

---

# PARK [PLATZ] LANDSCHAFT

Gestalterische und funktionale Neuordnung des VW-Werkparkplatzes am  
Mittellandkanal in Wolfsburg unter Berücksichtigung verkehrlicher und  
landschaftsarchitektonischer Gesichtspunkte

Masterthesis  
Christian Horst

Hochschule Neubrandenburg  
University of Applied Sciences

Fachbereich  
Landschaftswissenschaften  
und Geomatik

Studiengang  
Landschaftsarchitektur und Umweltplanung  
Master

Betreuung durch:  
Prof. C. Schulte & Prof. T. Oyen

Oktober 2013

urn:nbn:de:gbv:519-thesis2013-0069-4

# Inhalt

---

Kapitel		Seite
1	Einleitung	4
2	Geographische Einordnung und Eckdaten	
2.1	Die Stadt Wolfsburg	5
2.2	Das Planungsgebiet, der VW-Werkeparkplatz an der Heinrich-Nordhoff Straße	6
3	Wolfsburger Stadtgeschichte	7
3.1	Frühzeit bis 1937	7
3.2	1937 bis 1949	11
3.3	1949 bis heute	14
4	Portrait Peter Koller	19
5	Stadien der Entwicklung der Stadt Wolfsburg	25
5.1	1938 - Erster Generalbebauungsplan (Peter Koller)	25
5.2	1945 - „Täschner-Plan“	26
5.3	1948 - „Reichow-Plan“	27
5.4	1953 - Stadtkarte	28
5.5	1967 - Stadtplan	29
5.6	1978 - Stadtplan	30
5.7	Wolfsburg heute	31
6	Wolfsburg als Autofahrerstadt	32
7	Bestandsaufnahme	34
7.1	Beschreibung des Geländes	35
7.2	Wichtige Strukturen in der Umgebung	41
7.2.1	Volkswagen	41
7.2.2	Hauptbahnhof	44
7.2.3	Phaeno	45
7.2.4	Stadtbrücke	46
7.2.5	Outletcenter	47
7.2.6	Ostfalia - Hochschule für angewandte Wissenschaften	47
7.2.7	Handwerkerviertel	48

# Inhalt

---

7.2.8	Wellekamp	49
7.2.9	Autohaus Wolfsburg	49
7.2.10	Kleingartenanlage	50
7.2.11	Mittellandkanal	50
7.3	Bestehende Probleme	51
7.4	Auswertung des Gespräches mit Vertretern der Stadt Wolfsburg	53
8	Entwurfsgedanken	55
9	Vorentwurf	56
9.1	Variante 1	57
9.2	Variante 2	61
9.3	Variante 3	65
10	Abwägung	68
11	Entwurf	70
12	Modell und Plakate	76
13	Fazit	81
14	Quellen	
14.1	Literaturquellen	82
14.2	Internetquellen	83
14.3	Abbildungsverzeichnis	84
15	Eigenstandigkeitserklahrung	91

# 1 Einleitung

---

Die Stadt Wolfsburg steht mit dem Volkswagen Konzern in enger Verbindung.

Wolfsburg: eine Stadt in Niedersachsen, die es ohne den Konzern Volkswagen AG in der heutigen Form nicht geben würde, die in den 30er Jahren des 20. Jahrhunderts konzipiert wurde, um den Arbeitern des zukünftigen Volkswagenwerks eine neue Heimat zu stiften.

Volkswagen AG: Ein Fahrzeughersteller, ein Konzern, der den Weltmarkt mit PKW und Nutzfahrzeugen bedient, unter dessen Namen die Marken Volkswagen, Audi, Skoda, Seat, Bentley, Lamborghini, Bugatti, VW Nutzfahrzeuge, Scania, MAN, Ducati und Porsche vereint sind, mit Hauptsitz in Wolfsburg.

Durch die historisch gewachsene Situation zwischen Stadt und Konzern können beide nicht unabhängig voneinander betrachtet werden. Die ursprüngliche städtebauliche Situation der noch sehr jungen Stadt Wolfsburg wurde stark auf die Bedürfnisse des Volkswagenwerks zugeschnitten. Daraus ergeben sich im Bezug auf heutige, moderne Stadtplanung weitreichende Probleme. Eines davon wird in dieser Masterarbeit aufgegriffen: der städtebauliche Zusammenhang zwischen VW Werk und Innenstadt, in der Problemzone des Werkparkplatzes an der Heinrich-Nordhoff Straße. Diese Fläche liegt heute als asphaltierte Schneise über 1.6km Länge zwischen Mittellandkanal und der Wolfsburger Innenstadt und trennt diese vom nördlich des Mittellandkanals liegenden VW Werk.

Ziel dieser Arbeit ist ein gestalterisches Konzept für den VW Werkparkplatz, der eine Verbindung zwischen Werk und Stadt schafft und das Gebiet ästhetisch und funktional aufwertet.

## 2 Geographische Einordnung und Eckdaten

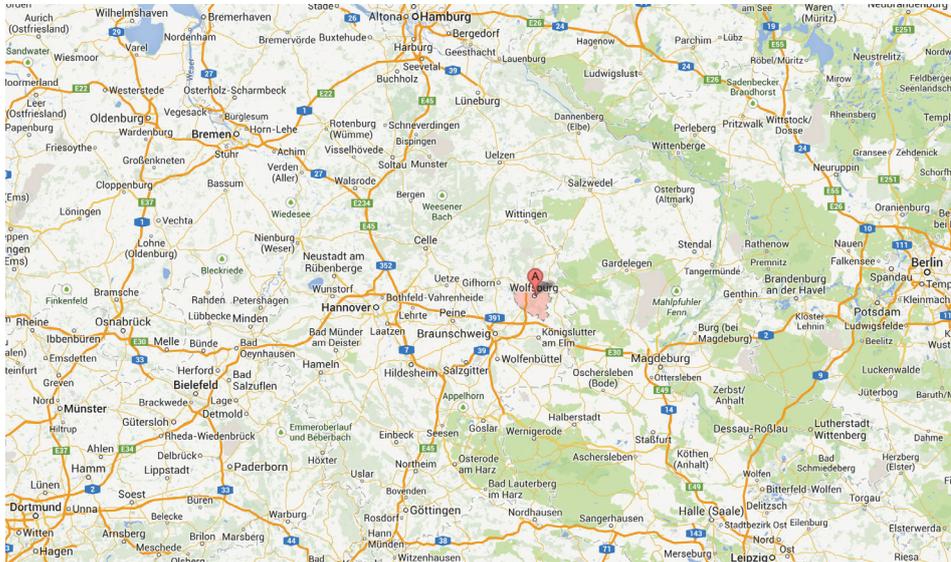


Abb.1: Übersichtskarte Niedersachsen

### 2.1 Die Stadt Wolfsburg

Die Stadt Wolfsburg ist mit etwa 123.000 Einwohnern (Tendenz steigend) und einer Fläche von 20.405 Hektar die fünftgrößte Stadt im deutschen Bundesland Niedersachsen. Der Stadtmittelpunkt ist auf den Kreuzungspunkt der Goethestraße und Porschestraße mit den geographischen Koordinaten  $52^{\circ}25'28''$  nördlicher Breite und  $10^{\circ}47'30''$  östlicher Länge festgelegt. Zum Stadtgebiet zählen aktuell 16 Ortschaften mit 40 Stadt- und Ortsteilen, die nächste größere Stadt in der Umgebung ist Braunschweig.

Wolfsburg besitzt aufgrund des Volkswagenwerks eine sehr gute infrastrukturelle Anbindung. Die Stadt liegt direkt an der Autobahn A39, die die Stadt mit der Autobahn A2 (deutsche West-Ost-Verbindung von Duisburg im Ruhrgebiet bis nach Berlin) verbindet. Wolfsburg ist auch über Gleis Strecken angebunden, die ICE-Strecke 941 von Düsseldorf Hbf bis Berlin Ostbahnhof führt über Wolfsburg. Zudem gibt es mehrere Güterzuganbindungen.

Auch der Mittellandkanal als große Binnenwasserstraße führt direkt durch das Zentrum von Wolfsburg. Der nächstgelegene Flughafen ist der Flughafen Braunschweig-Wolfsburg. Dieser wird hauptsächlich zu Forschungszwecken, von privaten Piloten und von den Flugzeugen des Volkswagenkonzerns genutzt. Für Linienflüge mit den einschlägigen Fluggesellschaften ist der Flughafen Hannover-Langenhagen der nächste Standort.



## 3 Wolfsburg Stadtgeschichte

---

### 3.1 Frühzeit bis 1937

#### Geologie und Naturraum

Die Region Wolfsburg im heutigen Niedersachsen ist ein zweiteilig geprägter Naturraum. Der nördliche Teil des Geländes der heutigen Stadt wurde vor ca. 200.000 Jahren im Saaleglazial geprägt. Dort ist ein Landschaftsraum der Geest mit einer maximalen Erhebung von 70m ü.NN entstanden. Im Süden Wolfsburgs hat sich wesentlich früher, vor etwa 135 Millionen Jahren, ein Berg- und Hügelland entwickelt, das sich bis Mitteldeutschland zieht. Die beiden geologisch unterschiedlichen Areale werden durch den Fluss Aller geteilt, der im durch die Eiszeit gebildeten Urstromtal entstanden ist (vgl. Dr. Prof. Stölzl, C. (Hrsg.), 2008, S.17).

#### Bevölkerung durch den Menschen

Archäologische Funde aus dem Großraum Wolfsburg belegen, dass schon vor 400.000 Jahren Menschen in der Region gelebt haben. Hierbei handelte es sich um nomadische Jäger und Sammler, die die günstigen Bedingungen des ertragreichen Landes mit der Nähe zur Aller als Trinkwasserquelle nutzten. Die ersten sesshaften Bewohner in dieser Gegend wurden bisher aus der vorrömischen Eisenzeit, vor ca. 7000 Jahren, nachgewiesen. Im heutigen Stadtteil Nordsteimke sind mehrere Urnen und ein Großsteingrab aus dieser Zeit gefunden worden. Diese ersten Siedlungen wurden allerdings wieder aufgegeben und haben in Lage und Struktur keinen nachweisbaren Fortbestand bis heute. Jedoch ist auffällig, dass günstige Standorte mit gutem Boden immer wieder für Siedlungen genutzt wurden.

Im heutigen Wolfsburg haben die Stadtteile Sandkamp und Warmenau die älteste nachweisbare Geschichte. Beide Stadtteile sind um 1300 entstanden und wurden planmäßig in der Dorfstruktur eines Rundlings besiedelt (vgl. Dr. Prof. Stölzl, C. (Hrsg.), 2008, S.18f).

#### Schloss und Adel

Im Jahre 1308 findet sich die erste urkundliche Erwähnung der Burg ‚Wolfsburg‘, die der heutigen Stadt ihren Namen verleiht. Besitzer der Burg waren die Herren von Bartensleben, eine Familie, die bis ins späte 12. Jahrhundert nachgewiesen werden kann. Es handelte sich um eine Familie mittleren Standes, die in die ritterliche Gesellschaft aufstieg. Daraus ergaben sich neue Rechte wie

### 3 Wolfsburger Stadtgeschichte

---

die Lehnsfähigkeit, die die Bartenslebens finanziell absicherte. Der Standesaufstieg machte auch den Bau der Wolfsburg möglich. Mit dieser Burg besaß die Familie eine für die damalige Zeit sehr effektive Wehranlage in strategisch sehr günstiger Position, genau zwischen den mächtigen Adelsgeschlechtern aus Braunschweig-Lüneburg, Brandenburg, Magdeburg und Halberstadt. Diese Position nutzten die Bartenslebens selbst selten aus, sie setzten diese aber zu ihrem finanziellen Vorteil ein, indem sie die Burg als Stützpunkt für andere Adelige verpachteten, wenn es zu kriegerischen Handlungen kam (vgl. Dr. Prof. Stölzl, C. (Hrsg.), 2008, S.21).

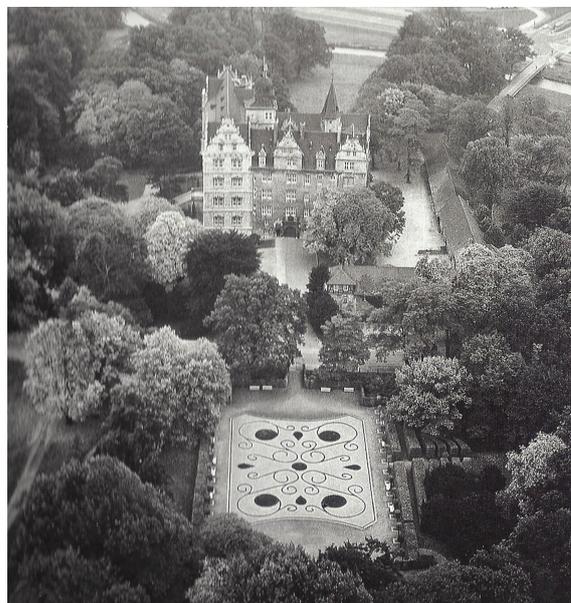


Abb.3: Schloss Wolfsburg mit Barockgarten

Die ursprünglich als Wehranlage errichtete Wolfsburg verlor jedoch im Laufe der Zeit ihre Effektivität und Relevanz, sodass die Burg zu einem Schloss umgebaut wurde. Dies geschah in vielen Bauabschnitten die immer wieder nach den Wünschen des aktuell Herrschenden von Bartensleben gestaltet wurden. Das heutige Erscheinungsbild der Wolfsburg stammt aus der Weserrenaissance im 16. Jahrhundert. Weitere architektonische Entwicklungen aus dem Barock oder Historismus blieben aus. Jedoch hat das Adelsgeschlecht im 18. Jahrhundert einen Barockgarten anlegen lassen. Dieser ist bis heute an der Wolfsburg erhalten (vgl. Dr. Prof. Stölzl, C. (Hrsg.), 2008, S.22).

Im Laufe der Zeit entwickelte sich das Adelsgeschlecht der Bartenslebens zu einer einflussreichen Familie. Im Vergleich zu anderen Adelligen im Großraum

### 3 Wolfsburger Stadtgeschichte

---

Niedersachsen herrschten die Bartenslebens über sehr große Ländereien. Seit dem Spätmittelalter besaß die Familie circa 300 km<sup>2</sup> Land. Die Ländereien waren relativ weit verstreut, das Kerngebiet lag damals aber schon im heutigen Wolfsburger Stadtgebiet.

Durch ihre gute finanzielle Lage und ihr diplomatisches Geschick machte sich die Familie über die Jahrhunderte einen guten Namen und fungierte als Berater für die Welfen oder war Kreditgeber für Fürsten der Region. Sie stärkten ihre Position weiter und schickten ihre Söhne an Universitäten in Helmstedt, Leipzig und Wittenberg. Die Familie verstand es auch gut, sich gegen Konkurrenten aus dem höheren Adel und gegen feindlichen Mächte durchzusetzen, wodurch sie sich eine gesellschaftliche Stellung erreichten, die der Bedeutung eines Landesherren gleich kam.

Während des 17. bis ins 19. Jahrhundert erfuhr der Wolfsburger Adel seine Blütezeit. Trotz dieser Hochphase starb das Adelsgeschlecht der Bartenslebens im Jahr 1742 aus. Der letzte männliche Vertreter der Familie, Gebhard Werner von Bartensleben (1675 - 1742) war sich seiner Bedeutung für den Fortbestand der Familie bewusst und zeugte sehr viele Kinder. Von seinen Söhnen erreichten jedoch nur zwei das Erwachsenenalter und verstarben im Winter 1719/1720 an den Pocken.

Seine Tochter Anna Adelheit von Bartensleben heiratete einen preußischen General: Adolph Friedrich von der Schulenburg-Beetzendorf. Er sollte nach dem Willen von Gebhard Werner von Bartensleben voller Erbe der Familie und somit auch Erbe der Wolfsburg und deren Ländereien werden. Der Braunschweiger Adel versuchte jedoch, dies zu verhindern und berief sich auf das Lehnsrecht, nach dem die Ländereien an das Fürstentum Braunschweig-Wolfenbüttel gehen sollten. Nach dem Tode Gebhard Werner von Bartenslebens besetzte der Braunschweiger Adel das Land sofort. Die Regierenden aus Kurhannover und Preußen bestätigten den Schulenburg-Wolfsburgs jedoch umgehend den voll vererbten Land- und Lehnsbesitz (vgl. Dr. Prof. Stölzl, C. (Hrsg.), 2008, S.24ff).

Das Adelsgeschlecht Schulenburg-Wolfsburg erreichte im Laufe der Zeit europaweite Bedeutung. Sie kämpften siegreich in prestigeträchtigen Schlachten wie der Verteidigung der Inselfestung Korfu gegen die Türken. Dadurch hatten sie Einfluss in der Gesellschaft des europäischen Hochadels.

Parallel entwickelten sie jedoch auch die Wolfsburg und ihre Ländereien weiter. Das Land wurde durch Entwässerung und Drainage der sumpfigen Gebiete nutzbar für Ackerbau und Siedlungen gemacht.

### 3 Wolfsburger Stadtgeschichte



Abb.4: Generalplan des Gutes der Schulenburg (1803)

Mitte des 19. Jahrhunderts verfügten die Schulenburg-Wolfsburgs über den größten Landbesitz im preußischen Adel. In den folgenden Jahrzehnten entwickelte sich in der Region eine aufstrebende ländliche Gesellschaft. Anfang des 20. Jahrhunderts bewirtschaftete die Familie eine Fläche von ca. 2000 Hektar (davon die Hälfte als Wald/Forst) mit über 200 Angestellten. Zur Wolfsburg gehörten neben dem Hauptwirtschaftshof in dieser Zeit ein Bauhof, eine Schäferei, ein Sägewerk, ein Kalksteinbruch und weitere Kleingewerbe (vgl. Dr. Prof. Stölz, C. (Hrsg.), 2008, S.26 ff, S.48).

## 3 Wolfsburger Stadtgeschichte

---

### 3.2 1937 bis 1949

Der 1933 zum Reichskanzler ernannte Adolf Hitler hatte bereits seit dem frühen 20. Jahrhundert die Idee eines „Volkswagens“, der der Bevölkerung zu Mobilität verhelfen sollte. Um dieses Vorhaben in die Tat umzusetzen, befahl Hitler die Gründung des Projekts „Kraft durch Freude“ (KdF) und der Reichsverband der Deutschen Automobilindustrie (RDA) schloss mit dem Automobilingenieur Ferdinand Porsche am 22. Juni 1934 einen Vertrag zum Bau eines „KdF-Wagens“ nach Porsches Entwurf. Zu diesem Zweck wurde am 28. Mai 1937 die „Gesellschaft zur Vorbereitung des deutschen Volkswagenwerk mbH“ mit Sitz in Berlin gegründet. Diese Gesellschaft wurde 1938 zur „Volkswagenwerk GmbH“ umbenannt, die sich zur heutigen „Volkswagen AG“ weiterentwickelt hat (vgl. Dr. Prof. Stölzl, C. (Hrsg.), 2008, S.62).



Abb.5: Portrait Ferdinand Porsche

Um das Volkswagenwerk entstehen zu lassen, wurden 1937 mögliche Standorte im damaligen Deutschen Reich erkundet. Im Sommer 1937 erschienen aus diesem Grund hochrangige NS-Angehörige auf dem Land der Schulenburg-Wolfsburgs. Die Gruppe nahm Bodenproben und überprüfte das Land ausgiebig auf die Tauglichkeit als Standort für das Volkswagenwerk und die dazugehörige Arbeiterstadt.

Aus geografischer Sicht war der Standort ideal: Eine Lage zentral im Deutschen Reich, angebunden durch den Anfang des 20. Jahrhunderts entstandenen Mittel-landkanal, die Reichsautobahn 2 (Ruhrgebiet - Berlin) und ausreichend Platz für Bahnstrecken. Die geologischen Untersuchungen ergaben, dass es möglich war,

### 3 Wolfsburger Stadtgeschichte

---



Abb.6: Günther Graf von der Schulenburg

auf dem Areal der Schulenburg-Wolfsburgs ein industrielles Werk sowie eine neue Stadt zu errichten.

Die NSDAP machte dem damaligen Besitzer des Landes, Günther Graf von der Schulenburg, ein Angebot zum Kauf des Landes südlich der Wolfsburg. Schulenburg wollte den Jahrhunderte bestehenden Familienbesitz nicht aus den Händen geben, willigte dem Verkauf jedoch ein, nachdem er befürchtete, durch die NS-Regierung vertrieben zu werden und dann weder Burg und Land noch Entschädigung zu bekommen. Mit diesem Verkauf verließ das Adelsgeschlecht der Schulenburgs die Wolfsburg. Sie bauten von der Entschädigung ein neues Schloss im angrenzenden Neumühl (vgl. Dr. Prof. Stölzl, C. (Hrsg.), 2008, S.30 f).

Bereits 1938 begannen die Rodungsarbeiten auf dem Gelände nördlich des Mittellandkanals, zwischen den Dörfern Sandkamp und Heßlingen, auf dem das Volkswagenwerk entstehen sollte. Am 26. Mai 1938 erschien Adolf Hitler zum ersten Mal persönlich vor Ort, um den Grundstein des Volkswagenwerks zu legen.

Nur wenig später, am 1. Juli 1938 wurde die Gründung der „Stadt des KdF-Wagens“ bei Fallersleben offiziell durch die Provinz Hannover bekannt gegeben. Als kommissarischer Bürgermeister wurde Karl Bock ernannt (vgl. Dr. Prof. Stölzl, C. (Hrsg.), 2008, S.63, S.78). Um einen geordneten Stadtaufbau nach Hitlers Vorstellungen zu gewährleisten, wurde der österreichische Architekt und Stadtplaner Peter Koller am 20. Juli 1938 mit dem Bau der Stadt des KdF-Wagens beauftragt, und zum Leiter des Stadtbaubüros ernannt (vgl. Reichold, O. (Hrsg.), 1998, S.14).

### 3 Wolfsburger Stadtgeschichte

---

Bis zum Beginn des Zweiten Weltkriegs am 1. September 1939 entstanden in der Stadt 3000 für die damalige Zeit gut ausgestattete Wohnungen in den Stadtteilen Wellekamp, Schillerteich und am Steimker Berg. Auch die Produktionshallen des Volkswagenwerks wurden in diesem Jahr fertig gestellt, jedoch wurden die schon stark beworbenen KdF-Wagen auf Grund des Krieges nicht produziert.

Das moderne Werk wurde stattdessen auf Rüstungsproduktion umgestellt. Im Werk wurde aus der Technik des KdF-Wagens der militärisch genutzte Kübelwagen gefertigt. Außerdem baute das Werk Flugzeugmotoren sowie 1943/44 mehr als 20.000 V1 Marschflugkörper. Ende 1942 arbeiteten im Volkswagenwerk 4660 Angestellte sowie ca. 7250 Zwangsarbeiter. Die neu erbaute Stadt entwickelte sich in der Zeit ab 1942 nicht mehr weiter, da es zu Materialengpässen kam. Auf Grund der wachsenden Rüstungsindustrie wurde jedoch trotzdem neuer Wohnraum benötigt. Diesen schafften Baracken und Lager (vgl. Reichold, O. (Hrsg.), 1998, S.14 f).

