

Transformation als soziale Praxis

Mitteleuropa seit den 1970er Jahren

Herausgegeben von
Dierk Hoffmann und Ulf Brunnbauer



METROPOL

Inhalt

DIERK HOFFMANN · ULF BRUNNBAUER

Einleitung 7

ULF BRUNNBAUER

Die permanente Transformation

Vom Nutzen und von den Grenzen des Durchwurstelns
am Beispiel der Werft „Uljanik“ in Pula
seit den 1970er Jahren 21

JOHANNA WOLF

Der Bremer Vulkan in der Krise

Der Strukturwandel einer westdeutschen Werft
in den 1970er und 1980er Jahren 39

EVA LÜTKEMEYER

Erwartung – Erfahrung – Enttäuschung

Die Transformation der ostdeutschen Werftindustrie
nach der „Wende“ (1989/90–1994) 52

MORITZ MÜLLER

„Hilfe zur Selbsthilfe“?

Die Entstehung und das (vorläufige) Scheitern
eines Gestaltungsansatzes der IG Metall
in den 1970er und 1980er Jahren 65

CHRISTIAN RAU

Ein „gewerkschaftsfreier Raum“?

Gewerkschaftsstrukturen und -kulturen in Ostdeutschland
in den frühen 1990er Jahren 80

DETLEV BRUNNER

Mitbestimmung und Protest

Ostdeutschland in der Transformationsphase
der 1990er Jahre **93**

FLORIAN PETERS

Vom „Polenmarkt“ zum Millionär?

Der Markt als Erfahrungsraum und Ordnungsmodell
der Transformationszeit in Polen **108**

KEITH R. ALLEN

Die Schweiz im Osten Deutschlands

Ausländische Investoren nach (und vor) 1989 **125**

JÖRN EIBEN

Städte als Erfahrungsräume

Transformationen und Krisen in Wilhelmshaven und Wolfsburg
in den 1970er Jahren **142**

UTA BRETSCHEIDER

Gescheiterte Erfolgsgeschichten?

Die ostdeutsche Landwirtschaft und ihre Akteure
im Prozess der Transformation **154**

Abkürzungen **166**

Autorinnen und Autoren **168**

Städte als Erfahrungsräume

Transformationen und Krisen in Wilhelmshaven und Wolfsburg in den 1970er Jahren¹

Mit Wilhelmshaven und Wolfsburg stehen zwei ausgesprochen unterschiedliche Städte im Mittelpunkt dieses Beitrags. Hier die in der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts wirtschaftlich zumeist prosperierende Volkswagenstadt, dort die Küstenstadt, die „jahrzehntelang als Notstandsgebiet galt“², wie es etwa Willy Brandt 1974 anlässlich eines Besuchs formulierte. Trotz aller Sorgen um die Auswirkungen der sogenannten Diesel Affäre und die Umwälzungen im Bereich der E-Mobilität und trotz der langsam steigenden Bedeutung des „Jade-Weser-Ports“ trennen Wolfsburg und Wilhelmshaven auch heute noch Welten im Bereich der kommunalen Finanzen und der Stabilität des Arbeitsmarktes. Dennoch gibt es einige Gemeinsamkeiten, zu denen unter anderem sehr unterschiedliche Maßnahmen zur Veränderung der Wirtschaftsstruktur in den 1970er Jahren zählen. Von diesen Maßnahmen und ihren Beschränkungen handelt der folgende Beitrag.

Die Eingriffe in die Wirtschaftsstruktur sollen dabei als Transformation beschrieben werden. Obgleich sich der Begriff überwiegend auf Prozesse tiefgehenden gesellschaftlichen Wandels konzentriert, lassen sich doch auch gezielte politische Eingriffe in die Wirtschaftsstruktur als Transformationen begreifen. Für Rolf Reißig umfasst der Begriff nämlich auch Prozesse der „Destruktion wie [...] der Neukonstitution [...] von Typen sozioökonomischer und soziokultureller Entwicklungsweisen“.³ Transformationsprozesse beruhen dabei in der Regel auf Spannungen zwischen Althergebrachtem und neuen Anforderungen. Angesichts dieses Spannungsverhältnisses zwischen Überliefertem und Neuem erscheint ein Rekurs auf das Konzept des

