



Übersicht und Gebietsentwicklung

Die kreisfreie Stadt Wolfsburg ist neben Salzgitter nicht nur eine der wenigen Stadtneugründungen des 20. Jahrhunderts in Niedersachsen, sondern als Stadt des Volkswagenwerks auch einer der bedeutendsten Industriestandorte im Bundesgebiet. Kaum eine andere Kommune hat im Deutschland der Nachkriegszeit einen vergleichbaren Aufschwung erlebt. 1938 „auf grüner Wiese“ im Zentrum des damaligen Deutschen Reiches gegründet, verzeichnete sie 1950 schon 25 400 Einwohner, 1961 waren es bereits über 64 500 und 1971 knapp 90 000. Ein Jahr später überschritt sie im Zuge der Gebietsreform, infolge umfangreicher Eingemeindungen, die Grenze von 100 000 Einwohnern. Sie steht heute an 6. Stelle unter den Großstädten Niedersachsens (31.12.2006: 120 417 Einw.).

Allerdings hatten ihre ursprünglichen Standortvorteile mit der Zonengrenzziehung erheblich an Bedeutung verloren oder waren gänzlich entfallen. Nur wenige Kilometer lag das Stadtgebiet von der innerdeutschen Grenze entfernt. Aus der zentralen Position inmitten eines einheitlichen Wirtschaftsgebietes entstand eine Randlage. Zugleich wurden die wichtigen ostwestlich verlaufenden Fernverkehrslinien wie die Eisenbahnstrecke Köln–Hannover–Berlin–Warschau, der Mittelkanal und die nur gut 10 km südlich vom Stadtzentrum vorbeiführende A 2 (E 8) im anderen Teil Deutschlands nur noch als Transitwege benutzbar. Dennoch haben diese einschneidenden politischen Zwänge die Entwicklung der Stadt nicht entscheidend hemmen können. Und mit der deutschen Wiedervereinigung ist Wolfsburg erneut in eine zentrale Lage in Mitteleuropa gerückt.

Ihre gegenwärtigen Grenzen hat die Stadt erst 1972 erhalten. Damals wurde der alte, seit 1938 aus Teilen der Gemeinden Rothenfelde, Rothehof und Hesslingen (ehemals Landkreis Gifhorn) bestehende Siedlungskern (Größe rund 35 km²) um die Kleinstädte Fallersleben und Vorsfelde sowie um 18 Landgemeinden aus den Nachbarkreisen Gifhorn (Almke, Barnstorf, Ehmen, Hattorf, Hehlingen, Heiligendorf, Mörsse, Neindorf, Sandkamp, Süfeld) und Helmstedt (Brackstedt, Kästorf, Neuhaus, Nordsteimke, Reislingen, Velstove, Warmenau, Wendschott) auf die heutige Größe von 204 km² erweitert. Seitdem ist Wolfsburg eine der flächengrößten Städte Niedersachsens. Gleichzeitig gewann die Stadt rund 41 000 neue Einwohner hinzu. Dies war eine der umfangreichsten Eingemeindungen in Niedersachsen überhaupt. Die Bevölkerungsdichte von derzeit 598 Einwohnern je km² ist aber, bedingt durch das ausgedehnte Stadtgebiet, für eine Großstadt sehr gering.

Naturräume

Das Stadtgebiet reicht, naturräumlich gesehen, von den Ausläufern des Ostbraunschweigischen Hügellandes über die Aller-Ohre-Niederung bis in die flache Grundmoränenlandschaft des Vorsfelder Werders.

Mit einer Höhenlage von 60 bis über 100 m NN (maximal 140 m NN im Ortsteil Almke) nimmt das Hügelland nahezu die gesamte Stadthälfte südlich des Mittellandkanals ein. Es ist weithin bewaldet, denn hier treten trias- und jurazeitliche Schichten vielerorts direkt zutage oder liegen nur unter einer geringmächtigen Decke eiszeitlicher Ablagerungen verborgen. Die Wälder dienen heute als Naherholungsflächen. Waldfrei sind dagegen die fruchtbaren Geschiebelehm- und Sandlössareale in den Stadtrandbereichen.

