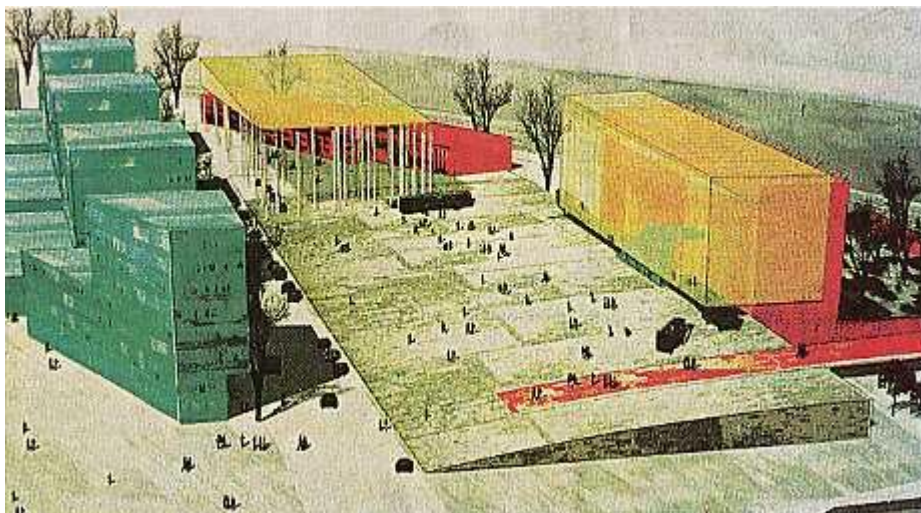


Vom Kreis zum Kegel - Stadtplanung am Wolfsburger Nordkopf Teil 2

Der wandernde Quader

Die Abwendung vom Rohr passiert in Stufen. Zunächst kam jetzt ein westlich zum Bahnhofsplatz orientierter Baukörper hinzu, der optisch fast völlig geschlossen war. Der Quader war radikal und ohne Schnörkel in seiner Form. Der Quader sollte parallel zum Brückenrohr stehen und als Empfangsgebäude für Stadt und Autostadt dienen. Die schon für das Rohr geplante textile Bespannung sollte auch hier die Projektionsfläche für wechselnde künstlerische Projekte liefern. Für die Zeit der EXPO 2000 sollte das Gebäude Ausstellungsraum für die Präsentation der Stadt sein.

Auf der Seite von Volkswagen löste der Entwurf von Anfang an keine Begeisterung aus. Für viele am Entscheidungsprozeß Beteiligte folgten nun Lehrveranstaltungen über das divenhafte Verhalten von Stararchitekten. Was der tatsächliche Auslöser der Abneigung war, ist nicht mehr festzustellen. Vielleicht war es die Tatsache, dass das Team Léon-Wohlhage sich nicht am Masterplan orientiert hatte, vielleicht auch die Angst, dass das Rohr in seinen Eiffelturmdimensionen mehr Attraktivität ausstrahlen könnte, als die Autostadt selbst. Niemand wird es auch heute nach 3 Jahren mit Sicherheit sagen können. Am 2.6.1998 traten so sichtlich genervte Vertreter der Stadt und Volkswagens vor die Presse und verkündeten das Ende des Brückenschlags. Gegenseitige Schuldzuweisungen hielten sich in Grenzen, beide Seiten versuchten das Gesicht zu wahren. "Hinter vorgehaltener Hand" hätten einige Kommunalpolitiker erklärt, Volkswagen sei schon immer gegen die Röhre gewesen, so die Wolfsburger Tagespresse vom 3.6.98. Dies ist die einzige öffentliche Aussage zum Konflikt.

