

**Autostädte. Wachstums- und Schrumpfungsprozesse in globaler Perspektive,  
Alvar-Aalto-Kulturhaus Wolfsburg, 27.-29. Juni 2012**

**– Zusammenstellung der Beiträge –**

**Mittwoch, 27. Juni 2012**

**18:00 Uhr**

**Martina Heßler**

**Einführung in die Tagung „Autostädte in globaler Perspektive“**

Thema der Tagung ist ein besonderer Stadttyp, wie ihn auch Wolfsburg repräsentiert, nämlich Städte, die in vielfältiger Weise mit der Autoindustrie verbunden sind. Wolfsburg, Rüsselsheim, Detroit, Flint, Turin, Toyota-Stadt, Birmingham, Changchun... ich denke alle von uns verbinden diese Stadtnamen mit der Autoindustrie und mit bestimmten Marken, Toyota-Stadt trägt sie ja schon im Namen.

Wir wollen uns in den nächsten zwei Tagen mit deren Geschichte, deren Gegenwart, aber auch ihrer Zukunft beschäftigen, die nur im Zusammenhang mit der Autoindustrie und im Zusammendenken von Autoindustrie und Stadt zu verstehen sind. Manchmal werde ich gefragt, ob man denn überhaupt von „Autostädten“ sprechen könne, ob es denn tatsächlich einen spezifischen Typus gebe, der sich von anderen Industriestädten unterscheidet. Vermutlich wird diese Frage während der Tagung auch gestellt werden. Ich denke aber, dass sich besondere Kennzeichen von Autostädten feststellen lassen: So sind in Städten wie Wolfsburg, aber auch in den anderen genannten und nicht genannten, die Identität und das Image als „Autostädte“ stark ausgeprägt. Bekanntermaßen sprach Horst Mönnich schon Anfang der 1950er Jahre von Wolfsburg als „Autostadt“.

Weiter waren diese Städte bis in die 1970er Jahre hinein Inbegriff von Modernität und Mobilität, von Wachstum und Wohlstand. Sie waren Vorzeigestädte, reich, zufrieden, erfolgreich und modern. Vor nicht allzu langer Zeit sprach der Bürgermeister von Sindelfingen im Rückblick etwas melancholisch von „paradiesischen Zuständen“ in früheren Zeiten, davon, dass man gar nicht gewusst habe, wohin mit dem Geld. Die „Motor Town“ Detroit war Symbol des amerikanischen Erfolgs und Wolfsburg Inbegriff des bundesdeutschen Wirtschaftswachstums. Seit den 1970er Jahren, in Detroit bereits seit den 1950er Jahren, erodierte allerdings dieses Bild des „alles wird schöner, teurer, besser“ in den Autostädten. Krisen erschütterten die gesättigten Städte und stellten sie immer wieder vor neue Herausforderungen: Plötzlich ausbleibende Gewerbesteuererinnahmen, Arbeitslosigkeit, teils ein starker Wegzug der Bevölkerung, leer stehende Flächen, eine soziale Polarisierung, all das brachte und bringt in einigen Autostädten enorme Probleme für die Stadtpolitik. Letzteres könnte man allerdings für viele Industriestädte konstatieren.

Trotzdem unterscheiden sich Autostädte in der Regel von den Städten mit altindustriellen Branchen wie Bergbau, Textil- oder Stahlindustrie, die sich im Westen seit den 1970er Jahren im Niedergang befinden und einem fundamentalen

Strukturwandel ausgesetzt sind. In Autostädten wird ein Konsumgut produziert, das nach wie vor für die Ökonomie, die Gesellschaft und den einzelnen von außerordentlich hoher symbolischer wie praktischer Bedeutung ist. Gleichwohl ist nicht zu leugnen, dass die konjunkturellen Krisen nicht ausbleiben, gar dichter und häufiger werden: man könnte aufzählen: 1966/67, 1972/73, 1979, 1993, 2007/8, also ca. alle 5 bis 15 Jahre haben auch die Städte, in denen die Autoindustrie beheimatet ist, mit Krisen, Einbrüchen, Problemen zu kämpfen. Zurzeit scheinen wir eine Neuordnung der Automobilindustrie gigantischen Ausmaßes zu erleben.

Die Städte fingen an darauf zu reagieren, teils spät, teils hilflos, teils erfolgreich. Wir wollen auf dieser Tagung auch nach den „Krisenregimen“, dem Umgang mit Unsicherheiten, mit konjunkturellen Einbrüchen fragen und die Strategien der Städte, diesen zu begegnen, betrachten. Nicht zuletzt entstand in diesem Kontext ein neues Bild von Autostädten, in Ergänzung oder Abkehr zur typischen Industriestadt, exemplarisch zu erkennen im Begriff der „Autostadt“ im Singular, wie hier in Wolfsburg mit dem Themenpark, den wir heute Mittag bereits besuchen konnten.

Zu fragen ist aber auch, inwieweit in Autostädten, im Plural und im klassischen Sinne der sich transformierenden Industriestädte – gerade im Kontext einer globalen Arbeitsteilung und globalen Wettbewerbs sowie der bereits erwähnten Neuordnung der Automobilindustrie – strukturelle Verschiebungen in deren globaler Topographie zu verzeichnen sind. Wir wollen auf dieser Tagung daher den Blick auch auf asiatische Städte richten. Diese scheinen zu wachsen, während westliche schrumpfen. Das ist das übliche Bild, das wir haben. Doch gilt es auch dieses Bild zu differenzieren. Toyota-Stadt beispielsweise, noch in den 1980er und 1990er Jahre boomend und prosperierend, reich, gar als reichste Stadt Japans bezeichnet, litt unter der Wirtschaftskrise 2007/8: Entlassungen, plötzlich die höchste Arbeitslosenquote Japans, fehlende Steuereinnahmen der Kommune. Man sprach in Japan vom „Toyota-Schock“. Der Kulturamtsleiter von Sindelfingen, um ihn noch mal zu zitieren, konstatierte in dieser Krise: „Irgendetwas kommt zum Abschluss“, und weiter „Das Auto ist ja ohnehin nicht in aller Zukunft denkbar“. Auch das gilt es auf dieser Tagung zu diskutieren, und ich freue mich, dass wir am Ende der Tagung hier den Vortrag von Herrn Müller-Pietralla haben, der über zukünftige Mobilitätskonzepte und deren Einfluss auf die Stadtentwicklung sprechen wird.

Jedenfalls zeigt der Blick auf die Geschichte und Gegenwart, dass Autostädte in den letzten 40 Jahren Schwankungen ausgesetzt waren. Die sicheren, stabilen Zeiten scheinen vorbei und manche müssen sich, oder haben sich bereits, auf eine Zukunft ohne Autoindustrie einzustellen. Autostädte scheinen gut zu leben und tief zu fallen. Wir möchten auf dieser Tagung also zum einen den Blick auf ihre Geschichte und ihre Konjunkturen werfen, denn nur mit der Kenntnis ihrer Geschichte lässt sich die Gegenwart verstehen und Strategien für die Zukunft entwerfen. Wir möchten aber auch über die Gegenwart und die Zukunft dieser Städte diskutieren, nicht zuletzt in der Podiumsdiskussion am Freitagmittag.

