

Ulfert Herlyn · Wulf Tessin
Annette Harth · Gitta Scheller

Faszination Wolfsburg 1938–2012

2. Auflage



ARBEIT BRENDBERG POLITIK WARENMARKT FACHGEWERK GEBRAC
SCHAFY DISKURS SCHICHT MOBILITÄT MÄRKE INNOVATION
ZEIT ELITE KOMMUNIKATION WIRTSCHAFT BERECHTIGKEIT STADT WERTE
BESTIMMUNG ERZIEHUNG GESELLSCHAFT RELIGION UMWELT SOZIALISATION
OPTIONALITÄT VERANTWORTUNG RICHT PROZESS LIBERTÄT DELIM



Springer VS

Faszination Wolfsburg 1938 – 2012

Ulfert Herlyn • Wulf Tessin
Annette Harth • Gitta Scheller

Faszination Wolfsburg

1938 – 2012

2. Auflage

 Springer VS

Ulfert Herlyn,
Wulf Tessin,
Annette Harth,
Gitta Scheller,
Leibniz Universität Hannover,
Deutschland

ISBN 978-3-531-18664-1
DOI 10.1007/978-3-531-18665-8

ISBN 978-3-531-18665-8 (eBook)

Die Deutsche Nationalbibliothek verzeichnetet diese Publikation in der Deutschen Nationalbibliografie; detaillierte bibliografische Daten sind im Internet über <http://dnb.d-nb.de> abrufbar.

Springer VS
© VS Verlag für Sozialwissenschaften | Springer Fachmedien Wiesbaden 2012
Das Werk einschließlich aller seiner Teile ist urheberrechtlich geschützt. Jede Verwertung, die nicht ausdrücklich vom Urheberrechtsgesetz zugelassen ist, bedarf der vorherigen Zustimmung des Verlags. Das gilt insbesondere für Vervielfältigungen, Bearbeitungen, Übersetzungen, Mikroverfilmungen und die Einspeicherung und Verarbeitung in elektronischen Systemen.

Die Wiedergabe von Gebrauchsnamen, Handelsnamen, Warenbezeichnungen usw. in diesem Werk berechtigt auch ohne besondere Kennzeichnung nicht zu der Annahme, dass solche Namen im Sinne der Warenzeichen- und Markenschutz-Gesetzgebung als frei zu betrachten wären und daher von jedermann benutzt werden dürfen.

Einbandabbildung: Jochen Fritzsche
Einbandentwurf: KünkelLopka GmbH, Heidelberg

Gedruckt auf säurefreiem und chlorfrei gebleichtem Papier

Springer VS ist eine Marke von Springer DE. Springer DE ist Teil der Fachverlagsgruppe Springer Science+Business Media.
www.springer-vs.de

Inhalt

Einführung	7
1. Stadtgründung	11
Der Beginn.....	11
Die Stadt: ein nationalsozialistisches Städtebaudenkmal?.....	14
Erstausstattung und Auskreisung.....	18
Die Anfänge des sozialen Lebens.....	21
2. Stadt im Grünen	25
Das Grundmuster: landschaftlicher Städtebau.....	25
Die Phase städtebaulicher Verdichtung	29
Siedlungstrukturelle Folgen der Gebietsreform.....	32
Stadtflucht in einer Stadt im Grünen?.....	34
3. Stadt des Volkswagens	39
Die Boomjahre.....	40
Die Krisenjahre 1965 – 1975	42
Stadt und Werk im Globalisierungsprozess.....	44
4. Kommunalpolitik und VW	53
Die strukturelle Abhängigkeit der Stadt	53
Zur direkten Einflussnahme des VW-Werks auf die Kommunalpolitik.....	58
Eine neue Stufe der Kooperation: Die Wolfsburg AG	61
5. Bevölkerungsstruktur.....	69
Mobilität und Sesshaftigkeit.....	69
Altersaufbau	75
Altersspezifische Segregation und gebietsspezifische Bevölkerungsentwicklung	78