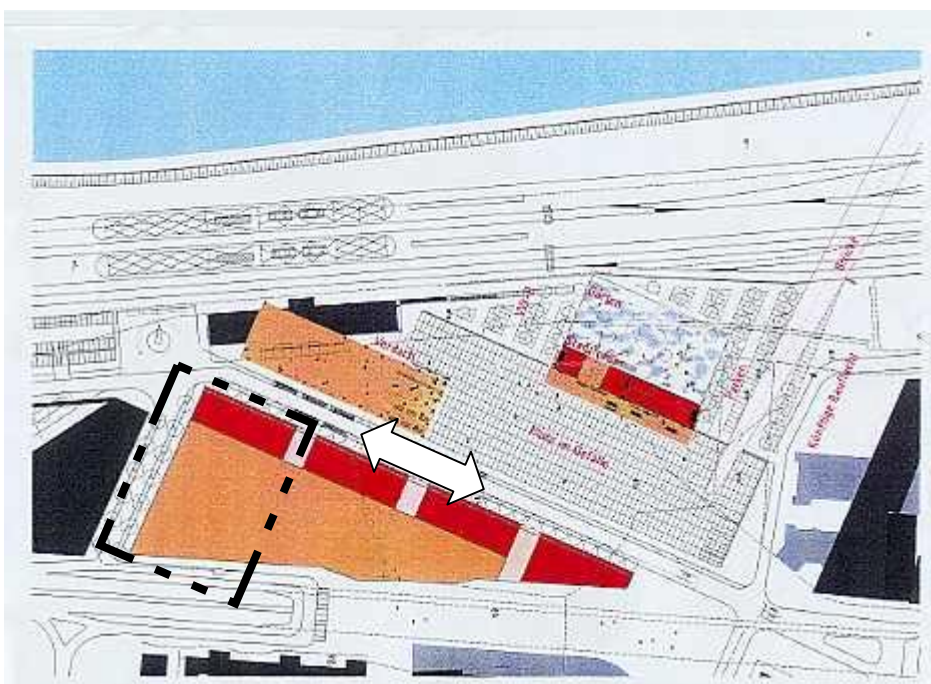


Gut 1 1/2 Monate später treten die Vertreter von Stadt und Volkswagen erneut gemeinsam vor die Presse und präsentieren einen Brückenentwurf den nun VW selbst erstellt hat. Gleichzeitig wird seitens der Stadt ein neues Konzept des Bahnhofsplatzes

vorgestellt. Das gewählte Entwurfsprinzip ist nicht an eine Brücke gebunden, es ermöglicht sie aber. Unabhängig voneinander haben beide Parteien Lösungen für sich entwickelt. Auf den Fotos von der Pressekonferenz über das Scheitern der Röhre würdigen sich die Teilnehmer kaum eines Blickes, nun wenden sich auch die Baukörper voneinander ab, als wollten sie der Situation ein Denkmal setzen. "Die Architekten schlagen nun vor, das städtische Forum aus seiner bisherigen auf die Achse zu Volkswagen ausgerichteten Lage herauszunehmen und es an einer in zwei Richtungen geneigten Ebene an den Bahnhof zu rücken...da mit dem Wechsel der Konzeption auch keine Korrespondenz zu den vier Schornsteinen des alten Kraftwerks aufgebaut wird, kann die dem Bahnhof gegenüberliegende Bebauung höhenmäßig reduziert werden.."

Die weitere Geschichte ist schnell erzählt, im September 1998 wird auf Basis der neuen Pläne der notwendige Objektbeschuß gefaßt, weitere 3 Monate später, im Dezember 1998, empfiehlt der Lenkungsausschuß "alle beschlossenen weiteren Planungsleistungen und bauvorbereitenden Maßnahmen zum Forum und zum forumbezogenen Dach auszusetzen und vorerst ruhen zu lassen".

Als Zwischenergebnis gibt es nun gar keine Lösung mehr zum Zieltermin EXPO 2000. Doch wie schon trotz des zu Beginn erwähnten Hartkopf Gutachtens der Tunnel weitergebaut wurde, so bleibt vom Wohlhagekonzept die Planstraße A und einer der vier ursprünglich vorgesehenen Blöcke des ersten Konzeptes, denn der Lenkungsausschuß empfiehlt, "dass der westliche Teil der Investorenfläche dem Investor für ein Hotel und ein Multiplex- Kino an die Hand gegeben werden." Beim Tunnel konnte noch argumentiert werden, dass bereits der größte Teil der Bausumme verbaut sei. Hier waren



nun offensichtlich Verhandlungen, Versprechungen und/oder informelle Zusagen an Investoren schon so weit gemacht worden, dass ein zurück nicht mehr möglich war. Städtebaulich betrachtet eine Entscheidung, die nicht wieder gutzumachen ist.

