



Autostädte. Wachstums- und Schrumpfungsprozesse in globaler Perspektive. Helmut-Schmidt-Universität Hamburg; Institut für Zeitgeschichte und Stadtpräsentation (IZS) der Stadt Wolfsburg; Gesellschaft für Stadtgeschichte und Urbanisierungsforschung, 27.06.2012-29.06.2012.

Reviewed by Normen von Oesen

Published on H-Soz-u-Kult (April, 2013)

Autostädte. Wachstums- und Schrumpfungsprozesse in globaler Perspektive

âMotor Townâ Detroit, âAutostadtâ Wolfsburg oder Toyota-Stadt sind bekannte Beispiele für das, was sich ein Großteil der Öffentlichkeit unter dem Begriff der Autostadt vorstellt. âAutostädteâ waren das Thema einer Tagung, die in Kooperation von MARTINA HEÄLER (Hamburg) und GÄNTER RIEDERER (Wolfsburg) vom 27. â 29. Juni 2012 im Alvar-Aalto Kulturhaus in Wolfsburg veranstaltet und von der ZEIT-Stiftung, der Stadt Wolfsburg, der Helmut-Schmidt-Universität und der Gesellschaft für Stadtgeschichte und Urbanisierungsforschung finanziert wurde.

Die Tagung behandelte Autostädte als einen spezifischen Industriestadttyp, welcher besonders im Kontext von Industrialisierungs- bzw. Deindustrialisierungsprozessen und städtischem Strukturwandel untersuchenswert scheint. Die hieraus resultierenden Wachstums- und Schrumpfungsprozesse sowie der damit verbundene städtische Strukturwandel stellten und stellen Autostädte vor enorme Herausforderungen. Eine globale Perspektive ermöglichte es, vergleichend nach städtischen Strategien des Wachstums- bzw. des Krisenmanagements zu fragen. Wie unterschiedlich diese Entwicklungsprozesse der einzelnen Fallbeispiele sind und waren, zeigte sich im Verlauf der Tagung sehr deutlich.

Martina HeÄler eröffnete die Tagung mit einer Einführung, in der sie zum einen auf die Konjunkturen der Autoindustrie und damit der Autostädte hin-

wies: âAutostädte leben gut und fallen tiefâ. Gerade dies stellte und stellt diese Städte vor Herausforderungen schwankender wirtschaftlicher Entwicklungen, Unsicherheit und Nichtplanbarkeit. Zum anderen betonte sie die globale Perspektive, die für die Geschichte der Autoindustrie und damit wiederum für die Autostadt zentral ist.

Der Abendvortrag des Architekten und Stadtplaners ALBERT SPEER (Berlin) ermöglichte einen bemerkenswerten Einblick in die Stadt- bzw. Stadtteilplanung anhand zweier Beispiele in China: auf der einen Seite Shanghai (Anting) als Stadtteil, der mit dem Thema Automobilität konzipiert wurde und als einer von insgesamt neun Themenstadtteilen im Gesamtzusammenhang eines städtebaulichen Masterplans für Shanghai entstanden war; auf der anderen Seite die Industriestadt Changchun. Hier stehen Mobilitätskonzepte und somit ein integrierter Ansatz von Mobilität im Vordergrund, was eine deutliche Veränderung vom Konzept der autogerechten Stadt darstellt.

Der zweite Tagungstag begann mit dem Themenblock âAutostädte im Sozialismusâ und einem Vortrag von CHRISTOPH BERNHARDT und HARALD ENGLER (beide Erkner). Am Beispiel der alten Kulturstadt Eisenach analysierten sie die für sozialistische Autostädte spezifischen Grundfragen sowie Probleme der Planungs-, Stadt- und Konsumkultur. Neben der Bedeutung sowie der Abhängigkeit von der Autoindustrie fällt die so-

zialistische Überformung bereits vorhandener Industrie- und Stadtstrukturen für Eisenach ins Gewicht. Dieser Prozess der „Verbetrieblichung“ der Stadt erreichte in der sozialistischen Periode der Eisenacher Stadtentwicklungsgeschichte einen Höhepunkt und ist exemplarisch für die fordistische Politik im 20. Jahrhundert unter sozialistischen Vorzeichen. Das sozialpolitische Angebot der Autoindustrie festigte, zusammen mit der Verschmelzung bereits vorhandener älterer Traditionsbestände, die sozialistische Autokultur und die starke Verankerung der Automobilindustrie in der Region Eisenach.