6.	Industriestadt	81
	Arbeiterschaft ohne Tradition	84
	Lebensstilpluralisierung	88
7.	Freizeit	93
	Bedingungen der Freizeitverbringung	94
	Freizeitverhalten in der Arbeiterstadt bis zu den 90er Jahren	96
	Die neuen erlebnisorientierten Freizeitangebote	100
	Nutzung und Bewertung der neuen Angebote	106
8.	Innenstadt	111
	Der ‚Geburtsfehler‘ der Stadtgründung	113
	Wolfsburg bekommt eine ‚Innenstadt‘	114
	Eine City ohne Urbanität?	119
	Erlebnisorientierte Großprojekte und Urbanität	122
9.	Stadt – Umland – Region	127
	Stadt-Umland-Beziehungen bis zur Gebietsreform	127
	Die Gebiets- und Verwaltungsreform 1972	130
	Die Integration der eingemeindeten Ortsteile	135
	Ansätze zur Regionsbildung	137
10.	Soziale Netzwerke	141
	Herkunft der Wolfsburger: Das ‚zusammengewürfelte Volk‘	142
	Entwicklung der nachbarlichen Kontakten	146
	Entwicklung der Kontakte zu Bekannten und Verwandten	148
11.	Heimatgefühl	153
	Heimischwerden des zusammengewürfelten Volkes	155
	Zum weiteren Integrationsprozess	158
	Großprojekte und gemeindliche Integration	161
12.	Ein Resümee: Phasen der Stadtentwicklung	167
	Anhang	179
	Literatur	182

Einführung

In der ‚Stadt des KdF-Wagens‘, wie Wolfsburg bis Kriegsende hieß, sollte im Volkswagenwerk der ‚Volkswagen für alle Deutsche‘ gebaut werden. Dieses VW-Werk wurde in der Nachkriegszeit ein Wirtschaftsgigant, der sich in seiner weitverzweigten internationalen Verflechtung zum größten Automobilhersteller Europas entwickelte. Für die Entwicklung der Stadt Wolfsburg war die von Beginn an programmierte industrielle Monostruktur entscheidend, neben der bis heute keine nennenswerten anderen Industrieunternehmen entstehen konnten. Der erste Generaldirektor des Werkes, Heinrich Nordhoff, sagte einmal: „Es dürfte in Europa – vielleicht in der ganzen Welt – nur wenige Fälle geben, in denen die Symbiose zwischen einer Stadt und einem Industrieunternehmen so vollkommen ist wie in Wolfsburg mit dem Volkswagenwerk“. Diese Vormachtstellung des VW-Werkes hat nicht nur die Art, das Ausmaß und das Tempo des Stadtwachstums entscheidend beeinflusst, sondern auch und vor allem die Art und Weise des Zusammenlebens in der jungen Stadt. „Durch den Erfolg des Volkswagenwerkes wurde das Fragment der ‚nationalsozialistischen Musterstadt‘ in der jungen Bundesrepublik die ‚Wirtschaftswunderstadt‘ des Westens“ (Beier Hg. 1997: 11). Auch wenn die Stadt Wolfsburg unter dem Aspekt der monoindustriell strukturierten Stadt kein Einzelfall ist – man denke an die Autostadt Detroit in den USA, an Rüsselsheim oder Leverkusen in Deutschland – so ist sie in Kombination mit dem Merkmal der ungefährnen Gleichzeitigkeit von Stadt- und Werksgründung, einer ‚Stadt aus der Retorte‘, doch relativ einmalig.