Erfahrungsraumes sinnvoll. Folgt man Reinhart Koselleck, zeichnet sich ein Erfahrungsraum dadurch aus, dass in ihm mehrere Schichten der Vergangenheit gleichzeitig präsent sind.⁴

Städte, so die hier daraus abgeleitete Überlegung, lassen sich als jeweils spezifische lokale Erfahrungsräume untersuchen. Ihre Architektur und Topografie, das Selbstverständnis ihrer Bürgerinnen und Bürger, die Stadtrepräsentation und die politische Kultur, ihre Wirtschaftsstruktur und ihr Arbeitsmarkt – all dies und noch viel mehr sind Ausdruck und Ergebnis von Entwicklungsprozessen, die zu unterschiedlichen historischen Zeitpunkten eingesetzt haben, bis in die jeweilige Gegenwart des Erfahrungsraumes hineinwirken und dort präsent bleiben. Anhand von Wilhelmshaven und Wolfsburg soll im Folgenden das Zusammenspiel zwischen den jeweiligen Erfahrungsräumen und Transformationen beziehungsweise Transformationsversuchen diskutiert werden. Auf diese Weise, so die leitende These, lassen sich Transformationen beziehungsweise deren Ausbleiben auch jenseits struktureller (Un-)Möglichkeiten denken. Bevor jedoch ein genauerer Blick auf die 1970er Jahre geworfen wird, sollen zunächst die historischen Entwicklungen beider Städte knapp skizziert werden, um die jeweiligen Erfahrungsräume genauer auszuleuchten.

1. Stadthistorische Skizzen

Für Wolfsburg bildet die enge Bindung an das Volkswagenwerk ein wesentliches Element des Erfahrungsraums.⁵ Diese enge Bindung lässt sich bereits anhand der Stadtgründung zeigen. Inmitten einer ausgesprochen strukturschwachen Heidelandschaft wurde im Mai 1938 auf Befehl Adolf Hitlers zunächst der Grundstein für das künftige Volkswagenwerk gelegt. Erst zwei Monate später erfolgte die Stadtgründung auf Erlass des Oberpräsidenten von Hannover. Hier sollten die Arbeiterinnen und Arbeiter des Werks untergebracht werden. Die Stadt, seit 1945 Wolfsburg genannt, und das Volkswagenwerk blieben fortan auf das Engste miteinander verschränkt, was sich unter anderem an der Bevölkerungs- und Belegschaftsentwicklung zeigt: Zwischen 1946 und 1955 wuchs die Stadtbevölkerung

von gut 20 000 auf über 40 000 Einwohnerinnen und Einwohner und die Belegschaft von gut 8000 auf fast 30 000 Beschäftigte. In den folgenden Jahren setzte sich das Wachstum fort. Mitte der 1960er Jahre lag die Einwohnerzahl bei 84 000, und das Werk beschäftigte rund 48 000 Menschen. Parallel zu Werk und Stadt wuchsen auch die Gewerbesteuereinnahmen. Martina Heßler hat vorgeschlagen, Städte wie Wolfsburg als „Autostädte“ zu begreifen, womit sowohl die wirtschafts- und beschäftigungsstrukturelle Abhängigkeit gemeint ist als auch die besondere „Autokultur“, die in solchen Städten herrscht.⁶ Für Wolfsburg trifft diese Annahme in hohem Maße zu. Die Stadt wurde als autofreundliche Stadt geplant, eine Vielzahl der Einwohnerinnen und Einwohner arbeitet nach wie vor bei VW und identifiziert sich in Form eines gewissen Werkstolzes mit dem Automobil.

Ein gänzlich anderer Erfahrungsraum eröffnet sich in Wilhelmshaven.⁷ Die Stadt war Ende des 19. Jahrhunderts als Preußischer Marinehafen gegründet worden und hatte in beiden Weltkriegen als Kriegshafen fungiert. Angesichts der großen Zerstörungen, die der Stadt in beiden Kriegen widerfuhr, wie auch der schlechten Erfahrungen mit einem einseitig auf die Kriegsmarine ausgerichteten Arbeitsmarkt versuchten Rat und Verwaltung der Stadt nach dem Ende des Zweiten Weltkriegs gezielt arbeits- und wirtschaftspolitische Wege jenseits der Marine zu beschreiten. In der unmittelbaren Nachkriegszeit gelang es, knapp fünfzig neue Betriebe anzusiedeln. Den größten Erfolg bildete dabei zweifellos das Büromaschinenwerk der Firma Olympia, das sich allerdings im benachbarten Roffhausen niederließ und in Wilhelmshaven nicht gewerbesteuerpflichtig wurde. Gleichwohl war das Werk mit zeitweise über 10 000 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter ein wichtiger Pfeiler des lokalen Arbeitsmarktes. Einen zweiten wichtigen Pfeiler bildete die Marine, die Mitte der 1950er Jahre in die Stadt zurückkehrte.

