

## Rede Oberbürgermeister Rolf Schnellecke, Wolfsburg

Vielen Dank, Herr Dr. Mattner, Herr Otto, Herr Wachs, meine sehr geehrten Damen und Herren,

wir sind ja gut in der Zeit, deshalb erlaube ich mir noch ein herzliches Wort des Willkommens hier in Wolfsburg zum Ausdruck zu bringen - für unsere Stadt, nicht nur für die Autostadt. Sie werden Gelegenheit haben eine spannende, sich in dynamischer Entwicklung befindliche Stadt kennen zu lernen, so hoffe ich zumindest. Ich freue mich ganz besonders, dass dieser so hochkarätige Kongress hier in Wolfsburg stattfindet. Nicht nur lebendige Stadt, auch das Thema „Stadt der Zukunft, Stadt mit Zukunft“ ist ein Thema, das sich, glaube ich, mit Wolfsburg - Herr Wachs hat das schon gesagt - in besonderer Weise verbinden lässt. Denn diese Stadt ist in der Gegenwart, in den letzten Jahren, in besonderer Weise dabei, sich für die Zukunft neu aufzustellen, sich erneut zu profilieren und den Wandel, den Deutschland, den Wolfsburg durchzumachen hat, auch zum Positiven zu gestalten, und die Chancen wahrzunehmen, die sich aus diesem Strukturwandel ergeben meine Damen und Herren.

Und bevor ich zum eigentlichen Thema komme, möchte ich doch vielleicht die Gelegenheit nutzen, einige wenige Worte zur Entwicklung dieser besonderen Stadt zu sagen. Viele werden es vielleicht kennen, trotzdem lassen Sie mich in Erinnerung rufen: Wolfsburg ist eine der wenigen modernen Neugründungen von Städten in Europa im letzten, im 20. Jahrhundert. 1938 gegründet als Stadt des KDF-Wagens. Nur zu dem Zweck den Menschen die hier in dieser Volkswagenfabrik Arbeit hatten, den Menschen, den Familien städtischen Lebensraum zu geben. Noch immer ist diese Fabrik von Volkswagen die größte Automobilfabrik der Welt unter einem Dach. Und man muss sich aus der damaligen Philosophie klarmachen: Ziel war es, Autos nicht nur als Fortbewegungsmittel für vermögende Bevölkerungskreise zu ermöglichen, sondern ein einfaches, ein anspruchsloses, ein zuverlässiges Auto zu kreieren, das für 999 Reichsmark quasi als Ansparmodell für jeden damaligen Reichsbürger erwerbbar sein sollte. Einzug der Massenmotorisierung, so kann man das sagen. Das war die Philosophie die dahinter stand.

Ich löse mich mal von den unseligen Auswirkungen des dritten Reiches, aber dieses war die Geburtsstunde der Stadt Wolfsburg am 1. Juni 1938. Als Barackenstadt, als Stadt aus der Retorte gegründet, hier mitten in Deutschland damals, dann durch den unseligen eisernen Vorhang getrennt, heute wieder in der damaligen hochqualitativen Standort-situation in Deutschland. Diese Stadt nennt sich ein Spiegelbild der Entwicklung der Bundesrepublik Deutschland, meine Damen und Herren.

Welch Ironie des Schicksals, dass die Amerikaner 1945 in den ersten Tagen nach Beendigung des Krieges hier einrückten und an der Stadt vorbeifuhren, weil diese Stadt auf den damaligen Landkarten gar nicht verzeichnet war. Sie war ja gerade erst gegründet worden. Ich will das nicht mit gegenwärtigen Bezügen oder vergangenen Zielen in den letzten Jahren vergleichen, aber tatsächlich fuhren die vorbei. Die Engländer wiederum kamen, wir sind britische Besatzungszone gewesen, guckten sich diese Fabrik an, guckten sich dieses Auto an, das ja Ferdinand Porsche kreiert hatte und sagten: „Nein, also das ist kein Auto das kann überhaupt nicht erfolgreich sein, das lohnt sich nicht es irgendwo für den Weiterbau in Betracht zu ziehen“. Das erreichte Wolfsburg und dieses Werk vor der Demontage. Es ist schon eine Ironie, wenn wir heute sagen können, dieser Siegeszug des Käfers war ja ein Stück „made in Germany“, das war ein Spiegelbild des Wirtschaftswunders, das war der Siegeszug in viele Länder dieser Welt. Dass heute ein Weltkonzern Volkswagen auch Marken wie Bentley, Rolls Royce vorübergehend mit zu seinem Repertoire zählt, das macht ja deutlich, welcher Wandel sich hier vollzogen hat. Die Stadt selbst hatte Mühe in dieser stürmischen Entwicklung nach dem Krieg nachzukommen. Hier wurden Stadtteile einer nach dem anderen aus dem Boden gestampft, in den fünfziger, sechziger, siebziger Jahren. Aus einer Barackenstadt wurde eine moderne Industriestadt, immer nur Dynamik, Vollbeschäftigung findend. Aber genauso wie dieses Spiegelbild mögliche Fokussierung zum Positiven hier in Wolfsburg aufzeigte in den guten Zei-