Und noch etwas war in diesen hektischen Monaten relativ unbemerkt von den Kommunalpolitikern entwickelt worden, eine rechtliche Konstruktion zur Abwicklung riskanter Projekte. Bisher war vorgesehen, dass die NILEG Grundstückseigentümer und Investor für die städtischen Objekte wird. An diesem Modell gab es rechtliche und wirtschaftliche Zweifel. Die Verwaltung nahm nun die NILEG nicht mehr als Investor unter Vertrag, sondern als Dienstleister, der die Bauleistungen in eigenem Namen nach VOB ausschreibt. Zitat Ratsvorlage: "Die NILEG übernimmt Bauherrenfunktionen für die städtischen Objekte. Die von ihr unterbreiteten termingarantierten Angebote sind Höchstpreisangebote." Dieses Verfahren wartet nun gerade bei Badeland, Stadion und Science Center auf seine Endabrechnung.

Der Planungsprozeß für den Bahnhofsvorplatz war allerdings nicht nur durch den Streit um die Röhre und das Verkehrssystem aus den Fugen geraten.

Überstürzende Planungen aller Art

Ein Blick zurück. Anfang Dezember 1997, als sich gerade der Röhrendurchmesser von 15 auf 7 Meter verringert hatte, machte der VW Vorstand Dr. Peter Hartz im Dezember auf dem alljährlichen gemeinsamen Adventsessen von Stadt und Volkswagen im Schloß eine Ankündigung: Volkswagen würde der Stadt zum 60. Geburtstag, der 1998 vor der Tür stand, ein Konzept zur Halbierung der Arbeitslosigkeit schenken. Die Freude war groß. Volkswagen hatte die Stadt schon immer mit pfiffigen Geschenken überrascht, wie z.B. 1978 zum 40. mit den optischen Geräte für ein Planetarium, mit dem die DDR gelieferte Fahrzeuge bezahlt hatte. Das dazugehörige Gebäude mußte die Stadt allerdings selbst finanzieren. So kam die Stadt, ohne dies geplant zu haben, zu einer weiteren architektonischen Sehenswürdigkeit, einem Bauwerk des DDR Spritzbetonspezialisten Ulrich Müther.

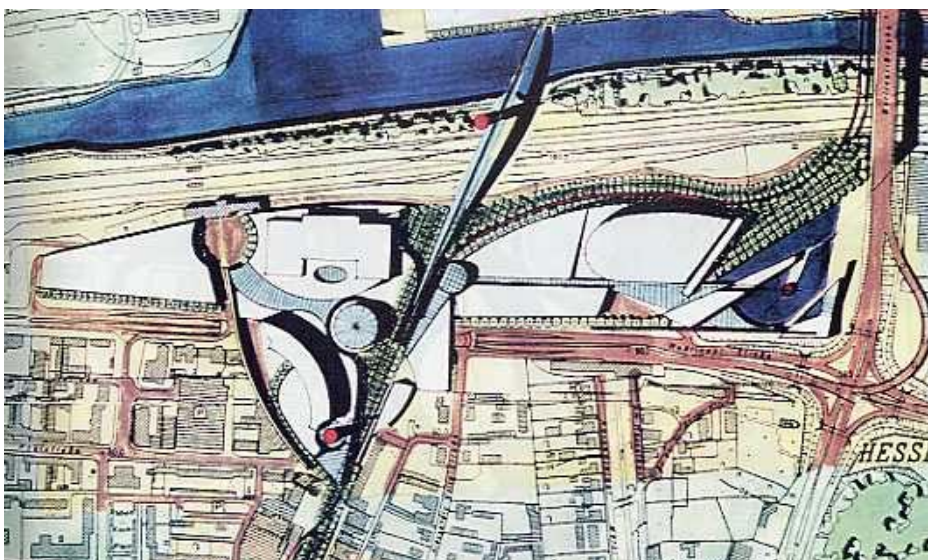
Der eine oder andere war wohl auch im Dezember 1997 der Meinung, die Halbierung der Arbeitslosigkeit würde von Volkswagen mit einigen Tausend Neueinstellungen bewerkstelligt werden. Es kam jedoch völlig anders. Volkswagen hatte die Unternehmensberatung Mc- Kinsey beauftragt das Konzept zu erarbeiten. Einer der von Mc- Kinsey entwickelten Bausteine ist das Projekt "Erlebniswelt". Unter dem Dach einer Privat-Partnership Aktiengesellschaft, der Wob AG, deren Anteilseigner zu je 50 % Stadt und