Diese „wohl erfolgreichste Stadtneugründung des 20. Jahrhunderts“ (Verlagsbeilage der HAZ) in Deutschland wurde von uns, einem Forschungsteam aus Göttingen und Hannover über ein halbes Jahrhundert in vier großen empirischen Studien¹ untersucht. Diese Langzeitbeobachtung des sozialen

¹ Es handelt sich dabei um die Studien:

- a) Martin Schwonke und Ulfert Herlyn 1967: Wolfsburg. Soziologische Analyse einer jungen Industriestadt, Enke Verlag, Stuttgart (erste Wolfsburg-Studie)
- b) Ulfert Herlyn, Ulrich Schweitzer, Wulf Tessin und Barbara Lettko 1982: Stadt im Wandel. Eine Wiederholungsuntersuchung der Stadt Wolfsburg nach 20 Jahren, Campus Verlag, Frankfurt (zweite Wolfsburg-Studie)

Wandels einer Stadt ist ein Novum in der Stadtsoziologie insofern, als bei Stadtuntersuchungen im In- und Ausland eine weitgehend statisch orientierte Querschnittsbetrachtung vorherrscht. Darüber hinaus ist aber auch die personale Kontinuität der untersuchenden Personen über einen solch langen Zeitraum einmalig in der Stadtforschung. Unter dem Titel „Faszination Wolfsburg“ erschien vor 12 Jahren eine Zusammenfassung der ersten drei Studien, die sich an eine breitere Öffentlichkeit wandte². Die hier vorliegende 2. Auflage setzt die soziologische Stadtgeschichtsschreibung der Stadt bis in die Gegenwart fort. Die Aktualisierung und vollständige Überarbeitung erfolgte auf der Basis unserer 4. Untersuchung, aktueller Statistiken und Berichte sowie einiger Gespräche mit Experten und Expertinnen der Stadtspitze.

Insofern als diese Stadt ein Stück jüngster deutscher Sozialgeschichte verkörpert, soll dieses Buch eine empirisch gestützte Sozialgeschichtsschreibung sein – nicht mehr und nicht weniger. Dabei geht es weniger um eine Herausarbeitung verallgemeinerbarer charakteristischer Züge (dazu ausf. Harth u. a. 2012, Harth/Scheller 2010), sondern um eine Nachzeichnung der individuellen Geschichte dieser neuen Stadt. Was die Frage anbelangt, ob die Problematik der neuen Stadt Wolfsburg auch paradigmatische Gültigkeit hat, so sind wir der Meinung, „dass nicht die Entwicklung Wolfsburgs insgesamt als Paradigma begriffen werden kann, wohl aber einzelne Aspekte bzw. Teilprozesse dieser Entwicklung paradigmatischen Charakter haben (Herlyn u. a. 1982: 265). Die Darstellung verzichtet auf Einzelheiten und zitatenthaltende wissenschaftsimplante Diskussionen, um für ein breites Publikum verständlich zu sein. Vor allem sollen mit diesem Buch auch den Wolfsburgern und Wolfsburgerinnen unsere Befunde zu ihrer Stadt nahegebracht werden.

In allen vier Studien wurde versucht, die objektive Stadtentwicklung mit den subjektiven Reaktionen bzw. Einschätzungen der Bewohnerschaft zu verschränken. Wenn im Text auf solche Befragungsdaten zurückgegriffen wird, dann ist es wichtig zu wissen, dass die erste Untersuchung in einer Zeit stattfand, „in der in Wolfsburg eine kontinuierliche wirtschaftliche Expansion fast als selbstverständlich galt“ (Schwonke/Herlyn 1967: IX). Hingegen war

c) Annette Harth, Ulfert Herlyn, Gitta Scheller und Wulf Tessin 2000: Stadt am Wendepunkt. Eine dritte soziologische Untersuchung der Stadt Wolfsburg, Leske + Budrich, Opladen (dritte Wolfsburg-Studie)

d) Annette Harth, Ulfert Herlyn, Gitta Scheller und Wulf Tessin 2009: Stadt als Erlebnis: Wolfsburg. Zur stadt kulturellen Bedeutung von Großprojekten, VS Verlag für Sozialwissenschaften, Wiesbaden (vierte Wolfsburg-Studie)

Außerdem ziehen wir Befunde aus unseren, sich gleichfalls mit Wolfsburg befassenden speziellen Untersuchungen (Tessin 1986; Herlyn/Scheller/Tessin 1994) heran sowie den im Forschungszusammenhang entstandenen Dissertationen von H. Hilterscheid (1970) und U. Schweitzer (1990).