Am 10. April 1945 besetzten die amerikanischen Truppen die Stadt des KdF-Wagens und beendeten damit die NS-Diktatur in der Region. Am 25. Mai 1945, veranlasste die Besatzungsmacht die Umbenennung der Stadt. Als neuer Name wurde der Name der bestehenden Burg gewählt: Wolfsburg.

Nach dem Ende des Zweiten Weltkriegs, am 1. September 1945, setzten sich die Amerikaner gegen die Potsdamer Beschlüsse durch, nach denen das Volkswagenwerk demontiert werden sollte, und erhielten es. Zuerst produzierte das Werk weiter Rüstungsgüter für die Amerikaner, mit voranschreitender Zeit ging die Produktion jedoch zu zivilen Gütern über.

Dieser Umstand, der das Volkswagenwerk erhielt, kann als wichtigste Entscheidung in der kurzen Geschichte der Stadt Wolfsburg angesehen werden. Wäre das Werk nicht erhalten geblieben, wäre die Stadt wahrscheinlich nicht wieder aufgebaut worden.

Nachdem Deutschland nach Kriegsende unter den Siegermächten aufgeteilt wurde, konnten in Wolfsburg alle Zwangsarbeiter und Kriegsgefangenen zurück nach Hause geschickt werden. Die dadurch leerstehenden Baracken und Lager bewohnten Flüchtlinge, Vertriebene und heimkehrende Soldaten. Durch das Volkswagenwerk stand den Menschen Arbeit zur Verfügung, wodurch eine vergleichsweise gute Situation herrschte. Trotzdem waren die Stimmung und die Lebensumstände in Wolfsburg nach dem Krieg wie überall in Deutschland schlecht.

## 3 Wolfsburger Stadtgeschichte

---

### 3.3 1949 bis heute

Mit dem Ende der Besatzungszeit durch die amerikanischen Truppen und die Gründung der Bundesrepublik Deutschland begannen auch umfangreiche Wendungen für die Stadt Wolfsburg. Von dieser Zeit an kann die Entwicklung des Volkswagenwerks und der Stadt nur noch gemeinsam betrachtet werden, da zwischen beiden eine enge Verknüpfung herrscht und die Stadt nicht ohne das Werk existieren würde.

Durch das Wachstum der Stadt in der Zeit des Wiederaufbaus und die neu geschaffene Infrastruktur wurde Wolfsburg bereits 1951 zur kreisfreien Stadt erklärt (vgl. Dr. Prof. Stölzl, C. (Hrsg.), 2008, S.230). Diese Entwicklung war auf Grund der Verbesserungen im Volkswagenwerk möglich: Der Einfluss der amerikanischen Besatzungsmacht breitete sich auch auf die Produktionsweise des Werks aus. So wurden ab 1948 Produktions- und Absatzmethoden nach amerikanischem Vorbild eingeführt, die zur Perfektionierung der Massenfertigung und zu Kostensenkungen führten.

Die Stadt passte sich weiter der Expansion von VW an und stellte ab 1955 Peter Koller, der schon einmal während der NS-Zeit für die Entwicklung der Stadt verantwortlich war, erneut als Stadtbaurat ein. Er versorgte die Stadt im Wiederaufbau mit einer „Erstausrüstung“ und errichtete die Waldsiedlungen, die ersten Wohngebiete nördlich des Mittellandkanals.

Wolfsburg entwickelte sich zu einer Stadtlandschaft im Stil der gegliederten und aufgelockerten Stadt und wurde so zum typischen Beispiel für dieses System. Über die folgenden Jahre hinweg wurde Wolfsburg weiter nach Kollers Vorstellung aufgebaut. Er brachte einen funktionalistischen Städtebau, wie er bereits 1933 in der Charta von Athen festgesetzt wurde, zum Einsatz. Unter anderem wurden neue, mit Grün durchzogene Wohngebiete direkt in die angrenzende Natur integriert. Die bestehende, größtenteils zerstörte Blockbebauung wurde aufgelockert. Unabhängig vom Straßenraum ließ Koller meist viergeschossige Zeilenbauten errichten. Zwischen den Zeilen entstanden zehngeschossige Punkthochhäuser. Diese Konzentration von mehrgeschossigen Gebäuden ermöglichte ausgedehnte Freiflächen, die trotz der hohen Wohndichte das Gefühl von naturnahem Wohnen vermitteln sollten.

In dieser Struktur entstanden überschaubare Wohngebiete für 4000 bis 6000 Einwohner mit Einrichtungen des öffentlichen Lebens wie Kindergärten, Schulen, Kirchen und Einkaufsmöglichkeiten. Der Straßenverkehr wurde in diesen Gebieten vom Fußgängerverkehr getrennt und somit ein ruhiges Wohnen ermöglicht (vgl. Reichold, O. (Hrsg.), 1998, S.46f).

### 3 Wolfsburger Stadtgeschichte

---

Parallel zum Aufbau der Siedlungsstruktur entwickelte die Stadt auch ein Sportprogramm und wurde zur „Stadt des Sports“ mit einem Schwerpunkt auf Fußball und Reitsport (vgl. Dr. Prof. Stölzl, C. (Hrsg.), 2008, S.232).

In der Zeit der 1950er und 1960er Jahre, die Zeit des Wirtschaftswunders, entwickelte sich nicht nur das Volkswagenwerk in Wolfsburg, die hohe Nachfrage nach Fahrzeugen brachte auch die Eröffnung neuer Werke mit sich. Es entstanden Produktionsstätten in Hannover (1956), Emden (1964) und in Salzgitter (1970). Außerdem expandierte Volkswagen ins Ausland und gründete Tochtergesellschaften zur Produktion von Fahrzeugen in Südafrika (1956), Brasilien (1959) und in Mexiko (1964).



Abb.7: VW Käfer

Der Erfolg von VW stützte sich in dieser Zeit vollkommen auf den Bau und die technische Weiterentwicklung des VW Käfer. Das praktische und günstige Fahrzeug wurde zum Kultobjekt einer ganzen Epoche. Der Käfer machte in dieser Zeit ein Drittel aller Neuzulassungen in Deutschland aus und war darüber hinaus auch in den USA sehr beliebt.

Der Käfer stand für Mobilität, Freiheit und den hart erarbeiteten Wohlstand des „kleinen Mannes“. Mit steigendem Absatz und Wachstum des Volkswagenwerks in Wolfsburg verbesserten sich auch die Bedingungen für die Angestellten mit einer von VW gebotenen arbeitnehmerfreundlichen Tarifpolitik. (vgl. Reichold, O. (Hrsg.), 1998, S.42, S.45)

### 3 Wolfsburger Stadtgeschichte

---

Abgesehen von der Wohnbebauung, die mit dem Wachstum des Werks einherging, begann die Stadt auch ihren repräsentativen Charakter zu stärken: 1958 entstand im Stadtzentrum ein neues, modernes Rathaus sowie vier Jahre später, 1962, in direkter Nähe zum Rathaus ein Kulturzentrum nach den Entwürfen des skandinavischen Architekten Alvar Aalto. Wolfsburg war nicht mehr länger eine Werksiedlung, sondern entwickelte sich zur modernen Stadt. Begünstigt wurde dies durch den Wohlstand der VW-Arbeiter und der damit verbundene Konsumfreude.

Die neuen Wohngebiete in Wolfsburg, durch Zeilenbauten geprägt, wurden Anfang der 1960er Jahre durch weitere Wohngebiete ergänzt da die Mitarbeiterzahl bei Volkswagen kontinuierlich anstieg. Die neuen Gebiete wurden jedoch mit weiter verdichteten Wohnstrukturen aufgebaut: 1964 entstand mit dem „Tatzelwurm“ im neu entstandenen Stadtteil Westhagen die erste Hochhauskette in Wolfsburg. In der Zeit von 1966 bis 1974 entstanden in Westhagen noch weitere Hochhäuser und Hochhausketten (vgl. Reichold, O. (Hrsg.), 1998, S.78).



Abb.8: Hochhauskette „Tatzelwurm“ im Stadtteil Westhagen

Zählte Wolfsburg 1938 gerade einmal 4.931 Einwohner, entwickelte sich die Stadt nach dem Krieg rasant und erreichte bis 1971 93.546 Einwohner. 1972 waren es bereits 130.000 Einwohner, wodurch Wolfsburg Großstadtstatus erlangte. In der Zeit zwischen 1950 und 1973 entstanden die Stadtteile Ostsiedlung, Köhlerberg, Hohenstein, Wohltberg, Hagenberg, Laagberg, Rabenberg, Hellwinkel, Eichelkamp, Klieversberg, Tiergartenbreite und Teichbreite (vgl. Reichold, O. (Hrsg.), 1998, S.43; Prof. Stölzl, C. (Hrsg.), 2008, S.230).

### 3 Wolfsburger Stadtgeschichte

---

Das Jahr 1974 war für Volkswagen ein wichtiger Zeitpunkt: Die Ära Käfer ging zu Ende. Aus Gründen der technischen Weiterentwicklung wurde die Produktion des Käfers in all seinen Varianten nach 36 Jahren in Wolfsburg eingestellt. Die Produktion wurde ab 1974 auf den VW Golf umgestellt (vgl. Reichold, O. (Hrsg.), 1998, S.45).

Nach dem 40. Stadtjubiläum 1978 und vor allem Anfang der 80er Jahre entwickelte die Stadt ein verstärktes Bewusstsein für ihren geschichtlichen Kontext. Dadurch entstanden in dieser Zeit einige Gedenkstätten in Wolfsburg, wie die „Gedenkstätte für die Kriegsoffer der nationalsozialistischen Gewaltherrschaft“ und die „Begräbnisstelle der Zwangsarbeiter westeuropäischer Nationen“ auf dem Waldfriedhof. Diese Orte werden bis heute gepflegt und erhalten (vgl. Prof. Stölzl, C. (Hrsg.), 2008, S.260).

In den folgenden Jahren entwickelte sich Wolfsburg stetig und wuchs weiter. Das Leben in der Stadt orientierte sich immer mehr an den Schichtarbeitszeiten im VW Werk, sodass sich die ganze Stadt auf diesen Rhythmus einstellte. Wer nicht für VW arbeitete, arbeitete daran, dass VW Angestellte zu passenden Zeiten, nach Schichtende, mit Dienstleistungen versorgt wurden. Erst ab 1994 lockert sich das Geschehen in Wolfsburg etwas, nachdem bei Volkswagen Arbeitszeitverkürzungen und flexible Arbeitszeiten eingeführt wurden. Während der jährlichen, dreiwöchigen Werksferien veränderte sich das Stadtbild von Wolfsburg aber weiterhin drastisch, während dieser Zeit halbierte sich die Einwohnerzahl in etwa (vgl. Reichold, O. (Hrsg.), 1998, S.201).

Die gute wirtschaftliche Situation des Volkswagenkonzerns kam auch immer der Stadt zugute. Ende der 1990er Jahre zählte Wolfsburg zu den modernsten Städten Deutschlands. Als Hommage an das Erfolgsprodukt VW Golf, das zu dieser Zeit bereits in der vierten Generation gebaut wurde nannte sich die Stadt vom 25.08. bis zum 10.10.2003 während einer Werbekampagne „Golfsburg“. Der Schriftzug am Hauptbahnhof sowie alle Ortseingangsschilder wurden mit dem neuen Namen versehen (vgl. Prof. Stölzl, C. (Hrsg.), 2008, S.291).



Abb.9: Hbf Wolfsburg mit dem „Golfsburg“-Schriftzug Abb.10: Ortsschild „Golfsburg“

### 3 Wolfsburg Stadtgeschichte

---

2004 wurde die Stadt Wolfsburg als dynamischer Wirtschaftsstandort ausgezeichnet. Seit 2005 ist die Stadt die achtgrößte Metropolregion Deutschlands mit einem Einzugsgebiet von 61 Kommunen. Die Region nimmt ein Drittel der Gesamtfläche Niedersachsens ein und wird von 4 Millionen Menschen bewohnt. Mit 78 universitären und nicht universitären Forschungseinrichtungen ist Wolfsburg ein wirtschaftsförderndes Zentrum Deutschlands (vgl. Prof. Stölzl, C. (Hrsg.), 2008, S.293).

Heute gehören 16 Ortschaften mit insgesamt 40 Stadtteilen zu Wolfsburg. Seit 2012 ist Klaus Mohrs Oberbürgermeister der Stadt. Er fördert Wolfsburg als kinder- und familienfreundliche Stadt und setzt auf den Tourismus in Wolfsburg. Er ist bemüht weitere Attraktionen wie das Phaeno, die Autostadt, das BadeLand, die SoccerFive Arena oder den Allerpark in Wolfsburg zu schaffen.

Am 13. März 2013 fasste der Rat der Stadt den Beschluss, in Fusionsverhandlungen mit dem Landkreis Helmstedt und der Stadt Königslutter einzutreten. Sollte die Fusion stattfinden, wäre der Kreis Wolfsburg nach Hannover und Braunschweig der drittgrößte in Niedersachsen (vgl. wolfsburg.de, 06.08.2013).

## 4 Peter Koller

---

Der gebürtige Österreicher und Architekt Peter Koller kann mit gutem Gewissen als ‚der Stadtplaner‘ Wolfsburgs bezeichnet werden. Er hat 22 Jahre lang in Wolfsburg gelebt, gewirkt und das Stadtbild bis heute maßgeblich geprägt. Das folgende Portrait beschreibt seinen Werdegang und seine Einflüsse in Wolfsburg.

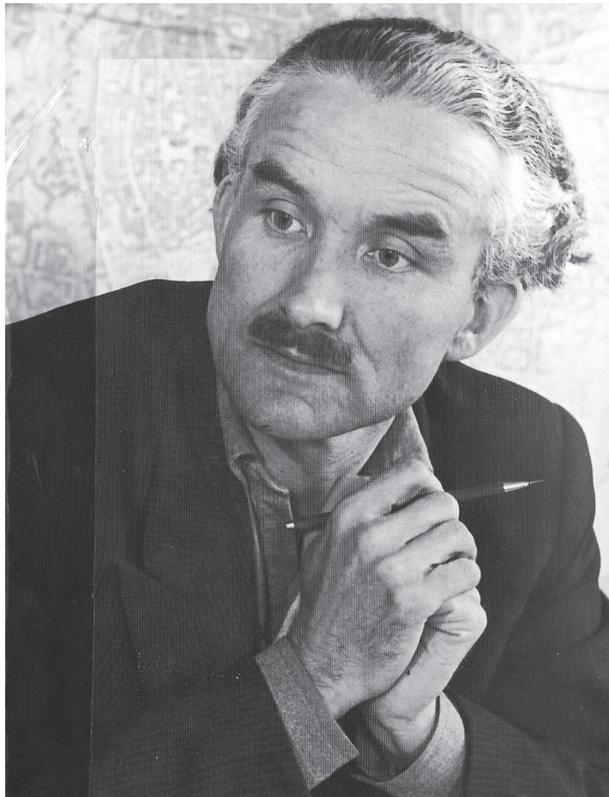


Abb.11: Peter Koller - Portrait aus einer Fotoserie für die Zeitschrift der Spiegel (1950)

### Jugend und Studium

Peter Koller wurde am 7. Mai 1907 als Sohn eines Zahnarztes in Wien geboren. Seine Kindheit und Jugend verbrachte er im österreichischen Kärnten. Mit 18 Jahren, 1925, begann der künstlerisch und technisch begabte Peter Koller, auf die Empfehlung eines Freundes hin, ein Studium der Architektur an der Technischen Hochschule in Wien.

Während seines Studiums entwickelte sich Kollers Interesse vom Entwurf und der direkten Architektur weg, in Richtung der damals noch jungen Disziplin des modernen Städtebaus. Durch sein neues Ziel, die Stadtplanung zu seinem Berufsziel

## 4 Peter Koller

---

zu machen, empfand Peter Koller die Lehre an der Technischen Hochschule Wien von dort an als „völlig veraltet ... und 20 Jahre hinter den Entwicklungen ... wo es für uns nichts mehr zu lernen gab“ (Stadt Wolfsburg (Hrsg.), 2007, S.8).

Darauf hin beschloss Koller nach Berlin zu ziehen und nahm zum Wintersemester 1928/29 das Studium an der Technischen Hochschule Berlin/Charlottenburg auf. Er belegte Fächer der Architektur bei Prof. Heinrich Tessenow und Fächer der Stadtplanung bei Prof. Hermann Jensen, beide hoch angesehene Dozenten ihrer Zeit. Das Studium in Berlin prägte Peter Koller nachhaltig und war verantwortlich für seine zukünftigen Sichtweisen und Planungen.

Eine weitere Begebenheit, die Peter Kollers weiteres Leben beeinflusste, ist das Kennenlernen von Albrecht Speer an der Hochschule Berlin. Albrecht Speer (später bevorzugter Architekt Adolf Hitlers, NSDAP Funktionär, bis hin zum Reichsminister für Rüstung und Kriegsproduktion) war zu dieser Zeit Assistent bei Heinrich Tessenow und gab Peter Koller eine Aushilfsstelle. Über die Zeit entwickelte sich eine Freundschaft zwischen beiden. (vgl. Stadt Wolfsburg (Hrsg.), 2007, S.6 ff)

### Einstieg in das Berufsleben

Anfang 1930 ergab es sich, dass Peter Koller eine Anstellung im Büro seines Professors Hermann Jensen bekam. Die Arbeit im Stadtplanungsbüro war für Koller der finale Schritt in seiner beruflichen Spezialisierung. Die sehr lehrreiche Arbeit bei Jensen endet jedoch schon nach zwei Jahren wieder, als Jensen 1931 alle Ingenieure aufgrund der Wirtschaftskrise entlassen musste.

Peter Koller schlug sich von dort an mit Wettbewerben und Fachaufträgen durch sein Leben, finanziell ging es ihm in den Folgejahren nicht gut. Seine Frau Margarete (Heirat 1931) und ihre erste Tochter konnte er kaum ernähren. Sie wohnten in einer Berliner Laubensiedlung und mussten schliesslich auf einen Hof seines Vaters in Kärnten umziehen und dort von der Landwirtschaft leben.

Albrecht Speer, Peter Kollers Freund aus Studienzeiten, verschaffte ihm 1934 eine Anstellung bei der Deutschen Arbeitsfront (D.A.F.). Koller arbeitete in verschiedenen Ämtern der D.A.F. in Berlin, Aachen und letztlich in Augsburg. 1937 versuchte Albrecht Speer Peter Koller für die Arbeit an der Gestaltung eines neuen Berlins, wie es sich Adolf Hitler wünschte, zu gewinnen. Koller zeigte jedoch kein Interesse an dieser Arbeit da ihm die Entwürfe absolut nicht zusagten. Speer nahm ihm dies nicht übel und empfahl ihn an Dr. Bodo Lafferentz weiter, der sich

## 4 Peter Koller

---

um das ebenfalls von Hitler gewünschte Projekt „Kraft durch Freude“ kümmerte. Es sollte ein Werk für „den Volkswagen“ und eine zugehörige Arbeiterstadt gebaut werden. Koller sagte zu.

Kollers Auftrag war ein Generalbebauungsplan für die neue Stadt. Mit seinem Entwurf der durchgrünten Stadt mit ringförmigen Straßen konnte sich Koller gegen die Entwürfe anderer renommierter Architekten der damaligen Zeit durchsetzen und präsentierte diesen persönlich am 2. März 1938 bei Adolf Hitler.

Albrecht Speer lies sich den Entwurf vorab geben und besprach ihn mit Hitler. Der Entwurf entsprach Hitlers heroischen Vorstellungen nicht, sodass Hitler und Speer Änderungsskizzen machten und diese an Koller gaben. Um den Auftrag zu bekommen ließ Koller sich darauf ein und änderte seinen Entwurf. Die neue Stadt sollte eine Stadtachse im nationalsozialistischen Stil erhalten und eine Stadtkrone auf dem Klieversberg: ein großer Platz mit großer Halle für Verkündungen. Die umliegenden Gebiete blieben jedoch in Kollers Stil, mit Einflüssen der Gartenstadtbewegung und Orientierung am vorhandenen Gelände.

Ab 1938 hatte Peter Koller die Position des Leiters des Stadtbaubüros inne und war somit für die Ausführung seines Entwurfes zuständig. Im Laufe des Jahres zog Koller mit seiner Familie in die neu gegründete „Stadt des Kdf-Wagens“ und wohnte in einem Haus am Steimker Berg. Peter Koller hatte für die Umsetzung der Baupläne ein Team von 100 Mitarbeitern.

Der junge Stadtplaner Koller fühlte sich mit seiner Aufgabe sichtlich überfordert. Aus bürokratischen Gründen wurde Kollers Abteilung Albrecht Speer unterstellt. Dieser vertraute Koller aber restlos und griff nicht in den Betrieb ein, sodass Koller weiterhin volle Handlungsbefugnis hatte. Auch Hitler war mit Koller zufrieden und beauftragte ihn (obwohl Koller ohnehin schon voll ausgelastet war) in den folgenden Jahren parallel mit weiteren Stadtplanungsprojekten für Graz und Innsbruck.

Peter Koller meisterte seine Aufgaben jedoch auch unter großem Druck und mit kleinen Rückschlägen. So wurden bis Mai 1942 unter seiner Hand 2.628 Wohnungen, 62 Ladenlokale und ein Hotel realisiert. (vgl. Stadt Wolfsburg (Hrsg.), 2007, S.14 ff)

### Der zweite Weltkrieg

Im gleichen Jahr meldete sich Peter Koller, der eigentlich als „unabkömmlich“ frei gestellt war, freiwillig bei der Wehrmacht. Im Spätherbst, wieder auf seinen

## 4 Peter Koller

---

eigenen Wunsch hin, wurde er in den aktiven Dienst versetzt und ging als Infanterist an die Ostfront. Kurz nach dem Beginn seines Einsatzes wurde er gefangen genommen und befand sich zwei Jahre als Kriegsgefangener in Russland. Auf Grund seiner Fähigkeiten und Ausbildung ging es ihm dort jedoch relativ gut. Er arbeitete als Statiker und Bauleiter für die Russen. 1945 erkrankte Peter Koller schwer, wurde wegen Arbeitsunfähigkeit entlassen und kam in seine Wahlheimat zurück. Die Stadt wurde inzwischen in Wolfsburg umbenannt und war in katastrophalem Zustand. (vgl. Stadt Wolfsburg (Hrsg.), 2007, S.32 f)

### Beruflicher Neuanfang

Da Peter Koller seit 1931 Mitglied in der NSDAP war und in seiner Tätigkeit eng mit Adolf Hitler zusammen arbeitete, verhängte die britische Besatzung im Rahmen der Entnazifizierung Berufsbeschränkungen für ihn. Eine selbständige Arbeit wie zuvor als Stadtplaner war daher nicht mehr möglich. So arbeitete Koller ab 1946 als Zeichner im Büro Dr. Titus Täschner, der früher Kollers Stellvertreter war. Ab 1948 betätigte sich Koller im gleichen Büro als „freier Mitarbeiter“ und machte unter anderem Grundstücksschätzungen. 1949 entstand von Koller der erste Entwurf für Wolfsburg in der Nachkriegszeit. Er plante ein Neubaugebiet, die „Ostsiedlung“. In Folge dieser Planung bekam Koller Kontakt zu der Wohnungsbaugesellschaft „Neuland“ und wurde als Berater für diese tätig. Koller stellte sich gut mit wichtigen Persönlichkeiten der „Neuland“, sodass diese ihm zu zahlreichen Aufträgen im Großraum Wolfsburg verhalfen. (vgl. Stadt Wolfsburg (Hrsg.), 2007, S.36 ff)

Ende 1949 wurden die Berufsbeschränkungen gegen Koller aufgehoben, woraufhin er sich wieder selbständig machte. Mit seinem neuen Büro war er als Preisrichter in Wettbewerben tätig, wurde in die Kommission für das damals neue Bundesbaugesetz eingeladen und machte Entwürfe für Bauten in Wolfsburg. So entstanden 1951 und 1956/57 zwei katholische Kirchen aus Kollers Feder. (vgl. Stadt Wolfsburg (Hrsg.), 2007, S.39)

Am 01.12.1955 wurde Peter Koller wieder in seine ursprüngliche Position als Stadtbaurat von Wolfsburg gewählt und schloss somit sein Planungsbüro. Dies hatte Koller auch seinen guten Beziehungen zu verdanken. So bekam er von Prof. Rudolf Hillebrecht (Stadtbaurat von Hannover) ein Empfehlungsschreiben zur Wahl. Kollers erste Amtshandlungen waren die Vorbereitung eines neuen Generalbebauungsplans für Wolfsburg und der personelle und organisatorische Neuaufbau des Stadtplanungsamtes. Für den Generalbebauungsplan nahm Koller eine Einwohnerzahl von bis zu 100.000 Menschen für Wolfsburg an. So

## 4 Peter Koller

---

sollte zum zweiten Mal ein Konzept für die „Großstadt Wolfsburg“ entstehen, diesmal aber unter gänzlich anderen politischen und gesellschaftlichen Voraussetzungen. Jedoch übernahm er viel aus seinen Planungen von 1937, da Überlegungen zur Stadtausrichtung nach Wind und Sonne sowie Geländegegebenheiten grundsätzlich gleich geblieben waren.

