

Vom Kreis zum Kegel - Stadtplanung am Wolfsburger Nordkopf

Axel Bosse

Werner Oepen (SPD), der erste Vorsitzende des GWB* Aufsichtsrates, sagte sinngemäß am Ende seiner Amtszeit zum Thema Nordkopf: "Wir müssen auch den nachfolgenden Generationen noch Flächen zum planieren übriglassen." Damals, um 1995/ 96 war gerade der letzte Versuch der Roland Ernst Gruppe gescheitert ein architektonisches sowie ein Nutzungskonzept für das Gebiet, das von Hertie, dem Bahnhof und den Stadtwerken eingegrenzt wird, den sogenannten Nordkopf, zu erstellen. Inzwischen ist die Roland Ernst Gruppe im Mai 2000 in Konkurs gegangen. Roland Ernst selbst sitzt wegen Bestechung im Gefängnis. An welcher Bauruine und an welchen Schmiergeldflüssen die Stadt vorbeigekommen ist, läßt sich nur erahnen. Wir sind in Wolfsburg in dieser Beziehung schon eine idyllische Insel des Glücks. Doch auch damals lagen schon viele Planungsschritte hinter allen Beteiligten. Roland Ernst hatte 1993 einen umfassenden Planungsansatz mit Volkswagen fast bis zur Unterschriftsreife ausgehandelt. Die Krise von 1993 verhinderte letztendlich die Umsetzung dieses Projektes. Was dann in den folgenden Jahren an Entwürfen vorgestellt und wieder verworfen wurde ist wahrscheinlich relativ einmalig.

Als im Oktober 1985 eine Wolfsburger Tageszeitung titelte: "Bahnhofskreisel wird entwirrt," ahnte wohl kaum jemand, dass auch im Jahre 2001 noch allerlei zu entwirren ist, denn hin und wieder sind aus schlüssigen Gesamtkonzepten Bauwerke herausgenommen und verwirklicht worden. Nun soll noch vor der Kommunalwahl eine Vorentscheidung zur weiteren städtebaulichen Entwicklung am Nordkopf getroffen werden. Das rasante Tempo, das hier wieder einmal angegangen wird, läßt kaum Zeit zu kritischem nachfragen in einer "wirren" Situation. Die Geschichte der bisherigen Planungsdynamik soll hier erzählt werden, auch um deutlich zu machen, dass es vielleicht hin und wieder sinnvoll sein kann, das Tempo zu drosseln und dafür eine langfristig vernünftige Lösung zu bekommen. Denn sonst erwartet die Wolfsburger in der Endausbaustufe des entstehenden städtebaulichen Konglomerats wahrscheinlich dessen Abriß.

*) **G**esellschaft für **W**irtschaftsförderung und **B**eschäftigungsentwicklung

Der Kreis

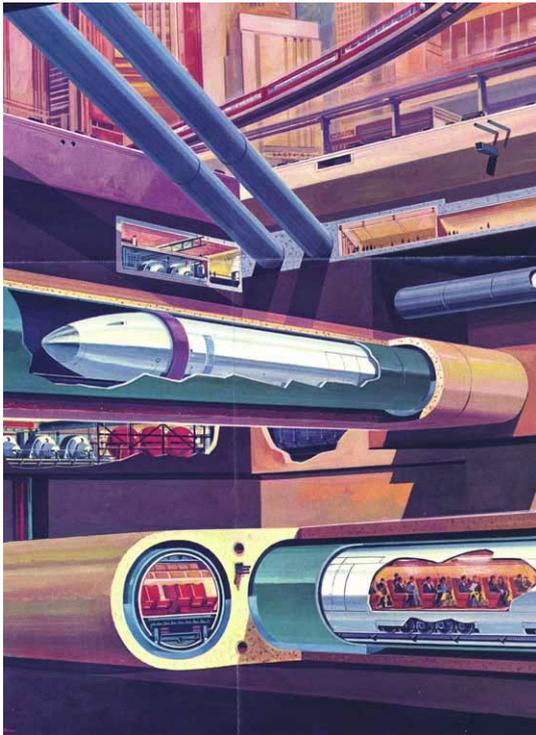
Am Anfang war der Kreis, zumindest in meinen Erinnerungen. Der Bahnhofskreisel bildete den Kreuzungspunkt zwischen der Heinrich Nordhoff- Strasse und der Porschestraße. Die Straße "An der Vorburg" eröffnete den Weg zum 1956 erbauten Wolfsburger Bahnhof, der mittlerweile zierlich zwischen Großprojekten steht und den der Denkmalschutz vor dem Abriß bewahrt. In Spielfilmen, wie zum Beispiel in Wim Wenders Film "Im Lauf der Zeit" von 1975 oder im Film "Palermo oder Wolfsburg" von Werner Schroeter, der 1980 in Berlin den goldenen Bären gewann, kann man dieses städtebauliche Niemandsland noch bewundern. Vor 1956 war das Autokennzeichen WOB Synonym für "**W**olfsburg **O**hne **B**ahnhof" und wie es damals dort aussah entzieht sich meinem Erfahrungshorizont.



