

WOLF TIETZE

Wolfsburg

Chancen und Aufgaben einer neuen Stadt im neuen Europa

Einführung

Die Begründung einer neuen Stadt inmitten einer seit einem Jahrtausend kontinuierlich wachsenden Kulturlandschaft ist ein Wagnis, das profunde Hoffnungen und präzise Rechtfertigungen voraussetzt. Im Falle Wolfsburg ist viel darüber gestritten worden, welchen Anteil vernünftige Erwägungen bei der Standortwahl gehabt haben gegenüber den zur Gründungszeit (1938) so lautstarken politischen Ambitionen. Einige damals bestehende Faktoren sind jedoch unbestreitbar, nämlich

- die Lage am Mittellandkanal (Rhein-Weser-Elbe-Oder),
- die Lage an der wichtigsten W-O-Eisenbahn in Mitteleuropa (Ruhr-Berlin),
- die Lage nahe der Autobahn Ruhr-Berlin.

Alle drei sind Teilabschnitte weiträumiger Verkehrsbeziehungen. Weniger deutlich und unter den Bedingungen der Zwischenkriegszeit auch noch weniger wichtig war die Relation Seehäfen – sächsisches Industriegebiet.

Die neue Stadt im alten Umland

Wie mit dem Ausbruch des Zweiten Weltkrieges der Aufbau der Stadt alsbald wieder zum Erliegen kam und das Kriegsende sie als ein wenig verheißendes Fragment hinterließ, so unterbrach die Teilung Europas zunächst auch die für Wolfsburgs Entwicklung so wichtigen W-O-Beziehungen und damit den W-O-Verkehr bis auf einen völlig bedeutungslosen Rest. Die Stadt Wolfsburg konnte daraus keinen Nutzen ziehen.

Die über Erwarten großen wirtschaftlichen Erfolge des Volkswagenwerkes, das die Wirtschaft der Stadt Wolfsburg absolut beherrscht, gaben der Stadt Mut und Möglichkeit zur Anlage vorzüglicher und zukunftsweisender Wohnviertel und eines leistungsfähigen innerstädtischen Straßennetzes. Auch moderne Versorgungseinrichtungen des täglichen Bedarfs einschließlich Schulen und komfortabler Sport-, Bildungs- und anderer Freizeitmöglichkeiten zeichnen inzwischen die Stadt in überdurchschnitt-

licher Weise aus. Das leicht hügelige, walddreiche Areal ist mit glücklicher Hand genutzt worden, so daß große Teile der Stadt den Charakter eines Kurortes haben, obwohl nach der Erwerbsstruktur Wolfsburg als reine Industriestadt gelten muß.

Die ungewöhnlich weitgehende planerische Verfügungsmöglichkeit, wie sie in Wolfsburg durch den vorwiegend kommunalen Grundbesitz (das heißt zugleich Ausschaltung der Bodenspekulation) besteht, konnte dennoch nicht verhindern, daß sich bereits mehrere Planungsstile und -areale unterscheiden lassen. Darin zeigt sich die persönliche Note der jeweils Verantwortlichen sowie das wechselnde Investitionsvolumen, dessen Einsatz man jeweils glaubte wagen zu können. Zudem haben sich auch immer wieder neue Erkenntnisse des Städtebaues in den verschiedenen Konzeptionen niedergeschlagen.

Dagegen sind die wirtschaftlichen Wirkungen Wolfsburgs auf sein Umland, die südwärts kaum weiter als 15, nordwärts gut 30 km weit reichen, ungeplant. Das ist nicht nur eine Folge der Lage zwischen zwei Landkreisen und Regierungsbezirken. Auch die Landesentwicklungspolitik Niedersachsens oder der Bundesregierung lassen nichts erkennen, was man infrastrukturelle Integration der neuen Stadt nennen könnte. Es gibt auch 35 Jahre nach der Stadtgründung noch keine einzige Landes- oder gar Bundesbehörde oder -institution in Wolfsburg, die ihm einen zentralörtlichen Rang verleihen könnte. Sogar den Sitz der Stiftung »Volkswagenwerk« hat Hannover an sich gezogen. Katasteramt, Gesundheitsamt und Amtsgericht sind zwar kleine Landesbehörden. Sie haben aber fast keine über das Stadtgebiet hinausreichende Funktion. So ist die Situation, obwohl die Stadt die statistische Großstadtmarke überschritten hat (1973: 135 000 Einwohner). Der Umlandeinfluß beruht daher ausschließlich auf den Leistungen der Stadt selbst. Die größte Bedeutung hat Wolfsburg als Arbeitsstätte. Es bietet (Gebietsstand 1.7.1972) über 84 000 Arbeitsplätze, zu deren Besetzung täglich fast 24 000 Menschen einpendeln. Daneben ist Wolfsburg auch durch sein modernes Krankenhaus sowie als Schul- und Einkaufsort für sein Umland wichtig.

Die wirtschaftlichen Impulse, die von der Stadt ausgehen, haben dazu geführt, daß 1938–1972 120 000 bis 150 000 Menschen in den Raum Wolfsburg zugezogen sind. Entsprechend ist der Lokalverkehr gestiegen. Zu dessen Bewältigung sind zwar die meisten Umlandstraßen verbessert worden; neue Straßen sind indessen bis 1972 überhaupt nicht gebaut worden. Auch der vor dem Kriege begonnene Neubau der Eisenbahnverbindung mit Braunschweig ist seit drei Jahrzehnten unvollendet liegengeblieben. Der private Kraftwagen hat deshalb sowohl für den Lokal- und den Regional- wie auch für den Fernverkehr eine überdurchschnittliche Bedeutung erhalten. Infolge der fehlenden Landesplanung zur Integration der Stadt ist der Automobilverkehr – obwohl volkswirtschaftlich bedenklich – ohne Alternative gelassen worden. Selbst im System der Wegweiser wird noch nach 35 Jahren die neue Stadt in ihrem Umland weitgehend ignoriert! Nur innerhalb des alten Stadtgebietes (bis zu den Eingemeindungen am 1. 7. 1972 35 qkm, seither 204 qkm) hat der Straßenbau dem Wachstum der Stadt Rechnung tragen können. Trotz solcher Unausgewogenheiten hat aber der Industrieraum Südost-Niedersachsen (oder Ostfalen) im westmitteleuropäischen Rahmen ein Produktionsvolumen von bemerkenswertem Ausmaß erreicht (Abb. 1).

Die Aufgaben der zweiten Generation

Bei der enttäuschenden Diskrepanz zwischen den Leistungen der Stadtplanung und dem völligen Ausbleiben einer entsprechenden Landesplanung wird man sich für die Zukunft noch mehr auf die Initiative der Stadt selbst verlassen sollen. Dabei muß verstanden werden, daß die reine Bauplanung immer dringender einer Ergänzung bedarf durch eine Zielsetzung, welche die volle Integration dieser neuen Stadt nicht nur in das unmittelbare Umland, sondern in die weitere mitteleuropäische Kulturlandschaft und speziell in deren Wirtschafts- und Siedlungsgefüge erwarten läßt. Sehr wichtig ist dabei die regionale Zusammenarbeit besonders mit den Städten Braunschweig und Salzgitter. Das heißt jedoch keineswegs, daß dem inneren Ausbau der Stadt fortan weniger Beachtung und Energie zu widmen wäre. Die Integration in den größeren Rahmen ist eine zusätzliche Aufgabe. Zu deren Lösung besitzt Wolfsburg ungewöhnlich gute Chancen, denn:

1. Noch immer gehört Wolfsburg zu den steuerlich ertragreichsten Städten in der Europäischen Gemeinschaft. Eine prinzipielle Änderung dieser Sachlage ist auf lange Sicht nicht zu erwarten.
2. Die Stadt hält eine Spitzenposition, was die Befriedigung der Ansprüche des modernen Menschen an eine Industriestadt betrifft. Sie verfügt über reine Luft, reines Wasser, gesunde Wohnverhältnisse, vorzügliche Freizeit- und Naherholungsgelegenheiten und über alle Dienstleistungseinrichtungen des täglichen Bedarfs in modernster Form.
3. Auch für umfangreiche weitere Wohnviertel stehen innerhalb des Stadtgebietes vorzüglich geeignete Flächen