Mit der Rückkehr der Marine wurde Wilhelmshaven nicht nur erneut zur Marinestadt, sondern die zerstörten Hafenanlagen wurden wiederhergestellt, sodass sich die Stadt wirtschaftspolitisch zunehmend „seewärts“ ausrichtete, wie es in einer Publikation des damaligen Dezernenten für Wirtschaft, Hafen und Schifffahrt, Arthur Grunewald, hieß.⁸ Mit dem Bau eines Löschkopfes für Öltanker und

einer Pipeline zu den Raffinerien des Ruhrgebiets gelang es, die Stadt zum wichtigsten Erdölhafen der Bundesrepublik auszubauen. Planungen zum Umschlag weiterer Massengüter, allen voran von Eisenerz, realisierten sich allerdings nicht. Im Zuge des Verlusts von über 100 Betrieben und angesichts der nach wie vor eher geringen Gewerbesteuereinnahmen zielten Politik und Verwaltung seit Mitte der 1960er Jahre verstärkt auf die Ansiedlung kapitalintensiver Großbetriebe aus dem petrochemischen Sektor, da diese auf den überseeischen Transport auf Großschiffen angewiesen sind. War der Wolfsburger Erfahrungsraum zu einem großen Teil durch die Automobilproduktion und die Autokultur bestimmt, so zeigte sich in Wilhelmshaven eine gewisse Mischung aus Marinetradition und unterschiedlichen Versuchen zur wirtschaftsstrukturellen Belebung.

2. „Hier hat Alles mit der Marine zu tun“, oder? Die Transformation Wilhelmshavens

Dieses Mischverhältnis aus wirtschaftlicher Transformation und Prägung der Stadt durch die Marine stand im Zentrum einer Dokumentation des Norddeutschen Rundfunks vom Mai 1972.⁹ Sie beginnt mit den Worten: „Hier hat Alles mit der Marine zu tun“. Zwar verkennt diese Behauptung die Bemühungen der Stadt zur Ansiedlung ziviler Betriebe, doch war sie angesichts der Präsenz der Marinesoldaten im Stadtbild, der Bedeutung der Marine als zivilem Arbeitgeber und der Geschichte der Stadt als Marinestützpunkt zweifellos naheliegend. Unmittelbar nach einem Kameraschwenk durch die Fußgängerzone – bei dem sich im Übrigen kaum Hinweise auf die Behauptung finden, „Alles“ habe mit der Marine zu tun – erfolgt ein Schnitt auf gigantische Bagger. Zu diesem Zeitpunkt waren Arbeiten zu einer weiteren Vertiefung der Wilhelmshavener Fahrrinne in vollem Gange. Den Aushub nutzte man zudem zur Gewinnung neuer Landflächen, sogenannter Grodenflächen. Hier sollten die neuen Betriebe angesiedelt werden, um die sich Politik und Verwaltung seit Mitte der 1960er Jahre bemühten. Man hoffe auf neue, kapitalintensive Großbetriebe und „auf die größte Raffinerie Europas“, wie es in dem Beitrag heißt.

Bereits im Frühjahr 1970 hatte sich mit dem Schweizer Konzern Alusuisse in der Tat ein erstes Unternehmen für die Ansiedlung auf den Grodenflächen entschieden. Alusuisse wollte in zwei Ausbaustufen zunächst eine Elektrolyse-Anlage und dann ein Tonerdewerk errichten. Ein Jahr später wurde zwischen der Stadt und Mobil Oil ein Ansiedlungsvertrag zum Bau der bereits im Beitrag des NDR erwähnten Raffinerie abgeschlossen. Seitens der Stadtverwaltung, der Politik sowie der Lokalzeitungen wurde vor allem die Ansiedlung der Alusuisse geradezu euphorisch begrüßt. Fast schon exemplarisch für die Zukunftsdimension von Transformationsprozessen hieß es in einer Lokalzeitung, „Wilhelmshavens wirtschaftliche Zukunft ist seit gestern gesichert.“¹⁰ Mit einem ähnlichen Zukunftsbezug äußerte sich unter anderem der Wilhelmshavener Bundestagsabgeordnete Johann Cramer (SPD), der in dem Zeitungsartikel erklärte, nun sei der „Beginn einer neuen industriellen Entwicklung an unserer Küste“ eingeleitet.