**anschließend Eröffnungsvortrag  
Prof. Albert Speer, Architekt BDA,  
Automobilstädte – Beispiele aus China**

[Beitrag liegt nicht vor]

**Donnerstag, 28. Juni 2012**

**9:00-10:45 Uhr**

**Autostädte im Sozialismus**

**Christoph Bernhard / Harald Engler (Berlin)**

**Eisenach – Eine Autostadt in Zeiten des sozialistischen Fordismus (1945-1989)**

The paper deals with a special case of socialist car city, the East-German city of Eisenach which from 1898 onwards was one center of car production in Germany. The paper starts by recalling the origins of the concept of socialist car cities in the Sowjet Union around 1930 and the strong impact that the Ford Motor Company and the modern urbanist concept did have on the first socialist car city. The paper then retraces the history of car production in East Germany and reflects on the major problems that the socialist system effected on car production and its urban environment along the case of Eisenach. It underlines the strong traditions which shaped car production in Eisenach - the works laying near to the city center, a rich network of small enterprises around the car industrie, like gas stations etc. - and discusses the role of a popular „socialist car culture“ in Eisenach. It is claimed that the city and the car works intentionally created an image of the city which was unifying traditional elements (Castle of Wartburg, Luther, Bach) and modernity (car production). Furthermore the extended activities of the car works in the field of social policy marked a peak in the history of fordism in the 20th century. Both strategies resulted in a strong socialist „car culture“ which is lively still today.

**Esther Meier (Hamburg)**

**Naberežnye Čelny - Brežnevs Boomtown**

The truck factory KamAZ and the new city of Naberezhnye Chelny were one of the major projects of the Brezhnev era. In the 1970s thousands of workers from all parts of the Soviet Union came to Naberezhnye Chelny. They built a truck plant which today is internationally competitive and a city planned to be a post-Stalinist model town. Naberezhnye Chelny was renamed Brezhnev after the death of Leonid Brezhnev in 1982 and thereby declared a symbol of an entire era. Today Naberezhnye Chelny is the second-largest city in the Republic of Tatarstan (which is part of the Russian Federation) with more than half a million inhabitants.

The paper discusses the function of urban planning in the large campaigns initiated to mobilize the workers and the spatial concepts of the new city. What pictures were presented? What kind of everyday life was planned for the people of Naberezhnye Chelny? And how did the incomers live their lives in the city under construction?

A great many poems (by Evgenii Evtushenko and others), novels, songs, films, paintings and sculptures were produced to celebrate the new city. Architecture and urban planning were central themes of these campaigns. Naberezhnye Chelny was designed to make good on the promises the political leadership gave the workers in return for their participation in this large project. These promises included an education and social mobility, a car, holiday trips and – an apartment of one's own. Housing shortage was a big problem for many Soviet urban dwellers. For them the housing programme was one of the main incentives to go to Naberezhnye Chelny.

Naberezhnye Chelny was built as a linear city. The city and its surroundings were made up of horizontally arranged functional zones: recreational zone, residential zone, protective zone with a transport strip, industrial zone and agricultural zone. The idea of the linear city goes back to the 19<sup>th</sup> century but it was not until the Russian Revolution that the conditions existed for its implementation on a large scale. Nationalizing the land opened up entirely new possibilities for urban planners, who no longer needed to trouble themselves over matters of ownership. In Naberezhnye Chelny the linear model was combined with the concept of the microrraion which was designed to guarantee short distances to all the facilities serving everyday needs.

The concepts of the everyday which the planners had in mind worked out only partially. Much of what was planned was actually not built: libraries, theatres and sport fields. Former peasants were frightened to move to multi-storey buildings and believers did not accept a city without mosques and churches.

Naberezhnye Chelny is a city of incomers with different social and cultural backgrounds (Tatars, Russians, engineers, peasants etc.). What they all have in common is their high dependence on KamAZ which made the Soviet slogan „We build KamAZ, and KamAZ builds us!“ a very successful identity model.

### **Thomas Bohn (Gießen) Intervention**

[Beitrag liegt nicht vor]

**11:15-13:00 Uhr**

### **Asiatische Autostädte: Boomende Städte?**

#### **Susanne Stein (Tübingen) Changchun: Von der „Wiege der chinesischen Automobilindustrie“ zur „weltberühmten Autostadt“**

Im Vergleich zu Detroit, Turin oder Wolfsburg ist Changchun ein recht junges Beispiel für die Verflechtungsgeschichten von Autostädten weltweit. Obwohl Changchun niemals eine monoindustriell geprägte Stadt war, hat die Automobilherstellung seit den 1950er Jahren dennoch herausragende wirtschaftliche und symbolische Bedeutung für die nordostchinesische Kommune. Mit dem Aufschwung der chinesischen Autoindustrie seit der zweiten Hälfte der 1990er Jahre hat dieser Industriezweig auch maßgeblichen Einfluss auf die Ausweitung und Erneuerung der Stadt genommen. Dies mündete unter anderem in die Einrichtung der 120

Quadratkilometer großen „Changchun Automotive Industry Development Zone“ im Jahr 2005.

Den lokalen Behörden zufolge soll sich Changchun in naher Zukunft international als ein „Detroit Chinas“ positionieren. Allerdings ist die geplante Transformation der „Wiege der chinesischen Automobilindustrie“ zu einer „weltberühmten Autostadt“ selbst in der Volksrepublik China (VR China) nicht unumstritten: „Sobald Automobilunternehmen in China über einen gewissen Umfang verfügen, bezeichnen sie sich selbst sofort kühn als künftiges ‚Detroit‘. [...] Die chinesische Autoindustrie nimmt international keine führende Position ein und doch gibt es hier zahlreiche ‚Quasi-Detroits. Das lässt an den chinesischen Fußball denken, der es zwar nie über Asien hinaus geschafft hat, aber trotzdem mit zahllosen Fußballstars aufwartet.“ (Nali xunzhao Zhongguo de "Ditelü" qichecheng? [Wo nach Chinas Autostadt „Detroit“ suchen?], in: Shidai qiche/ Auto Times 2/2005, ohne Seitenangabe)

Aus chinesischer Perspektive mag die Ortsbezeichnung Changchun vielleicht automatisch die Assoziation „Autostadt“ wachrufen. Außerhalb der Volksrepublik werden hingegen nur wenige jemals von dieser Stadt und ihrem Stellenwert in der Geschichte der chinesischen Automobilindustrie seit den frühen 1950er Jahren gehört haben.

Der Vortrag zeichnet deshalb zunächst die historische Entwicklung Changchuns nach, das sich von einer kleinen Verwaltungs- und Handelsstadt an der mandschurischen Grenze zu Beginn des 19. Jahrhunderts zwischen 1932 und 1945 zu einer modernen Hauptstadt des japanischen Marionettenstaates Manchukuo entwickelte.

Daran anknüpfend wird beschrieben, wie in den frühen 1950er Jahren mit sowjetischer Hilfe Chinas Automobilwerke Nr. 1 an den südwestlichen Rand der Kernstadt Changchuns angegliedert wurden. Der charakteristische Grundriss der früheren Kolonialstadt blieb davon nahezu unberührt. Trotz der sichtbaren Kontinuitäten im Stadtbild trat in offiziellen Darstellungen Changchuns „das Herz der neuen Stadt, das Automobilwerk Nr. 1“ (Hsu Chih, The Dawn of a Great Project. On the Construction Site of No. 1 Motor Works, in: People's China 4/1955, S. 26-29, S. 26) seit Mitte der 1950er Jahre zunehmend an die Stelle der eigentlichen Stadt. Zum Image Changchuns als erste und einzige Autostadt der Volksrepublik trug zudem die landesweite Präsenz der seit 1956 von den Automobilwerken Nr. 1 produzierten Lastwagen der Marke *Jiefang* („Befreiung“) bei.

In einem dritten Abschnitt werden schließlich die politisch herbeigeführten Veränderungen skizziert, die der chinesische Automobilsektor seit den 1970er Jahren durchlaufen hat: Von der LKW- zur PKW-Produktion, von staatseigenen Betrieben zu internationalen Joint Ventures und vom öffentlichen zum privaten Autobesitz. Hier ist vor allem zu zeigen, wie sehr das heutige Changchun in jeder Sphäre des öffentlichen Lebens auf seine „historischen Wurzeln“ als Autostadt setzt, um sich gegenüber anderen Standorten der chinesischen Automobilherstellung zu behaupten, und wie die Bemühungen um einen allgegenwärtigen „Geist automobiler Kultur“ die Gesamtentwicklung der Stadt prägen.