ten, so hatten wir im letzten Jahrzehnt allerdings auch eine tiefe Krise mitzerleben, als der Standort Deutschland nach der Einigung, als gerade die Automobilindustrie hier in die Knie ging und Wolfsburg fast an den Rand der Existenz brachte. Mit einem Verlust von 20 000 Arbeitsplätzen, mit Arbeitslosenquoten von fast 20 %, mit Vorruhestand, Vier-Tage-Woche, das sind gerade sechs, sieben Jahre her, meine Damen und Herren, in der diese Stadt sich neu formieren musste und um ihre Existenz und Zukunft bangen musste.

So, nun können wir heute sagen, da ist ein Stück von geschafft. Wir haben hier die Ärmel aufgekrempt, sind natürlich mit Volkswagen in engster Weise verbunden, das hat die Chancen gegeben. Ich möchte Ihnen gern anhand dieser kurzen Entwicklung einmal deutlich machen, was auch eine Stadt als Chancen aus Wandlungsprozessen herleiten kann um sich nicht nur zu beklagen, was Wandlungen für Herausforderungen auch für Krisensituationen begründen können, sondern auch Wandlungsprozesse als Chance begreifen.

Meine Damen und Herren, Sie erhalten im übrigen auch einen kleinen Fragebogen zur Imageanalyse, weil das gerade unser Problem ist.

Meine Damen und Herren. Wer das Wort Wolfsburg hört, denkt an Autos, denkt an ein Industrierwerk, denkt an eine Industriestadt und denkt damit automatisch, so nach den klassischen Vorstellungen, an rauchende Schloten, an Werksfassaden, an Arbeitersiedlungen und natürlich auch daraus heraus abzuleitende Vorurteile, was Umwelt und Lebensqualität betrifft. Und ein Zweites ist mit einem solchen Vorurteil sicher verbunden, wenn man Industriestadt hört, meine Damen und Herren, dann denkt man auch in einer Zeit in der es ja mehr um Dienstleistungen, um neue Ausrichtungen von Profilen geht, dann denkt man bei Industriestadt mehr an Abwanderung, an Low-cost Standorte, die Gefahr bedeuten, dann denkt man schnell an einen nicht geglückten Strukturwandel, an wirtschaftlichen Niedergang. Ja das alles haftet heute dem Begriff Industriestadt eigentlich an. Und auch wenn ich das Stichwort Produktion und Industrie zusammenbringe, sind wir auch noch immer in Vorurteilen. Diese Stadt hat natürlich einen hohen, industriellen Anteil an Arbeitskräften und Arbeitsfeldern, der bis über 70% früher reichte, heute noch deutlich über 50% ist. Aber man muss sich klarmachen, dass auch die Stadt Wolfsburg zwar 60 000 Industriearbeitsplätze hat, dass aber innerhalb dieses Weltkonzerns Volkswagen hier am Hauptstandort des Konzerns nur weniger als die Hälfte der 50 000 Menschen mit reiner Industriearbeit, sprich Produktion beschäftigt sind und das mehr als die Hälfte inzwischen mit Forschung und Entwicklung, mit Konzernsteuerung, mit Verwaltung und vielen anderen Aufgaben verknüpft sind. Das spiegelt sich alles in diesen Begriffen nicht nieder, meine Damen und Herren.

Kommen wir zu Wolfsburg heute, ich möchte Ihnen gern einfach mal einen Überblick über diese Stadt zeigen. Der große Teil Volkswagen, der eigentliche neugestaltete Kern, 1938 auf dem Reichsbrett entworfen und das ganze ist inzwischen Wolfsburg als Stadt von 125 000 Einwohnern, mit vielen Stadt- und Ortsteilen, auch mit großer Historie. Heute ist Wolfsburg eine moderne Stadt im Grünen mit hoher Lebensqualität.

Das Thema Industriebrachen ist mit dieser jungen Stadt zunächst mal gar nicht überein zu bringen, meine Damen und Herren. Denn als kaum 60-jährige Stadt haben wir keinen Strukturwandel, wie beispielsweise das Ruhrgebiet, wie beispielsweise alte überkommene Industrien und dennoch werden Sie sehen, sind wir ein spannendes Beispiel für fast modellhaften Strukturwandel, der auch mit Erneuerung und vielen Veränderungen zusammenhängt. Wir stehen im Moment nicht in der Situation, gottlob, dass wir uns mit Brachflächen, deren Verwendung wir nicht bestimmen können, auseinander zu setzen haben und auch das Thema Abbau von Industriearbeitsplätzen ist zur Zeit in Wolfsburg kein Thema. Ganz im Gegenteil. Wir haben hier in den letzten Jahren in hoher Weise neue Industrie- und Gewerbegebiete ausgewiesen. Wir haben aus dieser Krise in den letzten sechs Jahren wieder 15 000 und mehr neue Arbeitsplätze gewinnen können. Davon nur 5000 bei Volkswagen, der Rest in der Stadt und den neuen Gewerbegebieten. Wir haben mit Volkswagen gemeinsam die Wolfsburg AG gegründet, die ja auch für das Harzmodell

