

Zwischen Nordkopf und Kieversberg

Eine kurze Chronik der Porschestraße



Der Wolfsburger Fotograf Willi Luther hat in den fünfziger und sechziger Jahren die Entwicklung der Porschestraße dokumentiert. Der Nordkopf wurde jahrzehntelang von einem überdimensionierten Kreisverkehr bestimmt. Oben der Blick gen Norden über den Mittellandkanal mit der Wolfsburg im Hintergrund, rechts der Blick nach Südosten etwa zehn Jahre später. Das große Bild zeigt die Ecke Porschestraße/Kleiststraße mit dem Kino „Imperial“ und dem „Europahaus“.



Große Fotos: Porsche-/ Ecke Kleiststraße, Blick nach Süden. Die Ostseite der Straße ist Ende der fünfziger Jahre noch unbebaut. Schon fertig ist die Hochhausscheibe des Rathauses im Hintergrund. Die beiden kleinen Bilder zeigen den heute besonders unübersichtlichen Mittelabschnitt der Porschestraße, gesehen von der Kreuzung Goethestraße/Pestalozziallee.

„Autostadt“ und „phäno“ – beide Projekte sollen Besuchern einen Eindruck von der Innovationsfreude, dem Serviceverständnis und dem Freizeitwert der Stadt am Mittellandkanal vermitteln. Doch wie repräsentativ sind die Attraktionen tatsächlich für Wolfsburg und seine Bewohner?

Wagt man den Gang nach Süden, kommt man schon nach wenigen Schritten in die Porschestraße, das Zentrum der Stadt, und findet dort eine ganz andere Welt. Ein in die Jahre gekommenes Nachkriegszentrum, das zum Spielball der städtebaulichen und architektonischen Neuerungen der jeweiligen Jahrzehnte geworden ist, kämpft heute mit Kaufkraftabfluss und Niveauverfall. Dennoch sind die neuen Entwicklungen am Nordende der Straße, dem so genannten „Nordkopf“, nicht so untypisch für Wolfsburg und auch keine Fremdkörper. Vielmehr stehen die Projekte in einer Reihe von Maßnahmen, mit denen die Stadt um neue Anerkennung wirbt. Ein Blick in die Vergangenheit hilft, dies zu verstehen.

In den 1930er Jahren wird aus strategischen Gründen im Zentrum Deutschlands das Volkswagenwerk inmitten einer bis dahin dörflich geprägten Umgebung gegründet. Die ersten Arbeiter werden angeworben. Den Hauptanteil stellen während der Kriegsjahre jedoch mehr und mehr Zwangsarbeiter. Nach der Befreiung durch die Engländer bleiben zwar einige von ihnen, doch müssen darüber hinaus neue Arbeitskräfte angeworben werden. Die Beschäftigungszahlen des VW-Werks steigen bis in die siebziger Jahre stetig an. Die Fachkräfte und Arbeiter kommen aus ganz Deutschland und aus dem Ausland, vor allem aus Italien; später stellen auch Aus- und Übersiedler einen großen Anteil dar. Den „typischen Wolfsburger“ gibt es nicht.

Im Jahre 1970 kommt auch meine Familie aus dem strukturschwachen Südharz in die Volkswagenstadt. Die helle neue Wohnung im Stadtteil Westhagen mit Doppelverglasung und Fernheizung entspricht dem neuesten Stand der Technik. Das nahe Stadtzentrum, in dem

alle Dinge des täglichen Bedarfs erhältlich sind, ist neu. Mein Vater hat neben einer quasi lebenslangen Arbeitsplatzgarantie viel Freizeit und ein gutes Einkommen. An seinem neuen Arbeitsplatz wird er „der Harzer“ genannt. Seine Kollegen sind „der Italiener“, „der Hesse“ und der „Breslauer“. Aller Begeisterung für die Dynamik und den Komfort der jungen Stadt zum Trotz scheinen die Menschen nicht wirklich in Wolfsburg angekommen zu sein. Ihre Verbundenheit gilt dem Arbeitgeber und vielleicht noch der alten Heimat, nicht jedoch ihrer „künstlichen“ städtischen Umgebung – die Imagekampagnen und selbst die tatsächlichen Verbesserungen durch neue Kultur- und Freizeiteinrichtungen vermögen daran nicht viel zu ändern. Ganz Wolfsburg ist nach den Prinzipien einer aufgelockerten Stadt im Grünen strukturiert. Neben den wenigen Quartieren im Zentrum, die aus der Gründungszeit Wolfsburgs stammen, werden neue Wohngebiete stets als Satelliten errichtet, mit strikter Trennung von Wohnen, Arbeiten und Freizeit. Der