Ihre Argumente für die umfangreiche Transformation der lokalen Wirtschaftsstruktur bezogen Politik und Verwaltung explizit aus den Erfahrungen der Vergangenheit. Mit ausdrücklichem Verweis auf die Prägung der Stadt durch die Marine heißt es etwa im Flächennutzungsplan des Jahres 1973: „Wilhelmshavens einzige wirtschaftliche Basis war von Beginn an bis 1945 die Kriegsmarine und deren Anlagen wie insbesondere die Marinewerft und somit völlig einseitig ausgerichtet.“¹¹ Gerade deshalb sei die Stadt nach Kriegsende schwer getroffen gewesen, und ein Aufschwung habe sich erst mit der Schaffung der Pipeline eingestellt. Die anderen Bemühungen zur Ansiedlung von Gewerbebetrieben seit Kriegsende beiseite wischend übersprang der Text anschließend die 1960er Jahre und blickte auf die unmittelbare Vergangenheit zurück. Erst in den letzten drei Jahren habe der deutsche Tiefwasserhafen jenes Interesse der petrochemischen Industrie geweckt, durch das ein wirtschaftlicher Aufschwung denkbar sei. Rückblickend auf seine Zeit als Oberstadtdirektor erklärte Gerhard Eickmeier die richtungweisenden Entscheidungen Ende der 1960er Jahre ganz ähnlich. Damals habe man entschieden, „Wilhelmshaven soll[e] [...] nicht die Marinestadt früherer Zeiten sein“.¹²

Überzeugungsarbeit war in jedem Falle notwendig, denn die Transformation der Marinestadt wurde nicht nur von Wohlwollen und

Euphorie begleitet. Vor allem gegenüber der Ansiedlung der Alusuisse erhob sich erheblicher Widerspruch seitens einer Gruppe von Umweltschützerinnen und Umweltschützern, die unter dem Slogan „Rettet die Küste“ gegen die Industrieansiedlungspolitik mobil machte. Auf einem Flugblatt, das mit einer Auflage von 25 000 Stück einen Großteil der seinerzeit etwa 100 000 Einwohnerinnen und Einwohner zu erreichen vermochte, verließ die Gruppe ihren Befürchtungen Ausdruck. Im Mittelpunkt standen zum einen Sorgen um den Umgang mit Rotschlamm, einem Abfallprodukt der Tonerdeproduktion. Zum anderen waren die Umweltschützerinnen und Umweltschützer über etwaige Einleitungen von Quecksilber in den Jadebusen beunruhigt.¹³

Während Politik und Verwaltung die Sorgen der Umweltschützerinnen und Umweltschützer als Demagogie von sich wiesen, reagierte die Alusuisse überhaupt nicht. Anders die Mobil Oil, die mit zwei aufwendig gestalteten Werbebroschüren um „Gute Nachbarschaft“ und für die „Grüne Raffinerie“ am Meer warb. Neben den ausführlichen Erläuterungen von Maßnahmen zum Gewässer- und Luftschutz sind vor allem die Bildprogramme der Broschüren bemerkenswert. Diese griffen verschiedene Stereotype des norddeutschen Küstenraumes auf: Möwen, Weite und Landwirtschaft. In einem eigens für Kinder gestalteten Memory-Spiel, das einer Broschüre beigegeben war, verbanden die Marketingleute von Mobil Oil zudem ölundustrielle Themen mit heimischen Tieren und Pflanzen und wiesen darauf hin, „dass Öl in unserer Welt wohl nicht mehr fehlen darf“.¹⁴ Anhand der Imagekampagne der Mobil Oil zeigt sich vor allem die Vielschichtigkeit des Wilhelmshavener Erfahrungsraumes. Bezogen sich Politik und Verwaltung vor allem auf die beschäftigungs- und wirtschaftsstrukturelle Prägung durch die Marine, so versuchte das Ölunternehmen die kritischen Wilhelmshavenerinnen und Wilhelmshavener durch Bezüge auf die maritime Prägung der Küstenstadt für sich zu gewinnen. Damit schloss das Unternehmen unmittelbar an den Bezugsrahmen der Umweltschützerinnen und Umweltschützer an, die vor genau diesem Hintergrund gegen die Industrieansiedlungen argumentierten.