Beispiel gegeben hat, dass man die Halbierung der Arbeitslosigkeit in Deutschland schaffen kann. Wolfsburg steht dafür. Wir haben die Arbeitslosigkeit von diesen 19% in 1996 runter auf heute unter 8,5% senken können und sind, denke ich, eine der wachstumsstärksten Städte der Bundesrepublik in diesem Feld. Wir sind auch in der Wirtschaftskraft, obwohl an Einwohnern relativ klein - Braunschweig ist doppelt so groß - doch die zweitstärkste Wirtschaftsstadt in Niedersachsen nach Hannover. Das alles macht deutlich, dass im Moment das Thema „Brachen“ insoweit kein Thema ist. Aber Wolfsburg hat einen strukturellen Wandel zu verkraften, der sich fest macht in dem Wandel, in dem Fortgang auch von Industriearbeitsplätzen, 20 000 an der Zahl, vor weniger als zehn Jahren. Und ich denke, wenn man das Thema Industriebrachen etwas weiter als nur im klassischen Sinne versteht, nämlich nicht nur die alten Fabriken des 19. Jahrhunderts, die dann irgendwann keinen Markt mehr haben oder technisch veraltet sind, sondern Gewerbe-, Industrieflächen, die eine Umwicklung, die eine Aufwertung ermöglichen und deshalb auch Chancen für Stadtentwicklungen geben, dann sind wir hier zweifellos richtig. Und wenn wir uns die unterschiedlichen Typen klar machen und was für Arten von Brachflächen hier in Betracht kommen, dann beginne ich mal tatsächlich mit dem Ort an dem wir uns heute befinden.

**Hier Präsentation.**

Dieses ist eine alte Aufnahme von Volkswagen, Sie sehen die große Fabrik, all das geht hier weiter, ein riesiges Areal, hier ist das Kraftwerk, das ja dominiert und auch optisch hier die Stadt und Volkswagen mit beherrscht und der Hafen, an dem wir uns hier unmittelbar befinden. Noch vor wenigen Jahren, bis im Grunde genommen 1998, war dies die Fläche auf der heute die Autostadt entstanden ist: eine Lagerfläche, eine Hafenfläche, Kohle und Öltanks beherrschten das Bild. Hier ist mal eine nähere Ansicht, die historische und auch unter Denkmalschutz stehende Fassade, Industriebau der dreißiger Jahre wirklich kraftvoll und stellvertretend für diese Zeit. Hier sind durch eine Brücke verbunden zum Kraftwerk, die Kohlelagerhalden, die Öltanks, Lagerschuppen. Das war bis vor wenigen Jahren die Situation hier in Wolfsburg. Kaum jemand konnte sich vorstellen, dass diese Fläche eine neue Autostadt werden sollte. Als die ersten Überlegungen von Herrn Dr. Piëch kamen, von einem Auslieferungszentrum ganz neuer Art in eine Erlebnis- und Veranstaltungswelt einzigartiger Art, da wurde diese Fläche in Betracht genommen als eine, die durch Umstrukturierung, durch Aufwertung ganz neue Funktionen erfahren könnte. Die ursprünglichen Überlegungen reichen zurück bis 1996, 1998 in die Planung, im Jahr 2000, zum 1. Juni 2000 nach unglaublich kurzer Bauzeit eröffnet zur Expo 2000 - und sehen Sie, das ist heute die Autostadt, die, hier der Hafen, dieses Areal umfasst. Wir befinden uns hier in diesem großen Forumskomplex, hier ist dieses 360 Grad Kino. Hier sind die Pavillons, das Auslieferungszentrum, in dem wir heute abend sind. Herr Wachs, Sie entschuldigen, wenn ich das einfach mal deutlich mache, aber es gibt, denke ich, kaum ein schlagkräftigeres Beispiel für einen Strukturwandel innerhalb weniger Jahre, wie diese Autostadt deutlich macht. Und das besonders schöne ist, dass sie in der Stadt entstand und nicht irgendwo auf grüner Wiese und damit die Autostadt auch für Wolfsburg eine ganz neue Ausprägungschance, ein Höhepunkt, ein Highlight bedeutet. In diesen etwas mehr als zwei Jahren, mit inzwischen mehr als fünf Millionen Besuchern, ist das ein Beispiel wie es besser nicht sein kann. Wie man im Grunde industrielle Flächen zu einer ganz anderen Wertigkeit führen kann als das bisher der Fall war.