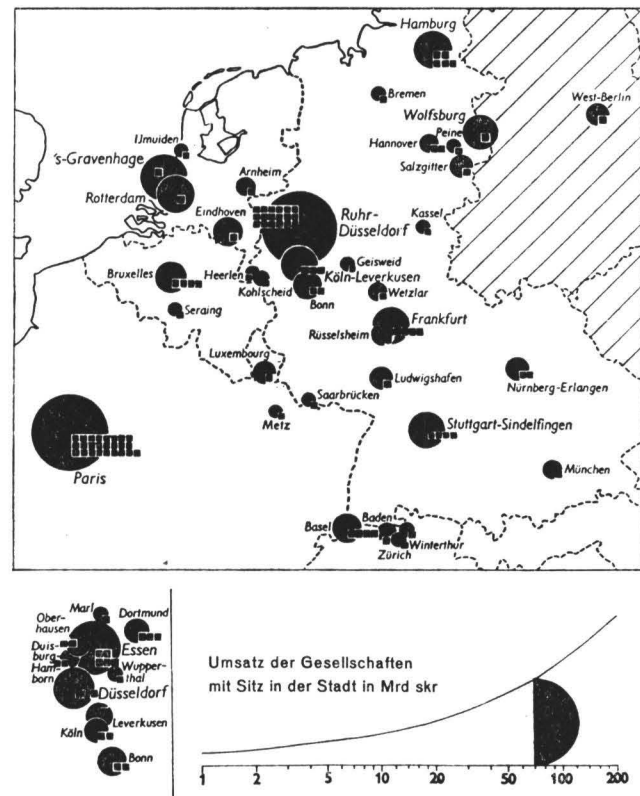


Abb. 1: Sitz der größten westmitteleuropäischen Industrieunternehmen mit einem Umsatz von mehr als 1000 Mill. skr., 1965. (Nach L. Ahnström: *Styrande och ledande verksamhet i Västeuropa*. – Stockholm 1973)

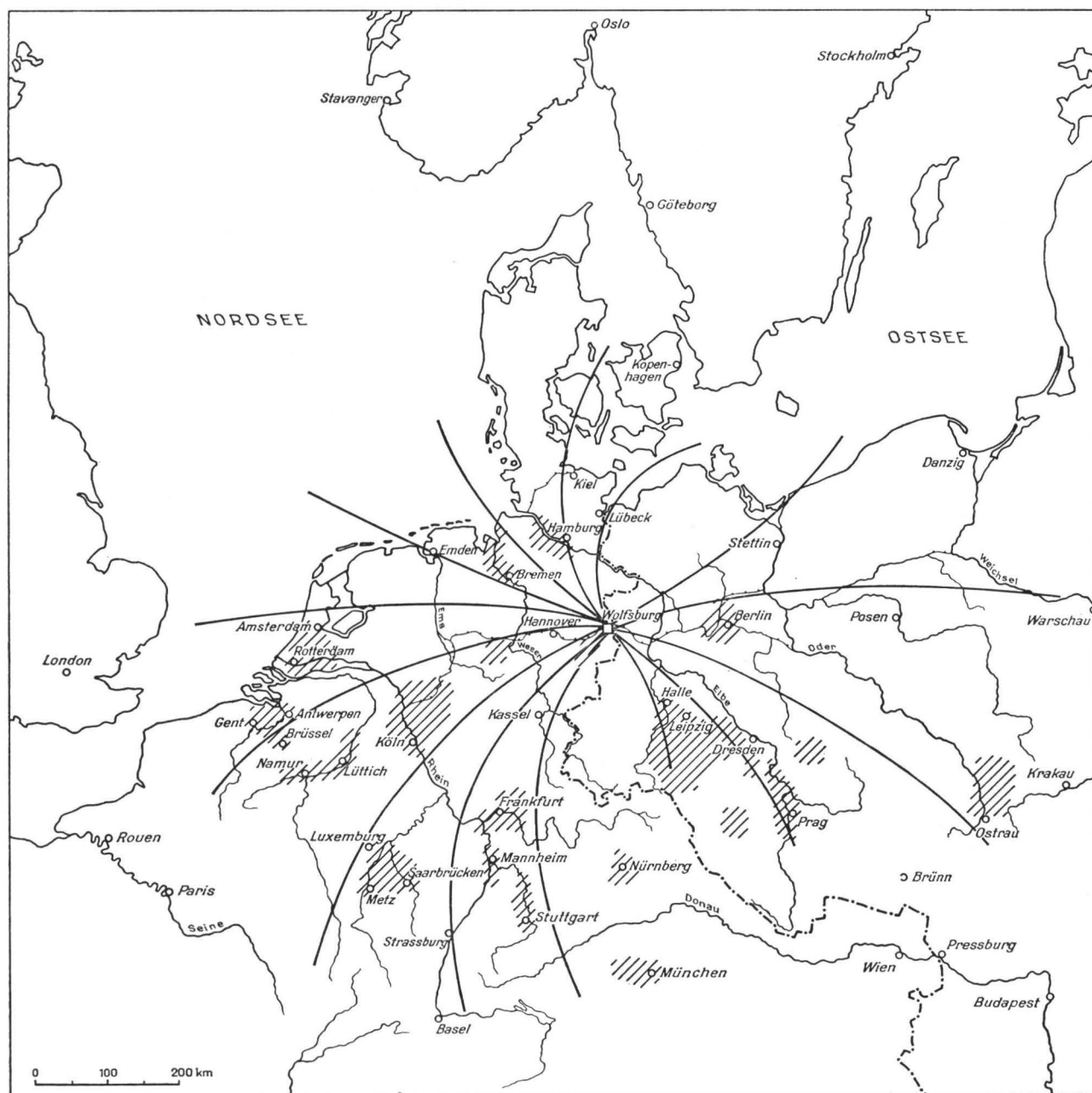
zur Verfügung, die einen Bevölkerungszuwachs auf ein Vielfaches der gegenwärtigen Zahl ohne weiteres gestatten würden.

4. Ferner stehen für neue Aktivitäten auch große Kapazitäten und erschließbare Potentiale an Energie und Wasser zur Verfügung.
5. Die Beseitigung bzw. Reinigung großer Müll- und Abwassermengen würde weit weniger schwierig sein als an den meisten anderen (alten) Orten.
6. Insbesondere aber erfahren die alten Lagevorteile infolge der allgemeinen politischen Entwicklung in Europa eine außerordentliche Neubelebung in einer wesentlich erweiterten und mehr akzentuierten Form im Vergleich zu allen bisherigen Situationen. Hier muß die Stadt in erster Linie und mit der allergrößten Energie initiativ werden.

Im folgenden sei das Augenmerk auf einige Realisierungsmöglichkeiten dieser Chancen gerichtet. Wie bei Begründung der Stadt Wolfsburg sind diese Chancen noch immer vorwiegend verkehrsgeographischer Art (Abb. 2).

Binnenschifffahrt

Der Mittellandkanal verbindet seit 1939 die Schifffahrtsbereiche des Rheins, der Ems und der Weser mit denen der Elbe und Oder. Bei einer Tiefe von 3,5–4 m und einer Spiegelbreite von 33–39 m ist er über seine



Doppelter Verkehrsfächer
von Wolfsburg



Wichtigste mitteleuropäische
Industriegebiete



Europäische Teilungsgrenze

Abb. 2: Wolfsburgs Grenzlage in der Mitte Europas. Entlang der europäischen Teilungsgrenze gibt es keinen zweiten Punkt, in dem sich wie in Wolfsburg alle relativ kürzesten Verbindungslinien des Güterverkehrs per Binnenschifffahrt, Bahn und Straße zwischen den NW-kontinentaleuropäischen Seehäfen und den wichtigsten westmitteleuropäischen Industriegebieten einerseits und Berlin und allen anderen ostmitteleuropäischen Industriegebieten andererseits treffen. Die Dimensionen der beidseitigen Wirtschaftspotentiale, die Vielfalt der auszutauschenden Güter und die Vollzähligkeit aller bodengebundenen Verkehrsmittel sind in Vergangenheit, Gegenwart und in der überschaubaren Zukunft in diesem Ausmaß auch an keinem anderen Brennpunkt weiträumigen, grenzüberschreitenden Verkehrs anzutreffen

ganze Länge für das vollbeladene 750-t-Schiff – von Hannover-Anderten bis Magdeburg für das 1000-t-Schiff – geeignet. Jährlich werden etwa 12 Mill. t Güter über den Kanal befördert. Über die Schleuse Wolfsburg-Sülfeld ostwärts hinaus gab es in der zweiten Hälfte der 60er Jahre 16 000–19 000 Schiffsbewegungen pro Jahr (über 60 pro