Die wirtschaftliche Transformation Wilhelmshavens durch die Ansiedlung kapitalintensiver Betriebe aus dem petrochemischen

Bereich wurde bis Mitte der 1980er Jahre fortgesetzt und erst durch personelle Wechsel in Politik und Verwaltung beendet. Für die frühen 1970er Jahre wurde zweierlei deutlich: Zum einen waren die Transformationen mit ausgesprochen unterschiedlichen Zukunftsvorstellungen verbunden. Erwarteten die einen eine wirtschaftlich strahlende Zukunft, fürchteten die anderen eine ökologische Katastrophe. Zum anderen wurden die Argumentationen für und wider die Transformation an sehr unterschiedliche Elemente des Erfahrungsraumes zurückgebunden. Bezogen sich die Befürworterinnen und Befürworter der Industrieansiedlungspolitik auf die Prägung durch die Marine, argumentierten die Gegnerinnen und Gegner mit der unmittelbaren maritimen Umwelt und deren potenzieller Gefährdung.

3. „Mein Gott, was wird aus Wolfsburg werden“. Transformationsversuche in Wolfsburg

Anfang Februar 1975 lud die Wolfsburger Industriediakonie Die Arche zu einer Podiumsdiskussion ein. Unter dem Titel „Mein Gott, was wird aus Wolfsburg werden“ diskutierten die Spitzen aus Rat und Verwaltung mit Vertretern des Volkswagenwerks über die Auswirkungen von und den Umgang mit der bis *dato* schwersten Krise des Unternehmens.¹⁵ Zwar hatte es auch vorher Unternehmenskrisen gegeben, auf die die Wolfsburgerinnen und Wolfsburger mit Sorge reagierten, allerdings zeitigten diese eher überschaubare, konkrete Auswirkungen. Anders die Krise der Jahre 1974 und 1975: Hatte die Stadt 1973 noch Gewerbesteuereinnahmen in Höhe von knapp 70 Millionen DM eingenommen, waren es im Jahr darauf weniger als 10 Millionen DM. Die beiden folgenden Jahre brachten mit *circa* 20 Millionen beziehungsweise 33 Millionen DM eine leichte Erholung, doch erst 1977 (95,9 Millionen DM) war diese Talsohle endgültig durchschritten. Auch die Arbeitslosenquote stieg von 2,4 Prozent im Jahr 1973 auf sieben Prozent im Jahr 1975 deutlich an. In den autostädtischen Erfahrungsraum, in dem der „kurze Traum immerwährender Prosperität“¹⁶ viel länger als etwa in Wilhelmshaven geträumt worden war, brach eine Wirtschafts- und Beschäftigungskrise bisher ungeahnten Ausmaßes herein.

Seit Herbst 1974 beschäftigten sich Politik und Verwaltung mit der Frage, wie diesen Entwicklungen entgegengewirkt werden könne. Im Mittelpunkt stand dabei die „Auflockerung der Monostruktur“ Wolfsburgs. Wesentliche Ansätze betrafen die Ansiedlung von Industrie- und Gewerbebetrieben sowie von Unternehmen aus dem Dienstleistungssektor. In den Krisenjahren erschloss die Stadt mehrere Hundert Hektar Fläche für Industriegebiete, allerdings siedelten sich kaum Unternehmen an. Generell hatte sich die Ansiedlung von Industriebetrieben angesichts der hohen Lohnniveaus und des Arbeitskräftebedarfs bei VW schon immer schwierig gestaltet. Während der Krise von 1974 und 1975 kamen wohl auch deshalb keine neuen Betriebe in die Stadt, weil nicht nur Wolfsburg, sondern die gesamte Bundesrepublik unter einer Wirtschaftskrise litt. Gleichwohl spielte die autostädtische Prägung des Wolfsburger Erfahrungsraumes in diesem Kontext ebenfalls eine gewichtige Rolle. So lehnte der Sprecher der seinerzeit oppositionellen CDU im Stadtrat den Ansatz, die Krise durch Industrieansiedlungen zu überwinden, rundheraus ab: „Bedeutend für die Stadt Wolfsburg ist allein bzw. an erster Stelle eine Gesundung des Volkswagenwerkes, eine realistische Kommunalpolitik und das Vertrauen der Bevölkerung in die notwendigen Maßnahmen.“¹⁷ Auf Industrie- und Gewerbeansiedlungen zu hoffen, sei Augenauswischerei.