Porschestraße fiel die Funktion „Einkaufen“ zu. Nach Geschäftsschluss und an den Wochenenden war die Innenstadt menschenleer, der öffentliche Raum bot keinen Anlass, sich dort aufzuhalten.

Zu Beginn der siebziger Jahre steigt die Einwohnerzahl auf über 100.000 – Wolfsburg wird „Großstadt“. Der Wunsch nach mehr Urbanität wird laut. Zu jener Zeit erledigt auch meine Familie ihre „kleinen“ Einkäufe in der Porschestraße, doch für einen ausgiebigen Stadtbetrieb mit besonderen Anschaffungen gönnen wir uns für gewöhnlich einen Ausflug ins nahe Braunschweig, seltener nach Hannover oder Hamburg.

Um dem Kaufkraftabfluss entgegenzuwirken, bemüht sich Wolfsburg um mehr Attraktivität. Das Rezept für die als zugig, überdimensioniert und undifferenziert empfundene Porschestraße liegt ganz im Trend der Zeit: 1976 wird die Einkaufsstraße zur Fußgängerzone und in der Folge, gemäß dem Wunsch nach mehr „Dichte“ und Abwechslungsreichtum, mit Pa-

villons besetzt. Der mittlere Bereich etwa mit dem eigentlichen Geschäftsschwerpunkt wird 1981 durch das Einfügen einer wabenförmigen Struktur zerteilt. Diese kleinen Verkaufseinheiten erzeugen einen basarähnlichen Charakter. Die Zwischenräume werden mit „Wasserschaufeln“ und Spielzonen gestaltet. Erscheinen diese baulichen Eingriffe aus heutiger Sicht architektonisch wie stadträumlich indiskutabel, haben sie Wolfsburg zur Zeit ihrer Entstehung doch mehr städtisches Leben gebracht. Cafés und Eisdielen boten nun Sitzgelegenheiten im Freien an, und es entstanden Zonen zum Verweilen. Die ersten Fastfood-Anbieter etablierten sich, und plötzlich war es Mode, zum Mittagessen mit anschließendem „Bummel“ in die City zu fahren.

Zu Beginn der achtziger Jahre gelingt es der Stadt, mit unterschiedlichen Maßnahmen neue Akzente zu setzen. 1982 erhält Wolfsburg mit der A39 einen eigenen Autobahnanschluss, der die Stadt mit der A2 verbindet. Dies hat zur Folge, dass die Besucher die Stadt auch von

Nordwesten leichter erreichen. Der nördliche Teil der Porschestraße gewinnt an Gewicht. Zur Neugestaltung dieser überdimensionierten, als Parkplatz und Busbahnhof genutzten Freifläche wird 1987 ein Wettbewerb ausgelobt. Der prämierte Entwurf der Architekten Horst und Reinhard Beier unternimmt die stärkere Anbindung des Bahnhofs an die Innenstadt. Ein mehrgeschossiger Verkehrsknoten soll die Fußgänger vom Fahrverkehr trennen; auf der leeren Fläche zwischen Bahn und Stadt soll ein Sportpark entstehen. Nichts von diesen Ideen ist umgesetzt worden. Der Bahnhof selbst spielte damals noch eine untergeordnete Rolle; zu dominant war das Selbstverständnis von Wolfsburg als „Autostadt“. Auch der „Südkopf“ verändert sich zu dieser Zeit. Das bis dahin bedeutendste „Tor“ zur Stadt empfing seine Besucher mit dem Kulturzentrum von Alvar Aalto (s. Seite 32), der zehngeschossigen Rathausfassade von Titus Taeschner (1958) und dem Stadttheater von Hans Scharoun (1973). Diese architektonisch