Es soll wohl ein Rechteck als wahre Urform aller Planungen gegeben haben, in Form eines Fußballfeldes. Vielleicht auch ein Kreuz, wie es auf dem Foto aus dem Jahre 1943 zu sehen ist, oder die erste Ausführung der "Planstraße A" / des späteren Investorendreiecks des Léon-Wohlhage Konzepts. In den beginnenden 80-zigern ist der Bahnhofskreisel von Atomkraftgegnern besetzt worden, wahrscheinlich einer der wesentlichen Gründe für die Suche nach neuen Lösungen. Die zweidimensionalen geometrischen Formen wurden nun endgültig verlassen.

Das Rohr im Städtebau

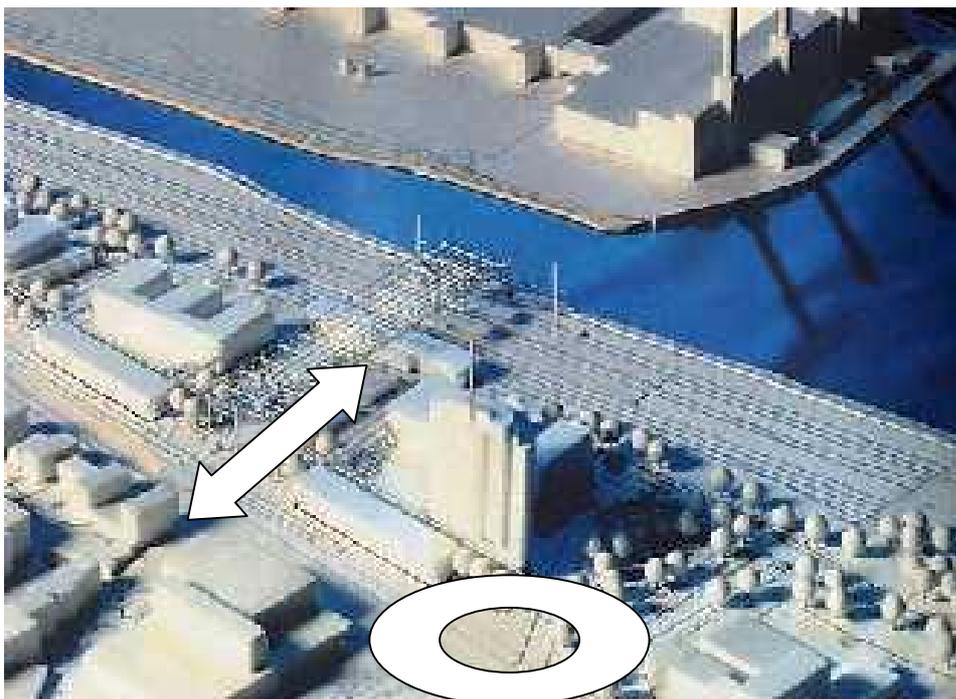
Als ich in den sechzigern als kleiner Junge wie viele meiner Altersgenossen einen Jahresband des Jugendbuches "Das neue Universum" geschenkt erhielt, war mir klar wie die Stadt im Jahr 2000 aussehen würde: Hochhäuser, verbunden mit Bahnen aller Art, die Menschen im Höllentempo die Menschen durch über- und unterirdischen Rohre katapultieren.