² U. Herlyn und W. Tessin 2000: Faszination Wolfsburg 1938 – 2000, Verlag Leske + Budrich, Opladen

zur Zeit der zweiten Untersuchung nach verschiedenen Krisen im Volkswagenwerk „die damals außerordentlich optimistische Haltung einer Skepsis gewichen, die sich in recht unsicheren Zukunftserwartungen ausdrückt“ (Herlyn u. a. 1982: 12). Während der dritten Untersuchung waren die Zukunftsaussichten der Stadt nach der wohl schwersten Krise wieder positiver, was vor allem an dem verstärkten Engagement des VW-Werkes an der Stadtentwicklung deutlich wurde (Harth u. a. 2000). Zur Zeit der 4. Studie war eine Zeit der erlebnisorientierten Stadtentwicklungspolitik zu Ende gegangen, die von positiven Zukunftserwartungen für die Stadt geprägt war (Harth u. a. 2010).

Dem Ziel folgend, einen gerafften Überblick über die städtebauliche und soziale Entwicklung der neuen Stadt Wolfsburg zu geben, haben wir zu den nach unserer Meinung zentralen Problemfeldern jeweils einen bei der Gründung der Stadt beginnenden und bis in die Gegenwart reichenden, überschaubaren Text verfasst. Dabei beziehen die ersten beiden Kapitel sich auf die Stadtgründung sowie das städtebauliche Grundgerüst der Stadt. In den Kapiteln drei und vier wird die monoindustrielle Struktur der Stadt durch das alles beherrschende Volkswagenwerk behandelt und vor allem diskutiert im Hinblick auf die Formen der Kooperation mit dem politischen Zentrum der Stadt. Die folgenden Kapitel fünf und sechs behandeln die aus der Stadtgründungsgeschichte und dem dominierenden Wirtschaftsbereich resultierenden Besonderheiten der Bevölkerungs- und Sozialstruktur. In Kapitel sieben werden die Freizeitinfrastruktur und Freizeitkultur in der Stadt auch in Abhängigkeit der spezifischen Arbeitsbedingungen gesondert thematisiert. Die beiden folgenden Kapitel acht und neun befassen sich dann mit zwei speziellen, für die Wolfsburger Stadtentwicklung jedoch folgenreichen Prozessen der Innenstadtentwicklung einerseits und der Stadt-Umland-Entwicklung andererseits. In zwei weiteren Kapiteln stehen die Veränderungen der sozialen Beziehungen und des Heimatgefühls im Mittelpunkt. Den Schluss bildet ein Rückblick auf Phasen der Stadtentwicklung.

Abschließend möchten wir uns bei der Stadt Wolfsburg für die vielfältige Unterstützung bedanken. Darüber hinaus bedanken wir uns bei all jenen Wolfsburgerinnen und Wolfsburgern, die uns im Laufe der Jahre ihre Zeit für Gespräche (manchmal sogar mehrmals) zur Verfügung gestellt haben. Unser Dank gilt außerdem sowohl dem Leiter der ersten Untersuchung, Herrn Prof. Dr. Schwonke, als auch den wissenschaftlichen Mitarbeitern an den früheren Untersuchungen: Dipl. Soz. Barbara Lettko und Dr. Ulrich Schweitzer.