In der folgenden Zeit prägten Kollers Gedanken das Wolfsburger Stadtbild grundlegend. Koller modernisierte die Stadt nach seinen Vorstellungen und passend zum damaligen Zeitgeist. So gab er ab 1955 die Blockstruktur in der Bebauung auf und ging zu einer freien Zeilenbauweise über. Koller holte sich auch auf Studienreisen nach Skandinavien Anregungen, die er in Wolfsburg umsetzte. Sein Ziel war dabei stets die Durchgrünung der Siedlungen.

Koller bemühte sich auch darum, namhafte Architekten in die Stadt zu holen. So entstand ab 1957 das neue „Kulturzentrum“ nach einem Entwurf des finnischen Architekten Alvar Aalto (heute das Alvar-Aalto-Kulturhaus) vor dem Wolfsburger Rathaus. (vgl. Stadt Wolfsburg (Hrsg.), 2007, S.48 ff )

### Professur und Lehre

Peter Koller entschied sich 1960 dazu, seinen Posten als Stadtbaurat in Wolfsburg vorzeitig zu verlassen und als Professor für Städtebau und Regionalplanung an die Technische Universität in Berlin zu gehen. Koller wurde feierlich aus seinem Amt entlassen, als Mann der Wolfsburg geprägt hatte. Die Wolfsburger Tageszeitung trug an diesem Tag den Titel: „Wolfsburg trägt seinen Stempel! Nach 22 Jahren verlässt uns Peter Koller - in seinem Kopf entstand unsere Stadt“. Koller verließ seinen Posten mit Wehmut, war sich seiner Entscheidung allerdings sicher und wollte einen Schlussstrich unter dieses Kapitel ziehen, das im Nachhinein als sein Lebenswerk angesehen werden kann.

*„Die größte Frechheit meines Lebens war, als ich vor 22 Jahren auf die Frage, ob ich eine Stadt bauen könnte, antwortete: Ja, selbstverständlich! Damals gab man mir die Hand und sagte: dann sind Sie unser Mann. Heute geben Sie mir die Hand, damit ich wieder gehen kann. Zwischen diesen beiden Augenblicken aber liegen 22 Jahre mit bitteren und guten Erfahrungen. Diese 22 Jahre haben aus der Stadt etwas anderes werden lassen, als ich ursprünglich vor hatte.“*

Peter Koller

## 4 Peter Koller

---

Neben seiner lehrenden Tätigkeit an der Technischen Universität Berlin, bei der Koller sich ab 1967/68 aufgrund der Studentenbewegungen primär auf die Betreuung ausländischer Studenten konzentrierte, wurde er auch erster Direktor des neugegründeten „Institut für Städtebau Berlin“ an der „Deutschen Akademie für Städtebau und Landesplanung“. Diese Positionen besetzte Peter Koller bis 1972. Während dieser Zeit hatte er weiterhin eine kleine Wohnung in Wolfsburg und unterhielt guten Kontakt zu früheren Kollegen. (vgl. Stadt Wolfsburg (Hrsg.), 2007, S.58 ff )

### Ruhestand und Lebensabend

Nachdem Peter Koller 12 Jahre in Berlin gewirkt hatte, trat er endgültig in den Ruhestand und zog mit seiner Frau zurück auf einen Bauernhof in Kärnten. Entgegen seiner Aussage, er hätte sowohl an seinem Beruf als auch an Wolfsburg kein Interesse mehr, brach er den Kontakt nach Wolfsburg weiterhin nicht ab. Er verbrachte große Teile seines Lebensabends damit, seine Karriere für sich aufzuarbeiten und seine Gedanken dazu umfangreich schriftlich niederzulegen.

Peter Koller verstarb bei seinem letzten Besuch in Wolfsburg am 02. März 1996 und wurde dort auf dem Waldfriedhof beerdigt. (vgl. Stadt Wolfsburg (Hrsg.), 2007, S.60 f )

## 5 Stadien der Entwicklungen der Stadt Wolfsburg

Die folgenden Stadien und Konzepte der Stadtplanung von Wolfsburg zeigen die Entwicklung der Stadt zu verschiedenen Zeitpunkten. Hervorgehoben wird der Bereich um das Planungsgebiet um dessen historischen Kontext zu beschreiben.

### 5.1 1938 - Erster Generalbebauungsplan

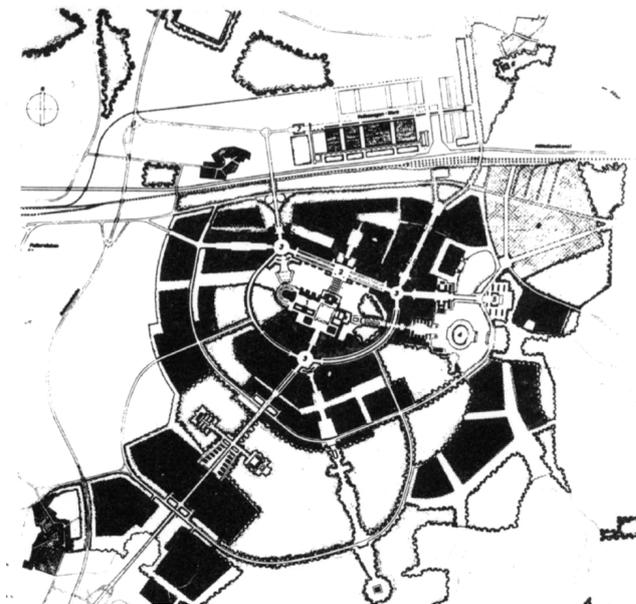


Abb.12: 1938 - Erster Generalbebauungsplan - Peter Koller

Der erste Generalbebauungsplan für Wolfsburg wurde 1938 von Peter Koller erstellt. Die Stadt konzentriert sich hier auf den Klieversberg, auf dessen Kuppe - auf den Wunsch Adolf Hitlers hin - eine repräsentative Stadtkrone mit Partebauten entstehen sollte. Um den Klieversberg läuft eine ringförmige Straße die an der Nordseite des Hügels als Stadtachse ausgebildet ist. In die Ringstraße integrieren sich vier Plätze. Weiter nach außen gerückt befindet sich eine weitere Ringstraße zur HAUPTSCHLIEßUNG der Wohngebiete die sich um die Stadtkrone entwickeln. Vom nordöstlichen Platz aus zeigt eine weitere Stadtachse auf die weiter im Nordosten liegende Wolfsburg. Diese Straßenverbindung besteht noch heute in Form der Porschestraße als Teil der sogenannten Koller-Achse. Das Volkswagenwerk liegt laut Planung bereits nördlich des Mittellandkanals und der Schienenverbindung die Werk und Stadt trennen.

Für das Planungsgebiet sieht der erste Generalbebauungsplan keine weitere Funktion vor, die Fläche bleibt unberührt.

## 5 Stadien der Entwicklungen der Stadt Wolfsburg

### 5.2 1945 - „Täschner-Plan“



Abb.13: 1945 - Täschnerplan - Titus Täschner

Der Plan des Architekten Titus Täschner ist die erste Planung für Wolfsburg nach dem Zweiten Weltkrieg. Der Plan zeigt die Stadt in einem wesentlich größeren Gebiet als der erste Generalbebauungsplan von Peter Koller. Grundsätzlich zeigt der Plan für die Stadt einen Blockrandbebauung auf. Die Stadt umfasst hier die heutigen Stadteile Stadtmitte, Rothenfelde, Schillerteich, Steimkerberg, Köhlerberg, Klieversberg (ohne Stadtkrone, zu deren Umsetzung es nicht kam) und Hohenstein. Nordwestlich lässt sich die alte Siedlung Sandkamp erkennen die noch nicht direkt an die Stadt angegliedert ist, jedoch besteht eine Verbindungsstraße. Das Straßenkonzept verläuft anders als im ersten Generalbebauungsplan, die Kollerachse in Lage der heutigen Porschestraße wird aber beibehalten. Das bereits gebaute Volkswagenwerk nördlich des Mittellandkanals ist auf diesem Plan nicht zu sehen.

Südlich des Mittellandkanals befindet sich eine Freifläche auf der Wald und Bäume angedeutet sind, an dessen Stelle das Planungsgebiet liegt.

## 5 Stadien der Entwicklungen der Stadt Wolfsburg

### 5.3 1948 - „Reichow-Plan“



Abb.14: 1948 - Reichowplan - H.B. Reichow

1948 entsteht ein weiterer Bebauungsplan von H. B. Reichow, der sogenannte „Reichow-Plan“. Er übernimmt den bereits bestehenden Kernbereich der Stadt aus Täschners Planung, erweitert die Stadt jedoch wieder deutlich. Es werden in der Nachkriegszeit deutlich mehr Wohnungen benötigt als vorhanden sind. Die Stadt bekommt eine stärkere Ost-West-Ausdehnung, die Straßenräume werden dominanter und passen sich dem steigenden Fahrzeugverkehr an. Die Kollerachse wird stärker betont. Im Kernbereich der Stadt bleibt die Blockrandbebauung stehen, löst sich zum Stadtrand hin aber zu einer Zeilenbebauung auf. Es kommen folgende Stadtgebiete hinzu: Hesslingen, Hellwinkel und Eichelkamp (in Ansätzen). Die westlich liegenden Stadteile Laagberg, Hageberg und Wohltberg haben noch keine Bebauung, jedoch sind bereits Hupterschließungsstraßen vorgesehen. Die Stadt rückt weiter an den Stadtteil Sandkamp. Das Volkswagenwerk bleibt weiter bestehen und der Plan zeigt erstmals das östlich des Werks liegende Hafenbecken.

Im Bereich des Planungsgebiets ist Bewaldung gezeigt. Der angrenzende Straßenverlauf ähnelt bereits der heutigen Situation. Die Fläche hat weiterhin keine Funktion.

## 5 Stadien der Entwicklungen der Stadt Wolfsburg

### 5.4 1953 - Stadtkarte



Abb.15: 1953 - Stadtkarte

Im Gegensatz zu den vorherigen Zeichnungen, die Planungsstände zeigten, zeigt die Karte von 1953 den Bestand in Wolfsburg zu dieser Zeit. Die Stadt besteht zu dieser Zeit aus den Stadtteilen Stadtmitte, Rothenfelde, Hesslingen, Hellwinkel, Steimker Berg, Schillerteich, Köhlerberg, Rabenberg (nur minimale Bebauung), Klieversberg (wenig Bebauung) und Hohenberg. Die weiter westlich geplanten Stadtgebiete bestehen noch nicht, nur das Lager Laagberg ist zu erkennen. Das Dorf Sandkamp liegt noch relativ weit von der Stadt entfernt. Erstmals ist auch das weiter nördlich gelegenen Alt-Wolfsburg zu erkennen, das im Laufe der Zeit zusammen mit der Burg Wolfsburg entstand.

Aussagen über die Bebauungsstruktur lassen sich aus dieser Karte nicht machen. Jedoch sind drei Hauptverkehrsstrassen erkennbar, die Goethestraße in Ost-West-Richtung sowie die Lessingstraße und die Porschestraße in der Kollerachse, die beide in Nord-Süd-Richtung verlaufen. Das Volkswagenwerk erweitert sich durch weitere Anbauten um die Werkshalle herum.

Das Planungsgebiet ist weiterhin als Wald und Feld dargestellt.

## 5 Stadien der Entwicklungen der Stadt Wolfsburg

### 5.5 1967 - Stadtplan



Abb.16: 1967 - Stadtplan

Der Stadtplan von 1967 zeigt Wolfsburg als deutlich größere Stadt. Die umliegenden Dörfer und Kleinstädte wurden in das wolfsburger Stadtgebiet eingemeindet. Das Stadtgebiet besteht aus jetzt aus den Ortsteilen Wolfsburg, Warmenau, Brackstedt, Vestove, Wendschott, Vorsfelde, Reislingen, Neuhaus, Nordsteimke, Hehlingen, Barsingdorf, Almke, Neindorf, Heiligendorf, Hattorf, Mörse, Ehmen, Sülfeld und Fallersleben. Das Volkswagenwerk ist in deutlich größerem Ausmaß als zuvor zu erkennen.

Das Planungsgebiet ist auf dieser Karte in gleicher Form zu finden wie sie heute besteht. Vermutlich besteht die Funktion als Parkplatz für das Volkswagenwerk bereits. Die angrenzenden Viertel Wellekamp und Handwerkerviertel sehen in Ihrer Baustruktur dem heutigen stand sehr ähnlich.

## 5 Stadien der Entwicklungen der Stadt Wolfsburg

### 5.6 1978 - Stadtplan

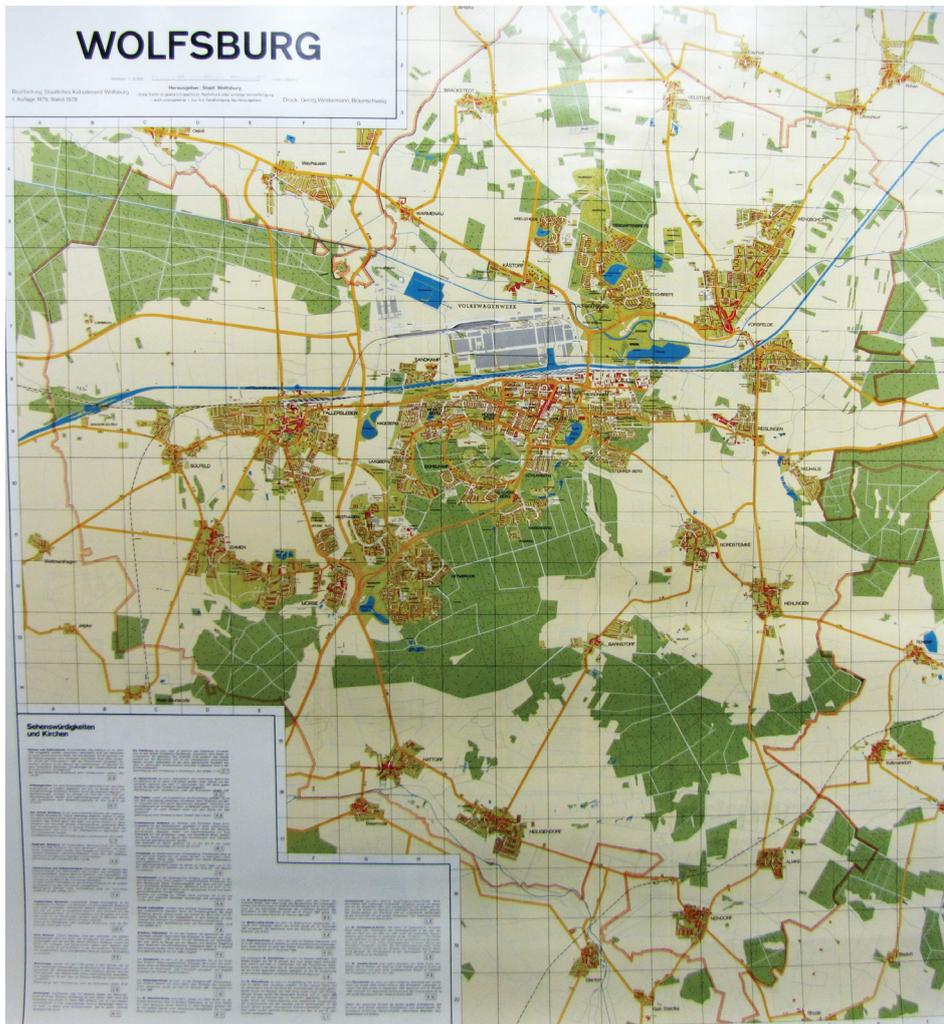


Abb.17: 1978 - Stadtplan

Die Stadt veränderte sich ab dem Ende der 1960er Jahre nicht mehr nennenswert in Ihrer flächigen Ausdehnung. Die einzelnen Stadtgebiete änderten sich jedoch in ihrer Baustruktur und Verdichtung. In den 1970er Jahren entstanden in Wolfsburg vermehrt Punkthochhäuser und Hochhausketten, vor allem in den südlich gelegenen Stadtteilen Detmerode und Westhagen. Es wurde versucht auf möglichst wenig Fläche viel Wohnraum zu schaffen.

Die Parkplatzfläche des Planungsgebiets bleibt wie der Stadtplan von 1978 zeigt auch in dieser Zeit bestehen.

## 5 Stadien der Entwicklungen der Stadt Wolfsburg

### 5.7 Wolfsburg heute

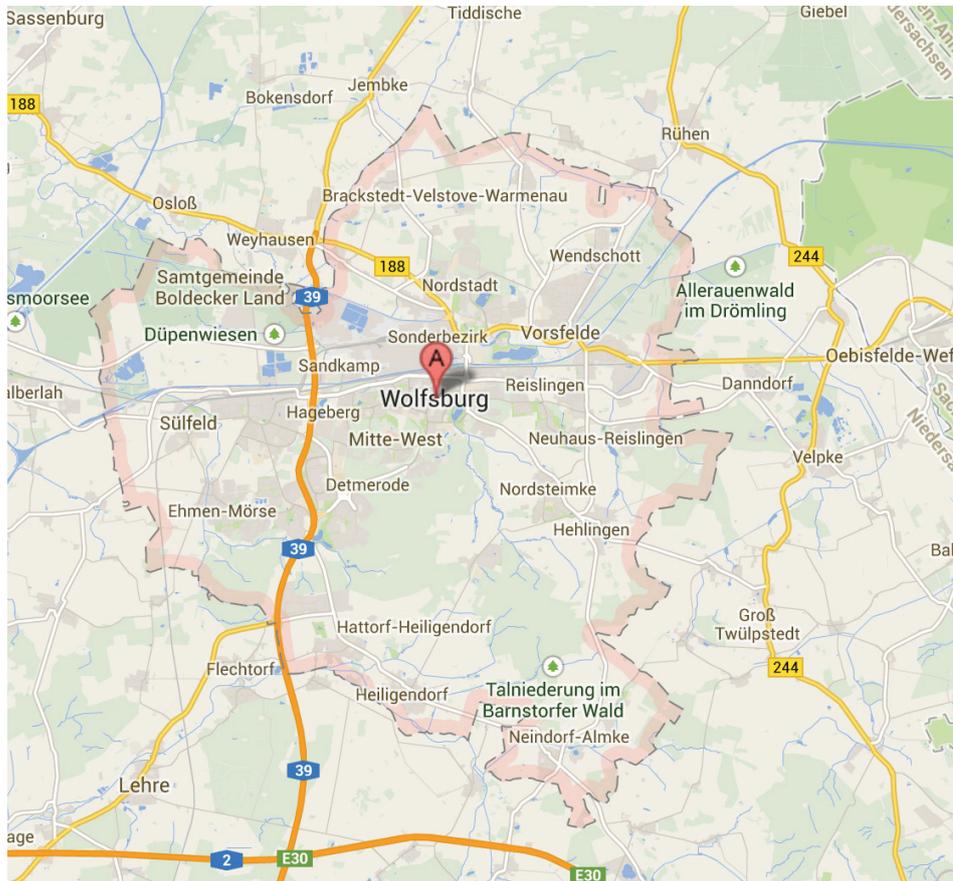


Abb.18: 2013 - Google Karte

In den letzten Jahrzehnten blieb die Stadt in Ihrer Fläche weiter bestehen. Heute gehören zur Stadt 16 Ortschaften mit insgesamt 40 Stadtteilen. (vgl. wolfsburg.de, 06.08.2013) Heute drückt sich die Weiterentwicklung der Stadt nicht mehr im Ausbau der Größe, sondern in der Verbesserung der Qualität aus. So werden Hochhäuser zurückgebaut oder zu Bürokomplexen umgestaltet. Der Innenstadtbereich wird modernisiert, wie am Beispiel der neugestalteten Porschestraße in der Wolfsburger Innenstadt zu erkennen ist.

Für das Planungsgebiet ergibt sich aus der Betrachtung der einzelnen Stadien, dass die Fläche keiner anderen Nutzung als der des Parkens zugeführt wurde. Bevor auf der Fläche in den 1960er Jahren ein Parkplatz entstand war das Areal mit Wald und Feld belegt und wurde nicht weiter genutzt.

## 6 Wolfsburg als Autofahrerstadt

Die Stadt Wolfsburg ist eine Stadt des Autobaus und somit auch eine Stadt der Autofahrer. Durch den Zusammenhang von Stadt und Volkswagenwerk und dem Fahrzeugbau hat sich das Autofahren fest in der Mentalität der Wolfsburger und der Volkswagenmitarbeiter verankert.

Natürlich verfügt die heutige Stadt Wolfsburg über ein modernes Nahverkehrsnetz mit Bussen und Regionalbahnen, trotzdem ist das Auto das liebste Verkehrsmittel des Wolfsburgers. Im Gespräch mit der Stadt Wolfsburg kam heraus, dass viele Wolfsburger mehr als ein Auto besitzen und daher Stellplätze in der Stadt sehr wertvoll sind. Wohnungsbauprojekte werden in Wolfsburg in den meisten Fällen mit 2,5 Stellplätzen pro Wohneinheit konzipiert, um dem Fahrzeugbestand der Anwohner Platz zu schaffen.

