

Annette Harth · Ulfert Herlyn  
Gitta Scheller · Wulf Tessin

# Stadt als Erlebnis: Wolfsburg

Zur stadtkulturellen Bedeutung  
von Großprojekten

ARBEIT GRENZEN POLITIK HANDLUNG METHODEN GEWALT SPRACHE WISSEN  
SCHICHT DISKURS SCHICHT MOBILITÄT SYSTEM INDIVIDUAL KONTROLLE  
ZEIT ELITE KOMMUNIKATION WIRTSCHAFT GERECHTIGKEIT STADT MERKE  
RISIKO ERZIEHUNG GESELLSCHAFT RELIGION WERTE SOZIALISATION  
RATIONALITÄT VERANTWORTUNG MACHT PROZESS LEBENSSTIL DEUTN



VS VERLAG FÜR SOZIALWISSENSCHAFTEN

Annette Harth · Ulfert Herlyn · Gitta Scheller · Wulf Tessin

Stadt als Erlebnis: Wolfsburg

Annette Harth · Ulfert Herlyn  
Gitta Scheller · Wulf Tessin

# Stadt als Erlebnis: Wolfsburg

Zur stadtkulturellen Bedeutung  
von Großprojekten



**VS VERLAG FÜR SOZIALWISSENSCHAFTEN**

Bibliografische Information der Deutschen Nationalbibliothek  
Die Deutsche Nationalbibliothek verzeichnet diese Publikation in der  
Deutschen Nationalbibliografie; detaillierte bibliografische Daten sind im Internet über  
<http://dnb.d-nb.de> abrufbar.

1. Auflage 2010

Alle Rechte vorbehalten

© VS Verlag für Sozialwissenschaften | GWV Fachverlage GmbH, Wiesbaden 2010

Lektorat: Frank Engelhardt

VS Verlag für Sozialwissenschaften ist Teil der Fachverlagsgruppe  
Springer Science+Business Media.

[www.vs-verlag.de](http://www.vs-verlag.de)



Das Werk einschließlich aller seiner Teile ist urheberrechtlich geschützt. Jede Verwertung außerhalb der engen Grenzen des Urheberrechtsgesetzes ist ohne Zustimmung des Verlags unzulässig und strafbar. Das gilt insbesondere für Vervielfältigungen, Übersetzungen, Mikroverfilmungen und die Einspeicherung und Verarbeitung in elektronischen Systemen.

Die Wiedergabe von Gebrauchsnamen, Handelsnamen, Warenbezeichnungen usw. in diesem Werk berechtigt auch ohne besondere Kennzeichnung nicht zu der Annahme, dass solche Namen im Sinne der Warenzeichen- und Markenschutz-Gesetzgebung als frei zu betrachten wären und daher von jedermann benutzt werden dürften.

Umschlaggestaltung: KünkelLopka Medienentwicklung, Heidelberg

Druck und buchbinderische Verarbeitung: Ten Brink, Meppel

Gedruckt auf säurefreiem und chlorfrei gebleichtem Papier

Printed in the Netherlands

ISBN 978-3-531-16984-2

# Inhalt

<b>Einführung</b> .....	7
<b>1 Der Weg Wolfsburgs zur ‚Erlebnisstadt‘</b> .....	13
1.1 Ziel, Gegenstand und Methode der Studie .....	13
1.2 Die Entwicklung Wolfsburgs bis Anfang der 1990er Jahre .....	22
1.3 Die große VW-Krise 1992/93 als Wendepunkt .....	28
1.4 Die Neuausrichtung der Stadtentwicklung.....	31
1.5 Die Wolfsburg AG als Motor der Stadtentwicklung.....	37
1.6 Die erlebnisorientierten Großprojekte.....	41
1.7 Eine erste Bilanz .....	63
<b>2 Großprojekte und gemeindliche Integration</b> .....	77
2.1 Problemaufriss .....	77
2.2 Großprojekte und Integration in Wolfsburg.....	80
2.3 Erlebnisorientierung der Wolfsburger Bevölkerung.....	84
2.4 Großprojekte als Erlebnisangebote .....	91
2.4.1 Konzeptionelle Ausrichtung .....	91
2.4.2 Nutzung und Erleben .....	96
2.4.3 Abnutzung des Erlebnisnutzens.....	101
2.5 Soziale Selektivität der erlebnisorientierten Großprojekte .....	105
2.5.1 Zielgruppenorientierung .....	105
2.5.2 Das einheimische Publikum.....	108
2.6 Großprojekte und Identifikation mit der Stadt .....	116
2.7 Fazit .....	122