1. Stadtgründung

Der Beginn

Am 1. Juli 1938 entstand durch Erlass des Oberpräsidenten von Hannover am Mittellandkanal zwischen dem Landstädtchen Fallersleben und dem Flecken Vorsfelde, 30 km nordöstlich von Braunschweig, in einer ausgedehnten, bis dahin fast ausschließlich agrarisch bestimmten Gegend eine neue Gemeinde, die den vorläufigen Namen ‚Stadt des KdF-Wagens‘ erhielt. Dieser eigenartige Name ist heute sicherlich erklärbungsbedürftig und steht in Verbindung mit dem VW-Werk, dessen Errichtung der alleinige Grund für die Stadtneugründung war: „Als Ferdinand Porsche 1934 Adolf Hitler das Exposé seines Volkswagen überreichte, sah dieser darin eine Chance, mit dem Projekt eines preiswerten Kleinautomobils in Deutschland das Zeitalter der Massenmotorisierung einzuleiten und so breite Bevölkerungsschichten für den Nationalsozialismus zu gewinnen. Auf Grund des Widerstands der Automobilindustrie gegen das Projekt entschied Hitler, den Volkswagen durch die Deutsche Arbeitsfront (DAF)³ herstellen zu lassen und mit dem Volkswagenwerk das größte und modernste Automobilwerk in Europa zu bauen. Da die Freizeitorisation der DAF ‚Kraft durch Freude‘ Träger der Produktion und des Vertriebs sein sollte, erhielt das Auto den Namen ‚KdF-Wagen‘“ (Reichold 1998: 14). Ende Mai 1938, also noch vor der Gründung der neuen Stadt, erfolgte die Grundsteinlegung des Volkswagenwerks, des Werks des KdF-Wagens (Abb. 1).

Die Entscheidung, Werk und Stadt gerade in dieser Gegend fern aller Ballungszentren anzusiedeln, mag verwundern, aber es gab einige plausible Gründe: An erster Stelle ist wohl die (für das damalige Reichsgebiet) zentrale Lage zu nennen, ferner die günstige Verkehrslage am Mittellandkanal, an der D-Zugstrecke Ruhrgebiet-Berlin und in der Nähe der Autobahn (Schwonneke/Herlyn 1967: 26). Diese zentrale Lage im damaligen Reichsgebiet war

³ Diese 1933 gebildete nationalsozialistische Organisation sollte anstelle der Gewerkschaften die Interessen der Arbeiter vertreten.

umso wichtiger, als schon damals (wie derzeit wieder) die Vorstellung bestand, dass sich die Käufer ihren KdF-Wagen selbst im Werk abholen sollten (Schneider 1979: 31). Für den gewählten Standort der neuen Stadt sprach auch die landschaftlich reizvolle Lage.

Abbildung 1: Das Volkswagenwerk 1989, Ansicht von Westen



Quelle: Institut für Zeitgeschichte und Stadtpräsentation, Stadt Wolfsburg

Das von der zuständigen Reichsstelle für Raumordnung eingeleitete Raumordnungsverfahren brachte allerdings eine ganze Reihe von Vorbehalten gegenüber dem Standort zutage. Aber offenbar wurden mit dem Hinweis, der ‚Führer‘ habe bereits entschieden, alle Einwände abgeblockt. Wie überhaupt – aus heutiger Sicht – der gesamte mit der Werks- und Stadtgründung zusammenhängende Entscheidungsprozess als höchst dubios und „wenig rational“ (Fondran 1984: 168) einzustufen ist: Es wurden Stellen eingeschaltet, die gar nicht zuständig waren, andere (an sich zuständige) Stellen um- und übergangen. Schneider spricht von Geheimhaltung, „die sich später zu einem Verhalten von Verschworenen steigerte“ (Schneider 1979: 31). Von wissenschaftlich untermauerten Machbarkeitsstudien, Gutachten usf. konnte nicht die Rede sein („Wir rechneten ins Blitzblaue“, zit. in Schneider 1979: 40). Nachdem die Reichsstelle für Raumordnung Ende 1937 überhaupt erst einge-

schaltet worden war, wurde das Raumordnungsverfahren schon am 17. Januar 1938 auf einer Sitzung abgeschlossen.