Es ist ein Glücksfall für Wolfsburg, dass nun auch durch die Brücke die Verbindung Stadt – Autostadt – Volkswagen intensiviert und die Bahnlinie und den Kanal ein Stück überwindet. Unser Ziel ist es diese Brücke noch zu intensivieren um noch mehr Menschen, die die Autostadt besuchen, über diesen Weg in die Innenstadt von Wolfsburg hineinzuführen. Meine Damen und Herren, jetzt möchte ich weitere Beispiele aus unserer Innenstadt anführen, denn diese Autostadt führt natürlich zu neuen städtebaulichen und entwicklungsmaßige Herausforderungen für die Stadt selbst. Jetzt der Blick mal von der Autostadt, hier sind wir, das ist die Brücke in die Stadt, auf das Gegenüber gerichtet. Hier werden sie übrigens sehen, dass eine ganz neue Gestaltung im Gang ist, ein Off-Road Parcours, der die neuen Geländefahrzeuge von Volkswagen erlebbar macht. Sie werden sehen, mit Rollrasen verändert sich das in ungeheurer Geschwindigkeit, Herr Wachs. Ich

sehe das mit Freude, aber für die Stadt stellt sich natürlich die Frage: Hier ist der Betriebsstoff unserer Stadtwerke, das war früher Rاندlage und klar ist, dass dieses Stadtwerksgelände in eine ganz andere Wertigkeit hineinkommt und wir uns natürlich Gedanken machen: Was heißt das? Ein gewerblicher Standort für eine künftige Stadtentwicklung in dieser, nunmehr neuen zentralen Lage, was kann da getan werden? Lassen Sie mich mal weiterführen an Beispielen, wir gucken wieder hier von der Autostadt, hier ist der Hafen vor uns, rechts das Kraftwerk und hier ist diese Brücke. Unsere Innenstadt, meine Damen und Herren, ist jung und damit hat sie nicht das Ambiente, nicht die Strahlkraft die man anderen Städten zubilligt und wir sind sehr dabei, hier ein Stück neuer Stadtentwicklung, auch Stadtsanierung, eine neue Ausrichtung unserer Innenstadt zu verwirklichen. Hier entsteht ein Sciencecenter, auf einer bisher brachliegenden, noch nicht entwickelten Fläche, das von einer weltbekannten Architektin gebaut wird. Es wird auch ein Stück, Ebenbürtigkeit zu der großartigen Autostadt bieten. Wir haben hier in Wolfsburg parallel zur Werksfront Riesenparkflächen. Ich behaupte schon heute, dass in einigen Jahrzehnten diese Parkflächen nicht mehr in dieser Wertigkeit sein werden, dass sie anders entwickelt werden. Und wenn ich Ihnen mal hier dieses kleine Pünktchen zeige, da haben wir eine historische Gaststätte, „Zum Hanseaten“, in den vierziger, fünfziger Jahren entstanden, hier entsteht in zwei Jahren das neue Jobcenter, das im nächsten Jahr gebaut wird, dass das Harzmodell hier in Wolfsburg umsetzen wird und alle mit Arbeitsvermittlung befasste Kreise zusammenfasst. Wir haben hier weiterzugucken, die ganze Stadtentwicklung hier wird neu geschehen.