Dieses Bild der Zukunft ist irgendwie bei mir haften geblieben. Aber nicht nur bei mir, offensichtlich müssen Stadtplaner und Architekten in ihrer Jugend die gleichen Bücher gelesen haben, zumindest diejenigen, die bis Mitte der 90-ziger Jahre für die Stadt Konzepte erarbeiteten. Manchmal kommt das Rohr aber auch heute noch ganz unvermittelt über die Wolfsburger Tageszeitungen zu uns: 6.7.2001: "Als weiteres Highlight ist angedacht, einen kleinen See zu schaffen, in den eine Glasröhre hineinführt, um so den Besuchern die Möglichkeit zu eröffnen, Fische und Wasserpflanzenwelt hautnah in Augenschein zu nehmen. `Der Erlebnisfaktor wird dabei groß geschrieben. An weiteren Feinheiten wird gearbeitet´, so Günterberg." Und die geplante Indoor Ski- Anlage, was ist sie anderes als ein gigantisches Rohr, das einen neuen künstlichen Lebensraum für Menschen schafft.

Der Tunnel

Doch der reale Bau von Rohren für den Verkehr begann 1991. Interessant ist hier nicht so sehr die Tatsache dass der Tunnel gebaut wurde, sondern der gesamte Vorgang, der mit einem überraschenden Eingriff von Volkswagen verknüpft ist. Dieses Muster wird sich auf höherer Stufe ab 1996 wiederholen. Zum Zeitpunkt des Baubeginns lernte der damalige VW Vorstand C. Hahn auf einem I.P.I. Kongreß den amerikanischen Prof. Hartkopf von der Carnegie Melton Universität Pittsburgh kennen. Der wurde nun von der Stadt Wolfsburg und Volkswagen gemeinsam beauftragt ein Gutachten für den Nordkopf zu erstellen. Das Gutachten wurden dem Rat der Stadt im März 1992 vorgestellt. Die Empfehlungen zum Nordkopf unter anderem: den Tunnelbau sofort stoppen, den Bahnhof in die Fluchtlinie der Porschestraße verschieben. Seitens VW gab es damals Überlegungen sich zur Stadt hin zu öffnen, dies war auch ein Hintergrund des Hartkopf Gutachtens. Auf Basis der neuen Marschrichtung "Einheit von Werk und Stadt" entwickeln die Braunschweiger Architekten JSK Perkins & Will das städtebauliche Konzept für den ins Auge gefaßten Investor Roland Ernst. Unter einem gläsernen



Dach, über den fließenden Verkehr, dann weiter durch die Bahnhofspassage, sollten Besucher vom Bahnhof in die Stadt geleitet werden. Der Bahnhof war zu Beginn der Planungsüberlegungen letzter Bahnhof vor der DDR an der geplanten ICE Strecke nach Berlin. Nach dem Untergang der DDR war der Wolfsburger Bahnhof nun plötzlich vom Ende der westlichen Welt in die Mitte Deutschlands gerückt. Ohne die Krise von Volkswagen, die 1993 zu dramatischen Einschnitten in Investitionsabsichten und

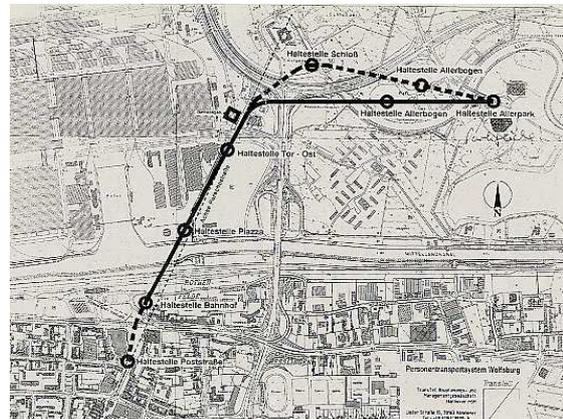
Zukunftsplanungen führten, sähe es heute wohl am Bahnhof so wie auf dem Entwurfsbild aus.