ESTHER MEIER (Hamburg) stellte die als sozialistische Musterstadt geplante und neugegründete Stadt Naberežnyje Älny vor. Diese Auto- bzw. Lkw-Stadt wurde als Modell der „sozialistischen Stadt“ realisiert. Das Lastwagenwerk KamAZ war eines der größten Bauprojekte der Brežnev-Zeit und wurde nach seinem Tod im Jahr 1982 in Brežnev umbenannt. Die neugeplante Stadt sollte zum Symbol für ein besseres Leben in Verbindung mit Wohlstand, Modernität, Konsum und Mobilität werden. Prägend und allgegenwärtig für die Stadtplanung bzw. die Realisation des Projekts war das sowjetische Identitätsmodell „Wir bauen KamAZ, und KamAZ baut uns!“. Das Werk bestimmte nicht nur den Alltag der Menschen, sondern auch die Wachstums- und Schrumpfungsprozesse in der Stadtentwicklung. Nach einem stetigen Stadtwachstum kam es infolge des Zusammenbruchs der Sowjetunion und der daraus resultierenden Absatzkrise des Lkw-Herstellers zu sozialen Problemen aufgrund der Massenentlassungen. Mit einsetzender wirtschaftlicher Erholung erlebte auch die Stadt einen erneuten Wachstumsprozess.

THOMAS Bohn (Gießen) hob in seiner Intervention die Stadtneugründung als Utopie der sozialistischen Musterstadt hervor. Das stadtplanerische Konzept wurde von Beginn an den Interessen des Werks bzw. dessen Produktionsleistungen untergeordnet. Im Fokus stand somit das Erreichen des Plansolls, was sich immer wieder in einer Nachrangigkeit der Stadtplanung und deren Umsetzung zeigte. Des Weiteren diskutierte er das Konzept der „Verbetrieblichung“ und dessen unterschiedliche Ausprägungen anhand der beiden Beispiele und hob die radikale Umsetzung in Naberežnyje Älny hervor. Gleichzeitig stellte Bohn die sozialistische Überformung der gesamten Stadt Eisenach in Frage und bezog das Konzept in diesem Fall auf die neugeplanten Werkssiedlungen sowie Produktionsanlagen.

Den dritten Themenblock der Tagung bildeten die

asiatischen Autostädte. SUSANNE STEIN (Tübingen) befasste sich mit Changchun, der Wiege der chinesischen Autoindustrie, die sich heute als „Chinas Detroit“ beschreiben lässt und ein typisches Beispiel für den Versuch der Volksrepublik ist, die eigenen Ansprüche auf globale Bekanntheit und wirtschaftliche Stärken durch eine exemplarische Erfolgsgeschichte darzustellen. Unmittelbar nach Gründung der Volksrepublik China 1949 kam es im Rahmen einer sowjetisch orientierten Phase des Planungs- und Technologietransfers zum Aufbau einer eigenen Automobilindustrie und Changchun wurde zur Stadt des Automobilwerks Nr. 1. Mit dem Bau des Lkws *Jiefang* (Befreiung) sollte Changchun auf nationaler Ebene lange als einzige Autostadt der Volksrepublik im kollektiven Gedächtnis verankert bleiben. Der zur Schlüsselindustrie der nationalen Wirtschaft aufgestiegene Industriezweig, der zentral von Peking gesteuerten räumlichen Konzentrationsprozesse der Produktion, ausländische Jointventures führten zu einem Wachstumsprozess der Automobilindustrie und damit einhergehend der gesamten Stadt. Im Rahmen dieser Entwicklung vollzog sich ein Wahrnehmungs- bzw. Darstellungswandel der Stadt von einer nationalen zur internationalen Autostadt. Veränderungen im Stadtbild wie die Umwandlung älterer Produktionsanlagen zu Themenparks, Messehallen und Forschungszentren gingen damit einher. Des Weiteren entstanden Museen und Ausstellungen sowie Auslieferungszentren, welche den Autokauf bzw. das Abholen des eigenen Pkws ganz im Trend der Eventisierung möglich machen. Ein Vergleich zur Autostadt in Wolfsburg und dem damit verbundenen Industrietourismus liegt hier nahe.