Hier ist ein klassischer Einzelhandelstandort „Hertiekaufhaus“. Einst, Anfang der sechziger Jahre gebaut, völlig über die Zeit gekommen, der Charme der Sechziger Jahre kommt nicht mehr an. Wir waren gezwungen als Stadt diesen Komplex aufzukaufen, um ihm einer neuen Nutzung zuzuführen und wir wollen hier ein Einkaufs-, ein Dienstleistungszentrum, ein Erlebniszentrum entwickeln, in diesem gesamten Bereich in hervorragender Lage gegenüber der Autostadt. Auch das ist ein Stück, im Grunde, gewerblicher Branche, selbst wenn das Kaufhaus im Moment noch geöffnet ist, so kann es jedenfalls nicht weiterbestehen. Ich gehe mal weiter in unsere Innenstadt, meine Damen und Herren, die Autostadt ist hier oben, hier ist der Bahnhof, das ist unmittelbar neben unserer Porschestraße, der Hauptverkehrsstraße, ein klassischer Bereich, wo früher Kleingewerbe von Tischlereien bis Schlossereien und so weiter sich angesiedelt hatten, in den fünfziger, sechziger Jahren. Heute im Wandel und ich nehme hier ein Bild von vor nicht ganz zwei Jahren, hier ist ein früherer Bushof, ein Tankhof seit Stadtgründung gewesen. Ich zeige mal, was heute ist. Heute ist hier ein EDV-Dienstleistungsunternehmen, Fa. Geders, weltweit tätig. In weniger als zwei Jahren hat sich dieser Tankhof nun zu einem Dienstleistungszentrum mit hochwertigen, zukunftsorientierten Arbeitsplätzen entwickelt. Dieses ist ein weiteres Beispiel, früher Bauhof; unsere Neuland Wohnungsbaugesellschaft, jetzt ein neues Bauhofzentrum als Zentrum für Gesundheitswesen mit Wohnungen u. a.: Das sind innerstädtische Entwicklungen, die sich hier alle in den letzten, wenigen Jahren vollzogen haben. Und ich gehe ein Stück weiter in die Innenstadt und nun Herr Otto, wird ihr Herz, hoffe ich, höher schlagen, denn das ist eine der Höhepunkte, auch eine Umwandlung im innerstädtischen Bereich. Hier ist unser Rathaus, hier ist die Porschestraße, hier oben haben wir gerade gesehen ist der Hafen von Volkswagen. Das ist die Achse von der wir vorhin gesprochen haben, die zum Schloss führt. Und wir hatten mitten in unserer Stadt, weil diese Stadt ursprünglich mal nur auf 30 000 Bewohner konzipiert war, dann auf 50 000, mitten in unserer Porschestraße als Einkaufsstraße die Post mit ihrem Posthof, mit einem großen Abstellplatz für die Postfahrzeuge, mit einem Paketverteilungszentrum, mit einem Fernmeldekomplex, mit allem drum und dran. Als wir merkten, dass unsere Innenstadt nun dringend Erneuerung bedurfte, als wir sagten, das muss eine neue Ausrichtung erfahren, haben wir diesen innerstädtischen, zentralen Ort, von rund nicht ganz drei Hektar umgewidmet, abgerissen, auch mit mehreren und mit der Post verhandelt, mit Ihrem Haus Herr Otto, mit Erfolg. Und jetzt schauen Sie mal wie sich das heute darstellt. Das ist die neue City Galerie, das neue Center, das dieser Stadt eine ganz neue Kraft und Einkaufsausstrahlung verleiht, das für uns eine riesen Bereicherung ist. Nehmen Sie diese wahr, wenn Sie die Möglichkeit haben hier noch zu bummeln, dann können Sie sich davon selbst überzeugen. Vorher unattraktive Fassade, ein toter Posthof,

heute das eigentliche Herz und Zentrum unserer Innenstadt. Das hat sich in wenigen Jahren vollzogen und das ist sicher auch ein Beispiel für erfolgreichen Wandel.

Meine Damen und Herren, ich will aber noch weitere Beispiele hier geben. Hier sind wir in unserem Stadtteil Fallersleben und so ganz ohne traditionelle Beispiele für Branchen, Nutzungen und Chancen ist Wolfsburg nicht. Die Stadt Fallersleben hatte aus dem 19. Jahrhundert stammend eine Zuckerrübenfabrik, weil diese ganze Gegend ja sehr stark mit Zuckerrübenanbau verhaftet war. Gut, wir wissen alle, das es nicht mehr wirtschaftlich zu machen ist. Veraltete technische Anlagen, neue Konzentration in Riesenanlagen, auch Auslandsaktivitäten, hier lag nun eine Fabrik im klassischen Sinne still auf diesem gewaltigen Areal, mitten in der traditionellen Altstadt von Fallersleben gelegen. Dieses ist ein Bild von 1998 und so sieht es heute aus. Es ist noch nicht ganz fertig. Wohnbereich, gewerblicher Bereich, hier direkt an der Bahnstrecke mit Engineeringfirmen, mit großem Angebot. Und dieser Bereich ist im Moment im Wandel und wird auch einer höherwertigen Nutzung zugeführt. Ich kann weitere Beispiele nennen in unserer Stadt. Dieses ist im Grunde eine Brachfläche, am Eingangstor unserer Stadt. Hier verläuft die Autobahn A39 von Braunschweig kommend, hier ist, vor etwas mehr als zwei Jahren, im September 1999 der erste Spatenstich getan, um der Wolfsburg AG ein Domizil zu geben, um AutoVision und Innovationscampus zu vereinigen. Das ist heute, der Stand mit mehreren Tausend Arbeitsplätzen hochwertiger Art und dieses Areal wird, als jetzige Freifläche, der Standort unserer künftigen AutoUniversität, die im Herbst diesen Jahres auf den Weg kommt.