Abbildung 2: Hitler bei der Grundsteinlegung



Quelle: Institut für Zeitgeschichte und Stadtpräsentation, Stadt Wolfsburg (Foto: Fritz Heidrich)

Nicht einmal ein Monat später, am 24. Februar, erfolgte der erste Spatenstich zum Bau des Werks nördlich des Mittellandkanals. 1937 war mit den Vorplanungen für das Werk begonnen worden; am 26. Mai 1938 erfolgte die Grundsteinlegung (Abb. 2) durch Hitler persönlich: „Der Wagen soll den Namen der Organisation tragen, die sich am meisten bemüht, die breiten Massen unseres Volkes mit Freude und damit mit Kraft zu erfüllen. Er soll KdF-Wagen heißen. Wenn wir dieses gewaltigste deutsche Automobilwerk errichten, dann soll mit ihm zugleich auch eine vorbildliche deutsche Arbeiterstadt entstehen. Sie soll eine Lehrstätte sowohl der Stadtbaukunst wie der sozialen Siedlung werden. Wir wollen damit zeigen, wie der Nationalsozialismus solche Probleme sieht, wie er sie anfasst und wie er sie löst“ (zit. in Schneider 1979: 40f).

Die Stadt: ein nationalsozialistisches Städtebaudenkmal?

Mit der Planung der Stadt, südlich des Mittellandkanals gelegen, wurde – auf Empfehlung von Albert Speer, dem damaligen Generalbauinspektor und engstem Vertrauten Hitlers – der junge Architekt Peter Koller beauftragt. Man kannte sich aus verschiedenen Arbeitszusammenhängen, nicht zuletzt hatte Speer (vergeblich) Koller eine Mitarbeit an den Berlin-Planungen angeboten. Koller kam eigentlich vom ländlichen Siedlungswesen und von der Gartentstadtbewegung (hierzu genauer Kap. 2) her und stand dem sogenannten Heimatschutzstil nahe, einer Stilrichtung in der Architektur, die versuchte, in einer schlichten, leicht idyllisierenden Formensprache die deutsche Bautradition gegen die Ideologie des ‚Neuen Bauen‘ im Sinne etwa des Bauhauses zu setzen: 2- bis 3-geschossige Wohngebäude mit Spitzdächern, Erkern, hölzernen Schlagläden an den Fenstern waren typische Merkmale dieses Heimatschutzstiles.

Bekanntlich hat der Nationalsozialismus keinen einheitlichen Architektur- und Städtebaustil entwickelt, sondern – je nach Bauaufgabe – im Wohnungsbau eher traditional gebaut, bei Repräsentationsbauten neoklassisch-monumental und schließlich, etwa im Industriebau, durchaus auch bauhausmäßig mit seriell vorgefertigten Bauteilen, mit Glas usf.. Mit der Berufung Kollers war damit – bewusst oder unbewusst – die Entscheidung für eine ganz bestimmte Richtung des städtebaulichen Entwurfes gefallen. Freilich musste sich Koller dem (vermeintlichen) Geschmack von Speer und Hitler anpassen. Speer hatte seinen ersten Entwurf mit der Bemerkung abgelehnt, dass man damit bei Hitler keinen Beifall ernten könne (Schneider 1979: 34). Das bedeutete für Koller vor allem, sich einer etwas mehr geometrisierenden Formensprache zu bedienen, die sich dann im Stadtgrundriss und der Straßeführung (Achsen, Kreisplätze etc.) niederschlug (Abb. 3).

Hitler hat sich mit den städtebaulichen Planungen für die Stadt des KdF-Wagens nicht intensiv auseinandergesetzt. In einem Vorstadium des städtebaulichen Entwurfes (Ende 1937) ließ sich Hitler von Koller informieren. „Hitler gab dabei Hinweise, die auf eine ausgesprochen städtische Gestaltung mit großzügigem Straßennetz und auf starke Auflockerung durch Gärten zielten. Bei späterer Gelegenheit schlug Hitler sogar vor, in den einzelnen Stadtteilen Gewächshäuser für die örtliche Versorgung mit Gemüse vorzusehen und diese mit Fernwärme zu heizen“ (Schneider 1979: 32). Dennoch hatte die neue Stadt, auch wenn sie durch einen entsprechenden Führererlass im Juli 1938 in den Kreis der ‚Neugestaltungsstädte‘ aufgenommen und damit dem Generalbauinspektor Speer direkt unterstellt wurde, nicht den politisch-ideologischen Stellenwert wie die Planungen in den ‚Führerstädten‘