## **Winfried Flüchter (Duisburg-Essen) Die Stadt Toyota als „company town“**

Branchenprimus Toyota auf dem Prüfstand: Die Toyota-Qualität war Benchmark in der Branche. Autos mit den drei Ovalen galten als die zuverlässigsten der Welt. „Lean production“ war identisch mit Toyotismus, galt als wegweisend für rationelle

und qualitativ überzeugende Fertigung im Zeichen räumlicher Konzentration der Produktionsketten. Autos der Marke Toyota beherrschten die Straßenszene weltweit. Der 2008 kurzzeitig weltgrößte Automobilhersteller (über 8 Mio. Autos, 300.000 Beschäftigte) machte 2009 erstmals in seiner Geschichte herbe Verluste: 4,4 Milliarden US\$ Defizit, mitbedingt durch massenhafte Fahrzeugrückrufe (fast 9 Millionen Autos allein 2009). Die räumliche Nähe von Montagewerk und Zulieferern, transaktionskosten- und umwelt-theoretisch sinnvoll, erwies sich durch die Folgen des selbstverschuldeten Katastrophenjahres 2009 für die Stadt Toyota als verheerend.

Entwicklung der Stadt Toyota: Ursprünglich hieß die ca. 40 km südwestlich der Millionenmetropole Nagoya gelegene Stadt bis 1959 Koromo (eine kleine Burgstadt aus der Edo-Zeit 1600-1868). Nach der Öffnung Japans 1868 erfuhr die Region einen wirtschaftlichen Aufschwung durch die Seidenindustrie, der durch die Weltwirtschaftskrise 1930 zum Erliegen kam. Der anschließende wirtschaftliche Rückgang war Grund für Kiichiro Toyoda, den Gründer des Unternehmens Toyota, sich nach Alternativen zur Erwerbsbasis seines Vaters Sakichi umzusehen. Dieser hatte bereits 1898 mit dem Bau dampfgetriebener Webstühle für die Textilindustrie in der nahen Kleinstadt Kariya begonnen. Der Einstieg in die Automobilbranche erfolgte 1933 durch seinen Sohn Kiichiro, der im Werk für mechanische Webstühle seines Vaters eine Abteilung für Automobilbau und 1937 im nahen Koromo ein Werk für Autoherstellung errichtete. In der Nachkriegszeit prägte das Unternehmen die Werksgemeinde dergestalt, dass diese 1959 in „Toyota“ umbenannt wurde. Bis 2008 ging es finanziell und bevölkerungsmäßig ständig aufwärts. Aufgrund der räumlich engen Zuliefererbeziehungen erfolgte 2005 der administrative Zusammenschluss mit sechs Nachbargemeinden. Dadurch vergrößerte sich die Fläche der Stadt von 290 km<sup>2</sup> auf 918 km<sup>2</sup>, nahm die Einwohnerzahl von 346.000 (vor 2005) auf 421.000 (2012) zu. In der Tendenz zeigt sich seit ca. 2005 eine Stagnation, jüngst ein leichter Rückgang der Bevölkerung.

### Wirtschaft der Stadt Toyota

Die Stadt ist monostrukturell geprägt von der Kfz-Industrie um die Toyota Motors Company. Das Unternehmen hat seine Hauptverwaltung in Toyota City - für Japan eine Besonderheit, da vergleichbar bedeutende Unternehmen ihr Headquarter in Tōkyō haben -, erklärbar durch die Ortsloyalität der Firmengründer in dritter Generation. Die Stadt ist Standort von sieben der zwölf japanischen Montagewerke des Unternehmens. Die einst reichste Kommune Japans leidet seit der Krise um Toyota unter der höchsten Arbeitslosigkeit des Landes. Davon sind allerdings kaum Stammbeschäftigte von Toyota betroffen, sehr wohl dagegen Zeitarbeiter von Sub- und Subsubfirmen aus Billiglohnländern wie Brasilien und Peru („Nikkeijin“: Nachkommen japanischer Südamerika-Einwanderer in dritter Generation, heute in Japan schwer integrierbar) sowie aus China. Die Stadt Toyota bekommt die Not des Autoherstellers voll zu spüren. 2009 fehlten ihr 750 Mio. Euro an Unternehmenssteuer. Noch 2008 stammte ein Viertel ihrer Steuereinnahmen vom Autokonzern (nicht berücksichtigt dessen Zuliefererwesen). Fast 90.000 Einwohner waren in der Autoindustrie beschäftigt, rund ein Drittel davon bei Toyota. Toyota City galt bislang als Symbol für die Prosperität der japanischen Wirtschaft. Das Stadtbild allerdings lässt dies nicht vermuten.

„Erlebnisstadt Toyota“ ?

Die kontinuierliche Ausweitung der Produktion über Jahrzehnte hat zu einer Streuung der Fertigungsstandorte über das ganze Stadtgebiet geführt und „quasi natürlich“ einen ungeordneten, städtebaulich schädlichen Mix an Funktionen entstehen lassen. Es herrscht Gesichts- und Geschichtslosigkeit, Kleinstadtatmosphäre in einer Großstadt ohne Zentrum und Merkmale einer lokalen Identifikation. Das Stadtbild ist zerschnitten von aufgeständerten Eisenbahntrassen und breiten Straßen. Einziges auffälliges Bauwerk neben der alten Burg ist das Fußballstadion, das allerdings keinen J-League (Profi)-Verein beherbergt. „Mittendrin, gleich neben einem riesigen Supermarkt mit einem überdimensionalen Parkplatz, ein übrig gebliebenes kleines Schloss. Da und dort ein trauriger Park, in dem ausländische Mütter ihre ausländischen Kinder beaufsichtigen und japanische Hausfrauen ihre Minihunde spazieren führen. Die Stadt geht unstrukturiert in Land über. Fast-Food-Restaurants *in the middle of nowhere*. Die üblichen Warenhäuser am Bahnhof der beiden konkurrierenden Bahnlinien, die hierherführen...sind ziemlich leer....Auf den Bänken vor dem Bahnhofskomplex einige triste Gestalten mit Bierdosen und Plastiksäcken....Das Schönste an Toyota City ist zweifellos Eugenia Primavesi. Gustav Klimts Porträt von 1913/14 hängt im Toyota-Kunstmuseum. Ein Prestigeobjekt, das auf moderne japanische und internationale Kunst spezialisiert ist. Die Primavesi gehört zur permanenten Sammlung. Doch weder sie noch die Installationen des japanischen Gegenwartskünstlers Yanobe Kenji zu dessen Generalthema, „Survival“, ziehen die Massen an. Das Museum ist gähnend leer. Die Menschen sind mit dem eigenen Überleben beschäftigt“ (Judith Prandner, Die Presse 6.11.2009).

Sehenswürdigkeiten bietet die nahe Metropole Nagoya, die allerdings nicht zu den bekannten touristischen Destinationen Japans gehört: eine ehemalige Burgstadt mit Burganlage (1612, nach der Zerstörung im Zweiten Weltkrieg wiederaufgebaut), Einkaufszentrum, international erreichbar durch den neuen Flughafen Centrair, mit dem Superschnellzug Shinkansen 40 Minuten von Kyōto, 55 Minuten von Ōsaka, 90 Minuten von Tōkyō entfernt.

Toyota City: Was bleibt vom Typ „Autostadt“?