Es gibt also, in dieser spannenden Stadt viele Beispiele, möchte aber ein weiteres hinzufügen, meine Damen und Herren. Wolfsburg hat eine dynamische Zeit ständigen Wachstums erlebt. Da wir hier zehn Kilometer vor dem eisernen Vorhang wohnten führte es dazu, dass Arbeitskräfte nicht mehr zu bekommen waren, die dringend gebraucht wurden. Also war Wolfsburg mit die erste Stadt, Anfang der sechziger Jahre, die im Ausland Arbeitskräfte anwarb. Viele Italiener, gerade aus den schwachen süditalienischen Gebieten kamen nach Wolfsburg und mussten untergebracht werden. Hier entstand Anfang der sechziger Jahre - das ist so ein Bild, wir sehen da ein historisches Bild - Annahme oder Verwaltung, also da musste man hin. Und diese Baracken wurden gebaut als vorläufige, als einfache Unterbringungen, für die meist ledigen Italiener, die hier Arbeit und Brot fanden. Dieses führte zu einem Gesamtgelände, dem sogenannten Italienerdorf, dass viele, viele Baracken und einige Tausend Menschen umfasste. Anfang der sechziger Jahre als dann - und das ist auch ein Spezifikum dieser Stadt -, Wolfsburg die Integrationsleistung vollbrachte, alle diese italienischen Menschen, die dann auch ihre Familien gründeten, in die Stadt zu integrieren, wurde in den achtziger Jahren dieses Gebäude umgewidmet zu einem Bürozentrum. Und was das der Stadtentwicklung für Möglichkeiten bietet, meine Damen und Herren, das will ich Ihnen heute sagen. Dasselbe Areal, hier sind noch die Restbauten, die alten Holzhäuser zu sehen, dient im Moment dazu, zu einem neuen Erlebnisfaktor zu werden für Wolfsburg. Hier entsteht unser neues Stadion für den VfL Wolfsburg, es soll in zwei Monaten eingeweiht werden. Eine völlige Umstrukturierung ist hier im Gange. Sie sehen hier noch einmal das Stadion für 30 000 Menschen, das wird auch dieser Autostadt ein Gegenüber geben, das denke ich ausgewogen und stimmig ist. Hier ist die Autostadt, in der wir uns befinden. Gegenüber ist dieser Bereich mit unserem Allersee, einem in den sechziger Jahren angelegten künstlichen See, hier sind wir dabei, diese Fläche des Italienerdorfes umzustrukturieren in eine Erlebniswelt. Hier haben wir Anfang des Jahres schon ein neues Badeland eröffnet, das in ganz Norddeutschland, in ganz Deutschland Maßstäbe setzt. Das Stadion entsteht, hier entstehen Parkplätze um auch für Freizeitaktivität alles zu tun und wir wollen dieses Gelände mit dem Schlossbereich in zwei Jahren zur Landesgartenschau machen. Dann werden wir in dem Bereich Erlebnistourismus nicht nur Arbeitsplätze haben, sondern eine ganz neue Profilierung, Ausgestaltung unserer Stadt.

Alles das wäre nicht möglich gewesen, ohne diese unglaubliche Schubkraft, die von der Autostadt ausgeht, die Wolfsburg neues Profil verleiht, die aber auch 1500 Arbeitsplätze allein bietet in einem Bereich der vorher in Wolfsburg überhaupt nicht vertreten war:

Arbeitsplätze für Frauen, Fremdsprachenleute, Gastronomie, vielerlei Serviceeinrichtungen sind hier, und das wollen wir als Chance für die Stadt begreifen und ausnutzen. Mit dem Science-Center, das hier gegenüber am Bahnhof entsteht, hier mit diesem Erlebnisbereich, mit unserem Schloss wird Wolfsburg eine ganz neue Ausprägung bekommen. Und es ist wie eine Kettenreaktion, meine Damen und Herren, wenn das neue Stadion steht, haben wir die Fläche des alten Stadions unseres VFL Wolfsburg nun wieder als städtische Entwicklungsfläche, die möglicherweise dort Dienstleistungen, Bürozentren, was auch immer ermöglicht. Das ist der Gang der Dinge.

Genug der Worte meine Damen und Herren, ich hoffe ich habe Ihnen gezeigt, Sie sind in einer spannenden, in einer hochinteressanten Stadt. Ich könnte viel mehr erzählen. Public Private Partnership, Herr Otto, haben wir, finde ich, in hervorragender Weise betrieben. Ich hoffe sehr, dass Sie den Eindruck haben, Wolfsburg lohnt einen Besuch. Lust an Entdeckungen ist unser Motto. Ich lade Sie herzlichst ein wiederzukommen und ein Stück auch im Herzen diese Stadt mitzunehmen. Herzlichen Dank.