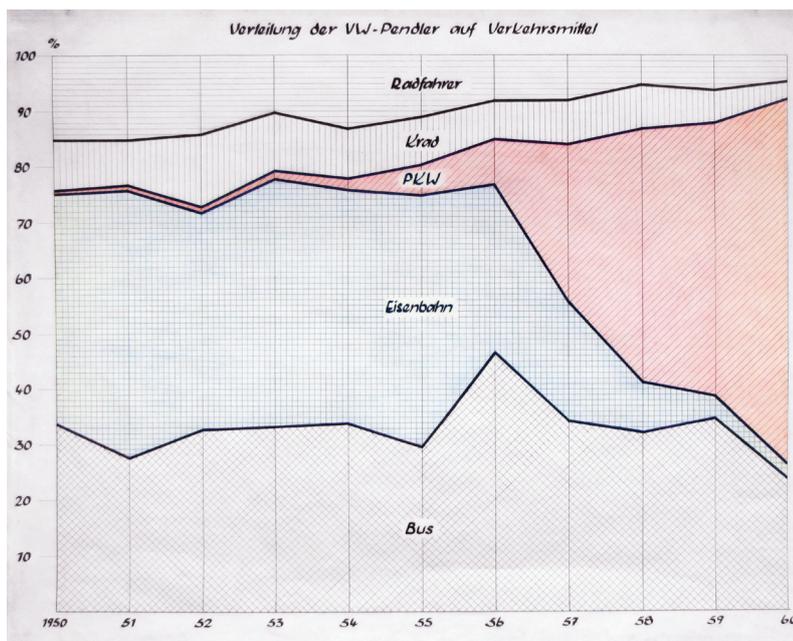


Abb.19: VW-Pendlerverteilung auf verschiedene Verkehrsmittel (1950-1960)

Diese Fokussierung auf den Individualverkehr zeigt auch eine Grafik aus den frühen 1960er Jahren. 1950 kamen die Angestellten des Volkswagenwerks zu etwa 75% mit öffentlichen Verkehrsmitteln zu ihrem Arbeitsplatz. Weitere 15% legten ihren Arbeitsweg mit dem Fahrrad zurück. Der motorisierte Individualverkehr machte in dieser Zeit nur etwa 10% aus, wovon 9% ein Motorrad nutzen und nur 1% einen privaten PKW. In der Zeit des Wirtschaftswunders der 1950er Jahre nahm der finanzielle Wohlstand der Arbeiter- und Mittelschicht stark zu und die Fahrzeuge wurden billiger. Der VW Käfer als „Volkswagen“ wurde in

## 6 Wolfsburg als Autofahrerstadt

dieser Zeit für fast jeden bezahlbar. Betrachtet man die Pendlerverteilung im Jahr 1960 macht der öffentliche Nahverkehr nur noch knapp 30% aus. Der Anteil an Linienbusnutzung sank nur wenig, die Eisenbahn verlor jedoch fast vollständig an Bedeutung. Der motorisierte Individualverkehr mit dem PKW wurde zum Verkehrsmittel der Wahl: circa 65% der VW Angestellten erreichten das Werk mit dem eigenen Auto. Es blieben noch etwa 10 % der Arbeiter die das Motorrad oder Fahrrad nutzten.

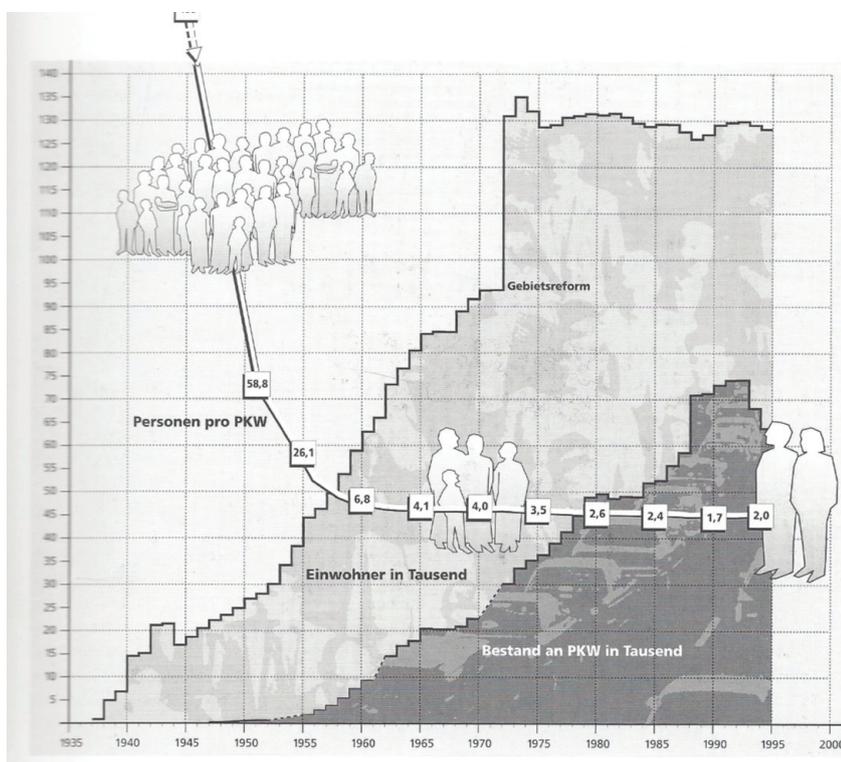


Abb.20: Entwicklung des PKW-Bestandes und der Einwohner in Wolfsburg (1947-1994)

Dieser Trend kann nach Informationen der Stadtverwaltung auch auf die heutige Zeit übertragen werden. Ein Großteil der Volkswagenbelegschaft nutzt den eigenen PKW für den Weg zur Arbeit. Wo in anderen Großstädten der Trend klar zum Fahrrad und zu öffentlichen Verkehrsmitteln geht, bleibt in Wolfsburg der Besitz und die Nutzung des eigenen Autos selbstverständlich.

Für die weitere Planung des Werkparkplatzes bedeutet dies, dass ein Erhalt der Stellplätze unumgänglich ist. Eine genaue Prognose für die Zukunft ist an dieser Stelle schwer zu treffen, aber es kann davon ausgegangen werden, dass der Individualverkehr in Wolfsburg in den nächsten 20 Jahren nicht nennenswert nachlassen wird.

## 7 Bestandsaufnahme

---



Abb.21: Bestandskarte

## 7 Bestandsaufnahme

### 7.1 Beschreibung des vorhandenen Zustandes

Das Parkplatzgelände der Volkswagen AG im Wolfsburger Stadtzentrum erstreckt sich über 1,6 km nördlich und südlich der Heinrich-Nordhoff-Straße. Der größere, nördliche Teil des Parkplatzes wird im Norden vom Mittellandkanal, bzw. der daran entlang führenden ICE-Trasse und im Süden von der Heinrich-Nordhoff-Straße begrenzt. Westlich endet der Parkplatz an der Sandkampbrücke (Oststraße) und erstreckt sich nach Osten bis zum Hauptbahnhof (Willy-Brand-Platz). Der kleinere, südliche Teil wird von Norden her durch die Heinrich-Nordhoffstraße und von Süden durch das angrenzende Wohngebiet Wellekamp eingegrenzt. Nach Westen läuft der Parkplatz spitz entlang der Heinrich-Nordhoff-Straße aus und endet kurz vor der Kreuzung der Saarstraße. Östliches Ende ist die Lessingstraße. Die beiden Parkplatzflächen und das Volkswagenwerk werden durch zwei Fußgängertunnel, im Bereich der Eingänge „Tor 6“ sowie „Tor 17“ verbunden.



Abb.22: Übersichtskarte Parkplatz

#### Nördlicher Teil

Der nördliche Parkplatzbereich misst in Ost-West-Richtung in etwa 1.600 m, in Nord-Süd-Richtung an der schmalsten Stelle 34m und an der breitesten Stelle 120 m. Das Areal hat eine Fläche von 12,7 Hektar. Das Höhenprofil ist sehr eben: Das westliche Ende der Fläche liegt bei 57,7 m ü.NN., das 1,6 km entfernte östliche Ende bei 60,1 m ü.NN. Auf dem Areal liegen keine herausstechenden Hoch- oder Tiefpunkte. Die im Westen angrenzende Sandkampbrücke liegt mit der Fahrbahnoberfläche bei etwa 63,7 m ü.NN., sechs Meter über der Parkplatzafläche.

## 7 Bestandsaufnahme

---

Die Oberfläche des Parkplatzes ist durchgängig mit Asphalt versiegelt. Der Belag zeigt deutliche Gebrauchsspuren und weist in einigen Bereichen starke Abnutzung wie brüchigen Asphalt bis hin zu tiefen Schlaglöchern auf. Die Asphaltdecke wird am Rand der Fläche von einigen Grünstreifen unterbrochen, sowie durch wenige Baumscheiben, die unregelmäßig und in unterschiedlichen Größen über die Fläche verteilt sind.



Abb.23: Blick von Osten über den Parkplatz



Abb.24: Schaden im Asphalt, unterliegendes Pflaster zu sehen

Abb.25: Schaden im Asphalt, Risse und Schlaglöcher

## 7 Bestandsaufnahme

---

Auf den ca. 13 Hektar ist wenig Vegetation zu finden. Am Rand finden sich freiwachsende Sträucher und verkrautete Bereiche. Auf der Fläche stehen insgesamt 116 Bäume (überwiegend *Quercus robur*, *Betula pendula*, *Platanus x acerifolia*) am Rand, in Grünstreifen, sowie teils mit, teils ohne Baumscheiben auf dem Parkplatz. Aufgrund starker Oberflächenversiegelung und starkem Druck durch überfahrende Kraftfahrzeuge im Wurzelbereich (zu kleine oder keine Baumscheiben) sind die meisten Bäume trotz freiem Stand und guten Lichtverhältnissen relativ klein. Durch mangelnde Pflege sind Zwieselbildungen und schiefer Wuchs ein häufiges Problem. Nur wenige Exemplare sind ausgewachsen und weisen einen guten Habitus auf.



Abb.26: Baum mit Zwieselbildung und verbuschter Baumscheibe

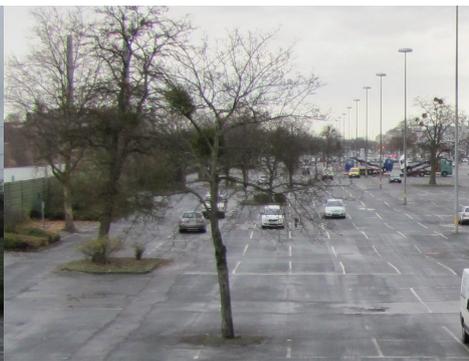


Abb.27: Baum ohne Baumscheibe, Asphalt bis an den Stamm heran

Auf der nördlichen Fläche befinden sich mehrere bauliche Strukturen: im Bereich der Fußgängertunnel in der Achse von Tor 6 und Tor 17 befinden sich jeweils zwei überdachte Treppenabgänge. Im Umfeld der Abgänge sind Überdachungen zum Abstellen von Fahrrädern sowie Motorrädern zu finden.



Abb.28: Fahrrad- Motorradunterstand



Abb.29: Abgang zum Fußgängertunnel

## 7 Bestandsaufnahme

Im östlichen Teil des Parkplatzes steht ein Parkhaus der Deutschen Bahn mit Langzeitparkplätzen und einer Fahrradgarage. Dieses ist auch nur von Kunden der Deutschen Bahn nutzbar. Westlich des Parkhauses befindet sich eine Gebäudezeile mit eingeschossigen Flachdachbauten die von Kleingewerbe genutzt werden. Hier befinden sich ein Lokal „Tunnelschenke“, ein Frisör sowie ein Kiosk mit Lottoannahmestelle.



Abb.30: Parkhaus der Deutschen Bahn



Abb.31: Kleingewerbe

Der Parkplatz ist mit Mastleuchten ausgestattet, die die Fläche ausreichend beleuchten. Dunkle Ecken entstehen in kleinen Teilbereichen die durch Sträucher abgepflanzt sind.

Im westlichen Teil trennt eine Schallschutzwand den Parkplatz von der nördlich gelegenen ICE-Trasse. Die Schallschutzwand erstreckt sich von der Sandkampbrücke über 930m in Richtung Osten. Die Mauer schirmt das weiter südlich gelegene Wohngebiet Wellekamp vom ICE-Lärm ab. Im Anschluss an die Schallschutzwand wird die ICE-Trasse durch einen ca. 1,50m Hohen Maschendrahtzaun vom Parkplatz abgetrennt. Dieser ist Abschnittsweise stark demoliert, Pfosten sind umgeknickt und es befinden sich Löcher im Zaun.



Abb.32: Schallschutzwand



Abb.33: Abgrenzung zur ICE-Trasse, beschädigter Zaun

## 7 Bestandsaufnahme

Die Organisation des Parkens auf der nördlichen Fläche verläuft im Überwiegenden in Senkrechtaufstellung in Reihen von Nord nach Süd ausgerichtet. Die Stellplätze sind in Weiß auf dem Asphalt aufgetragen und in den meisten Bereichen stark abgenutzt und verwittert. Die Maße der Parklücken variieren stark und sind nicht DIN-gerecht. Ein Aufmaß in Stichproben ergab Parkplatzmaße von (Breite x Länge) 1,93m x 5,68m bis 2,88m x 4,02m.

Die Parkplatzfläche ist bis auf einige Ausnahmen komplett öffentlich zugänglich und kostenfrei nutzbar. Es gibt folgende Ausnahmen: die dreiecksförmige Parkplatzfläche ganz im Osten, angrenzend an Bahnhof sowie Kino. Hier befindet sich ein Kurzzeitparkplatz, es darf für 30 Minuten mit Parkschein geparkt werden. Außerdem gibt es im östlichen Teil zwei eingezäunte und beschränkte Parkplätze. Diese können nur mit passendem Parkausweis genutzt werden.

### Südlicher Teil



Abb.34: Übersichtskarte Parkplatz

Der Parkplatz südlich der Heinrich-Nordhoff-Straße ist im Vergleich wesentlich kleiner. Die Ost-West-Ausdehnung beträgt 371m. An der breitesten Stelle im Osten beträgt die Nord-Süd-Ausdehnung 131m. Von Ost nach West läuft der Parkplatz entlang der Heinrich-Nordhoff-Straße spitz aus. Die südlich gelegene Fläche ist somit etwa 2,6 Hektar groß. Das Höhenprofil ist wie ebenfalls im nördlichen Bereich sehr flach. Der höchste Punkt liegt im Osten auf 58,0m ü.NN., der niedrigste in der Spitze im Westen auf 57,7m ü.NN.

## 7 Bestandsaufnahme

---

Der Zustand des südliche Teils lässt sich gleich dem nördlichen Teil beschreiben. Die Fläche ist auch hier komplett mit Asphalt versiegelt, mit Ausnahme einiger Baumscheiben. Der Zustand ist mittelmäßig bis schlecht mit brüchigem Asphalt und Schlaglöchern. Ein Aufwuchs von Sträuchern und Verkrautung ist hier mangels Grünstreifen nicht zu finden, die Bäume (überwiegend *Quercus robur*, *Betula pendula*, *Platanus x aceridolia*) befinden sich jedoch in gleich schlechter Situation. Eine Ausnahme bildet hier die Grenze nach Süden zum Wohngebiet Wellekamp. Die Grenze ist als schmaler Grünstreifen mit einer Baumreihe zwischen Parkplatzfläche und Straße Wellekamp ausgebildet. Die hier vorgefundenen Bäume machen einen vitalen Eindruck.



Abb.35: Vogelperspektive südlicher Baumstreifen

Auf der Fläche befinden sich zwei weitere, abgegrenzte Grundstücke: In der westlichen Spitze der Fläche befindet sich eine Tankstelle der Marke Aral und in der nordöstlichen Ecke des Areal befindet sich ein Fastfoodrestaurant von Burger King. Die beiden Grundstücke sind kein direkter Bestandteil des Parkplatzes, werden aber potentiell mit in die zu beplanende Fläche einbezogen.

Das Parken ist auch in diesem Teil des Parkplatzes in Senkrechtaufstellung mit einer Ausrichtung der Parkreihen von Norden nach Süden organisiert. Die einzelnen Stellflächen sind nicht DIN-Gerecht und variieren stark. Die Maße reichen wie im nördlichen Teil von (Breite x Länge) 1,93m x 5,68m bis 2,88m x 4,02m .

Etwa mittig am nördlichen Rand des Geländes zur Heinrich-Nordhoff Straße gelegen befinden sich auf dem Parkplatz zwei Abgänge in den Fußgängertunnel des Tor 6.

## 7 Bestandsaufnahme

---

### 7.2 Wichtige Strukturen in der Umgebung

Die Lage des Planungsgebiets nahe der Innenstadt von Wolfsburg weist mehrere markante Gebäude, Stadtteile und Strukturen in der Umgebung auf.

#### 7.2.1 Volkswagen

##### Verwaltungshochhaus



Abb.36: Volkswagen Verwaltungshochhaus - Blick auf die Ostfassade

Nachdem das Volkswagenwerk in der Zeit des Wirtschaftswunders der 1950er und 1960er Jahre einen enormen Aufschwung erlangte, wurde auch die Verwaltung bei VW ausgebaut. Hierzu entstand ein neues Gebäude auf dem Werksgelände, das Verwaltungshochhaus. Die von der VW-eigenen Hochbauabteilung angefertigten Entwürfe zu einem 50m hohen Gebäude mit 13 Etagen wurden von 1957 bis 1959 umgesetzt. Es entstand ein rechteckiger Baukörper mit regelmäßiger Fensteranordnung und Klinkerfassade, im Einklang mit der Fassade der anschließenden VW Werkshalle. Auf dem Dach des Verwaltungshochhaus befindet sich ein großes Volkswagenlogo mit 8m Durchmesser. Das Gebäude bietet Platz für 700 Mitarbeiter auf 12 Etagen, sowie die Büros der Vorstandsmitglieder in der 13. Etage.

## 7 Bestandsaufnahme

---

### Werkshalle



Abb.37: Backsteinfassade der VW Werkshalle

Die Entwürfe zur Werkshalle des Volkswagenwerks in Wolfsburg stammen von dem Architektenteam Emil Rudolf Mewes, Martin Kremmer und Fritz Schupp. Der Bau der Halle begann am 26. Mai 1938. Es entstand eine Halle in schlichtem Stil, auf Grund der Baustoffknappheit durch den Zweiten Weltkrieg schlichter als es die Entwürfe vorsahen, mit einer 1,6 km langen Fassade mit regelmäßiger Taktung durch vorgebaute Treppenhäuser an den Werkstoren (vgl. [architekturgeschichte.de](http://architekturgeschichte.de), 06.08.2013)

Die in Backstein ausgeführte, langgestreckte Fassade steht heute als Industriedenkmal unter Denkmalschutz. Die Backsteinbauweise wurde auch für das Kraftwerk und das später entstandene Verwaltungshochhaus übernommen.

## 7 Bestandsaufnahme

---

### Autostadt



Abb.38: Vogelperspektive mit Blick über die Autostadt

Die Autostadt ist eine repräsentative Anlage direkt am Volkswagenwerk zur Außen- und Innenanstellung des Konzerns Volkswagen und als Erlebniswelt für Kunden von VW. Der Park ist im Jahr 2000 unter der Generalplanung von Henn Architekten und Ingenieure gebaut worden. Die Gestaltung des Parks stammt von Hinnerk Wehberg, WES & Partner. Es ist eine 25 Hektar große Lagunenlandschaft mit Hügeln, Wasserspielen und effektvoller Pflanzenauswahl entstanden, in die individuelle Pavillons „gepflanzt“ wurden. In den Pavillons befinden sich Ausstellungen aller Marken des VW Konzerns, die die neuesten Fahrzeugmodelle präsentieren. Zudem sind ein Luxushotel, das Volkswagenmuseum sowie einige Gastronomieeinrichtungen Bestandteil des Geländes. Als Highlight ist es den Käufern von VW Fahrzeugen möglich, ihr Fahrzeug direkt in der Autostadt in Empfang zu nehmen. Dazu wird dies aus einem der beiden Glassilos mit PKW-Aufzügen direkt in die Empfangshalle transportiert. (vgl. Braun, M. S., 2011, S.138; autostadt.de, 22.07.2013)

## 7 Bestandsaufnahme

---

### 7.2.2 Hauptbahnhof



Abb.39: Hauptbahnhof Wolfsburg

Wolfsburg liegt an der Bahnstrecke von Hannover nach Berlin, eine der meistbefahrenen Strecken in Deutschland, der erste ICE hielt allerdings erst 1998 in Wolfsburg. Das denkmalgeschützte Bahnhofsgebäude in Wolfsburg wurde 1957 offiziell eingeweiht und steht südlich des Mittellandkanals am Willy-Brand-Platz.

Das Gebäude spiegelt mit seiner strengen Geometrie und funktionalen Gliederung die typische Bauweise der 1950er Jahre wieder. In 2009 wurde der Bahnhof saniert, die Einzelhandelsräume wurden modernisiert und der Bahnhof erhielt ein Fußbodenkunstwerk des französischen Künstlers Daniel Buren. (vgl. Braun, M. S., 2011, S.80)

## 7 Bestandsaufnahme

---

### 7.2.3 Phaeno



Abb.40: Das Phaeno

Nach den Entwürfen von Zaha Hadid entstand im Jahr 2005 ein architektonisches Highlight in Wolfsburg: das Phaeno. Das keilförmige Gebäude, komplett in Ort beton ausgebildet, erstreckt sich entlang des Willy-Brand-Platzes und betont die Sichtachsen und räumlichen Beziehungen des Ortes. Der eigentliche Baukörper ist auf Säulen, die sich aus dem Grund des Platzes entwickeln aufgeständert und scheint über der Fläche zu schweben. Unter dem Phaeno, zwischen den Säulen, entwickelt sich eine Stadtlandschaft mit sanft geschwungenen Hügeln und Tälern die den Innen- und Außenraum verschmelzen lassen. In den Etagen über dem Willy-Brand-Platz befindet sich im Phaeno ein experimentelles Wissenschaftsmuseum, eine der Touristenattraktionen in Wolfsburg. (phaeno.de, 22.07.2013)

## 7 Bestandsaufnahme

---

### 7.2.4 Stadtbrücke



Abb.41: Stadtbrücke Wolfsburg

In der Koller-Achse, der alten Stadtachse die quer durch die Stadt über die Porschestraße bis hin zur Wolfsburg führt, wurde 2000 die Stadtbrücke gebaut. Die Brücke wurde von Leonardt Andrä und Partner entworfen und unter der Generalplanung von Henn Architekten und Ingenieure im Zusammenhang mit der Autostadt gebaut.

Die Stadtbrücke verbindet das Experimentalmuseum Phaeno mit dem Eingangsgebäude der Autostadt und überspannt dabei 245m über den Mittellandkanal und die südlich daran angrenzende ICE-Trasse. Auf der Brücke befinden sich vier 77m lange Laufbänder, die den Besucher über den Mittellandkanal befördern. Ein Glasdach schützt die Menschen dabei vor Witterungseinflüssen wie Wind und Regen. Gehalten wird die Konstruktion von langen Stützen die bereits von weitem ein markantes Bild ergeben. (vgl. Braun, M. S., 2011, S.138f)

## 7 Bestandsaufnahme

---

### 7.2.5 Outletcenter



Abb.42: Designer Outlet Wolfsburg

Das Designer Outlet Wolfsburg (DOW) ist ein Einkaufszentrum am nördlichsten Ende der Porschestraße, der Wolfsburger Einkaufsstraße, direkt am Mittellandkanal. Das Architekturbüro Graf und Graf entwarf 2007 zwei Gebäudekörper die abstrakt an einen Schiffsrumpf erinnern. Die beiden „Schiffe“ scheinen entlang des Mittellandkanals zu treiben. Die beiden Hauptgebäude und einige Nebengebäude beherbergen 50 Geschäfte. Der gesamte Komplex vermittelt dem Besucher den Eindruck einer Stadt in der Stadt (vgl. Braun, M. S., 2011, S.154).