- Eine Stadt, in der zahlreiche Automontagewerke des Unternehmens Toyota sowie eine Fülle von Toyota-Zulieferern in zusammenhängenden Wertschöpfungsketten („lean production“) räumlich extrem konzentriert sind, in einem Ausmaß wie wohl in keiner anderen „Autostadt“.
- Eine Stadt, die deshalb in sehr hohem Maße vom gleichnamigen Autohersteller und seinen Zulieferern ökonomisch abhängig ist: hochgradig begünstigt zu Boomzeiten, hochgradig verwundbar in schlechten Zeiten des Unternehmens.
- Eine „autogerechte“ Stadt mit für japanische Verhältnisse breiten Straßen und leichter Zugänglichkeit auch für Lkw - wichtig für das *just-in-time*-System.
- Die Besichtigung der Toyota-Montagewerke: Kostenlose Führungen (Japanisch und Englisch) durch die Produktionsanlagen (Rundgang oberhalb der Fließbänder, Beobachtung verschiedener Montagestufen und Anzeigetafeln im Sinne des Toyota-Systems).

Ansonsten: Eine Industriestadt wie viele andere in Japan auch, austauschbar, ohne (besondere) Eigenschaften, langweilig. Da wo nichts los ist, kann man um so

intensiver der Arbeit nachgehen (vorausgesetzt, dass es sie gibt). Die Stadt Toyota erscheint repräsentativ für die traditionelle Tugend des sie beherbergenden Unternehmens: Auftreten in Bescheidenheit.

**14:15-17:30 Uhr**

## **Schrumpfende Städte**

**John Gallagher (Detroit)**

**Reimagining Detroit. Opportunities for Redefining an American City**

[Beitrag liegt nicht vor]

**Anne Volkmann und Uwe-Jens Walther (Dortmund/Berlin)**  
**Flint, Michigan – Aufstieg und Niedergang einer Autostadt**

Im Vortrag wurde ein Überblick über die Entwicklung der Stadt Flint, Michigan im Verlauf des vergangenen Jahrhunderts bis hin zur Gegenwart gegeben sowie die künftige Entwicklung diskutiert. Einst prosperierende Stadt der Autoindustrie im amerikanischen *automotive belt*, erfährt Flint seit den 1960er Jahren im Zuge der Deindustrialisierung einen rapiden Verfall, der sich vor allem im Verlust von Arbeitsplätzen und Bevölkerung widerspiegelt.

„*For a city that was the birthplace of the modern automobile and only three decades ago the home of the largest car maker in the world, Flint has fallen mightily.*“ (Hollander 2011: Sunburnt Cities, 30)

Der Vortrag fokussierte sich auf fünf Aspekte der Stadtentwicklung:

### **1. Aufstieg einer Automobilstadt**

Flint gilt als das eigentlich historische Zentrum der Automobilindustrie in den USA. Ausgehend von einer Tradition des Kutschenbaus wurde hier erstmals eine Kutschenkarosse mit einem Verbrennungsmotor zum neuartigen Automobil verknüpft. Flint kann durch den damit einsetzenden starken Fokus auf die Automobilindustrie schon früh als *single industry town* bezeichnet werden. Autoren wie Green (2010: The Company Town) bezeichnen Flint sogar als company town, weil das 1908 gegründete Unternehmen General Motors die Stadt bald nahezu dominierte.

Einhergehend mit dem ökonomischen Aufstieg gab es auch ein rasantes Bevölkerungswachstum in Flint. Ausgehend von knapp 3.000 EinwohnerInnen im Jahr 1860 stieg die Bevölkerungszahl bis zur Jahrhundertwende auf knapp 13.000 und stand im Jahr 1920 bereits bei ca. 100.000 EinwohnerInnen. Ihren historischen Höchststand erreichte die Einwohnerzahl der Stadt Flint im Jahr 1960 mit knapp 200.000 EinwohnerInnen.

Unter der Bevölkerung Flints war die Beschäftigungsrate bei General Motors sehr hoch. Um das Jahr 1960 stellte das Unternehmen etwa 80 % aller Jobs in der Region Flint. Dabei kam es auch zu teils harten Auseinandersetzungen zwischen dem Konzern und seinen Beschäftigten, die im *Great Sitdown Strike* von 1936/37 ihren Höhepunkt fanden.



Trotz dieser Auseinandersetzungen blieb die Identifikation der Bevölkerung mit dem Unternehmen General Motors sehr hoch. Der Fordismus wurde in politischer, sozialer und kultureller Hinsicht zum prägenden Lebensstil über Jahrzehnte.

## **2. Siedlungsstrukturelle Kennzeichen der industriellen Entwicklung**

Der hohe Stellenwert der Automobilindustrie zeigte sich im Stadtbild vor allem im engen Nebeneinander von Arbeitsstätten und Wohnorten. Die drei großen Produktionsstandorte von General Motors liegen in direkter Nähe zum Stadtzentrum und zu den Wohngebieten der ehemaligen Arbeiter. Sie umfassen Flächen von einem halben bis zu drei Quadratkilometern.

Daneben findet sich als Ausdruck des fordistischen Lebensstils im Stadtbild die Kulturmeile mit Museen, Konzerthaus, Planetarium und dem Mott Community College. Diese Einrichtungen sind vorwiegend von Stiftungen der Automobilindustrie finanziert.

## **3. Anhaltender Niedergang im Zuge der Deindustrialisierung**

Die starke Abhängigkeit von General Motors führte ab den 1970er Jahren zu starkem wirtschaftlichen und auch sozialen Verfall. Die Stadt erlitt starke Verluste an Steuereinnahmen und Arbeitsplätzen durch die Verlagerung von Produktionsstätten zunächst ins Umland und später ins Ausland sowie durch eine zunehmende Automatisierung der Produktion. Die Folge ist eine hohe Arbeitslosigkeit und Armut: die Arbeitslosenquote im Jahr 2010 liegt bei etwa 20 %, inoffiziell wird sie etwa doppelt so hoch eingeschätzt.

Im langwierigen Schrumpfungsprozess der letzten 50 Jahre hat die Stadt etwa die Hälfte ihrer Bevölkerung verloren. Heute bangt sie darum, die strategisch bedeutsame Marke der 100.000 EinwohnerInnen zu unterschreiten. Die Gründe für den Bevölkerungsrückgang liegen zum einen in der Abwanderung und zum anderen in der anhaltenden Suburbanisierung. In jüngster Zeit kam mit der Finanz- und Immobilienkrise ein weiterer Grund für den Wegzug aus Flint hinzu.

Die schwierige ökonomische Situation macht sich auch in sozialräumlicher Sicht bemerkbar. Der Anteil der Bevölkerung, die unterhalb der Armutsgrenze lebt, liegt in Flint aktuell bei ca. 30 %. Es sind vor allem die ehemaligen Arbeiterwohngebiete, die am stärksten von Armut betroffen sind. Mit zunehmender Armut und Perspektivlosigkeit ist auch die Kriminalitätsrate gestiegen, die mittlerweile zu den höchsten der USA zählt. Gewaltverbrechen, Prostitution und Drogenhandel sind in weiten Teilen der Stadt präsent, vor allem dort, wo leerstehende Gebäude als Schutzraum genutzt werden können. Um diese ungewünschte Nutzung der Gebäude zu vermeiden, gibt es auch zahlreiche Brandstiftungen.

Leerstand, Verfall und Vandalismus bestimmen mittlerweile auch das städtebauliche Erscheinungsbild Flints. Stadtweit beträgt der Leerstand etwa 30 %. Die Achse der betroffenen Gebiete zieht sich quer durch die Stadt. Insbesondere in den Armutsgebieten im Norden kommt es dabei zu einer Konzentration der Leerstände. Die ehemals dicht bebauten Straßenblöcke bekommen dadurch ein neues Erscheinungsbild, was Hollander (2011) als *new pastoral landscape* bezeichnet. Vereinzelt gibt es Ansätze einer neuen Nutzung, wie zum Beispiel durch Nachbarschaftsgärten und urbane Landwirtschaft. Insgesamt kann die Bevölkerung Flints dem Überfluss an Raum aber offensichtlich nur wenige positive Aspekte abgewinnen.