**Ende Präsentation**

### Zur Podiumsdiskussion mit Lütke-Daldrup

Gut, das lässt sich sicher definieren. Also, wenn vorhin der Eindruck bei der Darstellung entstanden ist, das geht alles so von selbst und das zieht man mal so aus dem Nähkästchen, ich denke, jeder Kenner weiß, dass das nicht der Fall ist. Das ist für unsere Stadt Wolfsburg ein Riesenkraftakt. Diese Umsteuerung, diese Neuorientierung auch der Stadtentwicklung vorzunehmen, das kostet richtig Geld in der Entwicklung. Wir haben hier natürlich einen Riesenvorteil; wir haben einen Weltkonzern mit seinem Stammsitz in Wolfsburg, der sich mit einbringt in diesem Wandlungsprozess und in diese Revitalisierung, so darf ich mal sagen, der auch mit gesellschaftliche Verantwortung übernimmt. Es ist die Hauptstadt des Volkswagenkonzerns. Die Menschen, die hier in der Stadt und in der Region leben, haben den Konzern aufgebaut, großgemacht. Da kommt ein Stück zurück durch eine solche soziale Verpflichtung auch. Aber nun will ich nicht den Eindruck erwecken, dass hier Volkswagen nur von Großherzigkeit und sozialer Willensbildung bestimmt ist. Auch für diesen Konzern spiegelt sich das, was hier die Stadt an Weiterentwicklung bietet, natürlich zurück. Ich will das deutlich machen. Diese Erlebniswelt ist geschaffen worden, weil damit Volkswagen natürlich auch Marketinginteressen vertritt und hier die Aushängestube des Konzerns auch ein bisschen ist. Für Philosophie, für emotionale Bindungen an das Auto, an die Produkte, das ist der Hintergedanke dieser Autostadt. Sie lebt auch von den Besuchern. Und wenn wir als Stadt jetzt uns in die Pflicht nehmen lassen, auch unsererseits, die Stadt attraktiver zu machen, Erlebniswelt, Landesgartenschau, Stadion, Badeland, Science-Center, dann sind das Investitionen, die im Grunde die Wechselwirkung, auch zu einer Verstärkung führen sollen. Das ist nur von einer ganzheitlichen Philosophie und Vision auch getragen und deshalb denke ich und bin sicher, das wir auch eine Art Win-Win-Situation haben. Ich habe in meinem Vortrag dargestellt: Ich bin überzeugt, wir brauchen neue Methoden des Herangehens an solche Probleme, des gesellschaftlichen, des strukturellen Wandels, dass kann die öffentliche Hand überhaupt nicht allein meistern, wurde ja auch deutlich in anderen Vorträgen. Wir haben diesen Weg der Public Private Partnership betrieben. Sogar manifestiert in der gemeinsamen Gesellschaft Wolfsburg AG, die so, glaube ich, einzigartig ist, in der Bundesrepublik, dass sich ein Weltunternehmen, ein Konzern, ein Wirtschaftsunternehmen zusammentut mit einer Kommune, 50:50 eine Aktiengesellschaft gründet mit dem Ziel, also Arbeitslosigkeit zu halbieren, das ist unser definiertes Ziel und die Struktur in Stadt und Region zu stärken. Das ist ein Instrument und ich gebe auch hier recht, was gesagt wurde; die kommunalen Entscheidungsprozesse, sind viel zu schwer, sind viel zu politisiert, viel zu heterogen. Das braucht auch wirtschaftliche Formen, wie eine Aktiengesellschaft wie eine GmbH, um schlagkräftig und flexibel arbeiten zu können. Das ist also ein Stück des Erfolgsrezeptes unserer Stadt.

Gut, wir kommen aus tiefem Tal, ich hatte gesagt, dass wir noch 1995, 1996 in fast existenzieller Krise waren. Wir haben natürlich auch ein Stück Glück gehabt. Ich will nicht verschweigen, dass wir auch als Stadt, als Kommune ganz doll gestrafft und reformiert haben, wirtschaftlich arbeiten, ganz neu kundenorientiert, wirtschaftsorientiert, auch als oberstes Ziel, das lassen wir mal alles weg. Uns kam natürlich ein Stück zugute, das dieser Weltkonzern Volkswagen auch neu durchgestartet ist, das hier ein Management mit Herrn Dr. Piëch, jetzt an der Spitze mit Herrn Dr. Pischetsrieder, diesen Konzern in ganz neue Dimensionen geführt haben in der weltweiten Globalisierung und in dem weltweiten Wettbewerbsprozess. Wir sind eine Stadt des Automobils, das lässt sich überhaupt nicht, auch für die Zukunft nicht ändern, das wollen wir auch sein, wir wollen die Stärkung des Automobils, der Automobilität hier entwickeln, wir wollen aber auch Chancen wahrnehmen, zu diversifizieren. Und diese Autostadt, diese Erlebnisprojekte, diese Freizeitprojekte, von denen ich sprach, sind ein Stück auch zur Diversifizierung in der Stadt. Volkswagen hat durch die guten Jahre, dieses unglaublichen Durchstartens und Erfolges, natürlich auch der Stadt gut getan in der Gewerbesteuer. Aber ich will nicht verschweigen, dass wir auch in diesem Spannungsfeld, zwischen Kreditaufnahme, zwischen Investitionen und den notwendigen Neuausrichtungen für die Zukunft stehen. Wer die Zukunft gestalten will, wer sich für morgen sicherer machen will, wer den jungen Menschen eine Perspektive bieten will, der muss heute die Weichen stellen. Und Weichen stellen, heißt vor allem, Geld einzunehmen und sehen, was damit geschieht.