Mit zwei zertalten Stufen aus jurazeitlichen Kalk- bzw. Sandsteinen (Klieversberg, 109 m NN bzw. Wohlberg-Hohenstein) bricht das Hügelland zur Aller-Ohre-Niederung hin ab. Deren tief gelegene und grundwassernahen Talsandplatten (tiefster Punkt: 54 m NN, im Ilkerbruch), auf denen sich heute der ausgedehnte Komplex des Volkswagenwerks erstreckt, sind noch vor 75 Jahren ausschließlich Heide-, Wiesen- und Bruchwaldgelände gewesen (Barnbruch, Werder, Drömling).

Nur die hochwasserfreien Randterrassen und die Schwemmfächer an den Ausgängen der Seitentäler waren früher besiedelt. Auf dem Fächer des aus dem Hügelland kommenden Hasselbaches lag das Dorf Hesslingen, ihm gegenüber die Wasserburg Wolfsburg (1302 erstmals urkundlich erwähnt, heutiges Schlossbauwerk aber jünger), die wahrscheinlich schon vor dem 12. Jahrhundert zum Schutz und

zur Kontrolle des hier bestehenden Allerüberganges angelegt worden war. Sie hat der Stadt am 1. Juli 1945 ihren heutigen Namen gegeben.

Mit einem deutlichen Erosionsrand (Terrasse) steigt im Norden die flache Grundmoränenplatte des Vorsfelder Werders aus der Niederung auf. Der kleinräumig wechselnde Untergrund aus Geschiebelehm und Schmelzwassersanden bedingt hier ein ebenso wechselvolles Kulturlandschaftsmuster. Außerhalb der dichten Bebauung dominiert nach wie vor eine siedlungsarme Landschaft mit Kiefernforsten, kleineren Nadel- und Laubwaldparzellen und gehölzreichem Acker- und Grünland.

Siedlungen – Geschichte und Struktur

Der zusammenhängende Siedlungskomplex Wolfsburg umfasst die Kernstadt und neben Fallersleben und Vorsfelde die meisten der ehemaligen Umlandgemeinden. Einige Dörfer, vor allem im Süden, liegen allerdings weiterhin räumlich von der Stadt abgesetzt. 44,1 % der Fläche werden noch immer landwirtschaftlich genutzt, 23,5 % sind bewaldet. Der Anteil der Siedlungs- und Verkehrsflächen (einschließlich der gewerblich genutzten Flächen) liegt dagegen nur bei 29,5 % der Stadtfläche.

Die großen Dörfer in den Stadtrandbereichen können auf eine lange bäuerliche Tradition zurückblicken. Seit der Gründung der Stadt Wolfsburg haben sie jedoch durch den Rückgang der Landwirtschaft und den starken Zuzug von Pendlern ihren agrarischen Charakter verloren und sind ausgeprägte Pendlerwohngemeinden mit teilweise städtischer Bebauung geworden. Besonders deutlich tritt dieser Funktionswandel auch in den Kleinstädten Fallersleben und Vorsfelde hervor. Heute vorwiegend Wohnvorstädte von Wolfsburg, waren sie früher als Ackerbürger- und Handwerkerstädte zentrale Versorgungsorte eines eigenen ländlichen Umlandes.

Die Geschichte der Stadt begann 1938 mit dem Aufbau des Volkswagenwerks und der mit ihm verbundenen Gründung der sogenannten Stadt des KdF-Wagens durch die Deutsche Arbeitsfront (DAF). Entscheidend für die Standortwahl waren, neben binnenkolonialisatorischen Gründen, die wehrstrategisch günstige Lage inmitten des Deutschen Reiches, die bereits bestehende Fernverkehrsanbindung und auch die Nähe der Stahlwerke Salzgitter, die Autobleche für den KdF-Wagen, den späteren „Käfer“, produzieren sollten. Ferner sahen die Ausbaupläne den Bau einer Eisenbahnlinie nach Hamburg als Anbindung an den Überseehafen sowie einer Nord-Süd-Autobahn vor.