Neben den Leerständen in den Wohngebieten dominieren die großen Industriebrachen das Stadtbild. Die Flächen sind zum Schutz des Bodens vor

Schadstoffeinsickerungen mit Betonplatten versiegelt und gleichen Mondlandschaften. Lediglich für eine dieser Flächen gibt es Pläne zur Renaturierung und Einbettung in eine Parklandschaft.

#### 4. Akteure einer Stadtentwicklung unter Schrumpfungsbedingungen

In ihrem Buch Stadtpolitik in schrumpfenden Städten stellt Glock (2006) fest, dass nicht nur die äußeren Rahmenbedingungen des ökonomischen Niedergangs und der Bevölkerungsverluste für die weitere Entwicklung einer Stadt entscheidend sind. Vor allem die lokalen Akteure und deren Formen der Kooperation entscheiden darüber, wie unter schwierigen äußeren Rahmenbedingungen die bestehenden Rahmenbedingungen genutzt werden. Für Flint lässt sich sagen, dass der Wachstumsgedanke noch lange bei den Akteuren der Stadtentwicklung verankert blieb. Sie bildeten eine einflussreiche lokale Wachstumskoalition, die auch in Zeiten der Schrumpfung ihren Einfluss behielt.

Mithilfe von Großprojekten, vorwiegend im Bereich der Tourismusförderung, sollte der Wachstumspfad in Flint auch nach 1960 weiter geebnet werden. Mit dem Neubau des Hyatt-Hotels im Jahr 1979 mit Kosten von ca. 30 Mio. \$ wollte sich Flint als Tagungsstandort profilieren. Das Hotel machte nach kurzer Zeit Bankrott, wurde für 8 Mio. \$ verkauft und wird heute als Studentenwohnheim genutzt. Die AutoWorld, ein Themenpark zum Automobil, öffnete 1984 ihre Tore. Nach nur zwei Jahren musste das 80 Mio. \$-Projekt ebenfalls seinen Bankrott erklären und wurde 1997 wieder abgerissen.

Der Versuch einer Anknüpfung an alte Wachstumsmotoren zeugt in Flint von einer starken Pfadabhängigkeit. Dandeneau (1996: *Town Abandoned*, 227) bezeichnet dies treffend als „*Flints experience of a dependent deindustrialization*“. Ein einflussreicher Akteur dabei ist die Mott Foundation, eine durch die Teilhaberfamilie von General Motors Mott gegründete Stiftung. Durch ihre Förderpolitik beeinflusste die Stiftung maßgeblich die wachstumsorientierte Politik der Stadt. Seit einigen Jahren wendet sie sich aber gezielt auch neuen Ansätzen der Stadtentwicklung zu. Ein besonders prägnantes Beispiel dafür ist die Unterstützung der *Genesee County Land Bank*. Die *Land Bank* stieg jüngst zu einem der einflussreichsten in Flint Akteure auf und hat auch landesweite große Aufmerksamkeit erfahren. Mit unterschiedlichen Programmen nimmt sie sich ehemals zwangsverwalteten Grundstücken an. Vor allem das Programm *Adopt-a-Lot* ist dabei zu erwähnen, was es EinwohnerInnen ermöglicht, Patenschaften für leer stehende Grundstücke zu übernehmen und damit einer Verwahrlosung vorzubeugen. Zeitweise war die *Land Bank* im Besitz von bis zu 11 % der Grundstücke in Flint.

#### 5. Bilder einer Stadt im Niedergang

Wie auch andere Städte hat Flint nicht nur durch den ökonomischen Niedergang an sich Schaden genommen. Auch das Image einer Stadt im Niedergang, das sich in der Selbst- und Fremdwahrnehmung etabliert hat, tut sein Übriges.

Das Bild der prosperierenden Stadt als Heimat des *American Way of Life*, wie es lange Zeit für Flint stand, wurde nach und nach abgelöst. Einen entscheidenden Beitrag dazu hat der Film *Roger & Me* von Michael Moor (1989) geleistet. Auch in der Presse sorgte Flint immer wieder für radikale Schlagzeilen. Die *New York Times* bezeichnete Flint zum Beispiel als *toughest city in America* – ein zweifelhafter Spitzenplatz. Auch Bezeichnungen wie *murder city* machen deutlich, wie schwer die mediale Hypothek auf Flint lastet.

Mittlerweile mischen sich jedoch auch andere Töne in die Berichterstattung. Flint wird nicht mehr nur als negatives Fallbeispiel für städtische Schrumpfungprozesse herangezogen sondern zunehmend auch als Ideengeber für den Umgang damit – insbesondere die *Land Bank* dient hier als positives Beispiel.

Ob Flint den schwierigen Weg eines *shrinking smart* – also einer mit diesem Begriff von Wiechmann und Pallagst (2005) bewusst gestalteten Schrumpfung – erfolgreich beschreitet, kann zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht gesagt werden. Dies hängt sicherlich wesentlich davon ab, ob es die Stadt schafft, sich von alten Identitäten und Entwicklungspfaden zu befreien. Dem Aufstieg und Niedergang der Autostadt könnte dann ein neues Kapitel folgen.

### **Walter Prigge (Dessau) Intervention**

Ich gehe von den drei Quellen des Schrumpfens aus.

#### Deindustrialisierung – im Anschluss an Anne Volkmann/Uwe-Jens Walther

Nötig ist weiterhin die Kritik der Wachstumsorientierung, also der Macht der Lokalen Wachstumskoalitionen aus der Industrietradition. Die Wachstumsversprechen werden nicht erfüllt, die Kritik ist daher Erfolg versprechend. Ziel der Kritik ist die Unterbrechung der auch im Schrumpfen weiter bestehenden industriellen Pfadabhängigkeit, die durch Wachstumspolitiken verlängert wird.

Praktisch ist der Einsatz von Zukunftsszenarien im Stile von Stadt2050, die die Pfadabhängigkeit vor Augen führen: Entweder man folgt weiter dem in die Schrumpfungsgasse führenden Pfadtrend oder es gibt bessere Aussichten jenseits der Pfadabhängigkeit.

#### Suburbanisierung – im Anschluss an John Gallagher

Nötig ist weiterhin die Kritik der Suburbanisierung, die mit dem suburbanen Dreieck aus Eigenheim, Automobilität und Mall-Kultur in den Innenstädten angekommen ist und dort Stadtstrukturen zerstört.

Praktisch ist der Einsatz von urbanen Interventionen aus dem vielfältigen Baukasten des gegenwärtigen urban design – attraktive Projekte vom *urban farming* bis zum *urban design*, inklusive Kunst und performativer Ansätze. Es sind konkrete, das Urbane adressierende Projekte der aktivierenden Stadtentwicklung, die die Bewohner animieren, sich die Macht zu nehmen und Stadträume selbst gestaltend zu nutzen – statt sie bloß als Eigentümer „suburbanistisch“ zu besitzen.

#### Postsozialistische Transformation – Schrumpfung in Osteuropa

Diese dritte Quelle, der gesellschaftliche Systemwechsel durch Transformation und Globalisierung, verallgemeinert die spezielle Erfahrung der *company towns*: In der fordistischen Moderne wurden neben den Fabriken auch Städte aus dem industriellen Modell geformt. Dieser moderne Zusammenhang von industriellem Lebensstil und Stadtform zerbricht: Die Chance der schrumpfenden Stadt ist die Kritik dieser überkommenden industriellen Modernisierung städtischer Lebensformen, die nicht nur in Osteuropa an ihre Grenzen kommen.