WINFRIED FLÄCHTER (Duisburg-Essen) referierte zu Toyota-Stadt, da der Vortrag von KATJA SCHMIDTPOTT (Marburg) entfallen musste; gleichzeitig verglich er die Entwicklung der beiden Städte. Flächter konzentrierte sich auf zwei Themen, die für die Betrachtung aller Autostädte relevant sind: das Image und die Selbstdarstellung der Städte sowie, sofern es sich nicht um Neugründungen handelt, die historisch gewachsenen Identitäten der Städte und der eigene Umgang damit.

Der „Toyotismus“ als Produktionssystem stand dabei im Fokus. Gleichzeitig wurde verdeutlicht, welche Folgen eine mangelnde oder aber eine zu langsame Stadtplanungspolitik bei gleichzeitigem wirtschaftlichen Wachstumsprozessen hat. Toyota-Stadt reagierte mit der Ausbildung von unterschiedlichen Clustern der Produktion. Dieser Prozess verstärkte allerdings die bereits vorhandene Abhängigkeit der Stadt vom Konzern, welche

sich in den Absatzkrisen der Autoindustrie zeigte. Die Wachstums- und Schrumpfungsprozesse des Konzerns verlaufen somit parallel mit denen der Stadt. Als Reaktion hierauf lassen sich, wenngleich weniger deutlich als in europäischen Autostädten, Tendenzen eines Strukturwandels erkennen.

Der nächste Themenblock der Tagung legte den Fokus auf das Phänomen der schrumpfenden Autostädte. JOHN GALLAGHER (Detroit) schilderte die aktuelle Situation der einstigen „Motor Town“ Detroit und belegte diese eindrucksvoll mit Bildern. Die vorhandenen Strukturprobleme wurden erkannt und vor allem, wie Gallagher unterstrich, akzeptiert. Diversifizierungsprozesse sowie insbesondere die Förderung kreativer Industrien werden vorangetrieben. Ein zentrales Problem sind die leeren Innenstadtf lächen, deren Neunutzung angegangen wird und zurzeit unter dem Label „green“ steht. Urban Farming, Solar energy oder auch public arts sind nur einige der vielen kreativen und unter Bürgerbeteiligung erarbeiteten Konzepte, die Gallagher optimistisch stimmen.

Ein weiteres „Musterbeispiel“ für das Phänomen der schrumpfenden Autostädte ist Flint, Michigan. ANNE VOLKMANN (Dortmund) und JENS-UWE WALTHER (Berlin) referierten über den Aufstieg und Niedergang Flints und beschrieben den dramatischen Verlust der industriellen Basis. Kennzeichnend sind Leerstand, Verfall, Brachfl ächen sowie soziale Konflikte. Sie betonten, dass die andauernde Wachstumsorientierung der Stadtplaner bzw. Verantwortlichen die Probleme verschärfte. Politik und Stadtentwickler setzen auf wachstumsorientierte Großprojekte, die einen Großteil der öffentlichen Ausgaben verschlangen. Tourismusförderung und der Bau eines Themenparks „Auto“ sowie die Förderung des Ausbaus der Stadt zum Wissenschaftsstandort standen auf der politischen Agenda. Das Scheitern dieser Projekte verschärfte den Schrumpfungsprozess noch. Seit 2009 steht die Stadtentwicklung unter veränderten Vorzeichen. Nach 50 Jahren stellte Flint erstmals einen Masterplan zur Stadtentwicklung vor, in dem die Neuorientierung der Stadt sichtbar werden soll.