Der erste Stadtbauplan von Peter Koller ging vom Bau einer Musterstadt für rund 90 000 Einwohner aus. Ihr besonderes Kennzeichen war ein Grundriss, der gemäß der städtebaulichen Vorstellungen der NS-Zeit durch axiale Straßenführung und Hervorhebung der Stadtmitte bestimmt war. Als Basis diente die 1,4 km lange Klinkerfront des Volkswagenwerks. Ihr gegenüber sollten eine wie beschriebene konzipierte, großzügige Wohnstadt mit zusätzlichen breiten Ringstraßen sowie auf dem Klieversberg die „Stadtkrone“ mit hoch aufragenden Gebäuden der NSDAP entstehen. Als Folge der Kriegsvorbereitungen wurde jedoch der erste Stadtaufbau nach wenigen Jahren beendet. Für in der Rüstungsproduktion des Volkswagenwerks eingesetzte Zwangsarbeiter und Kriegsgefangene errichtete man nur Baracken. Nach dem Zusammenbruch nahm die britische Besatzungsmacht trotz der weitgehenden Zerstörung des VW-Werks (zu etwa 60 %) die Produktion des „Käfers“ zunächst für den Armeebedarf, dann für den privaten Markt auf.

Da 1948 der Aufschwung des VW-Werks noch nicht absehbar war und sich der städtische Grund und Boden als ehemaliges DAF-Vermögen noch in der Verfügungsgewalt der Alliierten befand, sah das von Hans Bernhard Reichow erstellte erste Nachkriegskonzept für Wolfsburg nur eine Einwohnerzahl von etwa 30 000 Personen und eine Minimalausstattung an Wohnungen im Gebiet zwischen Mittellandkanal und Klieversberg vor. Auf den (heute bestehenden) Autobahnanschluss nach Süden verzichtete man ganz. Aufgrund der ständigen Produktionsausweitung des Volkswagenwerks und wegen des dadurch notwendigen beschleunigten Stadtausbaus wurde jedoch Reichows Plan schon bald durch weitergehende Konzepte abgelöst.