Praktisch geht es um den Umbau der Städte mit postfordistischen Urbanisierungsmodellen, der nicht ohne neue postfossile, soziale, klima-angepasste Lebensstile gelingen wird. Sie müssen propagiert und vorgelebt werden. Nicht zuletzt mit urbanen Mobilitätsmodellen ohne Automobil. Bei diesem Systemwechsel kann man an den sozialkulturellen Eigensinn der Autostädte als Spezialisten für Mobilität anknüpfen: Wo sind also die Modellversuche der Wolfsburg AG, das moderne Strukturverhältnis von Stadt und Automobil, das an sein Ende kommt, in eine nachhaltige Zukunft urbaner Mobilität zu transformieren?

**18:00 Uhr Delphin Palast**

**Günter Riederer (Wolfsburg)**

**Vom Verschwinden der Arbeit – Einführende Bemerkungen zum „VW-Komplex“ von Hartmut Bitomsky**

„Aber ein Trampelpfad durch die Warenwelt macht noch keine Stadtmitte.“ Mit diesen provokanten Worten beschreibt der Film „Der VW-Komplex“ die städtebauliche Situation der Stadt Wolfsburg am Ausgang der 1980er Jahre. Auch über zwanzig Jahre nach Entstehen des Films fasziniert immer noch die Universalität der Herangehensweise des Films an Stadt und Werk: Der „VW-Komplex“ will alles zeigen – vom Blechlager und der EDV im Werk, über die kyrillischen Einritzungen in den Buchen auf dem Klieversberg, den „Taufpunkt“ der Neuwagen, bis hin zur der Waldsiedlung Steimker Berg, den modernen Trabantensiedlungen und der Porschestraße. Auf diese Weise entsteht ein Panoptikum der Geschichte des Werkes und der Stadt, das von einer filmischen Dichte ist, die seines gleichen sucht.

Der Film ist im Jahr 1988, also kurz vor dem Zusammenbruch der DDR, dem Mauerfall und der folgenden deutschen Einigung entstanden und ist damit selbst schon wieder Geschichte. Er zeigt noch das Wolfsburg der alten „BRD“ und zeichnet sein Bild von der Stadt mit der ganzen Tristesse der 1980er Jahre – die Trabantensiedlungen am Stadtrand, die urbane Monokultur, die unsortierte Melange aus Wohnsilos, Autobahnen und verwaisten Innenstadtfußgängerzonen. Der „VW-Komplex“ ist vor der unsichtbaren stadteschichtlichen Zäsur entstanden, an dem der seither oft beschriebene Wandel von der Schlaf- zur Erlebnisstadt seinen Ausgang nahm. Wolfsburg wurde seit dieser Zeit einer erneuten Metamorphose unterworfen, mit Einrichtungen wie der AUTOSTADT, dem Phaeno, Allerpark und Badeland, dem neuen Fußballstadion, dem Outlet-Center in der Nähe des Bahnhofs oder dem Cinemaxx veränderte die Stadt ihren Charakter. Von diesen erlebnisorientierten Großprojekten konnte der Film im Jahr 1988 noch nichts ahnen.

Bezeichnenderweise beginnt der „VW-Komplex“ mit dem Ende des Produktionsprozesses in den Hallen, dem Abwracken von Autos. Die Handlung entwickelt sich in der Folge um drei Erzählstränge, die meisterhaft ineinander verschlungen werden. Sie folgen keiner Chronologie, geben dem Film aber trotzdem seine markante Struktur: Der eine Strang beschreibt die Produktionsabläufe im Werk, der zweite widmet sich der Stadt, der dritte Strang nimmt die Geschichte von Werk und Stadt in den Blick. Immer wieder wird altes Filmmaterial eingeschnitten. Dem grundlegenden Problem dieser Bilder, der Tatsache, dass gerade die Bilder aus der Zeit des Nationalsozialismus von der Propaganda imprägniert sind, begegnet der Regisseur auf innovative Weise. Eine Szene ist dabei besonders hervorzuheben, in welcher der Umgang des Films mit diesen Propagandabildern deutlich wird. Es geht

dabei um eine kurze Sequenz, in der Ausschnitte von einer Rede Hitlers von 1935 gezeigt werden – genauer gesagt von Bildern einer Redepause. Im Sprecher-Kommentar heißt es dann: „Gleich wird er den Massen versprechen, den Volkswagen zu schaffen.“ Jede zeitgeschichtliche Sendung des Fernsehens wäre begierig auf den „O-Ton“ gewesen und hätte Hitler in Aktion gezeigt, der „VW-Komplex“ verfährt im entgegengesetzten Sinn: Den angeblich so beweiskräftigen Originalton enthält er uns vor, in dem genau in dem Moment, als Hitler zu sprechen beginnt, abgeblendet wird. Wenn man in Betracht zieht, wie und auf welche Weise jene von Guido Knopp inspirierte Form des zeithistorischen Fernsehdokumentarismus dieses Problem gelöst hätte, dann wird hier die außerordentliche Leistung des Regisseurs deutlich, sein Publikum auf die Problematik dieser Bilder hinzuweisen.

Neben diesem historischen Material und dem Umgang damit tangiert der Film noch eine andere grundlegende Frage: Lässt sich Arbeit im ausgehenden 20. und beginnenden 21. Jahrhundert überhaupt noch adäquat im Film darstellen? Kommen die Filmbilder von der Arbeit noch auf ihren Kern? Geben Sie uns noch Auskunft über das, was tatsächlich in den Werkshallen geschieht? Der „VW-Komplex“ kreist immer wieder um das Problem, dass „Kollege Computer“ die Herrschaft über seine menschlichen Zuarbeiter übernommen hat. Die amerikanische Filmwissenschaftlerin Karen Rosenberg hat in einem Beitrag zum „VW-Komplex“ aus dem Jahr 1991 so treffend formuliert hat, dass der Film „um das Ableben industrieller Arbeit“ trauere. Allerdings ist diese zentrale Behauptung des Films nicht eingetreten. Industriearbeit existiert immer noch, und nach aktuellen Zahlen beschäftigt die Volkswagen Aktiengesellschaft heute über 450.000 Beschäftigte. Die Arbeit in den Hallen hat sich jedoch stark gewandelt, sie wurde nicht schöner, aber aus Sicht der Unternehmen wesentlich effizienter, mit zeitlich begrenzten Arbeitsverträgen oder mit der Auslagerung der Arbeit an Subunternehmen. Der Teufel, den der Film Anfang der 1990er Jahre an die Wand malen wollte – eine Überschrift in einer Zeitungsrezension trug den Titel „Wagen ohne Volk“ – steckt wie immer im Detail. Die Industriearbeit wurde nicht abgeschafft, sie hat sich stattdessen erneut gewandelt und wurde den Bedürfnissen eines globalisierten Marktes angepasst.

Beeindruckend ist der Schluss des Films, der noch einmal einen ganz weiten Bogen in der Filmgeschichte spannt. „Arbeiter verlassen die Fabrik“ – so hieß der erste Film der Bruder Lumière aus dem Jahr 1895, gedreht in Lyon, vor dem Tor der eigenen Fabrik. Der „VW-Komplex“ nimmt am Schluss diese Ur-Szene des Kinos auf, und zeigt ebenfalls die Masse der Beschäftigten, die durch das Werkstor strömen. „Arbeiter verlassen die Fabrik“ – so heißt es im Sprecherkommentar –, „Das war der Titel des ersten Kinofilms, der je gemacht wurde. Nie zuvor waren Bilder zu sehen, die Bewegungen von Menschen zeigten. Es war als würde mit dem Film die Welt beginnen, überhaupt erst sichtbar zu werden.“ Diese Sätze zeugen nicht nur von der Faszination des Regisseurs für den Film, sondern auch von seinem Glauben an eine aufklärerische Kraft des Kinos.