<b>3</b>	<b>Großprojekte und städtische Urbanität</b> .....	125
3.1	Problemaufriss .....	125
3.2	Das traditionelle Urbanitätsproblem Wolfsburgs.....	130
3.3	Wolfsburg auf dem Weg zu einer urbaneren Stadt .....	137
3.3.1	Wolfsburgs Urbanität aus Sicht der Bewohnerschaft .....	137
3.3.2	Präsenz im öffentlichen Raum .....	141
3.3.3	Sichtbarkeit sozialer Vielfalt .....	145
3.4	Belebung der Innenstadt und ‚Inselurbanismus‘ .....	153
3.4.1	Nutzung des Stadtzentrums .....	154
3.4.2	Besuchsziel: Großprojekte und nicht ‚die Stadt‘ .....	159
3.4.3	Wirkung des innerstädtischen Shopping Centers.....	164
3.5	Das ‚verschobene‘ Stadtzentrum .....	170
3.6	Fazit .....	178
<b>4</b>	<b>Großprojekte und lokale Demokratie</b> .....	181
4.1	Problemaufriss.....	181
4.2	Lokale Politik im Schatten von VW .....	185
4.3	Das Verhältnis von Stadt und VW in der Wolfsburg AG.....	191
4.3.1	Erfolgsphase und partnerschaftliche Zusammenarbeit ....	191
4.3.2	Interessenkonflikte und Re-Definition der Partnerschaft .....	193
4.3.3	Zukunftsperspektiven: Ausweitung der Wolfsburg AG auf die Region? .....	197
4.4	Die Rolle der Bürgerschaft im Prozess der Großprojektpolitik....	201
4.4.1	Bürgerbeteiligung .....	201
4.4.2	Der Rat der Stadt als Entscheidungs- und Kontrollinstanz .....	208
4.5	Akzeptanz der erlebnisorientierten Stadtentwicklungspolitik .....	211
4.5.1	Großprojekte im Kontext der kommunalen Daseinsvorsorge.....	211
4.5.2	Erlebnisorientierte Großprojektpolitik im Urteil der Bewohnerschaft .....	221
4.6	Fazit.....	227
	<b>Schlussbetrachtung</b> .....	231
	Literatur .....	241

## Einführung in die vierte soziologische Wolfsburg-Studie

Es bedarf schon einer besonderen Erläuterung, wenn Soziologen und Soziologinnen in vier einzelnen Studien die Entwicklung einer Stadt über einen Zeitraum von 50 Jahren untersuchen, ohne dass diese Langzeitbetrachtung von Anfang an geplant gewesen wäre. Tatsächlich war es der Gegenstand selbst, also die Stadt Wolfsburg, der sich in einer Weise verändert hat, die eine wiederholte Beschäftigung nahegelegt hat.

Die erste soziologische Untersuchung der neuen Stadt Wolfsburg wurde durch das Soziologische Seminar der Universität Göttingen Ende der 1950er Jahre begonnen, um den Prozess der Urbanisierung anhand einer Stadtneugründung sichtbar zu machen (Schwonke/Herlyn 1967). Die heutige Stadt Wolfsburg wurde nämlich erst kurz nach der Grundsteinlegung des Volkswagenwerkes im Mai 1938 am 1. Juli desselben Jahres gegründet. Im Geleitwort der Initiatoren Helmut Plessner und Hans Paul Bahrdt zu der ersten Untersuchung heißt es: „Die Stadt verkörpert ein Stück jüngster deutscher Sozialgeschichte, die exemplarisch deutlich wird, wenn man die verschiedenen Zuwanderungsströme und die Entwicklung des Verhältnisses dieser sehr rasch wachsenden Industriestadt zu ihrem Umland untersucht“ (S. V). Die Initiatoren waren der Auffassung, dass der Stadtwerdungsprozess nirgendwo besser untersucht werden könnte als in einer Stadtneugründung, weil sich dort erst die Institutionen und Lebensformen entwickeln müssen, die ein langfristiges Überleben garantieren.