JERDE



RKTU



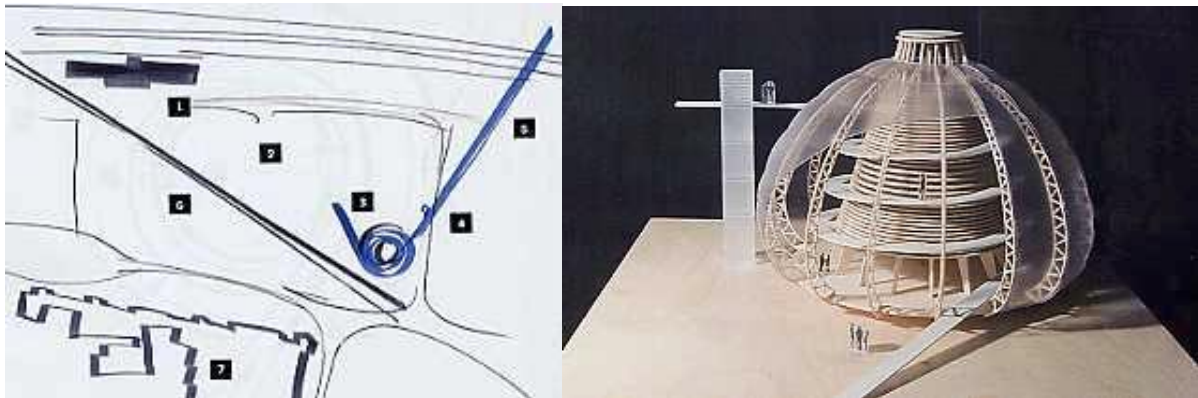
Studio E

Volkswagen sind, wurde de Facto die gesamte Wolfsburger Stadtplanung privatisiert. Im Sommer 1998 wurden dann Studio E (Entertainment Services), RKTV und Jerde, mit der Entwicklung von Konzepten für die Erlebniswelt beauftragt, die im Februar 1999 vorgestellt wurden. Für den Teilbereich Bahnhofsviertel seien hier nur einige wenige Bilder aus diesen Konzepten gezeigt, die deutlich machen, dass nun die ganze Stadt auf den Kopf gestellt werden sollte.

Das Büro LéonWohlhage hatte im November 1998 noch einmal versucht den Quader mit dem Inhalt des nun diskutierten Science-Center zu verknüpfen, aber schon die im Januar veröffentlichte Vorstudie macht mit ihren zahlreichen Bildern der Bauwerke vergleichbarer Einrichtungen deutlich, dass hier ein anderer Weg beschritten werden soll. So wird für das Science-Center ein Einladungswettbewerb ausgeschrieben. Dazu später mehr.

Zwischenzeit 1: Die Kugel

1999 (Präsentation am 6.5.99) stellen die Architekten Schmidhuber + Partner ein Konzept für einen Recycling Pavillon vor, das nun unter anderem der Zeitnot gerecht wird. Ein mobiler, kugelförmiger Pavillon mit einem innen liegendem Kegel. Die kurze Bauzeit soll noch bis zur EXPO Eröffnung im Juni 2000 eine ansprechende Präsentation des Recycling Projektes ermöglichen. Die Architekten gehen von 4 Monaten Anfertigungszeit + 4 Wochen aus.



Tilman Römer für das EXPO Kreislaufprojekt mit dem Medienkonzept beauftragt versucht dieses mobile Bauwerk als neue vorübergehende Lösung in die Diskussion zu bringen. Aber von der öffentlichen Diskussion bleibt dieses Konzept ausgeschlossen. Es ist zwar auch von den Kosten her überzeugend, findet aber in der Stadt bzw. auch im Kreislaufprojekt keinerlei Lobby. Die Entscheidung für einen Behelfsbau, wie er noch heute zu bewundern ist, schien hinter den Kulissen bereits gefallen zu sein. Auch andere Versuche eine Kugel zu lancieren scheitern.