Im Volkswagenwerk begegnete man den Überlegungen zur Industrieansiedlung hingegen weitaus offener. Schon im Herbst 1974 hatte ein Mitarbeiter ein Strategiepapier formuliert, in dem verschiedene Szenarien zum Umgang mit der Krise durchgespielt wurden. Anfang 1975 erhielt die Stadt dieses Papier. In dem Gespräch, das darauf folgte, schlug die Unternehmensleitung eine strategische Partnerschaft zwischen Stadt und Werk vor, um den lokalen Wirtschaftsraum aufzulockern. Das Kalkül bestand zweifellos zum einen darin, über die Kommune an staatliche Fördermittel zu gelangen. Zum anderen zielte man werksseitig auf einen gewissen Machterhalt in der Frage des Krisenmanagements. Ausdrücklich bot das Unternehmen an, „etwaig freiwerdende Montagehallen oder Industriegelände im Besitz von Vw [sic]“ für Neuansiedlungen zur Verfügung zu stellen. Für den vorliegenden Zusammenhang ist es entscheidend, dass Volkswagen zudem anbot, neu angesiedelten Betrieben mit seinen „Faszilitäten [...]“

sprich: Vertriebsnetz, Datenverarbeitung, soziale Einrichtungen etc.“ zur Verfügung zu stehen.¹⁸ Auf diese Weise wäre die Deutungshoheit des Konzerns über den Umgang mit der Krise gewahrt geblieben, denn für solche Angebote kamen im Prinzip ohnehin allein Betriebe aus dem Umfeld der Automobilproduktion infrage. Auf diese Weise wäre zudem die autostädtische Prägung Wolfsburgs erhalten geblieben.

Die Grenzen des Vorstellbaren, die sich aus dem autostädtisch geprägten Erfahrungsraum ergaben, wurden auch im Kontext der Versuche zur sektoralen Transformation des Wolfsburger Wirtschaftsraumes offenbar. Zur Erhöhung des Beschäftigungs- und Wertschöpfungsanteils im tertiären Sektor setzte die Stadt auf die Schaffung einer Fußgängerzone. Deren Fertigstellung zog sich allerdings noch mehrere Jahre hin, was nicht zuletzt auf den regen Widerstand zurückzuführen ist, auf den die Umwandlung einer der Hauptverkehrsstraßen, die zu allem Überfluss auch noch Porschestraße hieß, in der Autostadt Wolfsburg stieß. Symptomatisch klagte der Vertreter einer freien Wählergemeinschaft im Juni 1975 über die für die Planung gewählten Beispiele Bonn, Hildesheim und Oldenburg: „Wollen wir eine *moderne Autostadt* dahin führen, daß sie so wird wie im Mittelalter gegründete Städte, die unter Umständen wegen der Stadtmauern engste zusammengedrückte Gassen haben mussten – das wollen wir wohl nicht!“¹⁹ In beiden Fällen begrenzte der autostädtisch geprägte Erfahrungsraum die Denkbarkeit von Transformationen. Es waren nicht nur faktische Probleme, wie etwa Lohnniveaus, die zur Begründung herangezogen wurden, sondern auch das Selbstverständnis einer „modernen Autostadt“ beziehungsweise die Selbstverständlichkeit einer Abhängigkeit vom Volkswagenwerk.

4. Fazit: Städte als Erfahrungsräume der Transformation?

Interessiert man sich für Transformation als Erfahrungsraum, so erscheint es sinnvoll, einen analytischen Erfahrungsbegriff zugrunde zu legen, der über ein Alltagsverständnis von Erfahrung als Erleben hinausgeht. Mit Rekurs auf das Konzept des Erfahrungsraumes im Anschluss an Koselleck wurde im vorliegenden Beitrag

ein Vorschlag eines solchen analytischen Gebrauchs unterbreitet. So verstanden, bündeln Erfahrungsräume unterschiedliche Schichten der Vergangenheit, die in der Gegenwart des jeweiligen Erfahrungsraumes gleichzeitig präsent sind.