stellen zu lassen, während auf der anderen Seite beträchtliche Summen in andere Bauprojekte flossen, verweist auf den fehlenden Willen, die selbstgesteckten wohnungspolitischen Ziele auch zu verwirklichen und den eigenen Ansprüchen Genüge zu tun“ (Recker 1981: 84f).

Auch unter anderen Gesichtspunkten lässt sich in der Stadtgründungskonzeption nicht viel spezifisch ‚Nationalsozialistisches‘ erkennen. Die Stadt lag mit ihren anvisierten 90.000 Einwohnern weit über dem, was etwa der (freilich bald schon entmachtete) städtebauliche Chefideologe der Nationalsozialisten, Gottfried Feder, als optimale Stadtgröße für Neue Städte angegeben hatte (nämlich 20.000 Einwohner). Der von Feder ebenfalls propagierte, und von der nationalsozialistischen Wohnungsbaupolitik zunächst tatsächlich betriebene Kleinsiedlungsbau spielte in den Planungen Kollers für Wolfsburg keine Rolle. Immerhin gab es Planungen für zumindest eine derartige Siedlung (Kleinsiedlung Teichbreite); sie fiel aber der allgemeinen Baueinstellung in Wolfsburg im II. Weltkrieg zum Opfer. Auch die Idee der sogenannten Stadtkrone, ein über der Stadt liegender und das Stadtbild beherrschender Bezirk mit repräsentativen Gemeinschaftsbauten, in den Kollerschen Planungen in Gegenüberstellung zum Volkswagenwerk nördlich des Mittellandkanals auf dem Klieversberg im Südwesten der Stadt vorgesehen, war kein eigentlich nationalsozialistisches Ideengut, sondern ein schon 1919 von Bruno Taut (eigentlich mehr dem sozialistischen Lager zuzurechnen) entwickeltes Konzept. Zudem hat Koller keinerlei Schritte unternommen, diese Idee der Stadtkrone auch praktisch umzusetzen; so blieb „den Wolfsburgern erspart, sich zwischen Werk und Stadtkrone gefangen zu sehen“ (Kautt 1984: 146).

Schaut man sich den Kollerschen Stadtgrundriss an (Abb. 3), so fällt die starke Durchgliederung und Durchgrünung des Stadtkörpers auf. Auch hier kann man nicht von einem spezifisch nationalsozialistischen Gedankengut sprechen. Zwar hat auch Feder Ähnliches gefordert (Schubert 1986: 205), aber das war im Grunde herrschende Lehrmeinung im Gefolge der Gartenstadtbewegung und des landschaftlichen Städtebaus (hierzu Kap. 2) schon vor der Machtergreifung der Nationalsozialisten. So bleiben als typisch nationalsozialistisch im Entwurf Kollers eigentlich nur ein paar Achsen, Symmetrien, Plätze, die allerdings nie realisiert wurden und von Koller – nach eigenem Bekunden – auch nur unter aquisitorischen Gesichtspunkten hineingezeichnet worden waren, um dem vermeintlichen Geschmack von Speer und Hitler entgegenzukommen.

„Eine Stadt ohne Kirchen‘ sollte – angeblich auf Anordnung Hitlers – Wolfsburg sein (Kautt 1983: 75). Zwar wurde bis 1945 tatsächlich keine Kirche gebaut, aber ab 1940 war eine kirchliche Betreuung gewährleistet. Der Saal der alten Heßlinger Gastwirtschaft ‚Brandenburger Adler‘ wurde für