Es war zunächst selbstverständlich, die gut 20-jährige sehr bewegte Geschichte der Stadtneugründung aufzuarbeiten, bevor die zentrale Frage der sozialen Integration der Bewohnerschaft in diese Stadt, die ihre Existenz dem Industrierwerk des Volkswagens verdankt, bearbeitet werden konnte. Die Pioniere, die vor 1945 nach Wolfsburg kamen, waren zum großen Teil Flüchtlinge und Vertriebene aus den verschiedensten Gegenden des damaligen Deutschland. Es stellte sich geradezu zwangsläufig die Frage, ob und wie dies „zusammengewürfelte Volk“ in Wolfsburg sesshaft gemacht werden konnte. Wenn Städte sich in der Vergangenheit als entscheidende „Integrationsmaschinen“ erwiesen haben, indem große Mengen von Zuwanderern in den Städten sesshaft geworden sind, dann stellte sich die Frage für die neue Stadt Wolfsburg mit nur wenigen Einheimischen in besonderer Dringlichkeit.

Der empirische Aufwand bei der ersten Untersuchung war beträchtlich: Neben umfangreichen sekundärstatistischen Materialauswertungen und teilnehmenden Beobachtungen standen im Mittelpunkt repräsentative Bewohnerumfragen in der Stadt Wolfsburg und einigen Randgemeinden. Außerdem wurde bei einer Reihe von Bewohnern eine Panelbefragung im Abstand von zwei Jahren durchgeführt, um wenigstens ansatzweise den Wandel von Ein-

stellungen und Verhaltensweisen erfassen zu können. Im Nachhinein muss festgestellt werden, dass die lange Zeit von acht Jahren bis zum Erscheinen der Studie nicht zuletzt auch der Tatsache geschuldet war, dass die empirische Sozialforschung in Deutschland noch in den Kinderschuhen steckte. Mit der Publikation des ersten Bandes war die Wolfsburg-Forschung von Göttingen aus erst einmal beendet.

Etwa 20 Jahre nach den empirischen Recherchen zur ersten Untersuchung versuchten Wulf Tessin und Ulfert Herlyn von der Universität Hannover aus, das ursprünglich gesteckte Ziel, den Prozess der Stadtwerdung zu untersuchen, durch eine Wiederholungsuntersuchung einzulösen (Herlyn/Schweitzer/Tessin/Lettko 1982). Über die Fortschreibung der Entwicklung der Stadt in den 20 Jahren zwischen 1960 und 1980 hinaus stand zunächst wieder die Analyse des Prozesses der sozialen Integration im Vordergrund. Daneben rückten wir die Abhängigkeit des Stadtlebens vom VW-Werk in den Mittelpunkt des Interesses, gingen verstärkt den Einflüssen des VW-Werkes auf die Berufs- und Arbeitsbedingungen und die verschiedenen Politikbereiche nach und analysierten den Stilwandel der Kommunikation zwischen den Vertretern von Werk und Stadt.