Der Südkopf war das Tor zum Zentrum. Über einen freien Blick auf die Wolfsburg bestand zwischen Stadt und Werk jahrzehntelang Konsens. Die Autostadt hat damit Ende der 90er Jahre gebrochen. Doch schon durch die Umgestaltung der Porschestraße zur Fußgängerzone ver-

schwand das Renaissanceschloss aus der Perspektive. Rechts oben der Blick vom Klieversberg, darunter der Südkopf heute mit Südkopfcenter und Museum

Historische Fotos: Willi Luther, Wolfsburg



anspruchsvollen Gebäude wurden von der Bevölkerung zwar angenommen, doch haben sie es bis dato nicht geschafft, zu Identifikationsorten der Wolfsburger zu reifen.

1983 wird am Fuße des Klieversbergs, in der Nähe zum Stadttheater und zum so genannten Kongresspark (ehemals Stadthalle), ein Planetarium eröffnet. Zwar stärkt der neue Verknüpfungspunkt die Beziehung des grünen Hügels zur Stadt, doch der kleine Rundbau entwickelt sich nicht zu einem Publikumsmagneten. Zu speziell ist das Angebot, zu unpopulär die Präsentation. Ein paar Jahre später entsteht das „Südkopfcenter“. Das als neuer Konsumschwerpunkt gedachte Gebäude sprengt in seiner Dimension den umgebenden Maßstab. Der zunächst die Neugier der Wolfsburger weckende Typus einer „Passage“ verliert schnell an Attraktivität, sei es wegen der unausgewogenen Mischung des Warenangebotes, sei es wegen der Lage abseits des eigentlichen Verkaufszentrums. Viel bedauerlicher ist jedoch, dass die Verknüpfung des Stadtzentrums mit dem Klie-

versberg damit fast vollständig geopfert wird. Die Blickbeziehung wird gekappt.

Ein weiteres Großprojekt fügt sich ein paar Jahre später ähnlich selbstbewusst, aber mit größerem Gewinn für die Stadt in das Ensemble von Kulturbauten am Südkopf ein. 1989 gewinnt das Hamburger Büro Schweger und Partner den Wettbewerb für das neue Kunstmuseum (Heft 24/1989). Der Entwurf formuliert die Idee des Museums als „Forum“, in dem vielfältige Aktivitäten unter einem Dach versammelt sind. Und tatsächlich schafft es das 1992 eröffnete Gebäude, über die Ausstellungsbesucher hinaus Menschen anzuziehen, zum Stöbern im Shop oder zum Besuch der Gastronomie im Obergeschoss. Die breite Rampe, die das hallenartige Restaurant vom Foyer aus erschließt und einen grandiosen Blick auf Kulturpark und Stadttheater bietet, erscheint nach dem harschen Südkopfcenter wie eine versöhnliche Geste an das gestörte Verhältnis von Stadtzentrum und Klieversberg. In der Innenstadt mit ihren vielgestaltigen Kleinstruktu-

ren wirkt das Kunstmuseum auf mich bis heute wie ein Ruhepol. Ergänzt wird dieser Abschluss der Porschestraße von einem viergeschossigen Riegel, der das Rathaus erweitert. Mit dem Kulturzentrum von Alvar Aalto und dem Kunstmuseum ist ein Platz entstanden, der den Maßstab der Stadt an dieser Stelle neu definiert.