**Freitag, 29. Juni 2012**

**9:00-10:45 Uhr**

**Clemens Zimmermann (Saarbrücken)**

## **Autostadt Rüsselsheim: Akteure und Selbstbilder zwischen Lokalität und Globalität**

Die Chancen „alter“ Industriestädte, sich nach vielfach einschneidenden, ja dramatisch verlaufenden Deindustrialisierungsprozessen mit allen räumlichen und sozialen Folgen, in einer durch die Entwicklung zur Wissensgesellschaft und vermehrten globalen und interurbanen Wettbewerb gekennzeichneten Situation wieder aufzustellen, sind in der gegenwärtigen Urbanistik zu Recht ein großes Thema. Viele Veröffentlichungen betreffen monostrukturelle Industriestädte im amerikanischen Rust-Belt und im ehemaligen sozialistischen Lager. Die Problematik von Schrumpfung, Deindustrialisierung und Neustrukturierung betrifft in Westeuropa nicht nur große Städte wie Leipzig oder Turin, die neuerdings als „Phönix-Städte“ im Wiederaufstieg betrachtet wurden, sondern auch kleinere. Diese sind in der Regel historisch von einem großen Unternehmen noch abhängiger als industrielle Großstädte, wo sich eine diversifizierte Wirtschafts- und Sozialstruktur mit einem höheren Dienstleistungsanteil hat entwickeln können. Um einen solchen Fall geht es hier, um die 60.000-Einwohnerstadt Rüsselsheim in der Metropolregion Frankfurt, also in einem äußerst dynamischen Umfeld, was die Situation grundlegend vom Rust-Belt, Ruhrgebiet oder ostdeutschen Regionen unterscheidet. Es geht also um eine Industrie- und Autostadt, die einerseits seit nunmehr einigen Jahrzehnten innerregional in starkem Wettbewerb mit umliegenden Städten und Gemeinden geriet und andererseits in starker Abhängigkeit von dem seit einhundert Jahren dominierenden Mutterkonzern General Motors steht.

Folgende Thesen sollen entwickelt werden:

1. Bereits in den 1970er Jahren und spätestens nach 1980 begann ein struktureller Wandel in der Produktionsstruktur und Beschäftigung bei Opel, der einschneidende Konsequenzen für die Belegschaft und die umgebende Stadt hatte. Die Bedrohung durch Schließungen ganzer Werke ereilte zuletzt, d.h. nach 2000, auch das Stammwerk Rüsselsheim. Absatzkrisen, die Debatte über Modellpolitik, Preis- und Qualitätsentwicklungen und das Verhältnis zwischen den europäischen Werken sowie das Verhältnis von Rüsselsheim zu Detroit wurden zu einem lokalen Dauerphänomen, das neuerdings wieder absolut existenzbedrohende Ausmaße annimmt.
2. soll gezeigt werden, dass die Autostadt Rüsselsheim durch spezifische räumliche Konstellationen gekennzeichnet ist, vor allem historisch die perfekte Herstellung der „autofreundlichen Stadt“ in den 1960er bis 1980er Jahren, was sich bis heute überwiegend negativ auf die qualitative Fortentwicklung der Stadt auswirkt.
3. Die durch die internationale Konkurrenz sowie den Absatzzrückgang der Opel-Modelle bedingte Einführung von Just-in-Time und Just-in-sequence-Produktionsstrukturen hatte ebenfalls bedeutende räumliche Konsequenzen für die Stadt, Teile des riesigen Werksgeländes wurden entbehrlich, Werksteile wurden verschoben und die eigentliche Montage an die Peripherie von Werksgelände und Stadt verlagert. Auch dies ist ein Aspekt „städtischer“ Realität und nicht auf das „Werk“ beschränkt.
4. Die positive Selbstidentifikation von Bewohnern und politischen Akteuren mit Automobilität und dem Werk von Opel erscheint in Rüsselsheim historisch und teils bis heute besonders ausgeprägt. Diese Ausprägung erwies sich wachsend als

qualitatives Hindernis der Stadtentwicklung. Der Verlust einer stetigen Fortschrittsperspektive hinsichtlich Automobilität, Beschäftigungswachstum und urbanem Ausbau erforderte einen Wechsel der Leitbilder, der aber sehr quälend verlief. Das heute von der Stadtverwaltung propagierte Image und Entwicklungsszenario ist diversifiziert, aber wenig originell und soweit es auf die technisch-kulturellen Kompetenzen der örtlichen Arbeitskräfte abhebt, sind diese wiederum von den strukturellen Voraussetzungen abhängig, die innerhalb des GM-Konzerns herrschen. Hoch aktuell zeigt sich dies zur Zeit an zugespitzten Standortdebatten.

### **Wulf Tessin (Hannover)**

#### **Was gut ist für VW, ist gut für Wolfsburg. Stadtpolitik in der Volkswagenstadt Wolfsburg**

Die Stadt Wolfsburg verdankt ihre Gründung im Jahre 1938 der Entscheidung der damaligen Nazi-Machthaber, einen Volkswagen ‚für alle Deutschen‘ zu bauen und diesen nicht in vorhandenen Automobilwerken herstellen zu lassen, sondern in einem eigens dafür neu gegründeten Werk. Wolfsburg ist als ‚Stadt des KdF-Wagens‘, so der ursprüngliche Name Wolfsburgs, gegründet worden, und sie ist bis heute die ‚Stadt des Volkswagens‘ geblieben.

Die strukturelle Abhängigkeit und Determiniertheit der Wolfsburger Kommunalpolitik von und durch VW ist allzu offenkundig. Das Unternehmen setzte von Beginn an bis heute die entscheidenden Rahmenbedingungen für die Stadtentwicklung, es produziert die zentralen Problem- und Aufgabenstellungen der Stadt, es eröffnet aber zugleich auch Problemlösungskapazitäten, deren sich die Kommunalpolitik bedienen kann (und um die andere Kommunen Wolfsburg beneiden). Dies soll an einigen ausgewählten Beispielen illustriert werden:

- Schon 1953 sah sich z.B. VW gezwungen, eine eigene Wohnungsbaugesellschaft zu gründen, und man erwarb Anfang der 60er Jahre sogar noch Anteile an der städtischen Wohnungsbaugesellschaft.
- Das Unternehmen hat auch nie einen Zweifel an der Bedeutung gelassen, die man dem Infrastrukturbereich der Stadt (Theater, Planetarium etc.) beimaß und wichtige Infrastruktureinrichtungen angeregt, finanziell unterstützt, z. T. sogar ‚geschenkt‘.
- Wolfsburg war dank VW eine reiche Stadt, wenn auch eine mit hohem Investitionsbedarf. Zugleich aber hat diese Gewerbesteuerabhängigkeit der Stadt vom VW-Unternehmen die kommunale Haushaltslage auch immer abhängig gemacht von der Automobilkonjunktur.
- Ziel der kommunalen Wirtschaftsförderungspolitik war und ist es, die VW-bestimmte Monostruktur der Stadt zu überwinden. Ihr Problem war es zugleich von Anfang an, dass im Schatten von VW kein anderer Industriebetrieb gedeihen konnte. Daher hat sich die kommunale Wirtschaftspolitik vornehmlich auf das Ziel konzentriert, den Dienstleistungsbereich in der Stadt auszubauen.

- Als durch das VW-Unternehmen reiche Stadt konnte sich Wolfsburg viele Dinge einfach erkaufen (Auskreisung, Gebietsreform etc.). Dass die Stadt Wolfsburg oft als gebietskörperschaftliche Interessenvertretung VWs und seiner von ihm ausgelösten Sachzwänge in die Verhandlungen mit wem auch immer eintreten konnte, hat die Position Wolfsburgs ebenfalls gestärkt (Autobahnanschluss Wolfsburgs, Aufwertung Wolfsburgs zum Intercity-Haltepunkt auf der Strecke Hannover-Berlin, Gründung einer Fachhochschule in Wolfsburg).