Die grundlegende methodische Innovation dieser zweiten Wolfsburgstudie war die konsequente Anlage als eine Panelstudie, d.h. wir befragten dieselben Personen ein zweites Mal 20 Jahre nach ihrer Erstbefragung. Dies erwies sich als methodische Zwangsjacke, denn man musste sich minutiös dem methodischen Repertoire der ersten Studie unterwerfen, z. B. in Befragungen exakt dieselbe Fragestellung anwenden. Hinzu kam die Tatsache, dass der zeitliche Abstand von 20 Jahren sich doch als zu lang erwiesen hat, um Bedingungen von Verhaltensänderungen sicher erfassen zu können (vgl. die methodische Kritik dieses Ansatzes in: Herlyn u.a. 1982, 268ff.). Außer diesem Panel wurden verschiedene Teilgruppen z. T. intensiv befragt, Expertengespräche durchgeführt und statistisches Material ausgewertet.

Auch wenn wir uns damals für weitere Wiederholungsuntersuchungen in der soziologischen Stadtforschung aussprachen, um ihr den statischen Charakter zu nehmen (ebenda S. 14), und der Leiter der ersten Untersuchung, Martin Schwonke im Nachwort zur 2. Studie sagte: „Man bekommt Lust, Wolfsburg erneut zu besuchen und die neuen Eindrücke mit denen vor zwanzig Jahren zu vergleichen“ (S. 275), hatten wir damals noch keine konkreten Pläne für eine weitere Beschäftigung mit der neuen Stadt. Sie kam jedoch wieder in den Blick, als am Beispiel von Wolfsburg die Stadt-Umlandpolitik (Tessin 1986), Migrationsprobleme (Schweitzer 1990) und Lebensstile in der Arbeiterschaft (Herlyn/Scheller/Tessin 1994) untersucht wurden.

Als die Stadt kurz nach der bislang schwersten Strukturkrise des VW-Werkes 1992/93 an einem Wendepunkt der Stadtentwicklung angekommen

war, ergab sich der Plan, zum dritten und – wie wir in der Zusammenfassung der drei Studien (Herlyn/Tessin 2000) meinten – letzten Male die Stadtentwicklung Wolfsburgs soziologisch zu untersuchen. Sie konnte einige Jahre später unter dem vielsagenden Titel „Wolfsburg: Stadt am Wendepunkt“ publiziert werden (Harth/Herlyn/Scheller/Tessin 2000). Wieder wurde im Rahmen einer subjektorientierten Sozialforschung von einem Mix quantitativer und qualitativer Methoden ausgegangen, der sich auch bei den anderen Studien schon bewährt hatte. Zum einen wurde die Frage von Form und Gestalt der sozialen Integration fortgeschrieben, zum anderen gab es die so umfangreiche Krise im Volkswagenwerk und ihre Bewältigung. Diese bislang schwerste Krise wurde zu einem Wendepunkt der Stadtentwicklung, die einerseits zu einer grundlegenden Neuorientierung der Stadtentwicklungspolitik und andererseits zu einer völlig neuartigen Kooperation von Stadt und Werk in der Wolfsburg AG führte. Am Ende der dritten Studie stand Wolfsburg – so schrieben wir im Nachwort – am Anfang einer neuen Etappe und wir schlossen die Frage an, ob in zehn Jahren der richtige Zeitpunkt für eine vierte Wolfsburg-Studie da sein würde, indem wir mit aller Deutlichkeit nicht das Ende der Forschungsbemühungen um den Stadtwerdungsprozess dieser Stadt erkannten, sondern die Meinung äußerten „eigentlich am Anfang der soziologischen Wolfsburg-Forschung“ zu stehen (ebenda S. 221). Es ergab sich tatsächlich zehn Jahre später die seltene Konstellation, mit personell gleicher Besetzung diese vierte Studie beginnen zu können. Mit dieser vierten Untersuchung als Teil einer weitgehend ungeplanten Langzeitbeobachtung der Stadtentwicklung wurde uns bewusst, dass eine Abfolge von vier großen empirischen Studien einer Stadt über einen Zeitraum von insgesamt einem halben Jahrhundert bisher ein Novum in der stadtsoziologischen Forschungslandschaft ist; darüber hinaus ist die personelle Kontinuität der die Untersuchungen leitenden sowie bearbeitenden Personen in der empirischen Sozialforschung einmalig.