Zwischenzeit 2: Teletubbi Land

Um das Areal zwischen Stadt und Autostadt, "einen bislang nicht definierte Zone", für die Eröffnung der Autostadt für die Besucher fit zu machen, wurde auf dem Gelände ein Kunstprojekt gestartet. Für die Gestaltung wurden Thomas Huber (Düsseldorf), Julian Opie (London), das Künstlerduo Wolfgang Winter / Berthold Hörbelt (Frankfurt am Main) und nicht zuletzt Hinnerk Wehberg / WES & Partner (Hamburg) engagiert. Obwohl die wenigsten Bürger sicherlich die intellektuelle Begründung dieses Projektes verstanden haben, wurde besonders der von Hinnerk Wehberg gestaltete "Bahnhofslustgarten", der sogenannten Kalotte, von der Bevölkerung als positiv angesehen. Mir selbst ist vom Tag der Eröffnung nur ein Satz in Erinnerung geblieben, den ich aufgeschnappt habe. Ein Wolfsburger sagte auf dem Hügel stehend, mit Blick auf das Kraftwerk: "Ich wußte gar nicht, dass das Werk so nah dran ist." Vielleicht ist dies das Moment des "Surrealismus" gewesen, das die Kuratorin Dr. Schneider als Begründung für das Konzept herbeizitiert hatte. Die Wolfsburger, haben "die andere Seite des Kanals" erstmals völlig anders wahrgenommen.



Die Auskunft, dass das Ganze bereits im Frühjahr 2001 wieder abgebaut werden sollte, löste doch bei einigen Menschen Kopfschütteln aus, war doch die seit dem Tunnelbaubeginn bestehende Baustellensituation zum ersten mal seit über 10 Jahren nicht mehr vorhanden.

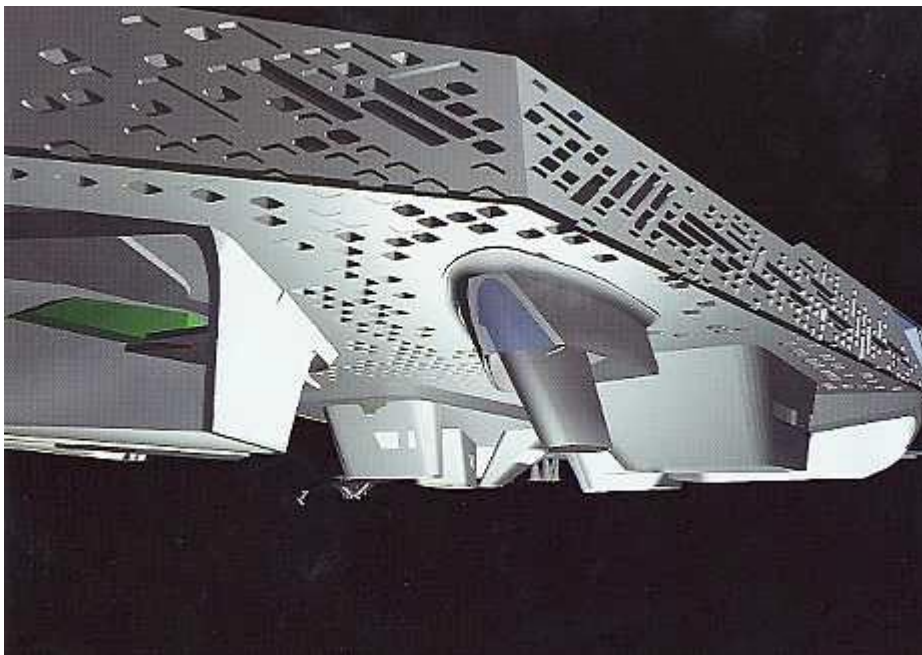
Der Kegel

Zum Zeitpunkt der Eröffnung des Kunstprojektes war bereits die Entscheidung für den Bau eines Science Centers auf der Fläche der Kalotte getroffen worden. Wichtige Architekten waren zu einem Einladungswettbewerb aufgerufen worden um einen

Entwurf zu folgenden Anforderungen zu liefern:

- Ein Bauwerk von internationalem Rang
- Ein prägnantes Wahrzeichen
- Das Gebäude selbst ein "Exponat"
- Es strahlt eine lebendige "Werkstattatmosphäre" aus
- Es wirkt einladend und sympathisch (keine Gigantomanie)
- Es schafft eine belebte urbane Platzsituation; keine toten zugigen Ecken