### 7.2.6 Ostfalia - Hochschule für angewandte Wissenschaften

Der Standort Wolfsburg der Ostfalia - Hochschule für angewandte Wissenschaften hat einen Teil des Campus südlich der Heinrich-Nordhoff-Straße, kurz vor der Abfahrt in den Stadttunnel. Der Am Standort Wolfsburg sind die Fakultäten Fahrzeugtechnik, Gesundheitswesen und Wirtschaft ansässig (ostfalia.de, 22.07.2013).

## 7 Bestandsaufnahme

---

### 7.2.7 Handwerkerviertel



Abb.43: Handwerkerviertel

Das Handwerkerviertel ist einer der älteren Stadtteile Wolfsburgs. Auf einer Fläche von 27 Hektar entstand südlich der heutigen Heinrich-Nordhoff-Straße nach 1945 eine Siedlung. Die heutige Bausituation stammt jedoch aus der Weiterentwicklung in den 1960er und 1980er Jahren. Es herrscht eine schlichte Architektur mit heterogener Stadtstruktur vor. Durch fehlende Instandhaltung von Gebäuden und hohen Versiegelungsgrad sowie enge Straßenräume mit fehlender Gestaltung ist das Viertel stark aufwertungsbedürftig. Der Mangel an Straßenbäumen und Grünflächen senkt die Aufenthaltsqualität im Viertel zusätzlich. Das Handwerkerviertel liegt heute im Fokus des Stadtplanungsamtes Wolfsburg zur Verbesserung der Situation. (wolfsburg.de, 22.07.2013)

## 7 Bestandsaufnahme

---

### 7.2.8 Wellekamp



Abb.44: Wellekamp

Die Wohnsiedlung Wellekamp ist 1958 nach den stadtplanerischen Gedanken von Peter Koller entstanden. Das verfolgte Ziel lag darin, kleine, bezahlbare Wohnungen mit Balkon für die untere Mittelschicht zu schaffen. Die Siedlung erstreckt sich südlich der Straße Wellekamp und umfasst acht Geschosszeilenbauten und ein Hochhaus. Die Gliederung folgt keinem städtischen Raster sondern erfolgt in einem Schwung über die Fläche. Die Architektur der Wohnbebauung stammt vom Berliner Architekten Paul Baumgarten und das Umfeld von Walter Rossow. Heute steht die Siedlung mit den umliegenden Freiflächen unter Denkmalschutz. (vgl. Braun, M. S., 2011, S.88)

### 7.2.9 Autohaus Wolfsburg

Südwestlich der Kreuzung Heinrich-Nordhoff-Straße, Saarstraße liegt das „Prestige Autohaus“ von Wolfsburg: Das Autohaus Wolfsburg aus der Hotz und Heitmann Gruppe. Hier werden auf einer Fläche von fast 60.000 m<sup>2</sup> im Innen- und Außenbereich werden hier Fahrzeuge des Volkswagen Konzerns verkauft. Vertreten sind die Marken Skoda, Seat, Volkswagen, Audi und VW Nutzfahrzeuge. (autohaus-wolfsburg.de, 22.07.2013)

## 7 Bestandsaufnahme

---

### 7.2.10 Kleingartenanlage

An der Heinrich-Nordhoff-Straße in Wolfsburg, östlich der Sandkampbrücke befindet sich die zweitälteste Kleingartenanlage Wolfsburgs. Der 1946 gegründete „Kleingartenverein Am Bohlweg“ hat sein Areal mit zahlreichen Parzellen nördlich und südlich der Heinrich-Nordhoff-Straße. (presia.de, 22.07.2013)

### 7.2.11 Mittellandkanal



Abb.45: Mittellandkanal mit Verwaltungshochhaus

Der Mittellandkanal gehört zu den wichtigsten Transportwegen Deutschlands und ist mit 325,3 km die längste Wasserstraße der Republik. Die aufwändigen Bauarbeiten für den ersten Abschnitt des Kanals begann bereits 1906, fertiggestellt wurde er 1942. Der Mittellandkanal verbindet den Dortmund-Ems-Kanal (Mündung bei Bergeshövede) und den Elbe-Havel-Kanal (Mündung bei Hohenwarthe). Das ursprüngliche Kanalprofil wurde für die stetig wachsenden Schiffe mit der Zeit zu klein. 1965 wurde der Kanal aus diesem Grund ausgebaut: er wurde auf mindestens 55m Breite und 4m Tiefe ausgebaut, die Brückendurchfahrtshöhe wurde auf mindestens 5,25m angepasst. (wsa-minden.de, 22.07.2013)

## 7 Bestandsaufnahme

---

### 7.3 Bestehende Probleme im Planungsgebiet

Die Probleme im Planungsgebiet am Volkswagen Werkparkplatz entlang der Heinrich-Nordhoff-Straße bestehen in drei Bereichen: im technisch, konstruktiven Bereich, aus ästhetischen Gesichtspunkten und im ökologischer Bereich.

Wird der Parkplatz unter rein technischen Aspekten betrachtet, fallen in der Fläche altersbedingte Mängel, sowie Mängel die durch nach den Regeln der Technik falsche Bauweise entstanden sind, auf. In der Kategorie der altersbedingten Mängel sind die Verwitterung minderwertiger Betonoberflächen zu nennen. Gerade im Bereich der Kanten- und Randsteine ist dies zu sehen. Des weiteren fallen Erhebungen im Asphalt auf, besonders im Bereich um die Baumscheiben. Dies ist auf die falsche Dimensionierung der Baumscheiben, beziehungsweise auf die mangelnder Pflege der Bäume zurückzuführen, die für die Standortbedingungen zu weit ausgewachsen sind. Die flach wachsenden Oberflächenwurzeln der Bäume, die über die Baumscheibe hinauswachsen, drücken die Einfassungen der Baumscheiben und den angrenzenden Asphalt hoch und beschädigen diese.



Abb.46: Bordsteinbeschädigung durch Baumwurzeln

## 7 Bestandsaufnahme

In der Asphaltdecke sind häufig brüchige, rissige Stellen bis hin zu tiefen Schlaglöchern zu sehen. Dies deutet auf eine falsche Dimensionierung der Bauklasse und somit des Unterbaus des bestehenden Parkplatzes. Häufiges Überfahren mit Schwerlast-LKW, die den Parkplatz besonders an Wochenenden als Abstellmöglichkeit nutzen, hat der Parkplatzoberfläche stark zugesetzt. Außerdem ist bereits bei leichten bis mittleren Regenereignissen eine Pfützenbildung auf der Fläche sichtbar. Die Parkplatzentwässerung wird komplett mit offenen Rinnen in verschiedenen Ausführungen (Muldensteine, in den Asphalt eingearbeitete Mulden, Pflasterrinnen) und Straßeneinläufen gelöst. Diese funktioniert auf Grund vorher beschriebener Problematik der falschen Bauklassen jedoch nicht mehr komplett, da sich das Gelände an einigen Stellen abgesenkt beziehungsweise gesetzt hat.



Abb.47: Offene Rinne aus Muldensteinen - verdeckt, mit Senkungen



Abb.48: Beschädigte Asphaltoberfläche

Die Einteilung der Stellplätze ist nach Empfehlungen für Anlagen des ruhenden Verkehrs (EAR) nicht regelkonform (BEIER, H.-E., NIESEL, A., PÄTZOLD, H., (2003); S.533). Da die Abmessungen sehr stark variieren konnten die Maße nur durch Stichproben ermittelt werden. Es haben sich Abmessungen von (Breite x Länge) 1,93m x 5,68m bis 2,88m x 4,02m ergeben. Die Parkflächen sind dadurch unkomfortabel für die Ein- und Ausparkenden und begünstigen durch zu wenig Platz das Entstehen von Beschädigungen an Autos durch Parkrempler und angeschlagene Fahrzeugtüren.

Die meisten Besucher Wolfsburgs, egal ob privat oder geschäftlich motiviert, kommen über die Autobahn A39 (Abzweig von der Autobahn A2) und die Anschlussstelle WOB Fallersleben Nord in die Stadt. Von dort aus gelangen sie auf die Heinrich-Nordhoff-Straße und fahren nach Osten in Richtung Wolfsburg Zentrum. Entlang der Straße befinden sich einige Bürobauten, Wiesen und bewaldete Bereiche. Im weiteren Verlauf liegen links und rechts der Straße Kleingarten-

## 7 Bestandsaufnahme

---

anlagen bis zur rechten Hand der Volkswagenhändler Hotz und Heitmann vor der Kreuzung Heinrich-Nordhoff-Straße, Saarstraße erscheint. Ab dieser Kreuzung kann vom Wolfsburger Stadtzentrum gesprochen werden und ab dieser Stelle ist der Volkswagen Werkparkplatz zu sehen. Dieser bildet mit seiner Lage links und Rechts der Heinrich-Nordhoff-Straße die Stadteinfahrt in die Wolfsburger Innenstadt.

Der Besucher der Stadt bekommt in der momentanen Situation links und rechts der Straße Wochentags ein „Fahrzeugmeer“ mit einer angegriffenen, grünen Schallschutzwand als Kulisse zu sehen aus dem vereinzelt Bäume herausragen. An Wochenenden bestimmen seitlich der Heinrich-Nordhoff Straße Leere und einzelne, abgestellte LKW das Bild. Es erstrecken sich 15,6 Hektar Asphaltwüste seitlich der Stadteinfahrt bis der Besucher die Innenstadt erreicht.

Die Heinrich-Nordhoff-Straße und die Angrenzenden Flächen als Hauptzufahrt nach Wolfsburg haben keinerlei gestalterische Qualität oder repräsentativen Charakter. Außerdem ist dieser Bereich nahe der Innenstadt in schlechtem Zustand und macht einen heruntergekommenen Eindruck.

Aus ökologischer Sicht bietet die bestehende Parkplatzfläche sehr wenig potential. Der Grad der Flächenversiegelung beträgt in etwa 95 %. Jegliches Regenwasser, das auf den 15,6 Hektar Fläche fällt wird in Kanäle geführt und in den Mittellandkanal eingeleitet. Durch die nahezu komplette Versiegelung des Bodens sind auch die mikroklimatischen Verhältnisse auf dem Areal schlecht. Die Fläche heizt bei Sonnenschein stark auf (Beschattung durch Bäume ist nur minimal vorhanden), was im Sommer zu Problemen für die direkten Anwohner führt. Auch die Luftqualität leidet in dem Bereich stark. Die Abgase der vielen Fahrzeuge auf der Fläche verunreinigen die Luft. Einen Ausgleich durch luftreinigende und sauerstoffproduzierende Pflanzen ist nur sehr gering gegeben. Bodenlebewesen und Pflanzen haben auf der Fläche wenig Möglichkeiten und finden höchstens an den Rändern einen Lebensraum. Die Biodiversität ist daher auf der Fläche sehr eingeschränkt.

### 7.4 Auswertung des Gespräches mit Vertretern der Stadt Wolfsburg

Zur Vorbereitung der Planung fand im Vorfeld ein Gesprächstermin mit der Stadt Wolfsburg statt. Als Gesprächspartner bot sich Herr N. aus dem Stadtplanungsamt Wolfsburg im Rathaus B an.

## 7 Bestandsaufnahme

---

Herr N. beschrieb die Belange der Stadt Wolfsburg im Bezug auf die Fläche des Volkswagen Werkparkplatzes an der Heinrich-Nordhoff-Straße mit folgenden Schwerpunkten und Möglichkeiten:

- Neugestaltung als attraktive Stadteingangssituation
- „Auflockerung“ und Neugliederung der Flächen
- Nutzungsänderungen sind denkbar
- Bebauung der Flächen
- Gestaltung als Park oder Grünanlagen
- Erweiterungsraum für Volkswagen
- Steigerung der Naherholungsqualitäten für Anwohner des Handwerkerviertels und des Wellekamps
- Einbeziehung eines Standortes für einen neuen Gebäudekomplex von Volkswagen

Ein weiterer Termin mit der Stadt Wolfsburg, an dem der Abteilungsleiter des Stadtplanungsamtes teilnehmen sollte, entfiel.

## 8 Entwurfsgedanken

---

Nach mehrfacher Besichtigung des Planungsgebiets, dem Gespräch mit der Stadt Wolfsburg und tiefgreifender Recherche verfestigten sich grundsätzliche Gedanken die in den Vorentwürfen und im Entwurf einfließen sollten, sowie Problemstellungen die gelöst werden müssen.

Da Wolfsburg als Autofahrerstadt angesehen werden kann, in der der Individualverkehr historisch gewachsen und mit den Wurzeln der Stadt verwoben ist, ist davon auszugehen, dass sich die verkehrliche Situation und der Bedarf an Stellplätzen für die Mitarbeiter des Volkswagenwerks in den nächsten Jahrzehnten nicht verringern werden. Aus diesen Gründen ist im Entwurf zu berücksichtigen, dass die Funktion als Parkplatz im Planungsgebiet erhalten bleibt oder ausgeglichen wird. Da sich im Stadtgebiet keine Ausweichflächen befinden und die Gebiete nördlich des Volkswagenwerks unter Naturschutz stehen ist es sinnvoll das Parken weiter im Planungsgebiet zu organisieren.

Bei der Neuplanung des Gebiets ist zu berücksichtigen, dass die massive Flächenversiegelung aufgebrochen wird und mehr Grün zum Einsatz kommt. Der repräsentative Charakter der Fläche, mit ihrer Lage in Verlängerung der Stadteinfahrt nach Wolfsburg, muss geschaffen werden um die Tristesse der vorhandenen Asphaltfläche zu ersetzen.

Im Zuge der Umgestaltung sollten auch die Bewohner der angrenzenden Viertel bedacht werden. In der momentanen Situation ist es nicht oder nur sehr schwer möglich den Mittellandkanal und den parallel dazu verlaufenden Rad- und Wanderweg zu erreichen. Die Naherholungsqualität des Areals muss gesteigert werden.

Der Rad- und Wanderweg am Mittellandkanal ist in schlechtem Zustand, hier muss für Abhilfe gesorgt werden. Auf Grund der engen Platzverhältnisse zwischen Kanalufer und ICE-Trasse ist hier nur wenig Spielraum für Gestaltung. Eine reine Instandsetzung könnte die Lösung sein. Der Aufwuchs an beiden Kanalufern (Vorwiegend Birken, Weiden und kleine Gehölze) sollte entfernt werden um freie Sicht auf die unter Denkmalschutz gestellte VW-Werksfassade herzustellen. Maximal eine flache, abschnittsweise Bepflanzung mit Gräsern oder ähnlichem wäre möglich.

Ein weiterer zu beachtender Punkt ist die Integration eines neuen Gebäudekomplexes. Die Volkswagen AG möchte in Wolfsburg weitere Gebäude südlich des Mittellandkanals errichten. Diese sollten einen Platz auf der Fläche finden. Eine Anbindung der bestehenden Volkswagengebäude und des Werks sowie der neuen Gebäude an das Wolfsburger Stadtzentrum wären wünschenswert.

## 9 Vorentwurf

---

Um eine angemessene Vielfalt an planerischen und gestalterischen Lösungsansätzen zu generieren, aus denen der Entwurf entwickelt werden kann, ist es nötig, mehrere Vorentwürfe anzufertigen. Aus diesem Grund sind drei Vorentwürfe entstanden, die alternative Gestaltungen für das Areal in Wolfsburg vorsehen. Diese variieren in der Gestaltung und Organisation der direkten Parkplatzfläche, in der Verkehrsführung um das Gelände herum, in der städtebaulichen Struktur und der Integration des Areals in die angrenzenden Stadtviertel. Die folgende Beschreibung der einzelnen Vorentwürfe beschreibt den Entwurf jeweils von West nach Ost.

## 9 Vorentwurf

---

### 9.1 Variante 1

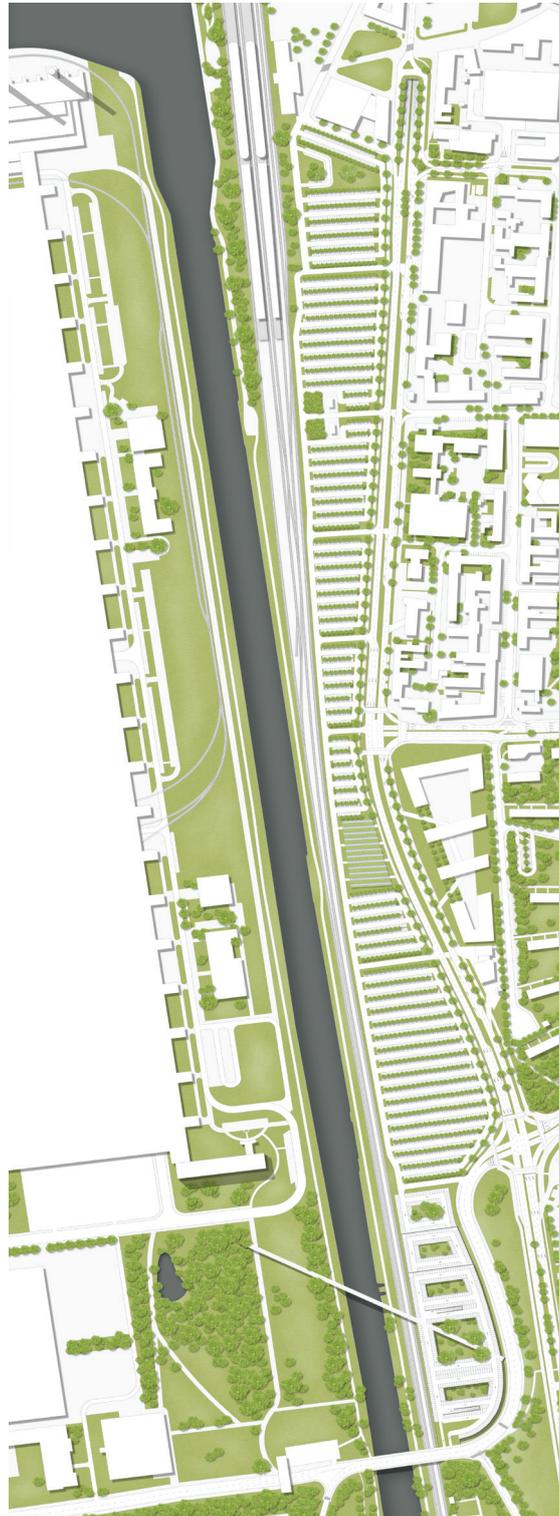


Abb.49: Vorentwurf Variante 1

## 9 Vorentwurf

Der zentrale Gedanke des ersten Vorentwurfs beschäftigt sich mit der Problematik des Parkens an sich auf der Fläche. Wird der momentan vorherrschende Zustand der Parkierungsflächen in eine DIN gerechte Form gebracht, wird eine gewisse Zahl an Stellplätzen wegfallen, da die momentanen Maße der Stellflächen meist kleiner sind als in der DIN-Norm empfohlen.

Um diese Umstrukturierung möglich zu machen, entsteht am westlichen Ende des Planungsgebietes, nördlich der Heinrich-Nordhoff-Straße, ein Parkhaus. Dieses Parkhaus integriert sich in die vorhandene Geländeform, den Hügel der Straßenauffahrt zur Sandkampbrücke. Neben der auf den Hügel führenden Straße wird die vorherrschende Böschung entfernt und das Gelände durch eine Mauer abgefangen. Das Parkhaus orientiert sich in seiner Form an der nördlichen Seite an der geraden Kante der ICE-Trasse und an der südlichen Seite am Schwung der Oststraße und dem Hügel. Das Parkhaus besteht aus drei Ebenen, Erdgeschoss, erstes Obergeschoss und zweites Obergeschoss. Das zweite Obergeschoss befindet sich sechs Meter über dem Parkplatzniveau und schliesst so mit einer Ein- und Ausfahrt an der Oberkante des Hügels der Oststraße, auf der Höhe der Sandkampbrücke an. Nach Westen hin treppen die Ebenen des Parkhauses über zwei Stufen ab, sodass das Parkhaus langsam in den anschließenden Parkplatz übergehen kann und keine hohe Fassade als harte Kante in der Stadtlandschaft entsteht.

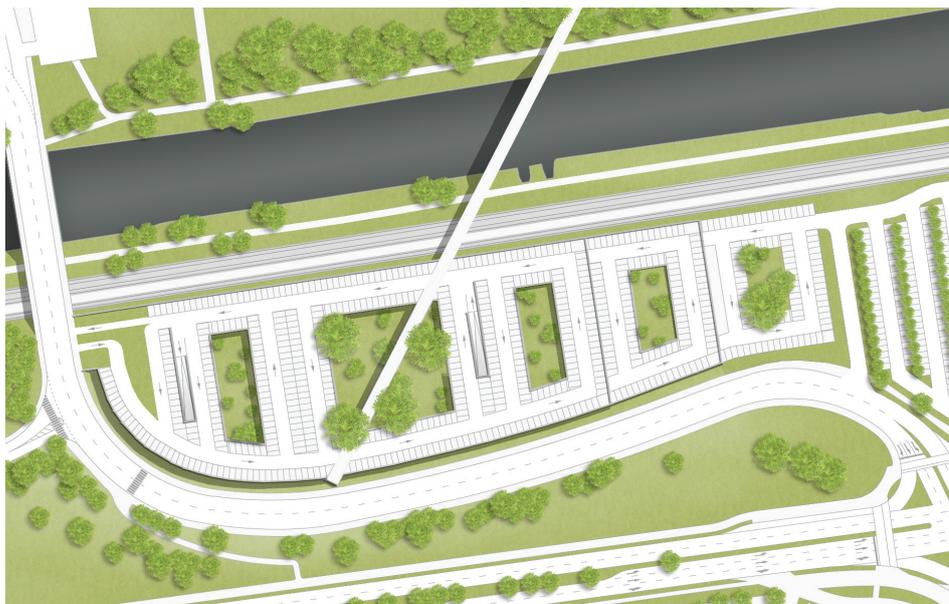


Abb.50: Vorentwurf Variante 1 - Parkhaus

## 9 Vorentwurf

Zur helleren Gestaltung des Baukörpers entstehen in den Parkdecks vier Innenhöfe die bis auf das Parkplatzniveau herunter reichen und mit Bäumen und Gehölzen bepflanzt sind. Die Nutzer des Parkhauses erreichen Ihren Arbeitsplatz im Volkswagenwerk über eine neue Fußgängerbrücke die vom zweiten Obergeschoss aus den größten Innenhof des Parkhauses, die ICE-Trasse und den Mittellandkanal überspannt. Der Verlauf der neuen Brücke verläuft parallel zur Stadtbrücke die im Osten an das Planungsgebiet angrenzt.

Westlich an das Parkhaus schließt der neu geordnete Parkplatz an. Um möglichst viele Stellplätze zu erhalten werden die Stellplätze in Senkrechtaufstellung platziert. Der Grundaufbau des Parkplatzes erfolgt nach dem Prinzip: 4,5m Stellfläche, 1,0m Grünstreifen als Überhang für Fahrzeuge, 4,5m Stellfläche, 6,0m Fahrgasse. Die Reihen sind in etwa von Nord nach Süd ausgerichtet. An der Nord- und Südkante des Parkplatzes verbindet eine umlaufende Fahrspur die einzelnen Reihen. Der Parkplatz ist über sieben Zufahrten von der Heinrich-Nordhoff-Straße aus erreichbar.