In der hier vorliegenden vierten Untersuchung geht es darum, die stadtkulturellen Folgen jener erlebnisorientierten Stadtentwicklungspolitik zu untersuchen, die das letzte Jahrzehnt der Wolfsburger Kommunalpolitik bestimmt hat: Zum einen soll die Frage beantwortet werden, welche Rolle die erlebnisorientierten Großprojekte im Alltag der Bevölkerung spielen, wie sie wahrgenommen und genutzt werden; zum anderen soll untersucht werden, ob und wieweit mithilfe dieser erlebnis- und großprojektorientierten Ausrichtung der Wolfsburger Stadtentwicklungspolitik es gelungen ist, das Dauerproblem mangelnder Urbanität abzubauen bzw. zu mildern. Schließlich interessiert, inwieweit die Bevölkerung an dieser Politik beteiligt war, welche Rolle VW bzw. die Wolfsburg AG in diesem Prozess gespielt hat.

Das angewandte Methodenset ähnelt dem der dritten Studie und ermöglicht vergleichende Aussagen zu früheren Stadtentwicklungsetappen. Wie auch schon bei der dritten Studie wurde auch dieses Mal kein Panel-, sondern ein Follow-up-Ansatz gewählt, weil dieser Ansatz methodisch flexibler ist und keine Repräsentativitätsprobleme aufweist.

Alles in allem betrachtet, gab es zwischen den verschiedenen Forschungen keine Logik in dem Sinne, dass sie zwingend aufeinander folgen mussten und dementsprechend methodisch angelegt worden wären, auch wenn es vielleicht für Außenstehende den Anschein hatte. Wohl aber wurden die beiden Fragestellungen nach der Integration und Urbanität der Stadt immer wieder aufgegriffen und fortgeschrieben und baut jede Studie auf den Ergebnissen der vorhergehenden auf. Die erste Wolfsburger Untersuchung war noch ganz dem in den 1950er Jahren vorherrschenden Forschungstrend verpflichtet, ganze Gemeinden in ihren vielseitigen Verknüpfungen umfänglich abzubilden, um die „globale Gesellschaft auf lokaler Basis“ (König 1958) zu erfassen, einer Zeit, die später als das „goldene Zeitalter der Gemeindeforschung“ (Hahn u.a. 1979, 80) titulierte wurde. Die nachfolgenden Untersuchungen beziehen sich zwar auch auf den gemeindlichen Kontext dieser monoindustriellen Stadtneugründung, vertiefen aber schon stärker sektorale Schwerpunktthemen wie Innenstadt, VW-Krise, politische Steuerungen, etc., können aber letztlich doch noch unter dem Begriff einer Stadtstudie subsumiert werden und setzten sich damit doch etwas ab von dem mainstream der damaligen soziologischen Stadtforschung, für die Gemeindestudien immer mehr obsolet wurden. Mittlerweile scheint das Interesse an Lokalstudien aber wieder zuzunehmen.

Mit den über ein halbes Jahrhundert gestreuten Wolfsburg-Studien wird einer im aktuellen stadtsoziologischen Diskurs erneut thematisierten konzeptionellen Idee nachgekommen: „Nicht länger und ausschließlich *in* den Städten forschen, sondern die *Städte* selbst erforschen“ (Berking/Löw 2008, 7). Tatsächlich bedarf eine realitätsnahe Stadtforschung auch immer der Versuche, die entscheidenden Lebenschancen verteilenden oder vorenthaltenden Parameter des lokalen Lebenszusammenhanges konkreter Städte zu erforschen, um die spezifischen lokalen Vergesellschaftungsprozesse abbilden zu können. Auf die neue Stadt Wolfsburg trifft in besonderer Weise zu, was Volker Klotz in der Diskussion von Stadtromanen gesagt hat: „Die Stadt liefert nicht nur Inhalte, sie steuert auch die Richtungen und die Gangarten der verschiedenen Lebensläufe. Sie stellt die Weichen des menschlichen Geschehens. Sie gibt und nimmt Arbeitsplätze. Sie bestimmt die gesellschaftlichen und moralischen Regeln. Sie führt Menschen zusammen und trennt sie“ (1969, 324).