Für die Frage nach Eingriffen in die Wirtschaftsstruktur beziehungsweise Überlegungen zu solchen Eingriffen hat sich dieser Ansatz zweifellos bewährt. Die Eingriffe, verstanden als Transformationen beziehungsweise Transformationsversuche, standen sowohl in Wilhelmshaven als auch in Wolfsburg in unmittelbarem Bezug zum jeweiligen Erfahrungsraum. In Wilhelmshaven argumentierten Fürsprecher und Gegner der Industrieansiedlungspolitik mit bestimmten Facetten des Erfahrungsraumes. Hier waren es die wirtschaftspolitischen Herausforderungen einer Stadt, die primär durch die Marine geprägt wurde, dort das besondere Ökosystem der Küste. In Wolfsburg eröffnete sich ein entschieden homogener Erfahrungsraum. In der Autostadt galten wirtschaftsstrukturelle Eingriffe als schwierig und die besondere autostädtische Prägung als gegeben. Entsprechend lange dauerten Transformationen, wie sich etwa an der Fußgängerzone zeigt, die zwar seit Ende der 1960er Jahre im Gespräch war, aber erst Anfang der 1980er Jahre fertiggestellt wurde. Das Zusammenspiel zwischen autostädtischer Prägung und den Möglichkeiten beziehungsweise Beschränkungen zur Transformation zeigte sich nicht zuletzt auch an der Selbstverständlichkeit, mit der das Werk an die Stadt herantrat und Vorschläge unterbreitete, die vor allem dem Unternehmen zugute gekommen wären.

Darüber hinaus lässt sich feststellen, dass Transformationen stets mit bestimmten Entwürfen von Zukunft verbunden sind. In Wilhelmshaven hofften die städtischen Akteurinnen und Akteure auf wirtschaftliche Prosperität oder befürchteten den ökologischen Kollaps. In Wolfsburg erhoffte sich die Stadtgesellschaft primär eine Rückkehr zu wirtschaftlich besseren Zeiten. In seinem Entwurf hat Koselleck einen solchen Zukunftsbezug berücksichtigt und dem Erfahrungsraum den Erwartungshorizont gegenübergestellt. Dabei handelt es sich um „jene Linie, hinter der sich künftig ein neuer Erfahrungsraum eröffnet, der aber noch nicht eingesehen werden kann. Die Erschließbarkeit der Zukunft stößt trotz möglicher Prognosen auf eine absolute Grenze, denn sie ist nicht erfahrbar.“²⁰ Für künftige

Forschungen zu Transformationen als Erfahrungsräume wäre über eine Integration des Erwartungshorizonts als analytischer Kategorie nachzudenken. Eine Möglichkeit wäre, Zukunft als Kategorie der Akteurinnen und Akteure zu denken. Hier wäre etwa danach zu fragen, welche unterschiedlichen „Zukünfte“ entworfen wurden²¹ und in welchem Verhältnis diese Entwürfe zum Erfahrungsraum standen – wie im Beispiel Wilhelmshavens als wirtschaftliche Blüte oder ökologischer Kollaps.