Hernach passiert erst einmal nichts mehr in der Porschestraße. Die Absatzkrise bei VW zu Beginn der Neunziger löst eine Standortdiskussion des Gesamtkonzerns aus und führt zum Abbau zahlreicher Arbeitsplätze. Nicht nur das gesunkene Steueraufkommen, auch die Frühverrentung der Arbeiter schmälert die Stadtkasse. Die schlechte Stimmung wirkt sich auch auf den Konsum aus. Der gehobene Einzelhandel wird vielerorts durch „Billigketten“ ersetzt. Immerhin werden die beiden „Traditionswarenhäuser“ durch unterschiedliche Sanierungskonzepte zunächst gerettet. Das Bekenntnis des VW-Konzerns zu Wolfsburg als Hauptsitz bringt neuen Elan und den



Großes Foto: Der Marktplatz mit Rathaus und dem Alvar Aalto Kulturhaus – eine wohlthuend großzügige Fläche nach dem völlig verbauten Mittelabschnitt der Porschestraße. Links und unten der „Platz“ vor der Citygalerie. Der dort begangene Pavillon, genannt „Wabe“, lässt kaum einen Durchschlupf für die Passanten. Auch der Blick aus der Porschestraße nach Süden, zum Marktplatz hin, ist verbaut.



Ehrgeiz, die Stadt mit neuem Selbstbewusstsein ins nächste Jahrtausend zu führen. Zunächst wird die zu gleichen Anteilen von Stadt und Volkswagen getragene „Wolfsburg AG“ gegründet. Ziel ist es, einen Strukturwandel in Gang zu setzen, der Wolfsburg neben seiner Existenz als Volkswagenstandort zu einer Freizeit- und Dienstleistungsstadt entwickeln soll. In einem Masterplan des Münchner Büros Henn Architekten aus dem Jahr 1996 wird in Verlängerung der Porschestraße mit einem „Brückenschlag“ über den Mittellandkanal erstmals ein Teil des VW-Geländes dauerhaft für das Publikum zugänglich gemacht. Als dezentrales Projekt der Expo 2000 in Hannover eröffnet die „Autostadt“ mit sieben Markenpavillons und einem Kundenzentrum eine Ausstellung, die dem Konzern und seinen Produkten gewidmet ist (Heft 21/2000). Erstmals richtet sich ein Projekt nicht in erster Linie an die Bewohner der Stadt – Wolfsburg präsentiert sich als Standort eines Weltkonzerns. Neben dem Ziel, Käufergruppen dauerhaft zu binden, ge-

lingt es den Initiatoren aber auch, das Image des VW-Werks bei der Wolfsburger Bevölkerung wieder zu verbessern. Mit zahlreichen Veranstaltungen hat es die Autostadt geschafft, sich als Anlaufstelle auch für die Wolfsburger zu etablieren.

In der Porschestraße entstehen inzwischen zwei neue, ganz unterschiedliche Projekte. Zum einen baut die ECE die „Citygalerie“ auf dem ehemaligen Postareal. Erneut ein Passagertypus, doch dieses Mal, so scheint es, ein Erfolg. Viele kleine, zum Teil hochwertige Geschäfte sind über drei Etagen angeordnet – was den Niedergang der Porschestraße seit der Eröffnung allerdings beschleunigt hat. Das zweite Projekt ist die „Piazza Italiana“ nahe der Kreuzung Goethestraße. In den Erdgeschossen zweier sich gegenüberliegender Gebäude aus der Gründungszeit der Stadt werden italienische Gastronomen und Kaufleute an einem Ort zusammengefasst. Die vorerst jüngste Maßnahme zur Gestaltung der Innenstadt erfasst nun endlich auch den

„Nordkopf“ der Porschestraße. Mit der Konzeption der VW-Neuwagenauslieferung als Event in der Autostadt erwächst durch die per Zug anreisenden Kunden auch dem Bahnhof eine neue Bedeutung. Nach langen Querelen mit der konkurrierenden Nachbarstadt Braunschweig erhält Wolfsburg im Jahr 1998 einen ICE-Haltepunkt auf der Strecke Hannover–Berlin. Das Bahnhofsumfeld wird mit verschiedenen Neubauten und der lange geplanten Neuordnung des Verkehrs aufgewertet. Es entstehen ein Hotel, ein Multiplex und der Neubau der Betriebskrankenkasse; für die übrigen Baufelder ist die Stadt auf der Suche nach Investoren. Motor der Planungen ist das Science-Center. Schon vor der Bauphase wurde das „phäno“ durch die Zaha Hadid Lounge im Kunstmuseum (Heft 15/2001) den Bürgern nahe gebracht. Die regelmäßigen Führungen über die Baustelle haben das Interesse wach gehalten. Es scheint, als hätten die Wolfsburger die neue Attraktion bereits vor ihrer Eröffnung angenommen.