Das Henn- Rohr

Im November 1996 überraschte Volkswagen die Stadt mit der Bekanntgabe der Pläne für den Bau einer "neuen Autostadt" anlässlich der EXPO im Jahr 2000. Als wollte nun endlich jemand die alten Visionen der Jugendzeit doch noch zum Jahr 2000 Wirklichkeit werden lassen ist schon auf den ersten Modellbildern ein Rohr zu sehen, daß als "neuartiges Verkehrssystem" über 1,3 Kilometer die Porschestraße mit der neuen Autostadt verbinden sollte. Später dann in noch kühneren Fantasien sollte sogar die gesamte Porschestraße bis zum Schloß auf der Koller- Achse und weiter dann das Badeland mit diesem System verbunden werden. Und es ist wie immer, wenn ein Rohr zur Planungsgrundlage wird, die Science Fiction Bilder bestimmen die Diskussionen.



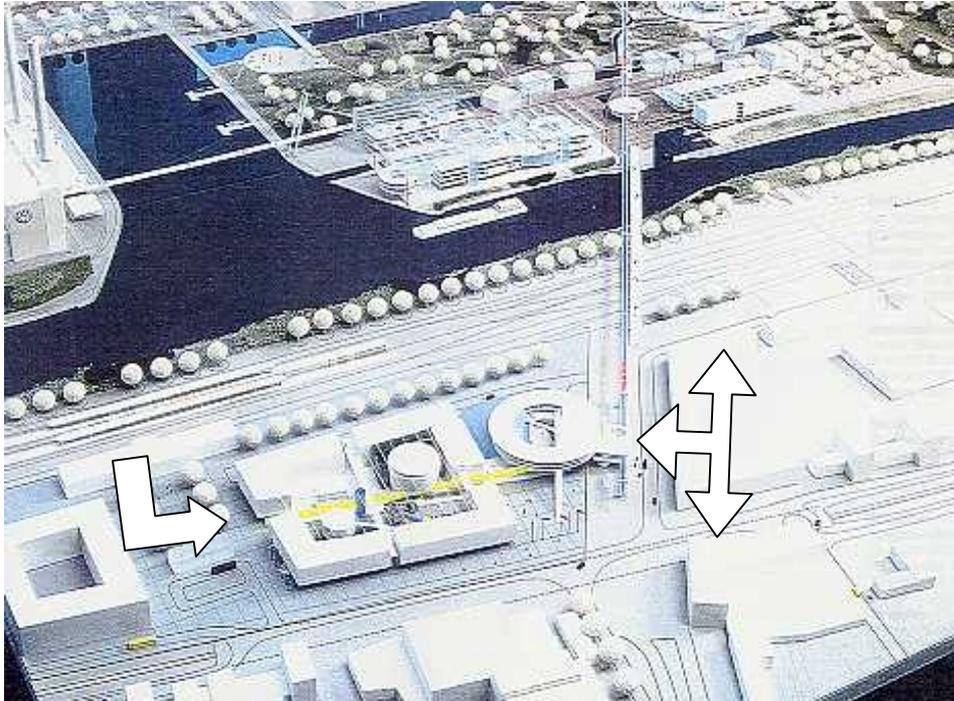
Koller-Achse Raum für "People Mover"