Mit diesen kurzen Hinweisen sollte deutlich geworden sein, dass die Frage nach dem Einfluss des VW-Unternehmens auf die Stadtentwicklungs- und Kommunalpolitik, sofern damit nur die persönliche werksseitige Einflussnahme auf kommunale Entscheidungsprozesse gemeint ist, zu kurz greift. Selbstverständlich gab und gibt es jedoch auch bisweilen eine direkte Einflussnahme VWs auf die Kommunalpolitik, wobei gilt: Das Unternehmen hat nur die Entscheidungen direkt beeinflusst, an denen es als Unternehmen oder an denen Personen des Unternehmens interessiert waren, also insgesamt an sehr wenigen. VW nahm z.B. weder Einfluss auf die Kandidatenaufstellung für die Gemeindewahlen noch auf das Wahlverhalten seiner Beschäftigten. Dennoch waren früher immerhin noch einige leitende Angestellte VWs bzw. Betriebsratsmitglieder als Fraktionschefs, als Mitglied des Verwaltungsausschusses, ja, sogar als Bürgermeister auch in verantwortlichen Positionen kommunalpolitisch tätig. Das hatte sich aber bereits in den 1970er, 80er Jahren gegeben.

Stadt und VW hatten neben lang anhaltenden Boomphasen auch immer wieder schwere, wenn auch relativ kurze Rezessionen erlebt. Die bisher größte wirtschaftliche Krise erlebte VW (und damit die Stadt) in der ersten Hälfte der 1990er Jahre. Zwischen 1990 und 1996 sah sich VW gezwungen, die Belegschaft von rund 60.000 auf rund 45.000 Beschäftigte abzubauen. Die Arbeitslosenquote der Stadt stieg von 7,5% auf über 17%! Und es gab Szenarien bei VW, die von einem noch weitergehenden Abbau der Stellen im Werk bis herunter auf 22.000 Beschäftigte sprachen. Die Lichter schienen in Wolfsburg auszugehen, Werk und Stadt am Abgrund.

Eine Zeit lang schien es so, als ob dem VW-Konzern die stadtentwicklungspolitischen Konsequenzen seiner betriebswirtschaftlichen Kalküle (erst drastischer Stellenabbau, dann langfristige Deckelung der Belegschaft am Standort Wolfsburg bei maximal 50.000 Beschäftigten) ziemlich gleichgültig seien. Dann setzte sich jedoch die Einsicht durch – auch nach starker kommunaler Intervention – dass man die Stadt nicht einfach hängen lassen könne. Auch mit Blick auf die damals bevorstehende EXPO-Weltausstellung in Hannover, auf der VW sich als global player und als Hauptsponsor u.a. auch in seinem ‚Stammsitz‘ Wolfsburg präsentieren wollte, war es unmöglich, sich in einer Stadt zu präsentieren, der man Armut, Niedergang und Provinzialität sofort anmerken würde.

Vor diesem Hintergrund erfuhr das Verhältnis von Stadt und VW dann eine grundlegende Veränderung: 1999 kam es zur Gründung der sog. Wolfsburg AG, in der die Stadt Wolfsburg und die Volkswagen AG als alleinige Gesellschafter auftreten. Zu den Zielen heißt es in der Satzung lapidar: Gegenstand des Unternehmens ist die Förderung der Wirtschaftsstruktur und Beschäftigungsentwicklung schwerpunktmäßig am Standort Wolfsburg und in der Region.



Im Mittelpunkt der Arbeit der Wolfsburg AG stand bzw. steht die Umsetzung des sog. Autovisions-Konzeptes, worunter sich verschiedene Aspekte der Wirtschafts- und Standortförderung verbergen, etwa der Versuch, nun endlich Zuliefererfirmen für das VW Werk in Wolfsburg anzusiedeln, einen sog. Innovationscampus zu etablieren, um Existenzgründer mit dem VW-Know-how zu fördern. Die Einrichtung der sog. Personalserviceagentur beinhaltete den Versuch, die Arbeitslosen der Stadt zu qualifizieren, damit Gründer- und Zuliefererfirmen entsprechend qualifizierte Arbeitskräfte vorfinden, aber auch VW selbst, um (Stichwort: die atmende Fabrik) konjunkturelle Beschäftigungsschwankungen besser auffangen zu können. Diese beschäftigungspolitischen Maßnahmen der Volkswagen AG waren sicherlich mit dafür verantwortlich, dass sich die Arbeitslosenquote in Wolfsburg - natürlich auch im Kontext der schon bald wieder anziehenden Automobilkonjunktur - schon bald wieder mehr als nur halbierte und somit ‚normalisierte‘.

Stadtstrukturell noch wichtiger war aber wohl das Erlebniswelt-Konzept der Wolfsburg AG. Ausgangspunkt war hier das VW-eigene Großprojekt ‚Autostadt‘. Der Konzern hatte als Marketing-Strategie vor, im Raum Wolfsburg ein Auslieferungslager zu errichten: die Käufer sollten sich ihr Auto selbst abholen und dieses Abholen sollte zu einem ‚Erlebnis‘ werden, um die Kunden an die Marke VW emotional zu binden. Das VW-Projekt ‚Autostadt‘ sollte dies gewährleisten. Aber damit die Reise nach Wolfsburg nun wirklich zum Abhol-Erlebnis werden würde, schien es notwendig, auch die Stadt selbst ‚touristischer‘, ‚interessanter‘ zu machen. Die bis dato für Auswärtige nicht gar so verlockende Stadt selbst sollte, und hier trafen sich die Interessen von Stadt und VW, zur „Erlebniswelt“ werden. Von diesem umfassenden Erlebnisweltkonzept wurde inzwischen einiges umgesetzt. Schaut man sich aber an, was und wo etwas realisiert wurde (Designer-Outlet-Centre, Phaeno, Volkswagen Arena, Allerpark, Badeland, Schloß), so zeigt sich, dass insbesondere der nordöstliche Rand der Innenstadt Wolfsburgs massiv aufgewertet wurde, der – Welch ein Zufall! – genau das Um- und Sichtfeld der VW-eigenen Autostadt ausmacht, d.h. man könnte zynisch sagen: die Wolfsburg AG (und insbesondere die Stadt) hat mit großem Aufwand die Nahumgebung und die Zuwegung zur VW-Autostadt hergerichtet.

Insgesamt muss man feststellen, dass die mit der Gründung der Wolfsburg AG verbundene Aufbruchsstimmung inzwischen zwar etwas verflogen ist, aber viel erreicht wurde. Beide Partner suchen aber nun wieder verstärkt nach Abstand und eigenen Wegen und wenden sich wieder den eigenen Kernaufgaben zu. Dennoch ist die Wolfsburg AG nach wie vor aktiv, aber es fehlen ihr etwas die spektakulären Projekte der Anfangsphase, wie überhaupt auch einige Projekte aufgegeben werden mussten, weil auswärtige Investoren ‚absprangen‘.

Fazit: Die Stadt Wolfsburg hatte mit VW bisher riesiges Glück. Noch ist man in Wolfsburg von „Shrinking-Perspektiven“ à la Detroit weit entfernt, wozu auch das Bewusstsein beiträgt, schließlich die „Hauptstadt des VW-Imperiums“ zu sein und nicht ein x-beliebiger VW-Betriebsstandort irgendwo. Auch das VW-Gesetz, das dem Land Niedersachsen einen Einfluss auf das Unternehmen sichert, lässt die Stadt hoffen und natürlich (und nicht zuletzt) der derzeitige Unternehmenserfolg.

**Dirk Schubert (Hamburg)**  
**Intervention**

[Beitrag liegt nicht vor]

**11:15-12:00 Uhr**

**Wolfgang Müller-Pietralla (Wolfsburg)**  
**Zukunftskonzepte für die urbane Mobilität**

[Beitrag liegt nicht vor]