Tag) – 50 % der Kapazität – mit Tragfähigkeit von ca. 11 Mill. t und einer Ladung von über 5 Mill. t – ca. 25 % der Kapazität. Die Zahl der 1000-t-Schiffe ist von 41 (1962) auf über 1300 (1970) gestiegen. Der Umschlag im Hafen Fallersleben (Parallelhafen von fünf Schiffslängen, zwei Schiffsbreiten, Wendedreieck, Bahnanschluss, fünf

Portalkräne) ist von 15 000 t (1939) auf über 300 000 t (1965) gestiegen und schwankt seither zwischen 250 000 und 300 000 t. Es handelt sich vorwiegend um Getreide, Düngemittel, Baustoffe, Holz und Schrott. Seit 1966 ist der Ausbau des Kanals für das 1350-t-Schiff, den sogenannten Europa-Kahn, innerhalb des Gebietes der Bundesrepublik Deutschland im Gang. Diese Kapazitätssteigerung wird ergänzt durch den Ausbau der Weser und vor allem durch den Bau des Elbe-Seitenkanals.

Der Elbe-Seitenkanal soll 1976 fertiggestellt sein. Er wird von vornherein mit einer Tiefe von 4,65 m und einer Spiegelbreite von 53 m für das 1350-t-Schiff angelegt und die Elbe bei Artlenburg mit dem Mittellandkanal bei Wolfsburg-Sülfeld verbinden. Die 114,6 km lange Strecke hat eine Höhendifferenz von 61 m, die mit nur zwei Stufen überwunden wird:

1. Bei Lüneburg gibt es eine Stufe von 38 m mit einem Schiffshebewerk.
2. Bei Uelzen (Esterholz) gibt es eine Stufe von 23 m mit einer Schachtschleuse.

Dieser Kanal bringt eine beträchtliche Zeitverkürzung für den Verkehr zwischen Lübeck und Hamburg einerseits und den niedersächsischen (Braunschweig, Salzgitter, Hildesheim, Hannover) und Rhein-Ruhr-Häfen sowie Magdeburg, Berlin, Schlesien, Sachsen und der ČSSR andererseits. Der Kanal ist außer an den im Mittel 15–20 Eistagen des Jahres immer voll schiffbar. Der Elbabschnitt zwischen Magdeburg und der BRD/DDR-Grenze ist dagegen nur den fünften Teil dieser Zeit, nämlich im Mittel an 70 Tagen des Jahres, voll schiffbar; das heißt hier nur 750 t je Schiff. Die Verkehrsvorteile des Kanals sind so hervorstechend, daß das bisher geschätzte Verkehrsaufkommen von 12 Mill. t pro Jahr sehr wahrscheinlich bald erreicht und übertroffen werden wird.

Der Knoten der beiden von der zweiten Hälfte der 70er Jahre an auf den höchsten europäischen Leistungsstandard gebrachten Kanäle (Mittellandkanal und Elbe-Seitenkanal) liegt am westlichen Stadtrand von Wolfsburg. Dieses bildet damit tatsächlich den Scheitelpunkt des die wichtigsten kontinentalen Seehäfen Europas umfassenden Verkehrsfächers auf dem Sektor der Binnenschifffahrt (Abb. 2). Der Fächer überstreicht zugleich alle Industrieviertel der Benelux-Länder, die ausnahmslos an Binnenschifffahrtswege hoher Leistungsfähigkeit angeschlossen sind. Das gleiche gilt für das Ruhrgebiet. Durch das Rheinsystem sind ferner angeschlossen das Revier Saar-Luxemburg-Lothringen, Basel, Rhein-Neckar mit Stuttgart und Rhein-Main bis zunächst Nürnberg. Es bleibt also kein wichtiger Industrieraum des westlichen Mitteleuropas abseits.

Das westmitteleuropäische Binnenschifffahrtsnetz stößt bei Wolfsburg auf das relativ nicht weniger wichtige Binnenschifffahrtsnetz Ostmitteleuropas. Weil beide Verkehrsfächer an diesem Punkt aufeinandertreffen, ist für beide Seiten die Notwendigkeit gegeben, hier vielfältige Service- und Umschlageneinrichtungen zu haben. Die Rolle Berlins (W) ist bei dieser Verkehrserwartung nicht übersehen worden. Sie dürfte aber nicht mehr die fast einzige und auch

nicht die führende Position in diesen Beziehungen einnehmen, denn der Aufholbedarf der übrigen Industriezentren Ostmitteleuropas ist so groß, daß Berlins Stellung baldigst übertroffen werden wird.

Der Binnenschifffahrtsknoten Wolfsburg ist aber nicht nur Brennpunkt des europäischen Ost-West- bzw. West-Ost-Verkehrs, sondern verbindet auch Hamburg und die Ostseehäfen Kiel und Lübeck, die über den Nord-Ostsee-Kanal bzw. den Elbe-Trave-Kanal angeschlossen sind, mit den westmitteleuropäischen Industriegebieten.

Die Binnenschifffahrt befördert traditionsgemäß bevorzugt Massengüter. Die technische Innovation des Container-Verkehrs macht auch das Stückgut zu einem Teil zu Massengut und kann es damit auf den Wasserweg bringen. Der ausgezeichnete Seehafenanschluß durch das Kanalsystem bietet Wolfsburg ferner die Chance, binnenwärtiger Knotenpunkt des zukunftsweisenden Lash-Verkehrs (Lighter aboard ship: Binnenschiff (Schubschute) per Huckepack auf Seeschiff) zu werden. Lash- und Containerschifffahrt würden in Wolfsburg namentlich für den grenzüberschreitenden Verkehr in den meisten Fällen einen Umschlag erforderlich machen, teilweise mit Mediumwechsel Wasser zu Straße oder Wasser zu Schiene und umgekehrt.

Für Umschlag und für Medienwechsel wären am Kanal-knoten geeignete Flächen mit entsprechend leistungsfähigen Straßen- und Gleisanschlüssen erforderlich. Dafür steht sowohl am Ober- wie am Unterwasser der Kanalschleusen Wolfsburg-Sülfeld reichlich Gelände zur Verfügung: ca. 300 ha am Ober- und 400 ha am Unterwasser. Alle diese Flächen sind bereits von Strecken der Bundesbahn umfaßt, so daß ohne Schwierigkeit Anschlüsse hergestellt werden können (Abb. 5). Beidseits der Schleusen ist das Kanalufer auf je 1000 m Länge verspundet bei 130 m Spiegelbreite und 3 m Wassertiefe. Für Straßenanschlüsse stehen Autobahnbauten nach NW und N (Seehäfen der Deutschen Bucht und der westlichen Ostsee), nach W und SW bis S (Benelux, Ruhr, Rhein-Main, Stuttgart, Nürnberg, München) sowie nach O und SO (Berlin, Sachsen) auf den Ausbauplänen (s. u.).

Die Eisenbahnen

Seit Bestehen der neuen Stadt zeigt das Schienennetz in bezug auf Wolfsburg völlige Stagnation. Der Ausbau nach SW zur weiteren Verzweigung ab Braunschweig ist unvollendet und in besonders geringer Leistungsfähigkeit liegengeblieben. Für infrastrukturelle Aufgaben hat sich die Deutsche Bundesbahn in diesem Raum bisher nicht erwähnenswert engagiert. Die einst im transeuropäischen West-Ost-Verkehr so bedeutende Hauptlinie ist durch die BRD-DDR-Grenze gekappt worden und vorerst ostwärts von Wolfsburg nur noch ein Rinnsal. Darum ist auch westwärts von Wolfsburg eine Modernisierung der Strecke hinter der allgemeinen Entwicklung zurückgeblieben. Der N-S-Verkehr ist trotz einiger Pläne seitens der Bundesbahn offensichtlich nie ernsthaft in Betracht gezogen worden. Vielmehr sind die bahneigenen Planungsvorstellungen mit dem Ausbau der Achse Hamburg-Hannover-Kassel immer noch und wider planerisch bessere Erkenntnis bal-

lungsfördernd statt flächenentwickelnd. Mit den Seehafenverbindungen Wolfsburgs per Schiene hat man sich bisher via Lehrte bzw. Hannover und noch ohne durchgehende Elektrifizierung begnügt.