Am Zugang des Fußgängertunnels an Tor 6 befindet sich ein neuer, zentraler Fahrrad- und Motorrad Unterstand. In die Stahlkonstruktion mit einem Dach aus Glas und extensiver Begrünung sind die Abgänge zum Fußgängertunnel integriert. Die Abgänge zum zweiten Fußgängertunnel bleiben an ihrer Position und werden saniert.

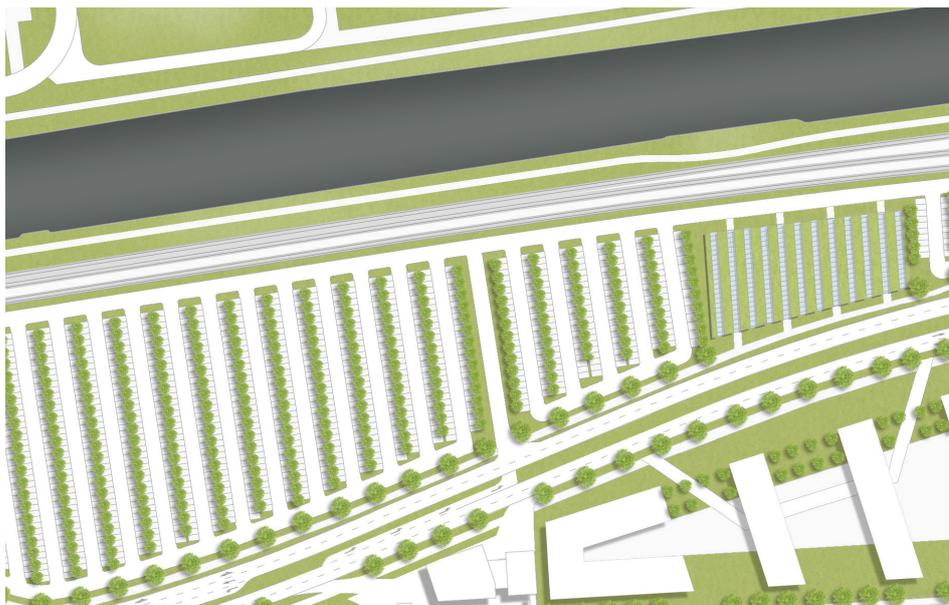


Abb.51: Vorentwurf Variante 1 - Parkplatz und Fahrradunterstand

## 9 Vorentwurf

Am östlichen Ende des Geländes, zum Bahnhof und zur Innenstadt gerichtet, befindet sich ein neuer Kurzzeitparkplatz mit Parkraumbewirtschaftung sowie eine Wendeschleife zum Absetzen und Abholen Bahnreisender.



Abb.52: Vorentwurf Variante 1 - Kurzzeitparkplatz und Wendeschleife

Das geforderte neue Volkswagen Gebäude findet in diesem Entwurf auf der ehemaligen Parkplatzfläche südlich der Heinrich-Nordhoff-Straße Platz. Die dort wegfallenden Parkplätze werden teilweise durch das neue Parkhaus ersetzt. Die restlichen Parkplätze sowie der Bedarf des Gebäudes an eigenen Stellplätze für die Mitarbeiter dieses Hauses müssen in einer Tiefgarage Platz finden.



Abb.53: Vorentwurf Variante 1 - Neue VW Gebäude

## 9 Vorentwurf

---

### 9.2 Variante 2



Abb.54: Vorentwurf Variante 2

## 9 Vorentwurf

Der Fokus des zweiten Vorentwurfs liegt in der Auflockerung des Parkplatzes und der Zuführung einer Nutzungsänderung in Teilbereichen des Areals.

In etwa die westliche Hälfte des Planungsgebiets bleibt als Parkplatz bestehen. Die Organisation der Fläche geschieht wie im ersten Vorentwurf mit dem Zusatz, dass in den Achsen der Tore des Volkswagenwerks Fußgängerwege durch den Parkplatz laufen. Zudem werden diese durch einen verbindenden Fußgängerweg der parallel zur Fassade des Werks läuft gekreuzt. Zusätzlich wird der Fußgängerverkehr, der momentan nur unterirdisch in zwei Tunneln stattfindet, sichtbar gemacht. Es entstehen sechs Fußgängerbrücken in den Achsen der Werkstore 2, 7, 12, 17, 22 und eine weitere Brücke westlich der Werkshalle, im gleichen Rhythmus. Dies verkürzt die Laufwege vom Parkplatz zu den Arbeitsplätzen und schafft markante Punkte am Mittellandkanal. Die Fläche südlich der Heinrich-Nordhoff-Straße bleibt ebenfalls als Parkplatz bestehen und wird im gleichen System nach den Achsen der Werkshalle organisiert wie der nördliche Parkplatz.

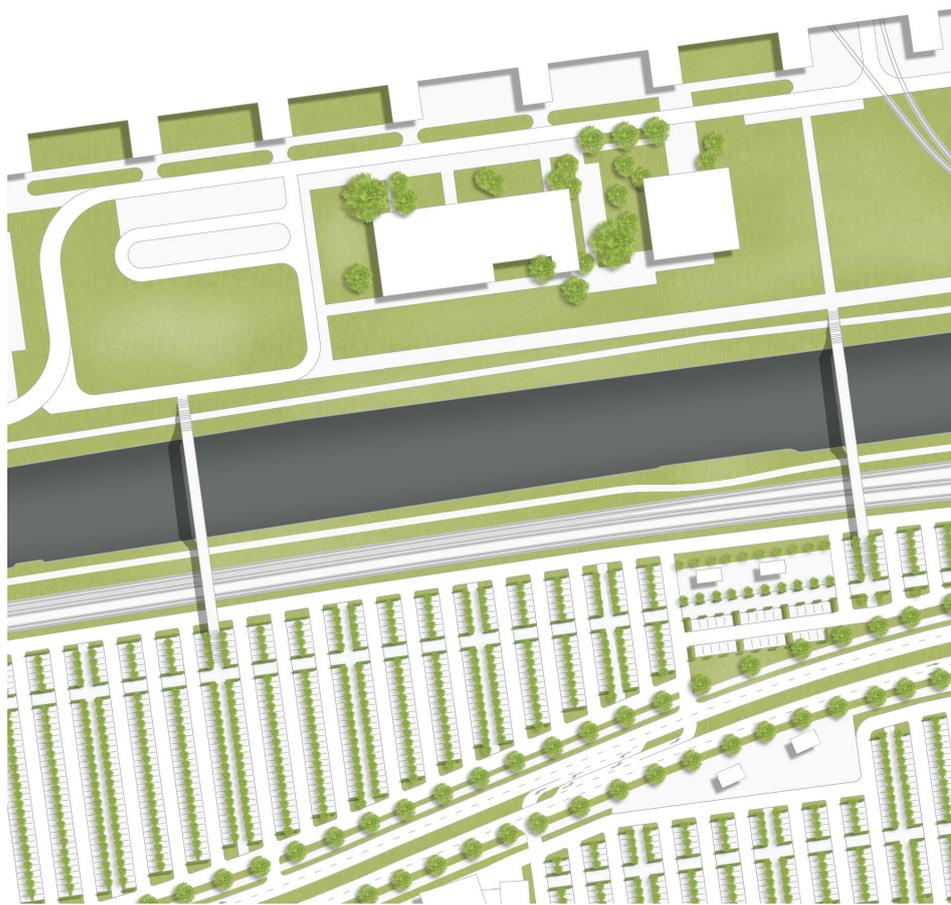


Abb.55: Vorentwurf Variante 2 - Parkplatz mit Fußgängerbrücken

## 9 Vorentwurf

Ein neuer Gebäudekomplex der Volkswagen AG findet in diesem Entwurf nördlich der Fachhochschulgebäude Platz. Die Fußgängerbrücken in Achse 12 und 17 schliessen direkt an die Gebäude an und führen in die dritte Etage. So ist ein schneller Fußgängerverkehr vom neuen Bürokomplex in das Werksgelände gewährleistet. Der Ausgang des bestehenden Fußgängertunnels an Tor 17 wird in die neuen Gebäude integriert.

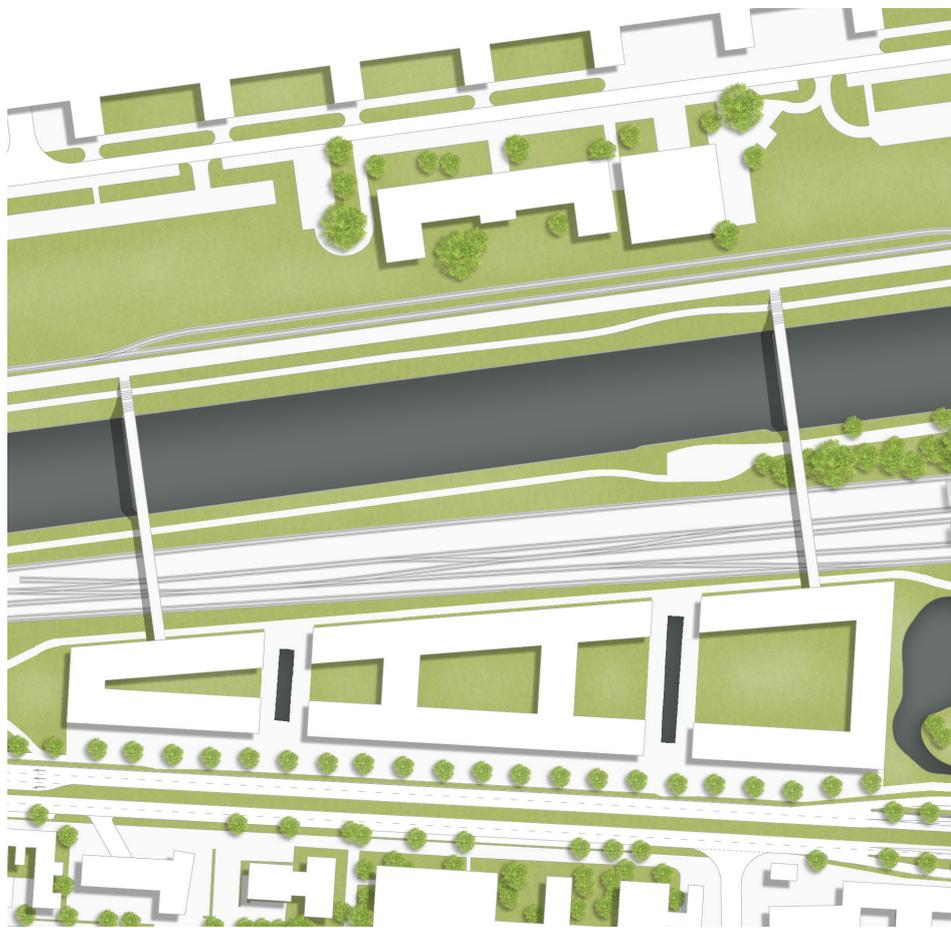


Abb.56: Vorentwurf Variante 2 - Neue VW Gebäude mit Fußgängerbrücken

Die Fläche zwischen dem neuen Gebäudekomplex und dem Hauptbahnhof, am östlichen Ende des Planungsgebietes, wird als Parkanlage mit großem Gewässer ausgebildet. Das Parkareal dient als repräsentativer Vorplatz der Gebäude sowie der Naherholung für Bewohner der angrenzenden Wohngebiete. Zudem verbessert der Park die Aussicht der an den Bahnsteigen ankommenden Zugreisenden, diese schauen aktuell auf den wenig einladend aussehenden Parkplatz.



## 9 Vorentwurf

---

### 9.3 Variante 3

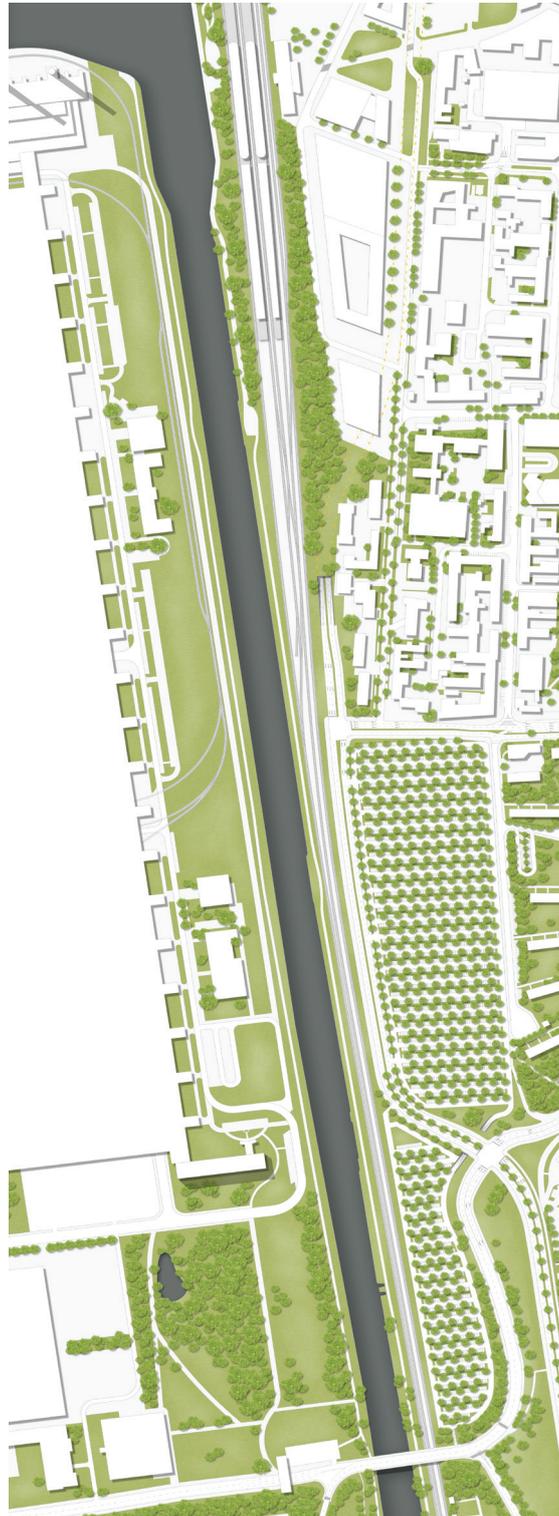


Abb.58: Vorentwurf Variante 3

## 9 Vorentwurf

Der dritte Vorentwurf beschäftigt sich mit dem Thema der Verkehrsführung. Die bestehende Lage der Heinrich-Nordhoff Straße wird hier in Frage gestellt. In der aktuellen Situation besteht das Problem des Rückstaus des Verkehrs bei zu vielen Linksabbiegern die aus Richtung Autobahn A39 in die Stadt kommen und auf den nördlichen Teil des Parkplatzes fahren wollen. Durch das Verlegen der Heinrich-Nordhoff Straße nach Norden, direkt an die ICE-Trasse wird das Problem behoben, da es nun vorrangig Rechtsabbieger auf den Parkplatz gibt den den entgegenkommenden Verkehr nicht kreuzen müssen.

Wird die Heinrich-Nordhoff-Straße verlegt, entsteht zwischen der Straße und dem südlich liegenden Wohngebiet Wellekamp eine große Fläche. Hier entsteht der neue Parkplatz. Auch in diesem Entwurf wird die Senkrechtaufstellung gewählt. Allerdings legt dieser Entwurf mehr Wert auf die Integration von Grünflächen in den Parkplatz. Der Parkplatz weist folgende Maße der Reihungen auf: 4,5m Stellplatz, 3,0m Grünstreifen als Überhang sowie Platz für Raumbildende Hecken, 4,5m Stellplatz, 6,0m Fahrgasse. Jeder sechste Stellplatz wird ausserdem in Pflanzfläche ausgeführt und mit einem Baum versehen.

Der westliche Teil des Planungsgebiets, im Bogen der Oststraße, wird nach gleichem Schema als Parkplatz gestaltet und mit einer Unterführung an den restlichen Parkplatz angebunden.



Abb.59: Vorentwurf Variante 3 - Parkplatz und nach Norden verlegte Heinrich-Nordhoff-Straße

## 9 Vorentwurf

Eine weitere verkehrliche Veränderung stellt der Stadttunnel dar. Dieser wird deutlich verlängert. Die Einfahrt liegt nun direkt an der verlegten Kreuzung Heinrich-Nordhoff-Straße und Lessingstraße. Durch diese Maßnahme wird der Verkehrslärm vom angrenzenden Handwerkerviertel ferngehalten, auf der neu entstehenden Fläche kann neue Bebauung entstehen. Auf dem östlichen Teil, zum Bahnhof und Kino hin, entstehen neue Gebäude für Volkswagen, sowie ein Parkhaus für den Bahnhof und die neuen VW-Büros. Im Erdgeschoss des Parkhauses befindet sich eine Wendeschleife mit der Möglichkeit Zugreisende abzusetzen und abzuholen.



Abb.60: Vorentwurf Variante 3 - Einfahrt in den Stadttunnel und neue Bebauung

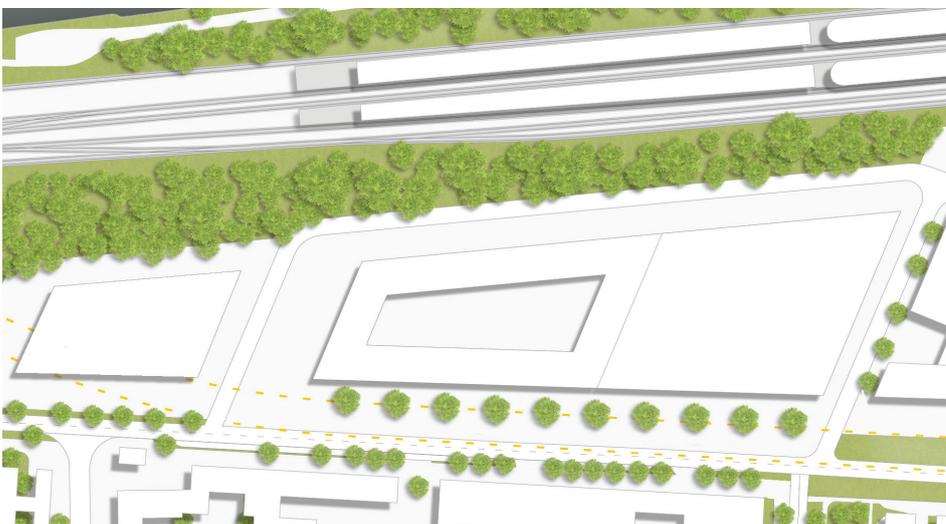


Abb.61: Vorentwurf Variante 3 - Neue VW Gebäude

## 10 Abwägung

Im Anschluss an die Vorentwurfsphase ist eine Abwägung der einzelnen Vorentwürfe notwendig, um zu einem finalen Entwurf zu gelangen. Die Vorentwürfe werden hierzu auf ihre Vor- und Nachteile überprüft. Das Ergebnis der Abwägung kann zur Übernahme eines Vorentwurfs führen, sodass dieser weiterentwickelt und detailliert wird, oder es kann eine Kombination aus mehreren Entwürfen entstehen. Die folgende Matrix zeigt die wichtigsten Kriterien für die Beurteilung der Vorentwürfe.

	Variante 1	Variante 2	Variante 3
Erhalt der Stellplätze	xx	-	-
Steigerung des Vegetationsanteils	x	xx	x
Flächenentsiegelung	x	x	x
Nutzbarkeit für die Anwohner	-	x	-
Zugänglichkeit des Kanals	-	xx	-
repräsentativer Stadteingang	x	x	x
Strukturierung und Raumbildung	-	x	-
passender Standort für VW Gebäude	x	x	x
Anbindung des Areals an die Stadt	-	x	x
Übergang zwischen VW Werk und Stadt	x	xx	x

- = nein   x = ja   xx = besonders ausgeprägt

## 10 Abwägung

---

Wie die Matrix zeigt, erfüllt der Vorentwurf Variante 2 fast alle Kriterien und ist damit als Favorit anzusehen. Der Vorentwurf scheidet allerdings im ersten Kriterium „Erhalt der Stellplätze“ schlecht ab. Da dieser Punkt, wie bereits in Kapitel 6 erläutert, als einer der wichtigsten Aspekte zählt, muss an dieser Stelle für Abhilfe gesorgt werden.

Durch die gewünschte Neuorganisation und Auflockerung der Fläche ist es unumgänglich das Stellplätze wegfallen. Die Lösung zum Erhalt der Parkplätze muss daher ein Parkhaus oder eine Tiefgarage sein. Eine Kombination der Vorentwürfe Variante 1 und Variante 2 ist somit erstrebenswert.

Weiter ist anzumerken, dass der Vegetationsanteil bei allen Varianten gegenüber dem jetzigen Zustand verbessert ist, jedoch ist hier noch Potential für eine Steigerung. Gleiches gilt auch für die Flächenentsiegelung.

Die Barrierefreiheit wird in dieser Abwägung der Vorentwürfe nicht berücksichtigt, da es Behindertenparkplätze in direkter Nähe zu den Eingängen des Volkswagenwerks gibt.

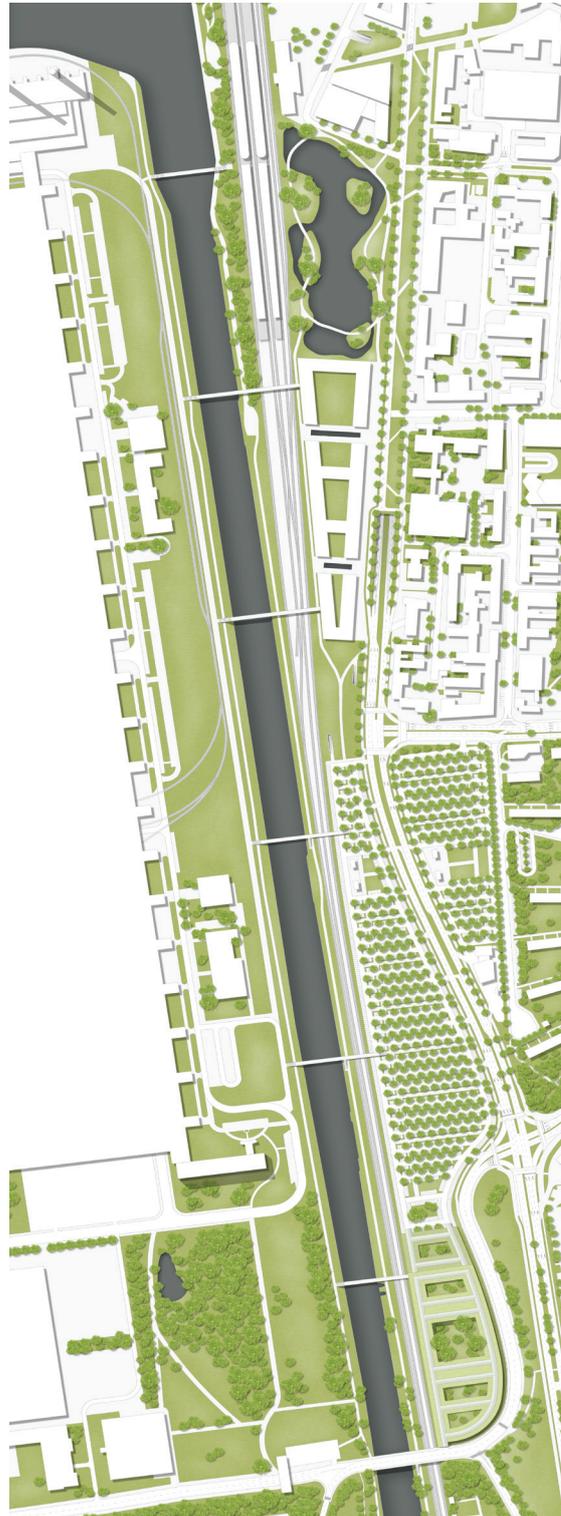


Abb.62: Entwurf

## 11 Entwurf

---

Ausgehend vom Ergebnis der Abwägung der Vorentwürfe werden im Entwurf die Vorentwürfe Variante 1 und Variante 2 vereint und weiter ausgearbeitet.