Die wissenschaftliche Rezeption der vor allem den lokalen sozialen Wandel thematisierenden Wolfsburgforschung war von Anfang an sehr vielfältig und durchaus kontrovers: während René König von einer „vorzüglichen Untersuchung“ sprach (1969, 646), bezeichnete Eckart Bauer die erste Studie als ein Beispiel für die „Reflexionslosigkeit deutscher Gemeindeforschung“ (1971, 24ff.). Die zusammenfassende Analyse der verschiedenen Untersuchungen ergab jedoch überwiegend positive Einschätzungen. In einem aktuellen, in die Stadtsoziologie einführenden Werk heißt es nach eingehender Darstellung der Studien: „Die Wolfsburg-Studien stellen ein herausragendes Beispiel empirischer Stadtforschung in Deutschland dar. (...) Beim Lesen dieser Studien eröffnet sich eine Längsschnittperspektive, die nicht nur Kontinuität und Wandel der Stadt Wolfsburg, sondern auch Kontinuität und Wandel stadtsoziologischer Fragestellungen und empirischer Stadtforschung beschreiben“ (Löw u. a. 2007, 177).

Auch diese Untersuchung wurde wie die meisten der vorausgegangenen von der Deutschen Forschungsgemeinschaft finanziert, der wir an dieser Stelle dafür in besonderer Weise danken. Wie bei den anderen Studien wurden wir auch dieses Mal vielfältig von der Stadt Wolfsburg unterstützt, was eine notwendige Voraussetzung für die Durchführung langjähriger lokaler Stadtstudien darstellt.

Im Juni 2009

als Projektleiter Ulfert Herlyn und Wulf Tessin

# 1 Der Weg Wolfsburgs zur ‚Erlebnisstadt‘

## 1.1 Ziel, Gegenstand und Methode der Studie

Die Stadt Wolfsburg stand Anfang der 1990er Jahre als Folge einer VW-Krise bisher ungekannten Ausmaßes buchstäblich an einem Wendepunkt ihrer bis dahin teils stürmischen, teils stetigen Aufwärtsentwicklung. Angesichts eines bis dahin unerreichten Ausmaßes an Arbeitslosigkeit und einer generellen Verunsicherung darüber, welche Rolle Wolfsburg als Produktionsstandort und zugleich Konzernsitz des VW-Imperiums im Kontext des Globalisierungsprozesses weiterhin spielen würde, entschlossen sich Stadt und Konzern in einer ausgesprochen weitreichenden Art von Public Private Partnership (Wolfsburg AG) zu einer gemeinsamen radikalen Neuausrichtung der Stadtentwicklungspolitik. Es wurden alle Weichen dazu gestellt, Wolfsburg im interkommunalen Wettbewerb konkurrenzfähig zu machen. Dabei wurde und wird – wie in Wolfsburg üblich – ‚geklotzt und nicht gekleckert‘: „Wolfsburg gibt Gas“ (Uhrig 2003). Mit dem Ziel der Diversifizierung der Wirtschafts- und Arbeitsmarktstrukturen wurde eine ganze Palette von Maßnahmen ergriffen (u. a. Förderung von Unternehmensgründungen, Qualifizierungsprojekte, Ansiedlung von Zulieferbetrieben). Markantester und für die Stadtentwicklung folgenreichster Ausdruck dieser neuen Strategie war das Setzen auf erlebnisbezogene Großprojekte, die innerhalb eines sehr kurzen Zeitraums in einem relativ zur Stadtgröße ausgesprochen beträchtlichen Umfang realisiert wurden: die VW-Autostadt, das Phaeno, die Volkswagen Arena, das Badeland etc..

Großprojekte als symbolische Solitärbauten oder Ensembles spielten schon immer eine wichtige Rolle in der Entwicklung von Städten, man denke nur an den Eiffelturm in Paris oder die Museumsinsel in Berlin. Städte waren auch schon immer „Orte des Spektakels“ (Roost 2003a, 9). Hierher zog es die Menschen, um aus dem Alltag Herausgehobenes zu erleben.