Im Personenverkehr hat die Bundesbahn in den vergangenen drei Jahrzehnten das Feld fast völlig dem Automobil überlassen. Das Angebot der Bahn ist schlichtweg blamabel und hat in der Bundesrepublik Deutschland keine Parallele. Das 30 km entfernte Braunschweig erreicht man nach 50–60 Minuten Fahrzeit, das 75 km entfernte Hannover nach 60–90 Minuten und oft nur mit Umsteigen in Lehrte! Außer diesen Fahrzeiten erinnern auch die Frequenzen und Reichweiten der direkten Zugverbindungen von Wolfsburg aus an Verhältnisse des 19. Jahrhunderts. Was Wunder, daß bei diesem Angebot die Nachfrage erstorben ist. Die bisher noch wenigen DDR-Verbindungen, die westwärts bis ins Rhein-Ruhr-Gebiet reichen, sind nur ein magerer, in den vergangenen Jahren oft auch durch besonderen Mangel an Pünktlichkeit belasteter Ersatz, der ostwärts nicht einmal Berlin anschließt. Der Ausbau des Teilabschnitts Braunschweig–Wolfsburg und ein Fortfall der Unterbrechungen in Lehrte (das wohl kaum Start und Ziel von Wolfsburg-Fahrgästen sein dürfte) wären sofortige Minimalleistungen, für deren weitere Unterlassung es kein Verständnis geben kann.

Nehmen wir an, es gelingt, auch in das Ausbauprogramm der Bundesbahn raumordnungspolitische Aspekte einzubringen, so wäre der SW-Verbindung bis Kassel eine hohe Priorität zuzubilligen, denn erst dort gewinnt man Anschluß an die neuen superschnellen Ergänzungstrecken, deren Bau die Bundesbahn beschlossen hat, nämlich: Hannover–Gmünd/Main und Kassel–Dortmund–Düsseldorf. Den auf diese Weise optimal erreichbaren Anschluß des ostfälischen (südostniedersächsischen) Industrieraumes von Salzgitter–Braunschweig–Wolfsburg und Berlins sowie des Fremdenverkehrsraumes des Harzes an das künftige Schnellverkehrsnetz der Bundesbahn (bzw. dann wohl schon der europäischen Eisenbahnen) kann man mit keinem guten Grund unterlassen.

Hinzu kommt die Einbeziehung Berlins in das Inter-citynetz über Wolfsburg. Das könnte zu folgenden Verbindungen Anlaß geben:

Berlin–Wolfsburg–Hannover–Bremen
 Berlin–Wolfsburg–Hannover–Osnabrück–Amsterdam
 Berlin–Wolfsburg–Hannover–Dortmund–Düsseldorf
 Berlin–Wolfsburg–Braunschweig–Hamm–Köln
 Berlin–Wolfsburg–Braunschweig–Kassel–Frankfurt/Main

Allein diese fünf Verbindungen würden täglich 20–25 Zugpaare bedeuten. Weitere Fernverbindungen wie

Berlin–Norddeich + Berlin–Hoek van Holland +
 Berlin–Ostende + Berlin–Paris + Berlin–Basel

sind für Berlin nötig und für Wolfsburg und Braunschweig nützlich. Sie hängen alle entscheidend davon ab, ob es gelingt, die alte Hauptstrecke über Stendal wieder in ihre einstige Funktion zu bringen.

Nach dem Fertigbau der SW-Strecke (Wolfsburg–Braunschweig–Kassel) und der Modernisierung (Elektrifi-

zierung) der W-O-Strecke (Hannover–Wolfsburg–Stendal–Berlin) muß alle Anstrengung dem Bau der gänzlich neuen Nord-Strecke gelten. Statt der schon in früheren Entwürfen diskutierten Trasse über die östliche Stadtgrenze von Wolfsburg (Drömlingsrand) nach Wittingen–Uelzen–Lüneburg–Hamburg bzw. –Lübeck hat die Barnbruchtrasse über das Boldecker Land nach Knesebeck–Wittingen–Uelzen usw. beträchtliche bahnbetriebliche und städtebauliche Vorzüge (s. u.). Die Nordbahn, die sich in Wolfsburg nach SW und SO gabelt, bringt bedeutende zusätzliche Fernverbindungen mit sich, wie Hamburg (Kiel und Flensburg) sowie Lübeck (Puttgarden–Kopenhagen) einerseits und Basel, Stuttgart, München und Passau–Wien andererseits. Südostwärts böte sie die kürzeste und schnellste Verbindung Hamburg–Leipzig, die es überhaupt geben kann. Im Hinblick darauf ist eine zweiseitige Einfädung in die W-O-Trasse mit dem künftigen Wolfsburger Hauptbahnhof nötig. Auch in dieser Hinsicht ist die Barnbruch-Trasse der Drömling-Trasse klar überlegen. Die Vorzüge gipfeln in der Lagegunst zu den Kanalhäfen. Container- und Huckepack-Verladung dürften auch im Schienenverkehr selbstverständlich sein. Weitere bahnbetriebliche Anlagen finden parallel zu den Einführungs-schenkeln reichlich Platz (Abb. 5).

Die in Wolfsburg zusammenlaufenden Bahnlinien müssen selbstverständlich auch für den Regional- und Nahverkehr genutzt werden. Sie würden sich damit selbst Zubringerdienste für den Fernverkehr leisten und zugleich durch ihre Haltestellen, in deren Umkreis von nicht mehr als ca. 1500 m sich die künftige Wohnbautätigkeit mit Siedlungen zwischen 8000 und 15 000 Einwohnern konzentrieren sollte, ein wirksames Instrument gegen Zersiedlung und weiteren exzessiven Auto-Nahverkehr (Pendler) darstellen. Unter diesem Aspekt hat auch die alte Bahn über Velpke nach Braunschweig eine neue Aufgabe. Ja, sie sollte sogar von Groß-Twülpstedt aus mit der Grasleber Bahn bei Barmke verbunden werden und damit Helmstedt Zugang zu dem Verkehrsknoten Wolfsburg verschaffen. Der Nahverkehr und seine siedlungsgeographische Rolle allein würden schließlich die Anbindung (Drömlingsrand) der Strecke nach Wittingen über Rühren (evtl. mit einigen Trassenregulierungen) eine Existenzberechtigung geben.

Die Entwicklung des Eisenbahnknotens Wolfsburg regt noch zu einer weiteren Verkehrssanierung an: Die Allertalbahn Celle–Gifhorn, die sich mühsam durch Gifhorn hindurchwindet, sollte nördlich Gifhorn gleich ostwärts durchgezogen werden, um im Boldecker Land in die neue Nordbahn nach Wolfsburg eingefädelt zu werden. Für Gifhorn böte sich die Chance einer Entlastung durch Stilllegung der altertümlichen Durchfahrt von Isenbüttel in Richtung Knesebeck. Die völlig überalterte Trasse Isenbüttel–Braunschweig könnte damit aufgegeben werden.

Die drei westlich der innerdeutschen Grenze gelegenen Schenkel des zweigleisigen, fünfstrahligen Fernstreckennetzes Wolfsburg lassen sich für den Nahverkehr durch vier eingleisige Strecken ergänzen (Abb. 3). Dem Nahver-

kehr stünden daraufhin folgende Verbindungen zur Verfügung:

Celle–Gifhorn (Nord)–Wolfsburg–Velpke–Helmstedt
 Wittingen–Knesebeck–Wolfsburg–Velpke–Helmstedt
 Wittingen–Rühen–Wolfsburg–Braunschweig
 Wolfsburg–Velpke–Braunschweig

und die Eilverbindungen

Wolfsburg–Braunschweig–Goslar
 Wolfsburg–Braunschweig–Salzgitter–Kreiensen
 Wolfsburg–Braunschweig–Hildesheim
 Wolfsburg–Gifhorn (Süd)–Hannover

Die Stationsorte dieser Strecken sind für alle weitere Entwicklung prädestiniert in deutlichem Gegensatz zu allem abseits liegenden ländlichen Raum, der immer mehr zu reiner Agrar- und Waldwirtschaftsfläche bei nahezu völliger Siedlungsfreiheit tendieren sollte.