Am westlichen Ende des Planungsgebiets entsteht ein Parkhaus, wie es in der ersten Vorentwurfsvariante vorgesehen war. Dieses Parkhaus wird jedoch um zwei Ebenen Tiefgarage erweitert um mehr Stellplätze zu schaffen. Somit entsteht auf dem restlichen Areal mehr Spielraum für Vegetation und Gestaltung da hier weniger verdichtete Parkplatzbereiche ausreichen. Die Innenhöfe des Parkhauses reichen teils bis auf die 2. Tiefgaragenebenen und bringen so Licht und Sauerstoff in des Bauwerk.

Das Parkhaus erhält zusätzlich ein Dach um die oberste Parkplatzebene vor Witterungseinflüssen zu schützen. Zum Einen dient dies zum Schutz des Bauwerks, zum Anderen wird der Komfort der Parkhausnutzer erhöht. Das Dach wird in einer Konstruktion aus Stahl und Glas mit einer extensiven Dachbegrünung ausgeführt.

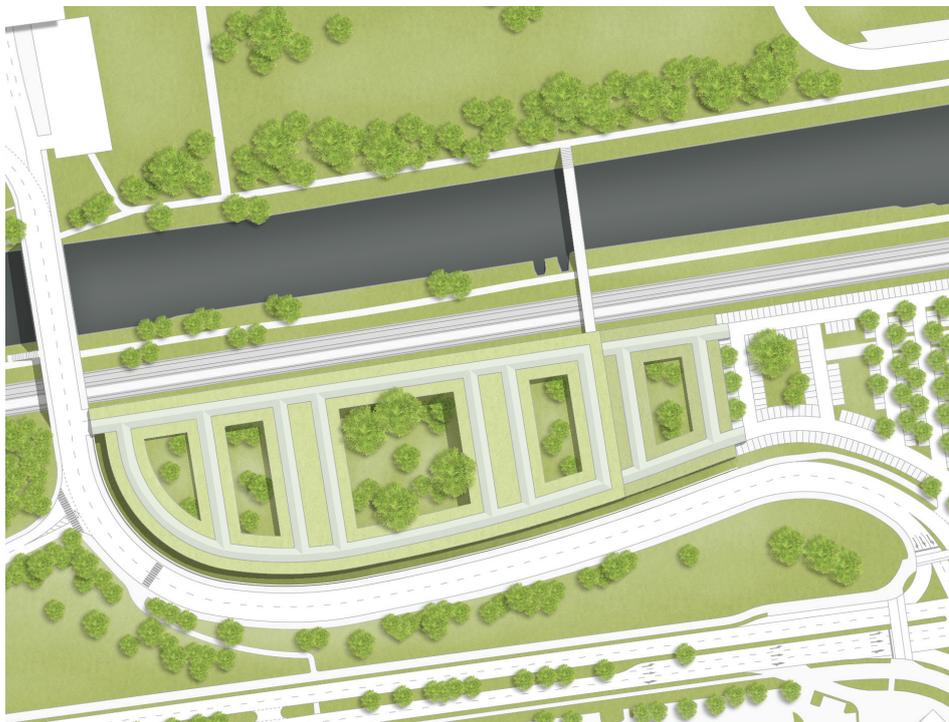


Abb.63: Entwurf - Parkhaus

## 11 Entwurf



Abb.64: Entwurf - Parkhaus Schnitt

Im Anschluss an das Parkhaus folgt der neue Parkplatzbereich. Die Grundstruktur wird wie im Vorentwurf Variante 2 übernommen: Eine Senkrechtaufstellung, in Reihen von Nord nach Süd ausgerichtet, mit Fußgängerwegen, in wassergebundener Wegedecke gefertigt, in den Achsen der Tore des Volkswagenwerks und einem von West nach Ost verlaufenden Fußweg, ebenfalls wassergebundene Decke, der die Passanten über den Parkplatz leitet.

Die Parkplatzreihen werden alle vier Stellplätze von einer Grünfläche, ausgepflanzt mit Bodendeckern, im Format 5.0m x 2.0m unterbrochen. Hier findet ein Baum platz. Neben den ökologischen, positiven Aspekten spendet das durch die Bäume entstehende Blätterdach Schatten für den Parkplatz. Als raumbildende Elemente stehen im Grüntreifen zwischen den Parkplatzreihen Hainbuchenhecken.

Die in den Achsen der Tore laufenden Wege werden links und rechts von Gabionen in Sitzhöhe, mit aufgesetzten Sitzauflagen, begleitet. Die Gabionen werden zur Betonung der Identität des Ortes mit Materialien aus der Fahrzeugfertigung von Volkswagen gefüllt. Dies könnten Kunststoff, Glas, Aluminium oder lackierte Teile sein.



Abb.65: Entwurf - Parkplatz mit Fußwegen

## 11 Entwurf

Die südlich der Heinrich-Nordhoff Straße gelegene, kleinere Parkplatzfläche wird in gleicher Struktur wie der nördliche Bereich aufgebaut um eine optische Verbindung zwischen beiden Teilflächen zu schaffen.

Wie im zweiten Vorentwurf wird auch im Entwurf das Volkswagenwerk mit dem Parkplatz vernetzt. In den Achsen der Tore 2, 7, 12, 17 und 22 sowie im Westen, direkt an das zweite Obergeschoß des Parkhauses angeschlossen, entstehen Fußgängerbrücken, die die ICE-Trasse und den Mittellandkanal überspannen. So werden kurze Wege vom Parkplatz zum Werksgelände ermöglicht und der Fußgängerverkehr der bisher nur unterirdisch stattfindet wird sichtbar. Zusätzlich erhalten die Brücken in Achse 2 und 7 sowie die Sandkampbrücke einen Abgang zum Rad- und Wanderweg am Mittellandkanal. Mit dem Durchgang am Hauptbahnhof bestehen so vier Übergänge zum Mittellandkanal, die es den Anwohnern auch bei kurzen Spaziergängen möglich machen den Kanal zu erreichen.

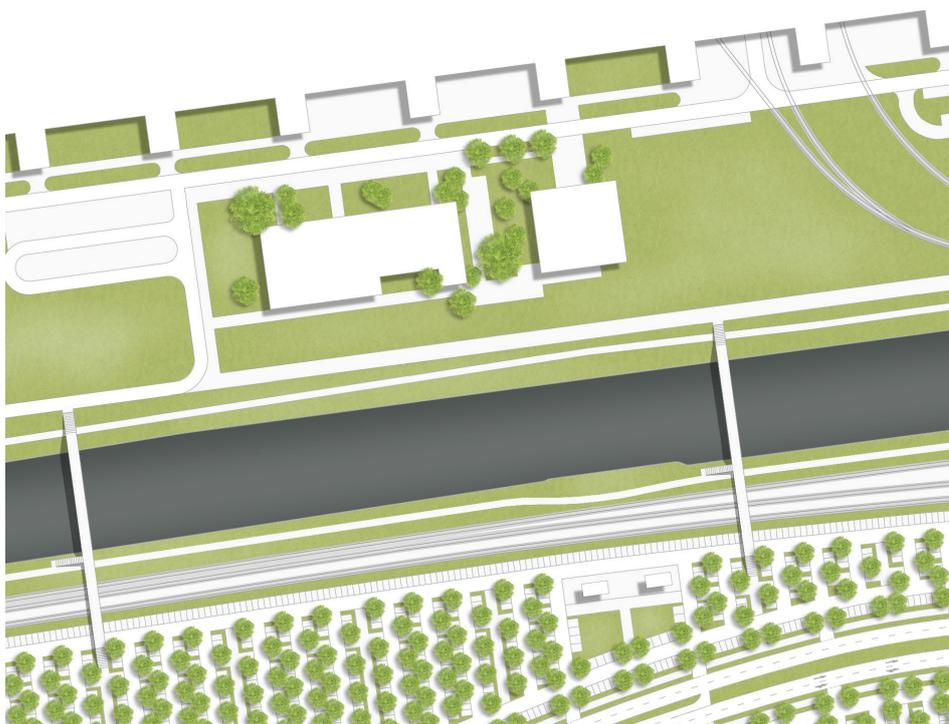


Abb.66: Entwurf - Fußgängerbrücken

## 11 Entwurf

---

In Höhe der Lessingstraße geht der Parkplatz in eine modellierte Rasenfläche über, die den Übergang zum neuen Volkswagen Gebäudekomplex gestaltet. Die Bauten befinden sich nördliche des Handwerkerviertels und bieten diesem so einen Lärmschutz. Unterhalb der Rasenfläche befindet sich eine Fahrradtiefgarage, die mit der Tiefgarage unterhalb der VW Gebäude verbunden ist. Von dort aus gibt es einen direkten Übergang in den bestehenden Fußgängertunnel in Richtung VW Werk. Die Fußgängerbrücken in den Achsen 12 und 17 schließen direkt an die Gebäude an und schaffen auch hier eine kurze Verbindung für die VW Angestellten.

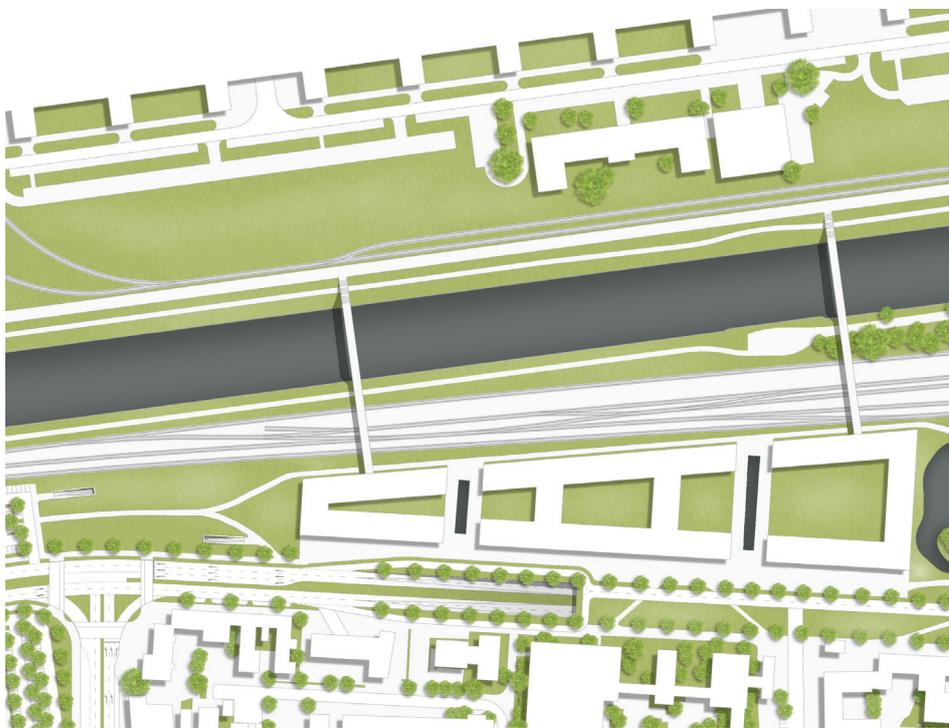


Abb.67: Entwurf - neue VW Gebäude

Zwischen der neuen Bebauung und dem Hauptbahnhof bzw. Kino entsteht eine Parklandschaft mit einem neu angelegten See der das Wasser des Mittellandkanals ein Stück näher in die Stadt holt. Der Park ist zugleich Vorplatz der neuen VW Gebäude als auch Naherholung für die Anwohner. Außerdem wird so ein adäquater Ausblick von den Bahnsteigen für die in Wolfsburg ankommenden Bahnreisenden geschaffen.

Die Einfahrt des Stadttunnels wird zudem weiter nach Westen verlegt, sodass die Heinrich-Nordhoff-Straße früher unter die Erde geführt wird. Von hieraus

## 11 Entwurf

---

wird auch die Tiefgarage unterhalb der neuen Gebäude erreicht. Auf der Decke des Tunnels entsteht eine grüne Achse, die eine Verbindung zwischen der neuen Bebauung und der Parklandschaft in Richtung Innenstadt und Porschestraße schafft.



Abb.68: Entwurf - Parklandschaft und grüne Achse

## 12 Modell und Plakate

---

Zur Präsentation dieser Arbeit sind ein Architekturmodell aus Bristolkarton und zwei Plakate im Format 120 x 70cm entstanden. Das Modell zeigt einen Ausschnitt des Entwurfes am westlichen Ende des Planungsgebietes mit dem Parkhaus und dem Übergang zum Parkplatz. Auf den Plakaten sind die Vorentwürfe sowie der Entwurf und einige Detailausschnitte zu sehen.



Abb.69: Modell - Gesamtansicht



Abb.70: Modell - Parkhaus

## 12 Modell und Plakate

---

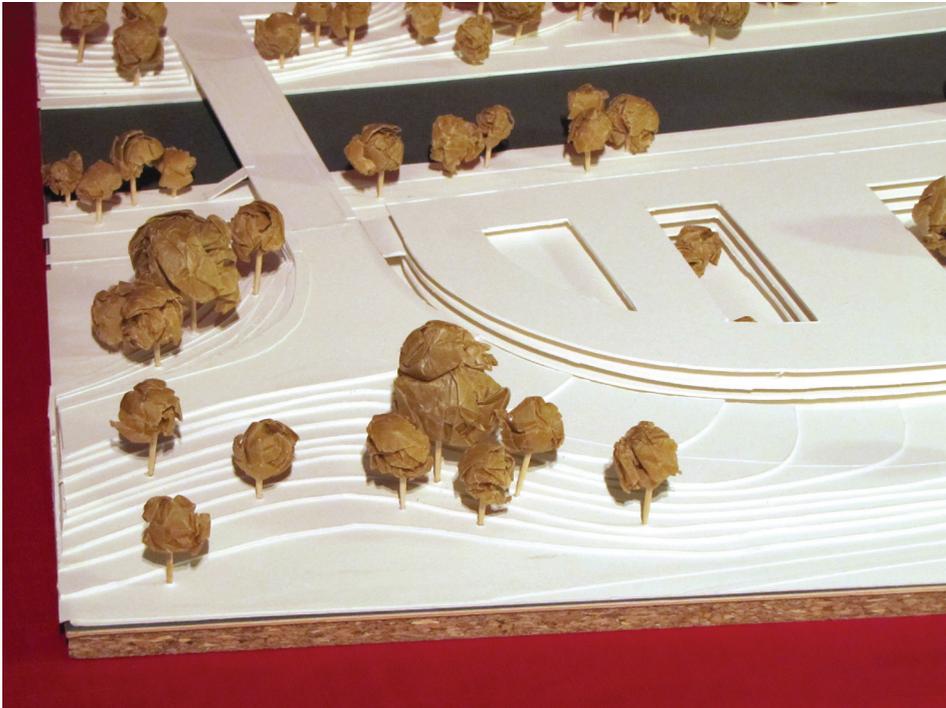


Abb.71: Modell - Parkhaus mit Hügel

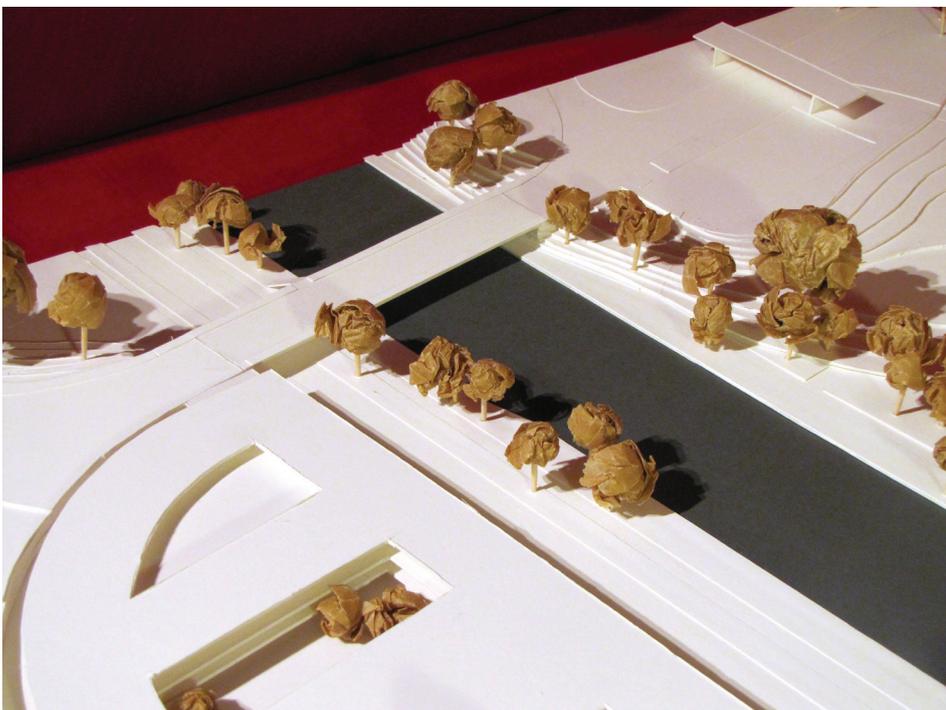


Abb.72: Modell - Sandkempbrücke

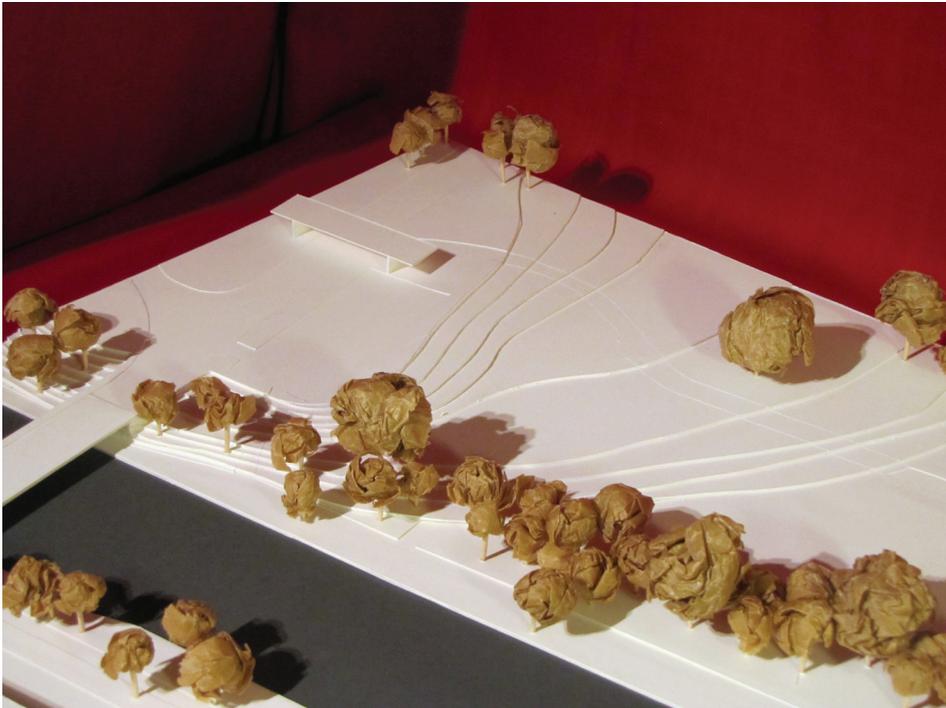


Abb.73: Modell - Tordurchfahrt zum VW Werk



Abb.74: Modell - Parkhaus

## 12 Modell und Plakate

---



Abb.75: Modell - Kreuzung und Parkplatz



Abb.76: Modell - Parkplatz

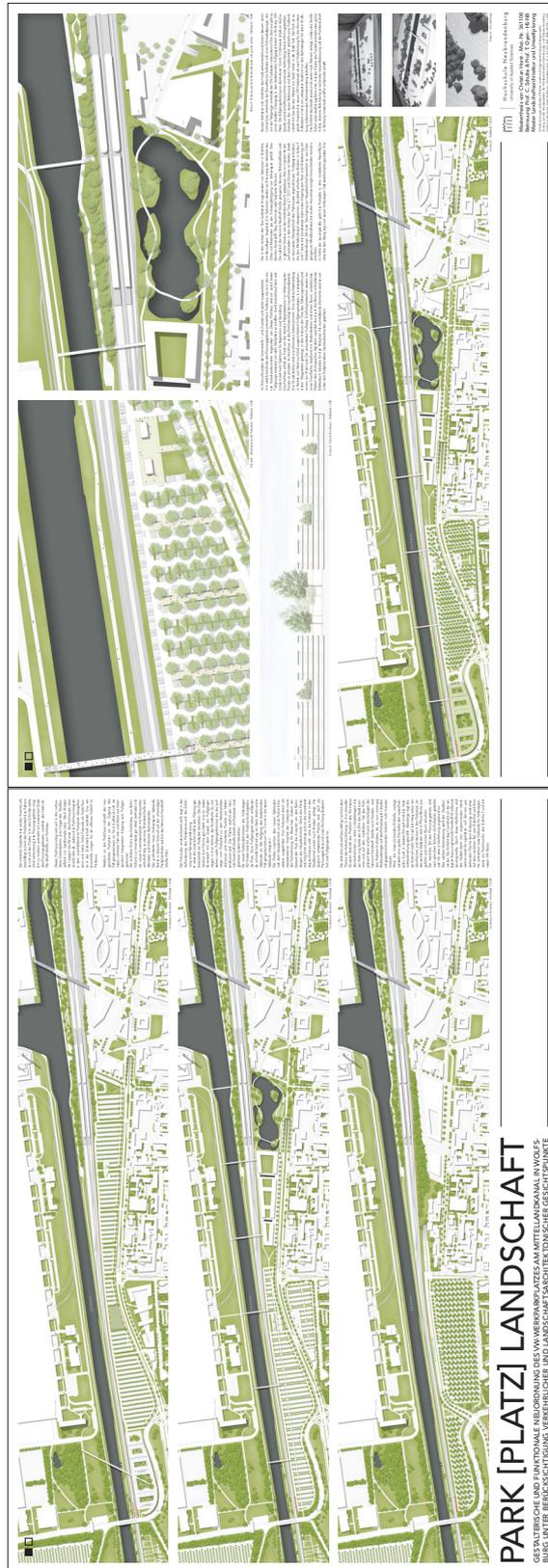


Abb.77: Plakate

## 13 Fazit

---

Die Stadt Wolfsburg hat sich im Laufe ihrer kurzen Geschichte immer wieder gewandelt und den gegebenen Situationen angepasst. Heute ist Wolfsburg eine moderne Stadt, ein Wirtschaftsstandort, eine Metropolregion. Der Volkswagen Werkparkplatz, der Teil des Stadteingangs von Wolfsburg ist, ist in seiner momentanen Gestalt ein Gegensatz zu dem Image das Wolfsburg nach außen verkörpert.