Ich möchte das unterstreichen. Ich glaube das A und O, um die Chance wahrzunehmen Brachen oder Gewerbeflächen aufzustufen, in höhere Wertigkeiten zu bringen oder in andere Nutzbarkeiten, hängt in hohem Maße von einer sehr kraftvollen wirtschaftlichen Entwicklung ab. Ohne die wird es nicht gelingen und ob das nun der Baumarkt ist, der seinen Markt hat oder ob es andere industrielle, gewerbliche Dienstleistungsbereiche sind. Wenn Deutschland nicht eine kraftvolle, wirtschaftliche Entwicklung fortführt, werden diese Brachen, sage ich mal, nur unter größten Schwierigkeiten und nur mit öffentlichen Mitteln entwickelbar sein. Umgekehrt, wenn es Druck gibt, die Nutzungen zu brauchen, wenn die Innenstädte lebendig sind, wie wir ja auch in unserem Kongress hier zum Thema machen, wenn Urbanität hochgeschrieben wird, wenn aber auch die Bürger, die Bürgerinnen neue Nutzungen gewissermaßen herausfordern, erwarten, Modernisierungen erwarten, dann wird es gelingen, die Wertigkeiten auch herauszuholen. Es hängt also auch in großem Maße auch von den gesamtwirtschaftlichen Bedingungen des Landes ab. So würde ich mal sagen.

Na gut, ich will mal aus Erfahrung hier sprechen, weil Sie die Bilanzwerte der neugegründeten Immobilientöchter, gewisser öffentlicher so eben ansprechen. Also, die Post, ich habe ja hier vorhin unser Postgrundstück dargestellt, dass war also unglaublich überbewertet, sage ich mal deutlich. Das hatte rein Ausgliederungs- und bilanzielle Gründe, das hat uns aber das Ganze außerordentlich schwer gemacht, weil man eigentlich in Größenordnungen diskutierte, die nicht realistisch waren. Wir haben als Stadt dann für das Grundstück was draufgelegt, weil die Post da sehr unmäßig war, aber gesund und realistisch, sage ich mal aus heutiger Sicht, war das alles nicht.

Gut ich schließe mal den Kreis unseres Themas Stadt der Zukunft. Um sich auf die Zukunft auszurichten, brauchen auch Innenstädte Flächen, die auch künftigen Nutzungen und Chancen zugeführt werden können, denn es nützt nichts, wenn sich die Städte, wie in Amerika weit ins Land verbreiten und die Urbanität dann verloren geht. Ich halte sehr viel davon, dass hier große Chancen schlummern. Wenn Sie mich nach den Erfolgsfaktoren fragen, wessen es bedarf um erfolgreich zu sein, dann würde ich drei Punkte nennen. Dass erste ist, denke ich, eine kluge Stadtentwicklungspolitik, auch ein Stück Weitsicht hier, was sogar Visionen beinhaltet. Zu Langfristentwicklungen kommen wir, denke ich, auch mit den Aufgaben für die Entwicklung der Städte nicht aus. Der zweite Punkt, den sehe ich darin, dass wir, um dieses alles heben zu können, gesamtwirtschaftliche Rahmenbedingungen brauchen die es ermöglichen. Sprich, eine Wachstumskraft, eine Forde-

rung nach neuen höheren Nutzungen, die auch wiederum die Städte auf die Zukunft ausrichten und die Ihnen zugute kommen, die aber auch Bürgerinnen und Bürger, denke ich, goutieren, indem sie dann einer Stadt treu bleiben und die Wertigkeit herausstreichen. Und der dritte Punkt aus meiner Sicht ist, Sie haben es alle mit angesprochen, allein eine öffentliche Hand, allein eine Kommune, auch Stadt kann das, aus meiner Sicht, nicht heben, jedenfalls, wenn es um die Größenordnungen geht, die hier zum Teil angeklungen sind. Das ist, so meine ich, eine gesamtgesellschaftliche Aufgabe. Das erinnert mich schon auch an Entwicklungsaufgaben in den neuen Bundesländern, vor denen wir standen. Diesen Aufgaben muss man sich stellen, wenn die Bundesrepublik Deutschland als Kultur- und Entwicklungsland weiter bestehen will und ich denke, da muss man auch neue Methoden der Finanzierung finden. Gesamtgesellschaftliche Aufgabe heißt für mich, dass wir hier nicht nur die öffentliche Seite brauchen, sondern auch die Unternehmen, das privatwirtschaftliche Engagement, private-partner-ship sind für mich zumindest einige Punkte, die diesen Weg erfolgreich sein lassen.