Es ist abzusehen, daß die Eisenbahn mit einem ganz beträchtlichen Anteil an der Strukturentwicklung sowohl lokalen und regionalen als auch gesamt-mitteuropäischen Ausmaßes beteiligt sein muß. Der gegenwärtige Zustand läßt einen großen Nachholbedarf erkennen. Er ergibt sich aus:

1. der Begründung der neuen Stadt Wolfsburg an sich,
2. der Notwendigkeit, deren wirtschaftliche Basis zu verbreitern,
3. der Ergänzungsfunktion des Schienenverkehrs zu Binnenschifffahrt und Straßenverkehr,
4. dem Wachstum des gesamten südostniedersächsischen Industrieraumes,
5. der verkehrsgeographischen Position Wolfsburgs an der europäischen Teilungsgrenze.

An dieser Stelle sei daran erinnert, daß das Volkswagenwerk zu Wolfsburg der größte Einzelkunde (Verlader) der Deutschen Bundesbahn überhaupt ist. Man könnte daraufhin eine entsprechende Investitionsbereitschaft der Bundesbahn im Wolfsburger Raum erwarten.

Die Autobahnen

Wolfsburgs Autobahnverkehrslage bleibt unvollendet, solange nicht folgende Strecken ausgebaut sind:

1. Wolfsburg–Braunschweig–Salzgitter–Dreieck. Diese Strecke ist prinzipiell nicht mehr in Frage gestellt und z. T. bereits im Bau. Sie hat große Bedeutung für den Regionalverkehr und für den Fernverkehr nach SW und S und von dort namentlich nach Berlin.
2. Walsrode–Wolfsburg–Magdeburg–Halle. Diese Strecke befindet sich in den Ausbauplänen beider deutscher Staaten. Sie würde alle deutschen Nordseehäfen sowie Kiel und Lübeck mit Berlin und dem sächsischen Industrierevier verbinden und östlich Wolfsburg einen neuen Grenzübergang erforderlich machen, der z. T. den Kontrollpunkt Helmstedt/Marienborn entlasten könnte.

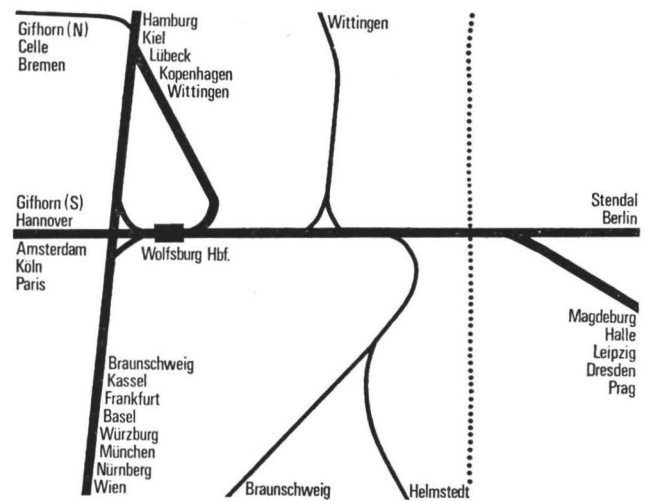


Abb. 3: Schema des künftigen Eisenbahnknotens Wolfsburg mit fünf (zweizweigigen) Fernstrecken und vier Nebenlinien

3. Wolfsburg–Uelzen–Lüneburg–Hamburg. Mit großer Wahrscheinlichkeit wird davon der Abschnitt Lüneburg–Hamburg schon sehr bald gebaut werden müssen. Die Achse von Wolfsburg über Lüneburg nordwärts bis Lübeck–Puttgarden und Kiel wäre zur Entlastung des Hamburger Raumes außerdem ein nächster Schritt.

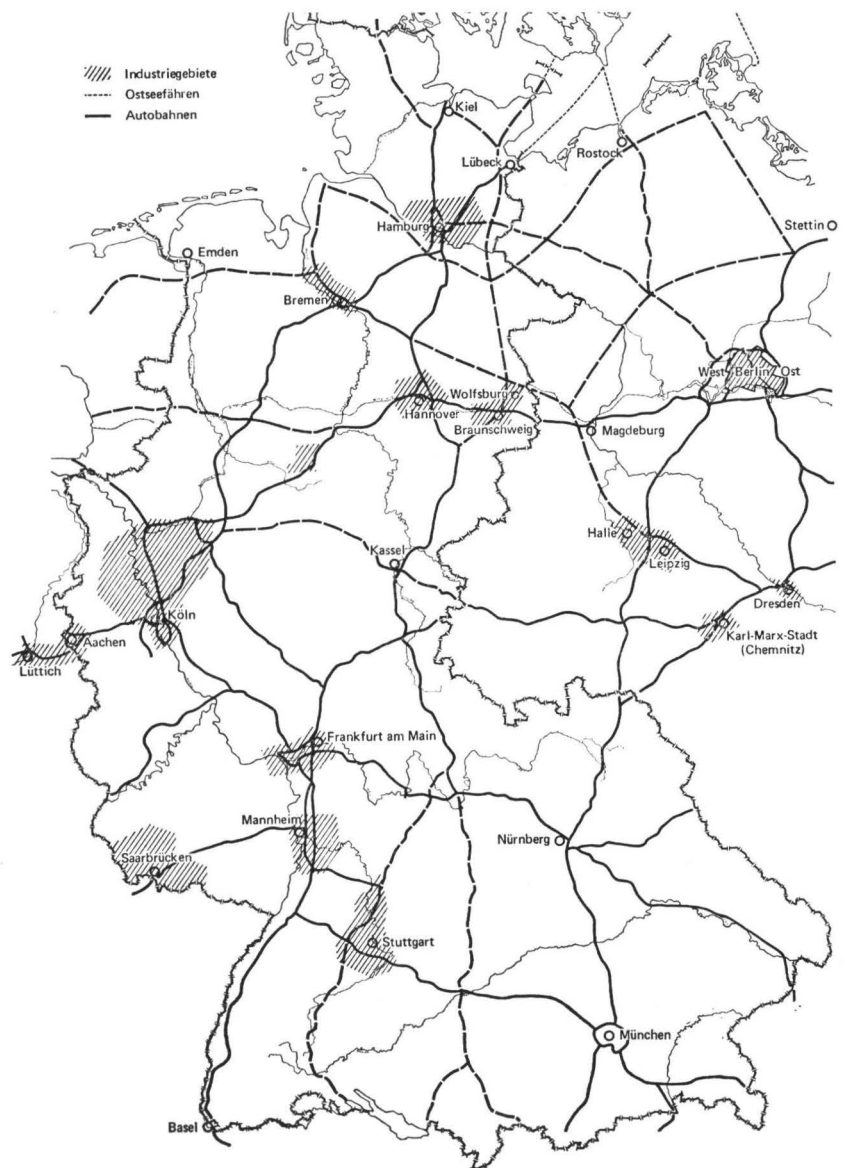
Ein solcher Verkehrsausbau würde der Wirtschaftsstruktur im NO der BRD wichtige Impulse geben und den stark und stetig zunehmend frequentierten Skandinavien-Fähren ab Kiel, Puttgarden und Lübeck/Travemünde eine bessere Hinterlanderschließung gewähren. Der Fremdenverkehr der Seebäder, der östlichen Heide und des Wendlandes sowie des Harzes werden die belebende Wirkung unverzüglich bemerken.