Bei der Bestandsaufnahme, der Recherche sowie dem Treffen mit Vertretern der Stadt Wolfsburg hat sich gezeigt, dass ein Konzept zur Aufwertung des Volkswagen Werkparkplatzes an der Heinrich-Nordhoff-Straße in Wolfsburg dringend erforderlich ist. Die vorhandenen technisch, konstruktiven Probleme sowie der ästhetische und ökologische Aspekt müssen drastisch verbessert werden.

Der zu diesem Zweck entstandene Entwurf greift die Gegebenheiten der Örtlichkeit auf und löst die bestehenden Probleme. Das neue Parkhaus entwickelt sich aus der Topografie des Geländes und schafft neue Stellplätze für Volkswagenmitarbeiter mit einem minimalen Flächenanspruch. Der neugestaltete Parkplatz bringt Ordnung und Struktur auf die Fläche, schafft Räume und wertet das Areal ästhetisch auf. Der deutliche größere Baumbestand sorgt für Schatten auf den Autodächern und verbessert das Mikroklima im Planungsgebiet. Durch das neue Volkswagen Gebäude südlich des Mittellandkanals rücken Konzern und Stadt ein weiteres Stück aneinander und schaffen so eine Einheit. Die Fußgängerbrücken über den Mittellandkanal unterstreichen diese Verbindung. Das Parkareal zwischen neuer Bebauung und Bahnhof, sowie die wesentlich bessere Zugänglichkeit des Mittellandkanals sind ein Mehrwert für die Bewohner der angrenzenden Viertel. Eine Verbindung in die Innenstadt wird über die grüne Achse realisiert und erweitert so den Wolfsburger Stadtkern bis an den Mittellandkanal.

Es entsteht eine PARK [PLATZ] LANDSCHAFT.

## 14 Quellen

---

### 14.1 Literaturquellen

- Beier, H.-E., Niesel, A., Pätzold, H., (2003):  
Lehr- Taschenbuch für den Garten-, Landschafts- und Sportplatzbau, 6. Auflage, Graphischer Großbetrieb F. Pustet, Regensburg, Eugen Ulmer GmbH & Co. Stuttgart
- Braun, M. S., 2011:  
Wolfsburg, der Architekturführer, 1. Auflage, Blid1Druck GmbH, Berlin
- Bruns, L. (2011/2012):  
Bruns Pflanzen seit 1876 – Sortimentskatalog, Zertani GmbH & Co. Die Druckerei KG, Bremen
- Bussagli, M. (2006):  
Was ist Architektur- Epochen, Stile, Techniken – Von der Antike bis zur Moderne, Neuauflage, G. Tisk, Kranj-Slowenien, Kaiser Verlag Gesellschaft mbH, Klagenfurt
- Deutsche Gesellschaft für Gartenkunst und Landschaftsarchitektur e. V. (DGGL) (Hrsg.), 5/2006:  
Garten + Landschaft – Zeitschrift für Landschaftsarchitektur – Urbane Strategien, Verlag G. D. W. Callway GmbH & Co. KG, München, Kastner & Callway Druck GmbH Forstinning
- Deutsche Gesellschaft für Gartenkunst und Landschaftsarchitektur e. V. (DGGL) (Hrsg.), 8/2006:  
Garten + Landschaft – Zeitschrift für Landschaftsarchitektur – Urban Design, Verlag G. D. W. Callway GmbH & Co. KG, München, Kastner & Callway Druck GmbH Forstinning
- Deutsche Gesellschaft für Gartenkunst und Landschaftsarchitektur e. V. (DGGL) (Hrsg.), 10/2007:  
Garten + Landschaft – Zeitschrift für Landschaftsarchitektur – Stadt-Konzepte, Verlag G. D. W. Callway GmbH & Co. KG, München, Kastner & Callway Druck GmbH Forstinning
- Deutsche Gesellschaft für Gartenkunst und Landschaftsarchitektur e. V. (DGGL) (Hrsg.), 3/2008:  
Garten + Landschaft – Zeitschrift für Landschaftsarchitektur – Darstellung, Verlag G. D. W. Callway GmbH & Co. KG, München, Kastner & Callway Druck GmbH Forstinning
- Kautt: Stadt Wolfsburg (Hrsg.), 1983:  
Wolfsburg im Wandel städtebaulicher Leitbilder – Texte zur Geschichte Wolfsburgs Band 11, 2. unveränderte Auflage, aku-Fotodruck GmbH, Bamberg
- Reichold, O. (Hrsg.), 1998:  
... erleben, wie eine Stadt entsteht. Städtebau, Architektur und Wohnen in Wolfsburg 1938-1998, Begleitband zur Ausstellung vom 28. August 1998 in der Bürgerhalle des Wolfsburger Rathauses, Joh. Heinr. Meyer Verlag
- Stadt Wolfsburg, Stadtarchiv, (Hrsg.) (Nicole Froberg), 2007 :  
„Ein Mann der Rede und der Feder“, Peter Koller - Architekt und Stadtplaner Wolfsburgs, Portrait zum 100. Geburtstag am 7. Mai 2007, Ruth Printmedien GmbH, Braunschweig
- Dr. Prof. Stölzl, C. (Hrsg.), 2008:  
Die Wolfsburg - Saga, Konrad Theiss Verlag GmbH, Stuttgart, Druckerei Himmer AG, Augsburg
- Vidiella, A. S., 2010:  
Masterns of Architecture, LOFT Publications, Frechmann Kolòn GmbH, FKG

## 14 Quellen

---

### 14.2 Internetquellen

architektur-geschichte.de

<http://www.architektur-geschichte.de/12%20Typisch%20Wolfsburg%2002%20Text%20.html>  
Zugriff am 06.08.2013

autohaus-wolfsburg.de

<http://www.autohaus-wolfsburg.de>  
Zugriff am 22.07.2013

autostadt.de

<http://www.autostadt.de/>  
Zugriff am 22.07.2013

ostfalia.de

<http://www.ostfalia.de/cms/de/campus/wob/index.html>  
Zugriff am 22.07.2013

phaeno.de

<http://www.phaeno.de/>  
Zugriff am 22.07.2013

presia.de

<http://www.presia.de/index.php/news/10-grillfest-am-bohlweg>  
Zugriff am 22.07.2013

wsa-minden.de

<http://www.wsa-minden.de/wasserstrassen/mittellandkanal/index.html>  
Zugriff am 22.07.2013

Statistikflyer

[http://www.wolfsburg.de/irj/go/km/docs/imperia/mam/portal/kommunikation/pdf/daten\\_fakten/statistik\\_flyer\\_2013\\_online.pdf](http://www.wolfsburg.de/irj/go/km/docs/imperia/mam/portal/kommunikation/pdf/daten_fakten/statistik_flyer_2013_online.pdf)  
Zugriff am 08.08.2013

wolfsburg.de

<http://www.wolfsburg.de/irj/portal/anonymous?NavigationTarget=navurl://3df7b684484e25c49951c8cc7980b98d>  
Zugriff am 22.07.2013

wolfsburg.de

<http://www.wolfsburg.de/irj/portal/anonymous?NavigationTarget=imperiafully://de/townhall/49c0f8b2.xml/Rathaus/Rathaus/Kommunikation/Nachrichten/News%202013/030374&NavigationContext=imperiafully://de/townhall/49c0f8b2.xml/Rathaus/Rathaus/Kommunikation/Nachrichten/News%202013>  
Zugriff am 06.08.2013

## 14 Quellen

---

### 14.3 Abbildungsverzeichnis

Abbildung		Seite
Abb.1:	Übersichtskarte Niedersachsen <a href="https://maps.google.de">maps.google.de</a> (Zugriff 13.09.2013)	5
Abb.2:	Übersichtskarte Planungsgebiet <a href="https://maps.google.de">maps.google.de</a> (Zugriff 13.09.2013)	6
Abb.3:	Schloss Wolfsburg mit Barockgarten Dr. Prof. Stölzl, C. (Hrsg.), 2008, S.23	8
Abb.4:	Generalplan des Gutes der Schulenburg (1803) Dr. Prof. Stölzl, C. (Hrsg.), 2008, S.29	10
Abb.5:	Portrait Ferdinand Porsche <a href="http://www.germannotes.com/archive/article.php?cPath=49_52&amp;products_id=791">http://www.germannotes.com/archive/article.php?cPath=49_52&amp;products_id=791</a> (Zugriff 14.09.2013)	11
Abb.6:	Günter Graf von der Schulenburg Dr. Prof. Stölzl, C. (Hrsg.), 2008, S.31	12
Abb.7:	VW Käfer <a href="http://betterparts.org/images/vw-kfer-06.jpg">http://betterparts.org/images/vw-kfer-06.jpg</a> (Zugriff 14.09.2013)	15
Abb.8:	Hochhauskette „Tatzelwurm“ im Stadteil Westhagen Reichold, O. (Hrsg.), 1998v S.66, Foto: Aero-Lux	16
Abb.9:	Bahnhof Wolfsburg mit dem „Golfsburg“-Schriftzug <a href="http://de.wikipedia.org">de.wikipedia.org</a> , Autor: Astrofuzzi (Zugriff: 14.09.2013)	17
Abb.10:	Ortsschild „Golfsburg“ <a href="http://www.waz-online.de/Wolfsburg/Wolfsburg/Volkswagen/So-feierte-VW-sein-wichtigstes-Modell-Golfsburg-und-ein-Fest-mit-Gottschalk">http://www.waz-online.de/Wolfsburg/Wolfsburg/Volkswagen/So-feierte-VW-sein-wichtigstes-Modell-Golfsburg-und-ein-Fest-mit-Gottschalk</a> (Zugriff 14.09.2013)	17
Abb.11:	Peter Koller - Portrait aus einer Fotoserie für die Zeitschrift der Spiegel (1950) FROBERG, Einband vorne	19
Abb.12:	1938 - Erster Generalbebauungsplan - Peter Koller Stadtarchiv Wolfsburg	25
Abb.13:	1945 - Täschnerplan - Titus Täschner Stadtarchiv Wolfsburg	26
Abb.14:	1948 - Reichowplan - H.B. Reichow Stadtarchiv Wolfsburg	27
Abb.15:	1953 - Stadtkarte Stadtarchiv Wolfsburg	28
Abb.16:	1967 - Stadtplan Stadtarchiv Wolfsburg	29

## 14 Quellen

---

Abb.17:	1978 - Stadtplan Stadtarchiv Wolfsburg	30
Abb.18:	2013 - Google Karte maps.google.de (Zugriff 14.09.2013)	31
Abb.19:	VW-Pendlerverteilung auf verschiedene Verkehrsmittel (1950-1960) Stadtarchiv Wolfsburg	32
Abb.20:	Entwicklung des PKW-Bestandes und der Einwohner in Wolfsburg (1947-1994) Reichold, O. (Hrsg.), 1998, S.17	33
Abb.21:	Bestandskarte Kartengrundlage: Auszug aus den Geobasisdaten der Niedersächsischen Vermes- sungs- und Katasterverwaltung, © 2011 LGLN Stadtgrundkarte der Stadt Wolfsburg, Geschäftsbereich IT - 15-3 GIS, 2001-2006	34
Abb.22:	Übersichtskarte Parkplatz maps.google.de (Zugriff 14.09.2013)	35
Abb.23:	Blick von Osten über den Parkplatz eigenes Foto, 2013	36
Abb.24:	Schaden im Asphalt, unterliegendes Pflaster zu sehen eigenes Foto, 2013	36
Abb.25:	Schaden im Asphalt, Risse und Schlaglöcher eigenes Foto, 2013	36
Abb.26:	Baum mit Zwieselbildung und verbuschter Baumscheibe eigenes Foto, 2013	37
Abb.27:	Baum ohne Baumscheibe, Asphalt bis an den Stamm heran eigenes Foto, 2013	37
Abb.28:	Fahrrad- und Motorradunterstand eigenes Foto, 2013	37
Abb.29:	Abgang zum Fußgängertunnel eigenes Foto, 2013	37
Abb.30:	Parkhaus der Deutschen Bahn eigenes Foto, 2013	38
Abb.31:	Kleingewerbe eigenes Foto, 2013	38
Abb.32:	Schallschutzwand eigenes Foto, 2013	38
Abb. 33:	Abgrenzung zur ICE-Trasse, beschädigter Zaun eigenes Foto, 2013	38

## 14 Quellen

---

Abb.34:	Übersichtskarte Parkplatz maps.google.de (Zugriff 14.09.2013)	39
Abb.35:	Vogelperspektive südlicher Baumstreifen www.bing.com/maps (Zugriff 14.09.2013)	40
Abb.36:	Volkswagen Verwaltungshochhaus - Blick auf die Ostfassade de.wikipedia.org, Autor: Vanellus Foto (Zugriff 16.09.2013)	41
Abb.37:	Backsteinfassade der VW Werkshalle eigenes Foto, 2013	42
Abb.38:	Vogelperspektive mit Blick über die Autostadt http://img.welt.de/img/motorcrop 100974878/0290712261-ci3x2l-w580-aoriginal-h386-l0/ autostadt07-DW-Sonstiges-Wolfsburg.jpg (Zugriff 16.09.2013)	43
Abb.39:	Hauptbahnhof Wolfsburg de.wikipedia.org, Autor: Broadway (Zugriff 16.09.2013)	44
Abb.40:	Das Phaeno eigenes Foto, 2013	45
Abb.41:	Wolfsburger Stadtbrücke www.bing.de/maps (Zugriff 16.09.2013)	46
Abb.42:	Designer Outlet Wolfsburg http://outletov.net/upload/iblock/465/Wolfsburg %20Designer%20Outlets1.jpg (Zugriff 16.09.2013)	47
Abb.43:	Handwerkerviertel http://www.wolfsburger-nachrichten.de/lokales/Wolfsburg/stadt- will-poststrasse-auf-eigene-kosten-verschoenern-id968967.html (Zugriff 16.09.2013)	48
Abb.44:	Wellekamp http://sonntagsblaetter.de/sonntagsblaetter/wp-content/up loads/2012/12/WA01-WL08-Vo-Wellek.jpeg (Zugriff 16.09.2013)	49
Abb.45:	Mittellandkanal mit Verwaltungshochhaus de.wikipedia.org, Autor: High Contrast (Zugriff 17.09.2013)	50
Abb.46:	Bordsteinbeschädigungen durch Baumwurzeln eigenes Foto, 2013	51
Abb.47:	Offene Rinne aus Muldensteinen - verdreht, mit Senkungen eigenes Foto, 2013	52
Abb.48:	Beschädigte Asphaltoderfläche eigenes Foto, 2013	52

## 14 Quellen

---

Abb.49:	Vorentwurf Variante 1 eigene Zeichnung, 2013 Kartengrundlage: Auszug aus den Geobasisdaten der Niedersächsischen Vermessungs- und Katasterverwaltung, © 2011 LGLN Stadtgrundkarte der Stadt Wolfsburg, Geschäftsbereich IT - 15-3 GIS, 2001-2006	57
Abb.50:	Vorentwurf Variante 1 - Parkhaus eigene Zeichnung, 2013 Kartengrundlage: Auszug aus den Geobasisdaten der Niedersächsischen Vermessungs- und Katasterverwaltung, © 2011 LGLN Stadtgrundkarte der Stadt Wolfsburg, Geschäftsbereich IT - 15-3 GIS, 2001-2006	58
Abb.51:	Vorentwurf Variante 1 - Parkplatz und Fahrradunterstand eigene Zeichnung, 2013 Kartengrundlage: Auszug aus den Geobasisdaten der Niedersächsischen Vermessungs- und Katasterverwaltung, © 2011 LGLN Stadtgrundkarte der Stadt Wolfsburg, Geschäftsbereich IT - 15-3 GIS, 2001-2006	59
Abb.52:	Vorentwurf Variante 1 - Kurzzeitparkplatz und Wendeschleife eigene Zeichnung, 2013 Kartengrundlage: Auszug aus den Geobasisdaten der Niedersächsischen Vermessungs- und Katasterverwaltung, © 2011 LGLN Stadtgrundkarte der Stadt Wolfsburg, Geschäftsbereich IT - 15-3 GIS, 2001-2006	60
Abb.53:	Vorentwurf Variante 1 - Neue VW Gebäude eigene Zeichnung, 2013 Kartengrundlage: Auszug aus den Geobasisdaten der Niedersächsischen Vermessungs- und Katasterverwaltung, © 2011 LGLN Stadtgrundkarte der Stadt Wolfsburg, Geschäftsbereich IT - 15-3 GIS, 2001-2006	53
Abb.54:	Vorentwurf Variante 2 eigene Zeichnung, 2013 Kartengrundlage: Auszug aus den Geobasisdaten der Niedersächsischen Vermessungs- und Katasterverwaltung, © 2011 LGLN Stadtgrundkarte der Stadt Wolfsburg, Geschäftsbereich IT - 15-3 GIS, 2001-2006	61
Abb.55:	Vorentwurf Variante 2 - Parkplatz und Fußgängerbrücken eigene Zeichnung, 2013 Kartengrundlage: Auszug aus den Geobasisdaten der Niedersächsischen Vermessungs- und Katasterverwaltung, © 2011 LGLN Stadtgrundkarte der Stadt Wolfsburg, Geschäftsbereich IT - 15-3 GIS, 2001-2006	62

## 14 Quellen

---

Abb.56:	Vorentwurf Variante 2 - Neue VW Gebäude mit Fußgängerbrücken eigene Zeichnung, 2013 Kartengrundlage: Auszug aus den Geobasisdaten der Niedersächsischen Vermessungs- und Katasterverwaltung, © 2011 LGLN Stadtgrundkarte der Stadt Wolfsburg, Geschäftsbereich IT - 15-3 GIS, 2001-2006	63
Abb.57:	Vorentwurf Variante 2 - Parkareal mit verlegtem Stadtunnel und übergang zur Innenstadt eigene Zeichnung, 2013 Kartengrundlage: Auszug aus den Geobasisdaten der Niedersächsischen Vermessungs- und Katasterverwaltung, © 2011 LGLN Stadtgrundkarte der Stadt Wolfsburg, Geschäftsbereich IT - 15-3 GIS, 2001-2006	64
Abb.58:	Vorentwurf Variante 3 eigene Zeichnung, 2013 Kartengrundlage: Auszug aus den Geobasisdaten der Niedersächsischen Vermessungs- und Katasterverwaltung, © 2011 LGLN Stadtgrundkarte der Stadt Wolfsburg, Geschäftsbereich IT - 15-3 GIS, 2001-2006	65
Abb.59:	Vorentwurf Variante 3 - Parkplatz und nach Norden verlegte Heinrich-Nordhoff-Straße eigene Zeichnung, 2013 Kartengrundlage: Auszug aus den Geobasisdaten der Niedersächsischen Vermessungs- und Katasterverwaltung, © 2011 LGLN Stadtgrundkarte der Stadt Wolfsburg, Geschäftsbereich IT - 15-3 GIS, 2001-2006	66
Abb.60:	Vorentwurf Variante 3 - Einfahrt in den Stadttunnel und neue Bebauung eigene Zeichnung, 2013 Kartengrundlage: Auszug aus den Geobasisdaten der Niedersächsischen Vermessungs- und Katasterverwaltung, © 2011 LGLN Stadtgrundkarte der Stadt Wolfsburg, Geschäftsbereich IT - 15-3 GIS, 2001-2006	67
Abb.61:	Vorentwurf Variante 3 - Neue VW Gebäude eigene Zeichnung, 2013 Kartengrundlage: Auszug aus den Geobasisdaten der Niedersächsischen Vermessungs- und Katasterverwaltung, © 2011 LGLN Stadtgrundkarte der Stadt Wolfsburg, Geschäftsbereich IT - 15-3 GIS, 2001-2006	67
Abb.62:	Entwurf eigene Zeichnung, 2013 Kartengrundlage: Auszug aus den Geobasisdaten der Niedersächsischen Vermessungs- und Katasterverwaltung, © 2011 LGLN Stadtgrundkarte der Stadt Wolfsburg, Geschäftsbereich IT - 15-3 GIS, 2001-2006	70

## 14 Quellen

---

Abb.63:	Entwurf - Parkhaus eigene Zeichnung, 2013 Kartengrundlage: Auszug aus den Geobasisdaten der Niedersächsischen Vermessungs- und Katasterverwaltung, © 2011 LGLN Stadtgrundkarte der Stadt Wolfsburg, Geschäftsbereich IT - 15-3 GIS, 2001-2006	71
Abb.64:	Entwurf - Parkplatz Schnitt eigene Zeichnung, 2013	72
Abb.65:	Entwurf - Parkplatz mit Fußwegen eigene Zeichnung, 2013 Kartengrundlage: Auszug aus den Geobasisdaten der Niedersächsischen Vermessungs- und Katasterverwaltung, © 2011 LGLN Stadtgrundkarte der Stadt Wolfsburg, Geschäftsbereich IT - 15-3 GIS, 2001-2006	72
Abb.66:	Entwurf - Fußgängerbrücken eigene Zeichnung, 2013 Kartengrundlage: Auszug aus den Geobasisdaten der Niedersächsischen Vermessungs- und Katasterverwaltung, © 2011 LGLN Stadtgrundkarte der Stadt Wolfsburg, Geschäftsbereich IT - 15-3 GIS, 2001-2006	73
Abb.67:	Entwurf - neue VW Gebäude eigene Zeichnung, 2013 Kartengrundlage: Auszug aus den Geobasisdaten der Niedersächsischen Vermessungs- und Katasterverwaltung, © 2011 LGLN Stadtgrundkarte der Stadt Wolfsburg, Geschäftsbereich IT - 15-3 GIS, 2001-2006	74
Abb.68:	Entwurf - Parklandschaft und grüne Achse eigene Zeichnung, 2013 Kartengrundlage: Auszug aus den Geobasisdaten der Niedersächsischen Vermessungs- und Katasterverwaltung, © 2011 LGLN Stadtgrundkarte der Stadt Wolfsburg, Geschäftsbereich IT - 15-3 GIS, 2001-2006	75
Abb.69:	Modell - Gesamtansicht eigenes Foto, 2013	76
Abb.70:	Modell - Parkhaus eigenes Foto, 2013	76
Abb.71:	Modell - Parkhaus mit Hügel eigenes Foto, 2013	77
Abb.72:	Modell - Sandkampbrücke eigenes Foto, 2013	77
Abb.73:	Modell - Tordurchfahrt zum VW Werk eigenes Foto, 2013	78
Abb.74:	Modell - Parkhaus eigenes Foto, 2013	78

## 14 Quellen

---

Abb.75:	Modell - Kreuzung und Parkplatz eigenes Foto, 2013	79
Abb.76:	Modell - Parkplatz eigenes Foto, 2013	79
Abb.77:	Plakate eigene Zeichnung und Zusammenstellung, 2013 Kartengrundlage: Auszug aus den Geobasisdaten der Niedersächsischen Vermessungs- und Katasterverwaltung, © 2011 LGLN Stadtgrundkarte der Stadt Wolfsburg, Geschäftsbereich IT - 15-3 GIS, 2001-2006	80

## 15 Eigenständigkeitserklärung

---

Hiermit versichere ich, Christian Horst, dass ich die vorliegende Arbeit selbstständig und allein verfasst und keine anderen als die angegebenen Quellen und Hilfsmittel verwendet habe.

Zwingenberg, 07.10.2013

Christian Horst