Kreis- und Bezirksdaten

Merkmal	Einheit	Stadt Wolfsburg	Bezirk Braun- schweig	Niedersachsen		Deutschland	
				Gesamt	= 100	Gesamt	= 100
Fläche, Flächennutzung und Zentralität							
Fläche am 31.12.2004	qkm	204,0	8.099	47.620	0,4	357.050	0,1
darunter Siedlungs- und Verkehrsfläche	%	29,5	13,4	13,1	225,4	12,8	230,5
darunter Landwirtschaftsfläche	%	44,1	49,9	60,9	72,5	53,0	83,2
darunter Waldfläche	%	23,5	33,8	21,2	110,6	29,8	78,9
Bevölkerungsdichte am 31.12.2004	Ew/qkm	598,7	204,8	168,0	356,4	231	259,2
Arbeitsplatzdichte - Erwerbstätige 2003 am Arbeitsort je 1 000 Einwohner	Anzahl	934,0	451	435	214,5	471	198,3
Arbeitsplatzdichte - Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte 30.06.2005 am Arbeitsort je 1 000 Einwohner	Anzahl	757	320	288	262,9	317	238,8
Pendlersaldo (Einpendler minus Auspendler über die Kreisgrenze) am 30.6.2005	Anzahl	50.036	20.610	-120.700	x	x	x
Pendlersaldo (Einpendler minus Auspendler über die Kreisgrenze) je 1 000 Einwohner am 30.6.2005	Anzahl	410,7	12,5	-15,1	x	x	x
Bevölkerungsstruktur und -entwicklung							
Bevölkerungsstand am 31.12.2004	Anzahl	122.148	1.658.918	8.000.909	1,5	82.500.849	0,1
Bevölkerungsveränderung gegen 31.12.1994	%	-3,8	-1,2	3,7	x	1,2	x
Künftige Bevölkerungsveränderung 1.1.2005 bis 1.1.2021	%	-1,0	-5,8	-0,7	x	0,4	x
Anteil der unter 20jährigen 2004	%	18,8	20,0	21,5	87,4	20,3	92,6
Anteil der 20 bis unter 65jährigen 2004	%	59,5	60,0	59,7	99,7	61,1	97,4
Anteil der über 65jährigen 2004	%	21,7	20,0	18,8	115,2	18,6	116,7
Anteil der unter 20jährigen 2021	%	17,5	17,1	18,4	95,1	17,6	99,4
Anteil der 20 bis unter 65jährigen 2021	%	61,0	60,8	60,4	101,0	60,4	101,0
Anteil der über 65jährigen 2021	%	21,4	22,1	21,2	100,8	22,0	97,3
dar. Anteil der über 80jährigen 2021	%	7,1	6,8	6,3	112,2	7,1	99,6
Ausländeranteil am 31.12.2004	%	12,0	7,5	6,7	179,0	8,8	136,4
Zusammengefasste Geburtenziffer 2004	Anzahl	1,3	1,3	1,4	91,1	1,4	92,9
Saldo der natürlichen Bevölkerungsbewegung 2004	Anzahl	-216	-4.623	-11.116	x	-112.649	x
Saldo der natürlichen Bevölkerungsbewegung je 1 000 Einwohner 2004	Anzahl	-1,8	-2,8	-1,4	x	-1,4	x
Wanderungssaldo (über die Kreisgrenze) 2004	Anzahl	-362	2.157	19.600	x	82.543	x
Wanderungssaldo je 1 000 Einwohner 2004	Anzahl	-2,9	1,3	2,4	x	1,0	x
Ehescheidungen je 1 000 Einwohner 2004	Anzahl	3,2	2,7	2,7	117,1	2,6	123,1
Erwerbstätige und sozialversicherungspflichtig Beschäftigte (SVB)							
Erwerbstätige am Arbeitsort 2004	Anzahl	114.081	765.576	3.543.977	3,2	38.868.000	0,3
davon Land- und Forstwirtschaft, Fischerei	%	0,5	1,9	3,3	15,7	2,2	23,6
davon Produzierendes Gewerbe	%	58,9	30,9	25,4	231,8	26,4	223,0
davon Handel, Gastgewerbe und Verkehr	%	14,6	23,1	26,4	55,2	25,2	57,8
davon Finanzierung, Vermietung und Unternehmensdienstleister	%	11,4	14,0	13,8	82,5	16,2	70,3
davon öffentliche und private Dienstleister	%	14,7	30,2	31,0	47,3	29,9	49,0
Veränderung der Erwerbstätigenzahl gegenüber 1994	%	30,4	4,2	6,4	x	3,6	x
Zahl der SVB am 30.06.2005	Anzahl	92.250	528.844	2.305.451	4,0	26.178.266	0,4
Frauenanteil an den SVB am 30.6.2005	%	29,6	43,1	44,7	66,2	45,4	65,2
Anteil der SVB mit Hochschul- oder Fachhochschulabschluss am 30.06.2005	%	11,8	9,1	7,3	161,0	9,5	124,2
Bruttoinlandsprodukt (BIP), Bruttowertschöpfung (BWS)							
Bruttoinlandsprodukt 2004	Mio. Euro	7.597,1	40.842	185.803	4,1	2.215.650	0,3
BWS-Anteil der Land- und Forstwirtschaft, Fischerei	%	0,1	1,1	2,0	5,2	1,1	9,5
BWS-Anteil des Produzierenden Gewerbes	%	73,0	38,6	29,5	247,5	29,1	250,9
BWS-Anteil von Handel, Gastgewerbe und Verkehr	%	6,7	15,0	18,9	35,7	18,0	37,5
BWS-Anteil von Finanzierung, Vermietung und Unternehmensdienstleistern	%	10,9	22,8	25,2	43,3	29,1	37,5
BWS-Anteil der öffentlichen und privaten Dienstleister	%	9,2	22,5	24,4	37,8	22,7	40,7
Veränderungsrate des BIP 1994 bis 2004	%	30,7	14,3	16,8	x	24,4	x
Wirtschaft							
Landwirtschaftliche Betriebe 2003	Anzahl	150	6.470	57.588	0,3	420.697	0,0
Großvieheinheiten 2003	Anzahl	1.710	119.640	3.050.838	0,1	13.941.452	0,0
Großvieheinheiten je Hektar LF 2003	Anzahl	0,2	0,3	1,2	17,2	0,8	25,0
Umsatz des Verarbeitenden Gewerbes 2004	Mio. Euro	.	64.355	146.626	.	1.420.690,3	.
Übernachtungen im Reiseverkehr 2005 (ohne Campingplätze)	Anzahl	352.279	5.603.881	31.322.279	1,1	322.255.580	0,1
darunter Gäste aus dem Ausland	%	20,3	10,3	7,1	284,5	14,0	145,3
Gewerbeanmeldungen je 1 000 Einwohner 2004	Anzahl	6,4	9,3	10,6	60,6	11,6	55,2
Einkommen, Soziale Problemlagen							
Gesamtbetrag der Einkünfte der Lohn- und Einkommensteuerpflichtigen pro Steuerpflichtigen 2001	Euro	33.611	32.106	32.478	103,5	33.498	100,3
Anteil der Einkünfte der Steuerpflichtigen mit mehr als 125 000 Euro Jahreseinkünften an allen Einkünften 2001	%	11,6	11,1	12,6	92,0	14,4	80,6
Verfügbares Einkommen pro Einwohner 2003	Euro	18.140	15.769	16.422	110,5	16.842	107,7
Arbeitslose am 30.09.2005	Anzahl	6.785	96.066	435.169	1,6	4.650.046	0,1
Arbeitslosenquote am 30.09.2005	%	12,0	12,8	12,3	97,6	12,5	96,0
Empfänger von ALGII im September 2005	Anzahl	5.649	99.900	449.453	1,3	5.152.755	0,1
ALGII-Empfänger je 1 000 Einwohner	Anzahl	46	60	56	81,9	62	74,2
Öffentliche Finanzen ¹⁾ (Landkreise einschließlich kreisangehöriger Gemeinden)							
Steuereinnahmen der Gemeinden je Einwohner 2004	Euro	1081	614	601	179,8	667	162,0
Überschuss (+) bzw. Fehlbetrag (-) des Verwaltungshaushalts in % der Einnahmen des Verwaltungshaushalts 2004	%	8,9	-27,4	-11,9	-74,8	x	x
Schuldenstand am Kreditmarkt 31.12.2004	Mio. Euro	171	1.448	7.826	2,2	84.257	0,2
Schuldenstand (am Kreditmarkt) je Einwohner 31.12.2004	Euro	1.394	872	978	142,5	1.098	127,0