Der „Masterplan Porschestraße“

Eine Perspektive für das Zentrum von Wolfsburg

Mitte 2003 nahm Wolfsburgs Stadtbaurätin Monika Thomas einen neuen Anlauf zur Aufwertung der Porschestraße. Unter dem Leitbild „Vom Grünen ins Urbane – vom Urbanen ins Grüne“ gliederte sie die Straße ganz in der Art heutiger Theming-Konzepte in drei „Erlebnisbereiche“: „Kunst, Kultur, Lebensgefühl“ am Südkopf, „Einkaufserlebnis und Vielfalt“ in der Mitte, „Entdeckungsreise und Unterhaltung“ am Nordkopf. In den Jahren zuvor hatten alle Architekten, die die Stadt zu Entwürfen aufforderte, die Revision der Umgestaltung aus den siebziger Jahren empfohlen – mit dem Ergebnis, das nichts geschah. Denn die kleingliedrigen Pavillons, die das Mittelfeld von Wolfsburgs prominentester Straße besetzt halten, sind in Erbbaurecht, zum Teil sogar auf privatisiertem Grund errichtet worden; Recht und Boden zurückzukaufen aber kann sich die Stadt auf absehbare Sicht nicht leisten.

Ansatz des Masterplans ist es deshalb, dem Status quo mit Pragmatismus zu Leibe zu rücken. Auf ein klassisches Wettbewerbsverfahren verzichtete die Stadt zugunsten eines kooperativen Verfahrens. Vier Teams aus Architekten und Landschaftsarchitekten (JS Architekten, Braunschweig, mit Ariana Röntz, Berlin; Koch Panse mit lad+, beide Hannover; Koller Heitmann Schütz, Wolfsburg, mit Roehr, Berlin; und O. M. Architekten, Braunschweig, mit St raum a, Berlin) erarbeiteten gemeinsam, unterstützt von Beratern aus den Bereichen Stadtmarketing, Eventplanung, Lichtdesign und Einzelhandel, einige realistische Verbesserungsvorschläge. Das Resultat wurde im Juli letzten Jahres vom Rat der Stadt gebilligt, das Team O. M. Architekten/St raum a hernach mit der Detailplanung für den mittleren Abschnitt beauftragt, der 2006 umgestaltet werden soll.

Ein zweiter Workshop der Stadt mit den Büros Schneider + Schumacher, Frankfurt/M., und Henn Architekten, München, galt Anfang des Jahres dem „urbanen Anschluss“ von Bahnhof und phæno. Dabei ging es nicht allein um die Entwicklung bisheriger Freiflächen, sondern auch um die Frage der Integration des geplanten Design Outlet Center und die Zukunft des Hertie-Areals nach dem geplanten Abbruch des Warenhauses im nächsten Jahr. *ub*



- 1 die Wolfsburg
- 2 Volkswagenwerk
- 3 Autostadt
- 4 Mittellandkanal
- 5 Bahnhof
- 6 phæno
- 7 Areal des geplanten Design Outlet Center
- 8 ehem. Warenhaus Hertie
- 9 Alvar Aalto Kulturhaus



Nicht nur Pavillons und ausgreifende Ladenvorbauten verunklaren heute das Bild der Straße, auch allerlei quasitopographische Hindernisse legen sich dem Passanten in den Weg. Rechts: Selbst an die Flanke des „Imperial“ von Titus Taeschner haben sich im Laufe der Jahrzehnte Pavillons angelagert. Das Kino dient heute als Diskothek.

Unten: Der Bereich zwischen Kleiststraße/Rothenfelder Straße und Nordkopf ist vor ein paar Jahren „aufgeräumt“ worden. Hier befindet sich heute der Busbahnhof. Links das abweisende, dem Abbruch geweihte Hertie-Kaufhaus, im Hintergrund das „phæno“ als neue Raumkante.

Fotos: Udo Meinel, Berlin