WALTER PRIGGE (Dessau) kritisierte in seiner Intervention die in den Autostädten zu beobachtenden Wachstumskoalitionen. Er bemängelte das Fehlen von Alternativszenarien zum Wachstumsdenken. „Anderes Denken“ unter diesem Stichwort fasste Prigge seinen Lösungsansatz zusammen. Autostädte müssen mit ihrem Wissen über Automobilität, neuen innova-

tiven Konzepten und deren Umsetzung punkten.

Den Abschluss des zweiten Tagungstages stellte die Vorführung des Films „Der VW-Komplex“ dar, bei der sich Regisseur Hartmut Bitomsky den Fragen des Publikums stellte. Eingeleitet wurde der Film, welcher das Wolfsburg der alten „BRD“ zeigt und ein Bild der Tristesse der 1980er-Jahre – die Trabantsiedlungen am Stadtrand, die urbane Monokultur, die unsortierte Melange aus Wohnsilos, Autobahnen und verwaisten Innenstadtf lächer – zeichnet, durch Günter Riederer.

Am letzten Tagungstag standen die Konjunkturen zweier deutscher Autostädte, Wolfsburg sowie Wolfsburg, im Fokus. CLEMENS ZIMMERMANN (Saarbrücken) betrachtete Wolfsburg. Eine Besonderheit dieses Fallbeispiel liegt nicht nur in der Abhängigkeit vom ortsnahen Autobauer, sondern auch in der besonderen geographischen Konkurrenzsituation mit den umliegenden Städten und Gemeinden. Zimmermann beschrieb die symbolische Einheit von Opel und Stadt und ihr langes Ende. Als Krisenreaktion in Wolfsburg wurde ebenfalls auf Diversifizierungs- und Eventisierungsprozesse sowie den Ausbau zur Wissenschaftsstadt gesetzt. Trotzdem ist die Abhängigkeit der Stadt von der Konzernzentrale in Detroit weiterhin eminent. Allerdings ist ein neues städtisches Leitbild in der Phase der Etablierung.

Daran anschließend betrachtete WULF TESSIN (Hannover) die Stadtpolitik in der Volkswagenstadt Wolfsburg. Er verdeutlichte sowohl die strukturelle Abhängigkeit als auch die Determiniertheit der kommunalen Politik der Stadt von bzw. durch das Volkswagenwerk. Seit der Gründung der Stadt setze das Werk erstens die entscheidenden Rahmenbedingungen für deren Entwicklung. Des Weiteren produziere es, zweitens, die zentralen Problemstellungen, welche die Kommunalpolitik aufzuarbeiten habe. Allerdings eröffne der VW-Konzern gleichzeitig, drittens, die Problemlösungskapazitäten, derer sich die Stadt Wolfsburg bedienen könne. Kritisch beleuchtete Tessin die Public Private Partnership, die Wolfsburg AG, und die Einflussnahme des VW-Konzerns auf die Stadtentwicklung. Er zeigte eindrucksvoll die Chancen, aber auch die Risiken einer derartigen Kooperation zwischen Stadt und Privatwirtschaft am Einzelfall Wolfsburg auf. Tessin sprach in seiner Gesamtbewertung von einer win-win-Situation, welche allerdings eine mäandrigende Stadtverwaltung erfordere.