1) Deutschland: Ohne Stadtstaaten



Die Wolfsburger Innenstadt mit Rathaus A, Rathaus B, Alvar-Aalto-Kulturzentrum, Kunstmuseum und Südkopf Center

Das Volkswagenwerk und die Stadt erlebten mit der großen Motorisierungswelle der 1950er- und 1960er-Jahre des vorigen Jahrhunderts einen unvergleichlichen Aufschwung. Der Volkswagen wurde zu einem Symbol des deutschen „Wirtschaftswunders“. Schon im Jahr 1950 stellte das Werk 90 000 Wagen (einschließlich der VW-Transporter) her. Seit 1955 war Peter Koller wieder Stadtbaurat und gestaltete Wolfsburg in Abwandlung seines ursprünglichen Konzeptes als Stadt für nunmehr 100 000 Einwohner. Gleichzeitig setzte sich als Leitbild die planmäßige Entwicklung von getrennten Stadtteilen durch. So wurden 1957 auch nördlich des Werks neue Wohngebiete erschlossen, ab 1962 gefolgt von den südwestlichen Stadtteilen Detmerode und Westhagen (für je etwa 15 000 Einwohner). Zwischen diesen Bebauungsgebieten blieben ausgedehnte Wald- und Grünlandflächen erhalten, die wie der Allerpark mit dem Allersee bis heute der Naherholung dienen. Die Idee, abgeschlossene Stadtteile mit eigenen zentralen Funktionen zu entwickeln, die durch wohnnahe Grün- und Erholungsflächen gegliedert sind, ist übrigens eine Gemeinsamkeit aller jüngeren Planungen für Wolfsburg. Deren sonstige Unterschiedlichkeit zeichnet sich heute in der Vielfalt des Stadtbildes ab.

Die Kernstadt selbst erhielt repräsentative öffentliche Gebäude und Versorgungseinrichtungen: Schulen, großzügige Sport-, Bildungs- und Freizeitanlagen, Kirchen, Banken und Kaufhäuser (etwa seit 1960), ein Stadtkrankenhaus (1956), Rathaus, Stadthalle (1958) und Theater (1973). Später folgten der Bau eines Planetariums (1983) und eines Kunstmuseums (1994).