Streckenplanung

Aber was war es konkret ? Eine M- Bahn, wie sie auf dem Unigelände in Braunschweig betrieben wurde, eine Magnetschwebbahn, eine Seilbahn, wie sie Weltausstellungen und Bundesgartenschauen verziert, ein Fahrstiege wie auf Flughäfen? Niemand konnte es genau sagen. Die konkreteste Formulierung war: Ein "neuzuentwickelndes Verkehrssystem", später auch "People Mover". Die Stadt Wolfsburg hatte die Anhandgabe des Grundstücks an die Roland Ernst Gruppe nicht mehr verlängert und Anfang 1997 den Architekten der Autostadt, Gunter Henn, mit der Erstellung eines Masterplans für den Nordkopf beauftragt. Im Juni des gleichen Jahres wurde der Masterplan vorgelegt. Zitat: "Zusammen mit dem Bahnhof wird der Nordkopf Auftakt für die Porschestrasse sowie für die Verbindung zum VW-Werk sein...Ein runder Solitär, das repräsentative Empfangsgebäude der Stadt, rundet das Konzept ab und markiert gleichzeitig den Anknüpfungspunkt durch Brücke und People Mover auf der historischen Achse...Die erlebnisorientierten Nutzungen gruppieren und vernetzen sich im Innenbereich. Eine

gemeinsame großzügige Glasüberdeckung schafft eine besondere Aufenthaltsqualität."
Zitat Erläuterungen zum Masterplan.



Die Diskussion um das Transportsystem wurde engagiert geführt, mit Gesprächen über Fördermittel zur Finanzierung bis hin zur Tarifgestaltung.

Dokument: Wolfsburger Nachrichten 10.12.1997

Betriebskosten

Zuschuß oder sogar Gewinn

Recht optimistisch sieht die Stadt Wolfsburg die jährlichen Betriebskosten für die Kabinenbahn. Nimmt man ihre Rechnung für bare Münze, so müßte am Ende eines Jahres sogar eine Million Mark als Überschuß in der Kasse liegen.

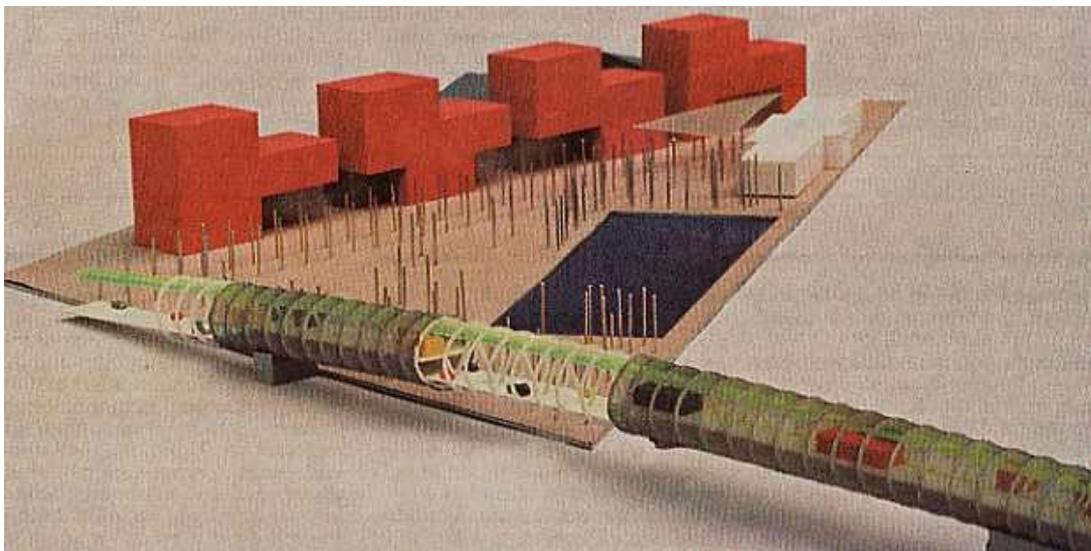
Die Stadt geht von einer täglichen Betriebsdauer von 16 Stunden aus und unterstellt, daß ,die Betriebskosten einschließlich der Abschreibungen zwei Millionen Mark nicht überschreiten. "Bei einem Fahrpreis von zwei Mark" argumentiert die Verwaltung, "werden eine Million bezahlte Fahrten benötigt."