Schließlich würde die BRD durch derartige Entwicklungsmaßnahmen der DDR ergänzende Schritte nahelegen, die zur wirtschaftlichen Förderung ihrer nördlichen Bezirke dringend notwendig sind. Schritte, die zugleich davor bewahren könnten, beidseits der BRD/DDR-Grenze allzu große Unterschiede in der Landerschließung entstehen zu lassen. So wie die Autobahn Halle–Magdeburg–Wolfsburg–Walsrode der sächsischen (und der böhmischen) Industrie die Verbindung mit dem Ruhrgebiet und den Seehäfen bringt, so könnte sie von Magdeburg nordostwärts fortgeführt werden über Stendal nach Wittstock (hier die geplanten Strecken Berlin–Hamburg und –Rostock kreuzend) und weiter bis Stettin. Eine weitere Chance liegt in einer Strecke von Lüneburg über Schwerin–Rostock nach Stralsund und Saßnitz. Sie brächte den DDR-Häfen und Stettin die fehlenden oder völlig ungenügenden Hinterlandverbindungen und eine spürbare Erleichterung des Skandinavien- und Baltikum-Transits (Abb. 4).

Konsequenzen aus der Aktivierung der Verkehrslage von Wolfsburg

Es hat sich gezeigt, daß Wolfsburg im Brennpunkt zweier Strahlenbündel von Verkehrsrelationen liegt, welche die größten und dynamischsten Wirtschaftsgebiete

Abb. 4



Übersicht über die wichtigsten Industriegebiete, das Autobahnnetz und die Binnenschiffahrtswege beidseits der Teilungsgrenze in Mitteleuropa

West-Mitteleuropas und Ost-Mitteleuropas umfassen. Ungeachtet aller politischen Systemverschiedenheit wird mit einer beträchtlichen Ausweitung des Handels und damit des Güterverkehrs zwischen den beiden Seiten Europas und damit durch den Brennpunkt Wolfsburg zu rechnen sein. Daraus ergeben sich folgende Fragen:

1. Sind derartige Entwicklungen für Wolfsburg erwünscht?
2. Was hätte Wolfsburg zur vorteilhaften Meisterung der neuen Aufgaben beizutragen?

Wenn Wolfsburg die Problematik seiner bisherigen wirtschaftlichen Monostruktur überwinden und eine seiner Einwohnerzahl und Wirtschaftskraft gemäße, mit dem Gang der Zeit Schritt haltende Urbanität entfalten will, dann muß der Stadt willkommen sein, was sich ihr aus ihrer Grenzlage an Vorteilen bietet.

Zur Erfüllung der Verkehrsfunktion im gesamt-mittel-europäischen Rahmen muß die Stadt mit großer Energie um den Ausbau der Fernverkehrswege bemüht sein. Der Kanalbau bedarf unbedingt der Ergänzung durch neue,

hochleistungsfähige Fernstraßen und -bahnen. Gemeinsam mit den politischen, administrativen und wirtschaftlichen Führungsspitzen der Region muß ein Instrument zu lebhafter Studien- und Publikationstätigkeit gebildet werden, um die latenten Möglichkeiten zum Leben zu erwecken. Die Stadt muß eine weit ausgreifende, langfristige Standortpolitik betreiben. Als Sitz des umsatzstärksten Industrieunternehmens der Bundesrepublik Deutschland und weiterer Konzerne in unmittelbarer Nachbarschaft sowie als der prädestinierte wirtschafts- und verkehrsgeographische Ankerplatz Berlins (W) im Bundesgebiet hat Wolfsburg allen Anlaß, eine Führungsrolle in der Entwicklungspolitik des jungen ostfälischen Industriegebietes zu übernehmen (Abb. 1). – Als Umschlagplatz des Ost-West/West-Ost-Handels muß Wolfsburg auch Raum geben für Handelsmächte, die weder zur EG noch zu Comecon (RGW) gehören, sich aber gleichwohl dieses wichtigen Umschlagplatzes und seiner Service-Einrichtungen bedienen wollen. Dem US-amerikanischen und dem japani-

schen Osthandel würde z. B. ein geräumiges Freihafen-Areal große Vorteile bieten. Wolfsburg würde damit auch als Konsulatssitz attraktiv.

Wolfsburg könnte alle für die Expansion der kommenden Jahrzehnte erforderlichen Verkehrs- und Industrie-flächen bereitstellen. Auch für die Anlage neuer großer Wohnviertel bei zweckmäßiger Placierung und Wahrung des schon bisher überdurchschnittlichen Standards gibt es keine ernsthaften Hindernisse. Hier könnte man wie kaum anderswo dem Menschen eine beträchtliche wirtschaftliche Expansion zumuten. Hier käme er in den Genuß der Vorteile.

Die Vorzüge könnten auch sichergestellt werden im Hinblick auf den steigenden Bedarf an Versorgung und Entsorgung, also Trinkwasser, Brauchwasser, Abwasser, Müll, Energie.

Wolfsburg liegt in einem Wasserscheide-Gebiet. Der Zufluß von verdorbenem Wasser ist also fast nicht möglich. Es liegt zudem in einem Urstromtal mit zusätzlichen großen Grundwasserkörpern in den Pleistozän-Ablagerungen an seiner nördlichen Flanke. Außer den natürlichen Gewässern, namentlich Aller und Schunter, durchziehen den Stadtbereich der Mittellandkanal und der Elbe-Seitenkanal. Die Kanäle lassen sich ökologisch leicht von den natürlichen Gewässern getrennt halten und stellen somit ein Brauchwasserreservoir dar, das nicht nur dem Verkehr dient, sondern – wie es beim Kraftwerk Wolfsburg (365 000 kW) bereits geschieht – auch als Kühlwasser verwandt werden kann, ohne dabei die natürlichen Gewässer zu beeinträchtigen. Beide Kanäle enthalten auf einer Strecke von 50 km zusammen rund 10 Mill. cbm Wasser, wobei Schleusen- und Hafenerweiterungen nicht berücksichtigt sind. Bei Bedarf ließe sich eine noch größere Strecke in die Kühlwassernutzung einbeziehen. Für die Binnenschifffahrt hat dieses Verfahren den Vorteil, daß sich winterliches Gefrieren verhindern läßt. Weitere 25 Mill. cbm könnte der Drömlingsee liefern (vgl. Abb. 5). Diese Kühlwasservorräte bieten eine noch nicht ausgeschöpfte Chance für weitere thermische Kraftwerke, wobei einem Atomkraftwerk, evtl. nach dem MHD-Verfahren, bevorzugtes Interesse gelten sollte.

Auswahl örtlicher Planungsaufgaben

Neue Funktionen, deren Gültigkeit sich für die Dauer mehrerer Generationen übersehen läßt, rechtfertigen Flächenwidmungen und Lokalisierungsentscheidungen grundsätzlicher und langfristig wirksamer Art. Abb. 5 faßt das Gesamtbild für das letzte Quartal des 20. Jhs. im Wolfsburger Raum grob zusammen. Dabei ist stellenweise unter bewußter Mißachtung bereits gefaßter Planvorstellungen eine Verkehrsbündelung namentlich der Hauptachsen vorgesehen worden, weil diese nicht nur eine Durchschneidung der anliegenden Flächen mit zwangsläufig nur wenigen Querungen bedingen, sondern auch, weil sie eine unvermeidbare Lärmbelästigung darstellen. Aus beiden Gründen stehen sie mehreren anderen Nutzungen in unmittelbarem Anschluß entgegen. Im Aller-Urstromtal bilden Kanal und Bahn bereits ein derartiges Verkehrsbin-

del. Eisenbahn und Autobahn der N-S-Verbindungen sollten ebenfalls eng parallel gebündelt die von Süden bei Wolfsburg-Sülfeld einmündende Trasse nordwärts durch das Barnbruch Richtung Stüde fortsetzen. Diese Achsen sollten auch für allfällige Energieleitungen genutzt werden, um unvermeidbare Verdrahtungen so wenig lästig wie möglich zu halten. Das ist ja ein einfaches Gebot der Raumordnung.