Die schließlich im EXPO-Jahr 2000 eröffnete Autostadt des VW-Konzerns (jährlich ca. 2 Mio. Besucher) ergänzte in entscheidendem Maße das Profil von Wolfsburg um die überaus wichtige Facette „Erlebnis- und Freizeitstadt“. In diesem Kontext ist auch das am Bahnhofsvorplatz entstandene und im November 2005 in Betrieb genommene Science-Center „phaeno“ zu sehen, das auf anschauliche Weise den Besuchern naturwissenschaftliche Phänomene vermittelt. Die Innenstadt wurde durch die Eröffnung der City-Galerie (Shopping-Center) im Jahre 2001 als Einkaufsmittelpunkt gestärkt. Im Sommer 2006 eröffnet das erste innerstädtische Designer Outlet

Center Deutschlands (designer outlets wolfsburg) seine Pforten. Auch zahlreiche interessante Events, Kunst- und Kulturveranstaltungen (z. B. Internationale Sommerbühne, Movimentos) locken viele Besucher nach Wolfsburg.

Wirtschaft

Die Volkswagen AG entwickelte sich nach dem Zweiten Weltkrieg zu einem multinationalen Konzern, zum größten Automobilbauer Europas und zu einem der umsatzstärksten Industrieunternehmen der Bundesrepublik. Zweigwerke entstanden in Braunschweig (1938), Hannover (1956), Kassel (1957), Emden (1964) und Salzgitter (1970), ausländische Produktionsstätten in Argentinien, Belgien, Brasilien, China, Mexiko, der Slowakei, Spanien und Südafrika. Zeitweilig bestanden sogar Werke auch in den USA, Indonesien, Nigeria und Jugoslawien. Nach der Wiederherstellung der deutschen Einheit gründete die Volkswagen AG in Sachsen Produktionsstätten in Mosel bei Zwickau und die Gläserne Manufaktur in Dresden.

Mit 114 081 Erwerbstätigen am Arbeitsort ist Wolfsburg eines der größten Arbeitsplatzzentren des Landes (Stand: 2004). 58,9 % der Erwerbstätigen am Arbeitsort sind immer noch im produzierenden Gewerbe tätig, während der Dienstleistungssektor (40,7 %) trotz des signifikanten Anstiegs in den letzten Jahren deutlich dahinter zurücksteht. Mit 0,5 % spielt der primäre Sektor nur eine marginale Rolle.

Bedingt durch den Aufstieg der Volkswagen AG entwickelte sich auch die Stadt zu einem wirtschaftlichen Zentrum, dessen Pendler-Einzugsbereich sich vom Elm bis in die Lüneburger Heide erstreckt. 1970 zählte man 24 300 Einpendler. Deren Zahl hatte sich bis 1987 weiter auf 39 200 erhöht, womit die Stadt an dritter Stelle der niedersächsischen Arbeitsplatzzentren lag. Da mit 2 300 Personen nur wenige Wolfsburger in andere Gemeinden auspendelten, ergab sich ein außerordentlich hoher Einpendlerüberschuss von fast 37 000 Arbeitskräften, der in Niedersachsen nur noch von Hannover übertroffen wurde. Infolge der anhaltenden

Abwanderungsüberschüsse ins Umland dürfte die Zahl der Pendler noch wesentlich weiter angewachsen sein – dafür spricht auch Wolfsburgs derzeitiger positiver Pendlersaldo von inzwischen 50 036 Personen (Stand: 2005).