Anmerkungen

- 1 Der Beitrag beruht auf Forschungen im Rahmen des von der DFG geförderten Projekts „Industriestädte – Krisen, Krisenwahrnehmungen und Entwicklungsalternativen in der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts“. Die hier formulierten Ergebnisse sind Teil einer umfangreichen Monografie: Jörn Eiben, *Industriestädte und ihre Krisen. Wilhelmshaven und Wolfsburg in den 1970er und 1980er Jahren*, Göttingen 2019.
- 2 Richtiger Standort für die Raffinerie. Bundeskanzler Brandt: „Ein eindrucksvolles Beispiel erfolgreicher Regionalpolitik“, in: *Wilhelmshavener Zeitung*, 3. 5. 1974.
- 3 Rolf Reißig, *Die „Zweite Große Transformation“. Bedingungen, Inhalte und Perspektiven eines neuen, sozial-ökologischen und solidarischen Entwicklungspfades*, Berlin 2012 (Pankower Vorträge, H. 169), S. 1.
- 4 Vgl. Reinhart Koselleck, „Erfahrungsraum“ und „Erwartungshorizont“. Zwei historische Kategorien, in: Ders., *Vergangene Zukunft. Zur Semantik geschichtlicher Zeiten*, Frankfurt a. M. 1989, S. 349–375.
- 5 Die folgende Skizze zu Wolfsburg beruht im Wesentlichen auf den Arbeiten des Soziologen Ulfert Herlyn, der seit Ende der 1960er Jahre zu Wolfsburg forscht und publiziert. Vgl. Ulfert Herlyn u. a., *Faszination Wolfsburg 1938–2012*, 2. Aufl. Wiesbaden 2012, S. 11–24; Ders./Wulf Tessin, *Von der Werksiedlung zur Großstadt. Zur Entwicklung der städtischen Identität Wolfsburgs*, in: *Die alte Stadt* 15 (1988), S. 129–154; Ders./Martin Schwonke, *Wolfsburg. Soziologische Analyse einer jungen Industriestadt*, Stuttgart 1967.
- 6 Vgl. Martina Heßler, *Automobilstädte und ihre Geschichte(n). Perspektiven und Leitfragen der Forschung*, in: Dies./Günter Riederer (Hrsg.), *Autostädte im 20. Jahrhundert. Wachstums- und Schrumpfungsprozesse in globaler Perspektive*, Stuttgart 2014, S. 19–29.
- 7 Die nachfolgende Skizze beruht im Wesentlichen auf der einschlägigen Studie von Jens Graul, *Die Stadt auf Befehl. Strukturwandel und Konversion in Wilhelmshaven*, Dissertation, Oldenburg 1996.

- 8 Vgl. Arthur Grunewald, Wilhelmshaven blickt seewärts, Wilhelmshaven 1962.
- 9 Vgl. Archiv des Norddeutschen-Rundfunks, Hamburg, Prod. Nr. 0001027 383, Archiv Nr. 1027383, „Morgen kommt die Industrie. Wilhelmshaven: Hoffnung und Beklemmung“ vom 20. 5. 1972.
- 10 Wilhelmshaven wird jetzt Industriezentrum!, in: Wilhelmshavener Zeitung, 10. 4. 1970.
- 11 Stadtarchiv Wilhelmshaven (künftig: StadtA WHV), 3061, S. 41, Flächennutzungsplan 1973.
- 12 StadtA WHV, 3061, S. 4, Der Kurs der Stadt nach dem Krieg, 2007.
- 13 Das Flugblatt ist abgelegt in: StadtA WHV, 3410, Kasten 4, undatiert [1971].
- 14 StadtA WHV, 3249, S. 24, Chemie, Mineralöl, Mobil Oil: Wilhelmshaven und das Öl. Tatsachen und Möglichkeiten, November 1972.
- 15 Vgl. Große Debatte um VW, in: Wolfsburger Allgemeine Zeitung, 6. 2. 1975; Mit vielen Worten wurde wenig gesagt, in: Wolfsburger Nachrichten, 6. 2. 1975; Die Autostadt Wolfsburg glaubt an ihre Zukunft. Aber die Nervosität der Arbeiter wächst, in: Frankfurter Allgemeine Zeitung, 8. 2. 1975.
- 16 Burkart Lutz, Der kurze Traum immerwährender Prosperität. Eine Neuinterpretation der industriell-kapitalistischen Entwicklung, 2. Aufl. Frankfurt a. M. 1989.
- 17 Stadtarchiv Wolfsburg (künftig: StadtA WOB), Ratssitzung vom 28. 5. 1975, S. 14.
- 18 StadtA WOB, S87, Mappe 1, S. 1, Gespräch mit Moorkamp vom 20. 1. 1975.
- 19 StadtA WOB, Ratssitzung vom 24. 6. 1975, S. 2 f. [Hervorhebung J. E.].
- 20 Koselleck, „Erfahrungsraum“ und „Erwartungshorizont“, S. 356.
- 21 Vgl. hierzu Elke Seefried, Zukünfte. Aufstieg und Krise der Zukunftsforschung 1945–1980, Berlin 2015; Lucian Hölscher, Die Entdeckung der Zukunft, Frankfurt a. M. 2016; Rüdiger Graf/Benjamin Herzog, Von der Geschichte der Zukunftsvorstellungen zur Geschichte ihrer Generierung. Probleme und Herausforderungen des Zukunftsbezugs im 20. Jahrhundert, in: Geschichte und Gesellschaft 42 (2016), H. 3, S. 497–515.