DIRK SCHUBERT (Hamburg) verglich die Entwick-

lungen in Wolfsburg und RÃ¼sselsheim mit der Company Town Pullmanns, um die AbhÃ¤ngigkeit der Stadt vom Autokonzern zu unterstreichen. Er fragte, ob AutostÃ¤dte diese AbhÃ¤ngigkeit Ã¼berwinden kÃ¶nnen, dieses Ã¼berhaupt wollen und der Konzern dies zulassen wÃ¼rde. Er betonte einen eminenten Unterschied zwischen Wolfsburg und RÃ¼sselsheim. Als Konzernhauptstadt sei die VW-Stadt auch im Kontext der Globalisierung als Standort relevant, wohin gegen die Opel-Stadt als âaustauschbarerâ Produktionsstandort verzichtbar erscheine.

AbschlieÃend stellte WOLFGANG MÃLLER-PIETRALLA (Wolfsburg) aus Sicht der Zukunftsforschung bei VW zukÃ¼nftige MobilitÃtskonzepte vor. Notwendig seien Gesamtkonzepte der MobilitÃt, bei denen die Grenzen zwischen den einzelnen Transportmitteln verschwinden und die Einzelsysteme zu einem umfassenden MobilitÃtskonzept zusammengefasst werden. Gleichzeitig wÃ¼rden MobilitÃtsgerechtigkeit, CO2-neutrale MobilitÃt und automatisches Fahren im Fokus von Forschung und Entwicklung stehen.

Die abschlieÃende Podiumsdiskussion stand unter der Ãberschrift âdie Zukunft der AutostÃdteâ. Martina HeÃler moderierte die Diskussion zwischen StadtbaurÃtin MONIKA THOMAS (Wolfsburg), dem Bereichsleiter WirtschaftsfÃ¶rderung und Stadtentwicklung KURT RÃDER (RÃ¼sselsheim), dem Referenten John Gallagher und dem Sprecher des Vorstands der Wolfsburg AG, JULIUS VON INGELHEIM. Die zentrale Frage dieser Runde zielte auf das VerhÃltnis zwischen Stadt und Autoindustrie sowie die daraus resultierenden MÃglichkeiten bzw. Folgen fÃ¼r den kommunalen Haushalt und die Stadtentwicklungspolitik in Zeiten schwankender Konjunkturen. Hierbei wurden erneut erhebliche Unterschiede zwischen den beiden deutschen AutostÃdten Wolfsburg und RÃ¼sselsheim deutlich. StadtbaurÃtin Thomas und Bereichsleiter RÃder beschrieben eindrÃcklich die Geschwindigkeit mit der die Politik diese Planung infolge der aktuellen und wechselnden Anforderungen der Wirtschaftslage sowie den Forderungen der Industrie Ãndern mÃsse. FÃ¼r alle Teilnehmer der Runde ist und bleibt die Autoindustrie der Kern der AutostÃdte, allerdings fÃ¼hrten die begonnen Diversifizierungsprozesse im Bezug auf die Wirtschaftsstruktur zu einer stetigen Reduktion der AbhÃ¤ngigkeit der Stadt von ihrer SchlÃsselindustrie. Die abschlieÃende Frage nach einer Zukunftsvision der jeweiligen Autostadt fÃ¼r das Jahr 2052 wurde, trotz allem, was auf der Tagung zuvor diskutiert worden war, ausnahmslos hoffungsvoll bis positiv beantwortet.

Den Organisatoren der Tagung gelang es, ein VerstÃndnis fÃ¼r ein aktuell wenig untersuchtes Themenfeld zu schaffen und den Nutzen eines globalen Vergleichs von AutostÃdten fÃ¼r die Stadtgeschichte unter Beweis zu stellen. Gleichzeitig wurde deutlich, welche MÃglichkeiten eine historische Betrachtung von AutostÃdten und den damit verbundenen Wachstums- und Schrumpfungsprozessen fÃ¼r das VerstÃndnis dieser Prozesse und fÃ¼r mÃgliche Folgerungen fÃ¼r die zukÃ¼nftigen Stadtplanungen bieten. Die Tagung verdeutlichte allerdings ebenfalls das Problem der Definition des Begriffs der Autostadt sowie den vorhandenen Bedarf nach intensiver Forschung in diesem Themenkomplex. Es lÃsst sich festhalten, dass diese Tagung lediglich ein erster Schritt auf dem Weg der Erforschung von AutostÃdten in globaler Perspektive war.