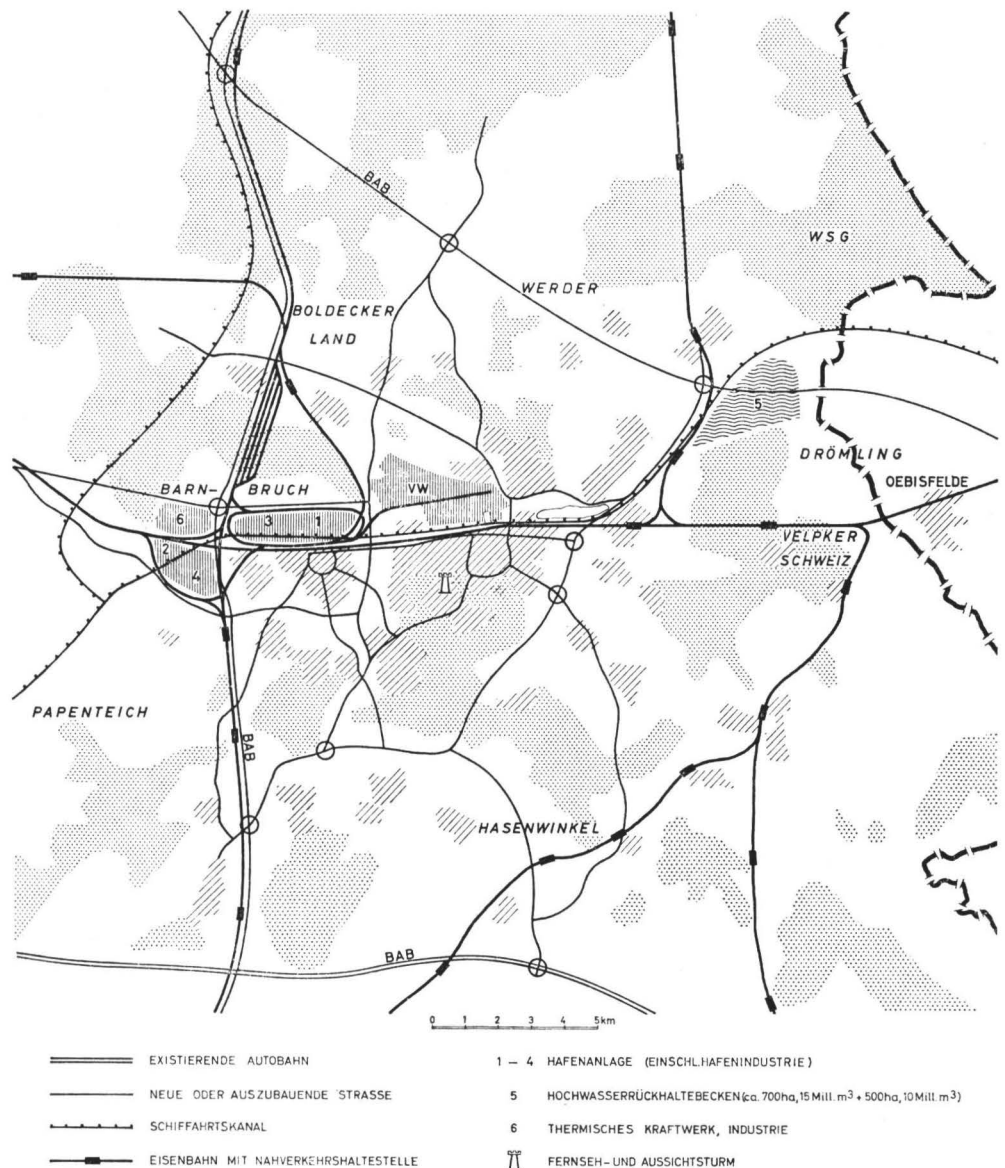
Die größten Veränderungen wird das Barnbruch besonders in seinen südlichen und östlichen Teilen erfahren. Es wird die Hafenanlagen am Unterwasser aufnehmen müssen und damit auch die Hafenindustrie (Werft, Spedition, Baustoff- und Nahrungsmittelherstellung, Kraftwerk usw.). Auch Verschiebebahnhof, Abstellgleise und Reparaturwerk der Bahn müssen hier liegen. An der Westflanke dieses Dreiecks Osloß-Sülfeld-Fallersleben wird die N-S-Autobahn entlangführen, an die der Hafen bei denkbar geringster Beeinträchtigung ruhebedürftiger Wohnviertel direkt angeschlossen werden kann.

Die übrige Flächenwidmung gilt vorwiegend Wohnvierteln mit ihren unmittelbaren Service-Einrichtungen (z. B. Schulen, Einzelhandel). Obwohl in Wolfsburg bisher schon fast alle Wohnviertel mit den ausgedehnten Waldungen eng verzahnt worden sind, konnten letztere weitgehend geschont werden. Neuanlage oder Ausbau zahlreicher Teiche haben den erforderlichen Grundwasserstand erhalten und zugleich im ganzen Stadtgebiet hübsche Parks für Spiel und Erholung entstehen lassen. Wald, Wasser, Wohnen sind für Wolfsburg zusammenhängende Merkmale der Lebensqualität geworden. Die hier gewonnenen Maßstäbe können seit den großen Eingemeindungen 1972 auch auf die durch Spekulation und manche Verwaltungsmängel benachteiligten bisherigen Nachbargemeinden ausgedehnt werden. Die Konsequenz der Strukturänderung, die die neue Stadt bewirkt, wird freilich in dem einen oder anderen Fall auch die Frage des Wüstlegens einiger Siedlungen akut werden lassen. Das Gegenstück hierzu ist die Forderung, wonach künftig Wohnsiedlungen nur noch dort entwickelt werden sollen, wo Eisenbahnanschluß gewährleistet ist. Was zwischen die Maschen fällt, ist a priori günstiger für Wald oder landwirtschaftliche Nutzung als für Pendler.

Der örtliche Markt, die Verkehrslage und die durch ein weiteres Kraftwerk anfallende Kühlenergie bieten eine gute Gelegenheit, einen Teil der landwirtschaftlichen Nutzfläche unter ausgedehnte Gewächshäuser zu legen, deren Produkte an Ort und Stelle weiterverarbeitet werden sollten. Dies ersparte der ansässigen landwirtschaftlichen Bevölkerung den Exodus und gäbe ihr statt dessen die Vorteile der modernen Urbanisierung. Die Flächen im Werder und im Boldecker Land, namentlich entlang den Verkehrsschneisen, bieten sich für eine solche Nutzungsintensivierung besonders an.

Wolfsburgs Funktion als europäischer Eisenbahnknoten mit fünf Hauptverkehrsrichtungen bestimmt Lage und Konstruktion des Hauptbahnhofs. Wenn die Nordtrasse über das Boldecker Land – Barnbruch eingeführt wird, kann der Hauptbahnhof nicht an der Stelle des jetzigen

Abb. 5



Grundzüge gegenwärtiger und künftiger Flächenwidmung und Hauptverkehrswege im Stadtbereich von Wolfsburg. Überbaute Flächen (Wohnen und Service = Schrägschraffen) und bewaldete Flächen (= Punkttraster) sind innerhalb der (hier nicht eingetragenen) Stadtgrenzen etwa gleich groß. Ausgedehnten Agrarflächen steht ein Funktionswandel (Wohnen sowie Naherholung - Bewaldung) bevor. Die Hauptachsen von Binnenschifffahrt und Eisenbahn bündeln sich im Urstromtal der Aller, wo auch die Hafen- und Industrieanlagen konzentriert sind. Sie können nördlich von 1, 3 und 6 sowie südwestlich von 5 noch erweitert werden, ohne die bestehende Struktur zu beeinträchtigen. Um die noch nicht vermeidbaren Lärmschneisen der stark frequentierten Hauptverkehrswege möglichst wenig zu Lärmflächen ausfern zu lassen, ist deren Bündelung außer im Talweg auch nordwärts und vor allem nach Südwesten (Bezirksverkehr zum weiteren Ballungsgebiet Braunschweig-Salzgitter) vorgesehen

Bahnhofs Wolfsburg liegen, sondern nur an der Stelle des jetzigen Bahnhofs Fallersleben. Diese Lage brächte folgende Vorteile:

1. Geringste Abweichung von der kürzesten Linie Nord-Süd.
2. Unmittelbare Parallelführung mit der N-S-Autobahn über längere Abschnitte (Bündelung der Lärmschneise).
3. Unmittelbarer Zusammenhang mit den Bahnanlagen im Hafenbereich.
4. Einfache Einführung in die W-O-Strecke sowohl von NO als auch von NW. Damit ist jeder Richtungswechsel möglich.
5. Starke städtebauliche Innovationswirkung, wo diese besonders nötig ist (im Stadtteil Fallersleben).