Der scharfe globale Wettbewerb in der Automobilbranche und die Strukturkrise in der Automobilindustrie um die Jahre 1992/93 haben auch bei VW in Wolfsburg zu einer starken Rationalisierung und Verschlinkung der Produktionsprozesse geführt. Die Arbeitslosenquote in der Stadt stieg daraufhin bis September 1997 auf 17,6 % (der Erwerbstätigen) an, einen Wert, der weit über dem Landesdurchschnitt (12,5 %) lag. Der negativen Entwicklung wurde mit dem Konzept „Autovision“, das die Volkswagen AG der Stadt 1998 zum 60. Stadtjubiläum schenkte und das (als Ziel) die Halbierung der Arbeitslosigkeit in Wolfsburg innerhalb von fünf Jahren anstrebte, entgegengesteuert. Mit diesem Stadtstruktur- und Wirtschaftsförderungskonzept sollen die Wolfsburger Wirtschaftsstruktur auf eine verbreiterte Basis gestellt und Arbeitsplätze vor allem im zukunftsträchtigen Dienstleistungssektor geschaffen werden. Zu seiner Umsetzung haben die Stadt Wolfsburg und die Volkswagen AG gemeinsam die Wolfsburg AG als Public-Private-Partnership ins Leben gerufen. Die Gründung innovativer Unternehmen vor allem der Hightechindustrie wird durch einen Innovationscampus angeregt. Mit der Förderung der Ansiedlung von VW-Zulieferern wurden auch Arbeitsplatzdefizite am Werksstandort ausgeglichen. Unter anderem als Dienstleister für diese neuen Geschäftsfelder fungiert eine Personal-Service-Agentur. Und im Bereich Erlebniswelt sind zugkräftige Freizeiteinrichtungen

bereits entstanden oder geplant, die Wolfsburg als Tourismusziel stärken. Den Kern dieser Erlebniswelt bildet die VW-Autostadt; Anfang dieses Jahrhunderts hat man im Allerpark mit der Volkswagen-Arena, dem Badeland und dem Areal rund um den Arena-See weitere Fundamente gelegt. Zugleich wurden und werden auch die bereits vorhandenen Grün- und Erholungsstrukturen im Allerpark durch verschiedene Investitionsmaßnahmen qualitativ aufgewertet.

Bis in die 1990er-Jahre hinein waren die Nachteile der immer noch sehr einseitig orientierten Wirtschaftsstruktur unübersehbar. Konjunkturelle Schwankungen schlugen sich meist unvermittelt auf dem Arbeitsmarkt nieder. Stets hatten diese Konjunkturerinbrüche außerdem auch Wanderungsverluste zur Folge gehabt, während mit den Zeiten des wirtschaftlichen Aufschwungs so gut wie immer ein Anstieg der Einwohnerzahlen einherging. Nach fünf Jahren Autovision konnte im Jahr 2003 festgestellt werden, dass die Halbierung der Arbeitslosenzahl erreicht worden war. Die Arbeitslosenquote betrug nur noch etwa 8 % und lag somit sogar unterhalb des Bundesdurchschnitts. Die Zahl der Arbeitsplätze im Dienstleistungsbereich war um über 40 % gestiegen.

In den letzten Jahren hat sich jedoch – u. a. durch statistische Effekte der Arbeitsmarktreformen – eine leicht negative Tendenz ergeben. Zwar sind in Wolfsburg 92 250 sozialversicherungspflichtig Beschäftigte (Stand: Mitte 2005) tätig, was gegenüber 1995 einen Zuwachs von 21,6 % bedeutet. Doch die Arbeitslosenquote liegt bei 12,0 % (Stand: September 2005). Der Wohlstand der Stadt hängt nach wie



Junge Stadt mit Tradition: 700 Jahre Schloss Wolfsburg (70 Jahre VW-Werk ...)

vor weitgehend von der Prosperität des bei Weitem größten Arbeitgebers, des Volkswagenwerks, ab.

Hervorzuheben ist abschließend die Ausweitung der Fachhochschule Braunschweig/Wolfenbüttel auf den Standort Wolfsburg mit durchweg zukunftssträchtigen neuen Studiengängen. Inzwischen verzeichnet die Fachhochschule am hiesigen Standort über 2 000 Studierende, deren Zahl noch im Wachsen begriffen ist. Dem entsprechen auch erhebliche Investitionen in den Fachhochschulausbau in den nächsten Jahren. Im Sommer 2006 wurde zudem die Volkswagen-AutoUni eröffnet, die den Führungskräften des Konzerns Aus- und Weiterbildung auf höchstem Niveau ermöglichen soll.