KonferenzÃbersicht

GruÃwort

Thomas Muth, Stadtrat fÃ¼r Finanzen und Controlling, Kultur und Bildung bei der Stadt Wolfsburg

Einleitung

Martina HeÃler, Helmut-Schmidt-UniversitÃt Hamburg

ErÃffnungsvortrag

Albert Speer, Architekt BDA, AutomobilstÃdte. Beispiele aus China

AutostÃdte im Sozialismus

Christoph Bernhard / Harald Engler (Berlin), Eisenach â Eine Autostadt in Zeiten des sozialistischen Fordismus (1945-1989)

Esther Meier (Hamburg), NabereÃnye Äelny - BreÃnevs Boomtown

Intervention: Thomas Bohn (GieÃen)

Asiatische AutostÃdte: Boomende StÃdte?

Katja Schmidtpott (Marburg), AutostÃdter: Die Konstruktion lokaler IdentitÃt in Toyota-Stadt nach 1959

Susanne Stein (TÃbingen): Changchun: Von der âWiege der chinesischen Automobilindustrieâ zur âweltberÃhmten Autostadtâ

Intervention: Winfried FlÃchter (Duisburg-Essen)

Schrumpfende StÃdte

John Gallagher (Detroit), Reimagining Detroit. Op-

portunities for Redefining an American City

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

Intervention: Walter Prigge (Dessau)

G  nter Riederer (Wolfsburg), Vom Verschwinden der Arbeit   Einführende Bemerkungen zum  VW-Komplex  von Hartmut Bitomsky

Vorführung des Films  Der VW-Komplex  (BR Deutschland/Frankreich 1989), 89 Min.

Mit anschließendem Gespräch mit dem Regisseur

Rüsselsheim und Wolfsburg: Konjunkturen zweier St  dte

Clemens Zimmermann (Saarbrücken), Autostadt Rüsselsheim: Akteure und Selbstbilder zwischen Lokalität und Globalität

Wulf Tessin (Hannover), Was gut ist für VW, ist gut für Wolfsburg. St  dte Politik in der Volkswagenstadt Wolfsburg

Intervention: Dirk Schubert (Hamburg)

Wolfgang M  ller-Pietralla (Wolfsburg), Zukunftskonzepte für die urbane Mobilit  t

Podiumsdiskussion:  Die Zukunft der Autost  dte 

Teilnehmer/innen:

Stadtbaur  tin Monika Thomas (Wolfsburg)

Kurt R   der, Bereichsleiter Wirtschaftsförderung und Stadtentwicklung (Rüsselsheim)

John Gallagher, Journalist und Buchautor zur jüngsten Entwicklung und den Zukunftsperspektiven Detroit (Detroit)

Julius von Ingelheim, Sprecher des Vorstands der Wolfsburg AG (Wolfsburg)

If there is additional discussion of this review, you may access it through the network, at:

<http://hsozkult.geschichte.hu-berlin.de/>

Citation: Normen von Oesen. Review of , *Autost  dte. Wachstums- und Schrumpfungsprozesse in globaler Perspektive*. H-Soz-u-Kult, H-Net Reviews. April, 2013.

URL: <http://www.h-net.org/reviews/showrev.php?id=38904>

Copyright   2013 by H-Net, Clio-online, and the author, all rights reserved. This work may be copied and redistributed for non-commercial, educational purposes, if permission is granted by the author and usage right holders. For permission please contact H-SOZ-U-KULT@H-NET.MSU.EDU.