Um alle Verkehrsrichtungen bedienen zu können (wo bei die Gabelung Ost und Südost erst in Oebisfelde erfolgt), muß der Bahnhof zwei Gleisgeschosse mit mindestens acht Gleisen im Untergeschoß und zwei Gleisen im Obergeschoß haben. Die beiden oberen Gleise liegen über dem nördlichen unteren Gleispaar.

Eine Flächenwidmung besonderer Art wird ein Hochwasserrückhaltebecken im Drömling sein (Drömlingsee). Hierfür steht ein Areal von ca. 1200 ha zur Debatte, welches evtl. durch die Autobahn nach Magdeburg in zwei Teilbecken von knapp 500 bzw. 700 ha gegliedert wird und 10 bzw. 15 Millionen cbm Fassungsvermögen hat. Es wäre zu hoffen, daß eine dauernde Füllung möglich wird. Die Verwendung als Kühlwasser und für den Motorwassersport käme in Betracht, weil die ökologische Trennung von den natürlichen Gewässern möglich ist.

Dennoch ist eine gewisse Nutzung für rekreative Zwecke denkbar. Südwärts schliesse das Naherholungsgebiet der »Velpker Schweiz« an mit seinen wassergefüllten Sandsteinbrüchen des Flechtinger Höhenzuges unter gemischtem Hochwald.

Die Entwicklung von Wolfsburg genießt nicht nur das Interesse von Planungsfachleuten, sondern auch von Bewohnern und Besuchern der Stadt. Ihrem Informations- und Anschauungsbedürfnis soll eine Aussichtsplattform auf dem künftigen Fernmeldeturm auf dem Klieversberg dienen.

Wenn Wolfsburg bis zum Jahre 2000 mit der Entfaltung seiner europäischen Verkehrslage so erheblich an funktionaler Bedeutung gewinnt, seine wirtschaftliche Grundlage erweitert und seine Struktur dieser Entwicklung anpaßt, dann sollte schon am Beginn dieser Phase auch die kulturelle Leistungskraft der Stadt in angemessener Weise mitwachsen. Schon jetzt wird eine über das Gymnasium hinausführende Bildungsstätte vermißt. Das ist die Ursache für den Wanderungsverlust einer stadtsoziologisch wichtigen Schicht. In den Bildungsplänen von Landes- und Bundesregierung auf dem akademischen Sektor kommt Wolfsburg nicht vor. In der Nähe sind zwar die Technischen Universitäten Braunschweig, Clausthal-Zellerfeld und Hannover; eine allgemeine Universität aber findet sich erst in Göttingen (160 km), in Hamburg (160 km) oder Berlin (250 km). Diese Abstände ergeben die bei weitem größte Maschenweite, die es in Deutschland gibt! Infolgedessen ist es ein zwingendes Gebot, daß die Stadt selbst in diesem Punkte planungsaktiv wird. Um derartigen Ambitionen eine Erfolgchance zu geben, empfiehlt es sich, eine Handelshochschule zu gründen. Eine solche Bildungs- und Forschungsstätte in Wolfsburg böte folgende Vorzüge:

1. Standort in einer besonders großen Maschenweite. Daher überregionale Entwicklungsfunktion.
2. Unmittelbarer Bezug auf eine künftig hervorstechende Rolle der Stadt.
3. Hochschultyp mit mäßiger Studentenzahl (kaum über 3000).
4. Hervorragendes Instrument zur schrittweisen innerstädtischen strukturellen, funktionalen und soziologischen Erneuerung namentlich bei Lokalisierung auf der Südseite der Heinrich-Heine-Straße (Nordfuß Klieversberg) zwischen Stadthalle/Theater im Osten und Pestalozzi-Schule im Westen; citynah und stadtwaldnah; die nördlich angrenzenden Straßenzüge sollten bevorzugt studentische Wohnviertel werden, wovon man sich eine stark belebende Wirkung auf die in der Ausbau- und Umbau-Planung befindliche City versprechen kann.

Die Planung einer solchen Hochschulkonzeption für Wolfsburg dürfte in besonderer Weise maßvoll und angemessen sein und sehr nötige, auf andere Weise nicht zu mobilisierende Impulse im Sinne einer weiteren wünschenswerten Urbanisierung geben.

In verschiedenen Phasen der Geschichte sind neue Städte gegründet worden. Seltsamerweise geschah das auffallend wenig zur Zeit der bisher größten urbanen Expansion, zur Zeit der Industrialisierung, obwohl dabei viele Städte mehr gewachsen sind, als ihnen, als ihren Bewohnern gut tat. Andererseits tun sich viele neue Städte schwer, eine wünschenswerte Reife zu erreichen, vorwiegend mangels einer konzertierten Planung. Funktionsverlagerung von überlasteten alten Städten auf neue, potentere wird noch kaum vollzogen. Die Integration neuer Städte in das Umland ist ein mühsamer Prozeß. Die Verwaltungsmethoden sind uniform, ungeachtet der gänzlich verschiedenen Verhältnisse in einer alten und in einer neuen Stadt. Daher ist eine neue Stadt gut beraten, wenn sie sich bemüht, ihre Entwicklungschancen selbst zu erkennen, wenn sie ihre Pionierrolle erkennt, anerkennt und praktiziert, um vielleicht einen beispielhaften Weg in die Zukunft zu finden. Die Stadt Wolfsburg ist zweifellos die bestentwickelte neue Stadt in Mitteleuropa. Sie hat allen Grund, schon jetzt mit dem Ausbau ihrer Position in Europa des 21. Jahrhunderts zu beginnen.

Literatur

- Berthold, Richard: Wolfsburg – Industriestandort im geteilten Wirtschaftsraum. In: Geographische Rundschau. 10. Jg. (1958) Nr. 2, S. 59–62.
- Hahn, C. H.: The economic and geographical aspects of the location of the Volkswagenwerk of Wolfsburg. In: Cahiers de Bruges. 8. Jg. (1958) Nr. 2, S. 59–64.
- Hesse, Wolfgang: Das Pendlerproblem aus der Sicht einer Industriestadt. In: Kommunalpolitische Blätter. 11. Jg. (1959) Nr. 12, S. 427–431.
- Hoffmann, Rudolf: Die allgemeine Entwicklungsplanung zur Industrialisierung Südost-Niedersachsens. In: Geographische Rundschau. 10. Jg. (1958) Nr. 2, S. 50–58.
- Hoffmann, Rudolf: Raumordnungspolitische Aspekte des Ausbauprogramms der Deutschen Bundesbahn. In: Raumforschung und Raumordnung. 31. Jg. (1973) H. 2, S. 73–81.
- Koller, Peter; Jürgen Sandmann: Die Volkswagenstadt Wolfsburg. Wandlungen der Raumstruktur durch Neugründung einer Stadt. In: Raumforschung und Raumordnung. 14. Jg. (1956) H. 4, S. 202–210.
- Krutsch, Wilhelm Robert: Wolfsburg. Beiträge zur Kulturlandschaftsgeschichte des Stadtgebietes vom Mittelalter bis zur Gegenwart. Diss. Braunschweig. – Braunschweig 1966. = Braunschweiger geographische Studien, H. 2.
- Meibeyer, Wolfgang: Monographie der Stadt Wolfsburg. In: Die Mittelstadt. 2. T.: Untersuchung ausgewählter Mittelstädte. – Hannover 1972. = Veröffentlichungen der Akademie für Raumforschung und Landesplanung. Forschungs- und Sitzungsberichte, Bd. 69. Stadtforschung 2.
- Schinz, Alfred: Wolfsburg – eine reine Industriestadt. In: Geographische Rundschau. 10. Jg. (1958) Nr. 2, S. 63–73.
- Schwonke, Martin: Wolfsburg. Soziologische Analyse einer jungen Industriestadt. In: Zsarb. mit Ulfert Herlyn. – Stuttgart 1967. = Göttinger Abhandlungen zur Soziologie, Bd. 12.
- Tietze, Wolf: Wolfsburg (japanisch). In: Chiri (Tokio) (1970) Nr. 5.
- Werther, Ulrich: Wolfsburg, ein Phänomen des deutschen Städtebaues. In: Städtehygiene. 10. Jg. (1959) Nr. 1, S. 1–5.