Im Januar 2000 kam dieser Wettbewerb zum Abschluß. Mit Zaha Hadid siegte nach langem Ringen die Architektin, die für die Minderwertigkeitskomplexe Wolfsburger Stadtoberer den meisten internationalen Wirbel versprach. Wie dieses Gebäude gerade den letzten drei Anforderungen der Ausschreibung gerecht werden wird erschließt sich nicht jedem. Das Gebäude, das auf verschiedenen Kegelstümpfen stehen wird, wird als Betonskulptur ("*wirkt einladend*") in mit ca.14 m Höhe zu beeindrucken versuchen ("*keine Gigantomanie*"). Zweifel an der generellen Baubarkeit dieses Gebäudes findet man selbst in der Festschrift zum Wettbewerb, die die Stadt im Februar 2000 herausge-



geben hat. Das soll hier auch nicht weiter diskutiert werden. Nur ein Nachsatz: Als die frierende Zaha Hadid am 28. März 2001 den 1. Spatenstich machte, bekam auch sie ein erstes Gefühl für das was uns alle unter dem Gebäude erwarten wird, mit Sicherheit keine "urbane Platzsituation" sondern die zugigste Ecke Wolfsburgs.

Schlußbemerkung

Mit dem Kegelstümpfen Zaha Hadids sind wir fast am Ende der geometrische Möglichkeiten und auch dieser Betrachtung angekommen. Nun soll der letzte Schritt vorbereitet werden, der endgültige Ab-schluß der Nordkopfbebauung. Dabei ist das zu bebauende Areal nun um das Grundstück des Kaufhauses Hertie erweitert worden, dass die Stadt im Jahr 2000 erworben hat. Wiederum wurde ein Einladungswettbewerb gestartet, wobei die Investoren/ Projektentwickler bzw. Architekten aufgefordert sind auch Bauabschnitte zu definieren. Mit Spannung warten wir alle auf die Inhalte die die Investoren für die neue Immobilie versprechen werden. Die angedachte Nutzung als "Factory Outlet Center", einem Bruchstein aus dem oben kurz dargestellten "Erlebniswelt- Projekt" der amerikanischen Planungen, kann mit Sicherheit nur einen Teil der Gesamtfläche mit Leben füllen. Die Frage ob im Umfeld so anspruchsvoller Nutzungen, wie es z.B. das Science Center ein FOC die richtige Wahl ist, ist ein weiterer zu diskutierender Aspekt. Im Wenzel- Gutachten stehen folgende schöne Sätze: "Zu einer Steigerung der Kundenakzeptanz eines Designer Centers in der Wolfsburger Innenstadt werden beitragen: Ermöglichung einer preiswerten Bauweise (fachmarkt-ähnlich)...nach Möglichkeit nur eingeschossige Bauweise..! " Dies gegenüber von einem Gebäude das Oberbürgermeister Rolf Schnellecke beim ersten Spatenstich als "Gebäude der Einmaligkeit, das Wolfsburg in eine neue Zukunft führt" bezeichnete.**)

Die Diskussion um die Inhalte für die neuen Gebäude macht aber auch deutlich, dass Wolfsburg als Stadt vielleicht auch manchmal zu klein für die angedachten städtebaulichen Lösungen ist. Willfried Maier, der grüne Senator für Stadtentwicklung in Hamburg sagte bei einem Besuch im Jahr 1999 in Wolfsburg sinngemäß: "wir haben in Hamburg auch einige sogenannte "Erlebnisweltprojekte", wenn die scheitern ist die Stadt noch da, Hamburg kann so etwas abpuffern. In Wolfsburg scheint mir das kaum möglich zu sein."

Der Mangel an Größe kann auch durch noch so hektische Planungsaktivitäten nicht ausgeglichen werden. Wie heißt das alte Sprichwort: "Rom wurde auch nicht an einem Tage erbaut". Heute muß ich sagen: Werner Oepen, der uns Grüne nicht besonders mochte, hatte Recht. Es ist wirklich nicht schlimm, wenn wir nachfolgenden Generationen auch noch etwas zum Planen übriglassen. Allen Beteiligten ist bei den anstehenden Entscheidungen zur Besonnenheit zu raten, damit wir nicht im Jahre 2005, kurz vor der übernächsten Kommunalwahl auch noch die Feier 20 Jahre Nordkopf-umgestaltung ausrichten müssen.

**))Inzwischen hat Herr Dr. Frechen diese Ansicht ja öffentlich korrigiert. Man lerne: Auch Gutachten haben manchmal nur Orakel- Qualität.