Für die Bundesrepublik Deutschland lässt sich für die 1960er Jahre von einer ersten Phase großer Projekte sprechen. Vor dem Hintergrund allgemeinen Wirtschaftswachstums, relativen gesellschaftlichen Wohlstands sowie dem Anspruch, breite Bevölkerungsgruppen daran teilhaben zu lassen, entstanden an vielen Orten infrastrukturelle Großprojekte, wie Krankenhäuser, Schulzentren, Freizeitanlagen, Großsiedlungen etc.. Im Gegensatz zu den herkömmlichen dezentralen Einrichtungen der kommunalen Daseinsvorsorge waren sie hochgradig funktional spezialisiert, zentral gelegen, allein von ihrer schieren Größe her neuartig und verlangen ihrem Klientel ein angepasstes

Verhaltensrepertoire ab. Heute spielt der Neubau von Großprojekten im Bereich der kommunalen Daseinsvorsorge nicht mehr so eine zentrale Rolle wie in der Städtebaupolitik der 1960er und auch noch der 1970er Jahre, eher steht deren Umbau, Modernisierung und zeitgemäße Bedarfsanpassung im Mittelpunkt.

Seit den 1990er Jahren kann man nun von einer zweiten Phase großer Projekte sprechen. Im Unterschied zu den Großprojekten der kommunalen Daseinsvorsorge der 1960er Jahre liegt ihnen ein vollkommen anderes Konzept zu Grunde: Sie zielen zentral auf einen Zusatznutzen, ein Erlebnis, das im Grunde genommen ‚überflüssig‘ ist. In der Literatur wird der Begriff des erlebnisorientierten Großprojekts recht breit verwendet, und es werden (wie von uns auch) unterschiedlichste Sachverhalte unter den Begriff subsumiert: Shopping Malls, Themenparks wie Disneyland in Kalifornien, die HafenCity in Hamburg, das CentrO in Oberhausen, die olympischen Spiele und Inszenierungen von Automarken- oder Produktionen als Unterhaltungsspektakel. Sucht man nach gemeinsamen Merkmalen all dieser unterschiedlichen neuen Angebote, so lassen sich (zumindest in der Mehrzahl der Fälle) folgende Aspekte benennen:

- *Erlebnisorientierung*: Die Großprojekte sind erlebnisorientiert und von vornherein auf emotionale Sensationseffekte ausgerichtet, d. h. spektakulär manchmal hinsichtlich der aufsehenerregenden Architektur, immer aber was das Angebot betrifft, denn sie versprechen den Besuchern einen über den Gebrauchswert hinausweisenden Zusatznutzen (Mehrwert), nämlich Gefühle wie Glück, Wohlergehen oder Zufriedenheit (Roost 2008, 30).
- *Komplexes Angebot*: Großprojekte zeichnen sich durch Multifunktionalität aus, was vor allem im Marketingkonzept begründet liegt: Einerseits soll die Wirkung der Ware durch das Umfeld verstärkt, andererseits die Aufenthaltsdauer erhöht werden, da die Wahrscheinlichkeit des Konsums mit der Dauer des Aufenthalts wächst. Das Angebot ist umfassend und die Grenzen zwischen Konsum, Werbung, Freizeit, Essen, Entspannen, Vergnügen und Unterhaltung sind fast aufgehoben (Ronneberger u. a. 1999, 106; vgl. auch Baldauf 2008). Den Besuchern soll es an nichts mangeln. Man soll in der betreffenden Einrichtung so lange wie möglich verbleiben, dort essen, etwas erleben, zur Ruhe kommen, sich bewegen etc.. Alle Mitglieder der entsprechenden Gruppe, vom Kind bis zum alten Menschen, sollen durch das Angebot angesprochen werden.
- *Selbstbezug und tendenzielle Abschottung von der Umgebung*: Großprojekte sind fast immer thematische und räumliche Solitäre. Sie sind direkt mit dem Auto erreichbar, was durch integrierte Tief- oder Hochgaragen oder Großparkplätze direkt an den Projekten erreicht wird (Doerr 2006,

75). Die Notwendigkeit, die Stadt zu Fuß zu begehen und sich nebenbei städtische Teilräume anzueignen, besteht nicht. Stattdessen wird eine verinselte Stadtnutzung nahegelegt.