Die Stadt macht sich keine Sorgen, daß diese stolze Fahrgastzahl erreicht werden kann. "die Autostadt erwartet allein ein Besucheraufkommen von 1,53 Millionen Gästen pro Jahr, hinzu kommen die Allerparkbesucher und die Kundschaft der Porschestraße." Die Rechnung geht auch für den Laien auf: Unterm Strich sind eine Million Mark zu verdienen. Wie sich Volkswagen zu dieser Rechnung stellt, muß abgewartet werden. Kaum vorstellbar, daß die Firma ihren Besuchern Fahrgeld abverlangt. Soll VW den entgangenen Gewinn ausgleichen ?

Das Léon- Wohlhage Rohr

Die Absicht von Volkswagen auf seinem Gelände die neue Autostadt zu errichten, hatte eine neue Situation geschaffen: Die Stadt war zukünftig auch von der VW Seite her sichtbar und auch die Ausrichtung der Verkehrsbeziehungen waren plötzlich völlig anders. Im Konzept der Ernst Gruppe war noch die Anbindung des Bahnhofs an die Stadt das zentrale Element. Im Hennis Masterplan ist der erste Versuch zu erkennen, die neue Situation aufzulösen, wobei sich die Situation vor dem Bahnhof kaum vom Entwurf der Ernst Gruppe unterschied.

Das Architektenteam Léon-Wohlhage aus Berlin gewann 1997 den Wettbewerb für die Gestaltung des Bahnhofsvorplatzes mit einer konsequent anderen Lösung.



Der markanten Silhouette des VW Kraftwerkes sollte durch entsprechenden Bebauung ein Gegenüber geboten werden. Mit den Worten Wohlhages: " Das VW-Werk besitzt durch die Schornsteine seines Kraftwerks eine unübersehbare Präsenz in der Stadt. Diese Industriebauten bilden die selbstverständliche Kulisse für das neue Kundenzentrum. Mit dem Bau des Kundenzentrums wird ein neuer, öffentlicher Schwerpunkt geschaffen, der das Gleichgewicht zwischen Stadt und Werk verschiebt. Nur ein kraftvoller `Prospekt´ auf der Schauseite kann eine gleichwertige Präsenz von VW-Werk und Stadt garantieren."

Der vom Berliner Architektenteam dargestellte Ansatz war für die dargestellte Situation in sich stimmig. Allerdings hatten die neuen mehrgeschossigen, kompakten Blöcke auch einen, wenngleich nicht diskutierten Nebeneffekt, sie schirmten nun die Stadt von den Besuchern ab. Eine Durchlässigkeit zur Stadt war nun kaum noch vorhanden, beziehungsweise nur durch das "Verkehrssystem" gegeben, die alte Bahnhofspassage war praktisch abgekoppelt. Bestimmend für die öffentliche Diskussion war auch nicht

diese Fragestellung, die sich mit dem Konzept erstmals stellte, sondern natürlich weiterhin die Diskussion um das Rohr selbst und das Verkehrssystem.

Der Entwurf der im September 1997 den Wettbewerb gewinnt und begeisterte Zustimmung seitens der Vertreter der Stadt findet, hat die Dimensionen des Rohres mit geplanten 13 -15 m Durchmesser in ungeahnte Größenordnungen getrieben. Das Rohr selbst sollte das Verkehrssystem aufnehmen und in einer weiteren Etage gleichzeitig als städtischer Ausstellungsraum dienen. Ein Stahlskelett bildet dabei die Grundstruktur, die mit einer textilen Haut bespannt werden sollte. Diese textile Haut sollte als Projektionsfläche mit künstlerischen Lichteffekten, ständig neu erstrahlen.

Die weitere Überarbeitung und Konkretisierung des Entwurfs führte zu einer Reduzierung des Durchmessers auf 6-7 m, was für ein Rohr immer noch gigantische Dimensionen sind, aber doch keinen Platz mehr für die im Rohr geplante städtische Ausstellung ließ. So war ein neues Gebäude, der "Pavillon der Innovationen", später auch Stadtforum, notwendig geworden.