Entwicklung, Planung und Prognosen

Mit dem Aufschwung des Werks und der steigenden Zentralität der Stadt als Schul- und Einkaufszentrum nahmen auch die Stadt-Umlandbeziehungen an Intensität und Ausdehnung zu. Neue Arbeitskräfte-reserven wurden erschlossen. In einem wachsenden Umkreis verwandelten sich die Dörfer in Pendler-Wohngemeinden, wenn auch deren Einwohner-Zuwachsraten noch bis Anfang der 1970er-Jahre in der Regel weit hinter der von Wolfsburg zurückblieben. Heute hat sich dies jedoch grundlegend geändert. Die Einwohnerzahl Wolfsburgs in den gegenüber früher wesentlich erweiterten Stadtgrenzen war von den 70er- bis in die 80er-Jahre des 20. Jahrhunderts hinein leicht rückläufig. Um 1990 kam es im Zuge der deutschen Wiedervereinigung noch einmal zu einem Anstieg, der sich seit 1992 aber erneut in eine Abwärtsbewegung umkehrte. Umso stärker wuchsen seitdem die Umlandgemeinden, vor allem im Nachbarkreis Gifhorn. Die Abwanderungsverluste gegenüber den Kreisen Gifhorn und Helmstedt erreichten 1987/96 ein Volumen von fast 8 000 Personen, während der Gesamtwanderungsverlust der Stadt nur bei etwa 500 Personen lag. Auch innerhalb Wolfsburgs existiert ein Abwanderungsprozess aus dem ehemaligen Stadtgebiet, der eigentlichen Kernstadt, in die Mitte 1972 eingemeindeten Vororte. Deren Einwoh-

nerzahl hat sich um fast 50 % von 40 900 (1970) auf 59 400 (2004) erhöht. Im ehemaligen Stadtgebiet kam es dagegen zu einem Rückgang von 88 700 auf 62 700 Einwohner (-29,3 %). Die maßgeblich Ursache dieser Entwicklung liegt in dem im Jahre 1996 begonnenen städtischen Programm zur Förderung des Eigenheim- und Wohnungsbaus, das durch Ausweisung zahlreicher Baugebiete in den Wolfsburger Ortsteilen aber auch zur Stabilisierung der Einwohnerzahl der gesamten Stadt geführt hat. Aktuell wird parallel zur Entwicklung solcher Baugebiete die Stärkung der Wolfsburger Kernstadt durch Investitionen in Sanierung, Modernisierung und Neubauten betrieben. Insgesamt sank die Bevölkerungszahl zwischen 1994 und 2004 um 3,8 %.

Wolfsburg galt lange als Modellfall einer demografisch jungen Stadt, die sich durch nennenswerte Geburtenüberschüsse auszeichnete. Diese haben sich seit 1992 in ihr Gegenteil verkehrt, auch bedingt durch die Abwanderung jüngerer Familien ins Umland. Daraus resultiert auch die zunehmende Überalterung der Wolfsburger Einwohnerschaft. Lag der Anteil der über 65-Jährigen Ende 1970 noch bei nur 7,9 %, so verdoppelte er sich bis Ende 1996 auf 16,8 % und übertraf damit bereits den Landesdurchschnitt (16,2 %). Heute hat dieser Wert längst die 20 %-Marke überschritten (2004: 21,7 %; Niedersachsen: 18,8 %). Die Bevölkerung verjüngte sich durch den Zuzug von Ausländern. Dieser führte bis 1970 zu einer Quote von 7,5 % an der Gesamtbevölkerung der Stadt, seinerzeit ein Spitzenwert in Niedersachsen. Seitdem stieg die Zahl der Ausländer nur noch um etwa 20 %, weitaus weniger als im Landesdurchschnitt.

Mit der Wiederherstellung der deutschen Einheit hat Wolfsburg seine zentrale Lage innerhalb Deutschlands erneut erlangt. Durch die Verkehrsprojekte Deutsche Einheit (Ausbau des Mittellandkanals, sechsspuriger Ausbau der A 2 und Neubau der ICE-Strecke Hannover-Berlin über Wolfsburg) wurde die Verkehrslage der Stadt nachhaltig verbessert. Dies gibt ihr gute Chancen, die Wirtschaftsstruktur und die Attraktivität für private Investoren weiter auszubauen und zu verbessern – hoffnungsvolle Perspektiven, die noch durch die Globalisierung des Volkswagen-Konzerns unterstützt werden.