- *Kommerzielle Orientierung:* Großprojekte sind meist darauf ausgerichtet, entweder direkt vor Ort durch Eintrittspreise und den Verkauf verschiedener Produkte (z. B. Souvenirs) oder indirekt, z. B. über einen späteren Kauf eines Autos, Gewinne zu erwirtschaften. Menschen sollen Geld ausgeben. Und dies nicht nur einmal. Sie sollen angeregt werden, immer wieder zu kommen.
- *Ein hohes Maß an Regelungsdichte:* Durch Sicherheitsvorschriften, Hausordnungen und Personal, das auf die Einhaltung dieser Regeln achtet, wird ein hohes Maß an sozialer Kontrolle und Verhaltensreglementierung erreicht (Goronzy 2006, 19). Hinzu kommt, dass der Ablauf in den Großprojekten mehr oder weniger durchstrukturiert und reglementiert ist (Willems 2000, 51).
- *Vermittlung eines Wohlgefühls:* Großprojekte sind bemüht einen risikolosen Genuss durch eine „Ästhetik des Angenehmen“ (Tessin 2008) zu schaffen: sie sollen sauber sein, aber nicht steril, sicher aber nicht langweilig. Sie sollen Service bieten, das Personal soll aber nicht aufdringlich sein. Es soll Natur geben, aber keine Wildnis. Großprojekte sollen Abenteuer vermitteln, aber Desorientierung soll vermieden werden.
- *Ausschluss:* Die Großprojekte setzen auf Müßiggang und Unterhaltung. „Dies setzt (...) die Vertreibung all derjenigen Menschen voraus, die den Vorstellungen einer relaxten Konsumatmosphäre entgegenstehen und den sozialen Status solcher Räume entwerten“ (Ruddick 1991 zit. nach Ronneberger u. a. 1999, 124f.). Das Wohlgefühl des Aufenthalts in Großprojekten soll nicht dadurch beeinträchtigt werden, dass man mit sozialem Elend konfrontiert wird.
- *Loslösung von der Wetter- und Tageszeitabhängigkeit:* Großprojekte sind meist Indoor-Angebote und unabhängig von natürlichen Gegebenheiten und damit verbundenen möglichen Beeinträchtigungen. Sie haben lange Öffnungszeiten, machen die Nacht zum Tag. Es gibt kaum natürliche Belüftung und Belichtung. Selbst Natur findet sich nur in inszenierter Form.
- *Betonung des Unikat-Charakters und des Einmaligen:* Zwar ähneln sich gerade die Angebote von Ketten (z. B. Cinemaxx oder ECE). Nichtsdestotrotz betonen Großprojekte stets ihre Einmaligkeit und Extravaganz, nicht nur hinsichtlich ihres Angebotes, sondern auch hinsichtlich der Architektur, was nicht zuletzt dem Ziel geschuldet ist, sich im Rahmen der Städtekonkurrenz voneinander abzugrenzen.

- *Architektonischer Anspruch:* Manchmal – und gerade im finanzstarken Wolfsburg – verbindet sich mit den Großprojekten ein hoher Anspruch an moderne und hochwertige Architektur (Beyer u. a. 2006, 140). Großprojekte sind bauliche Imageträger und können zur Aufwertung ganzer Regionen beitragen („Bilbao-Effekt“). Manchmal werden sie sogar nach Entwürfen internationaler Stararchitekten errichtet, z. B. das Phaeno (Froberg 2007).
- *Motor der Aufwertung städtischer Entwicklungsgebiete:* Großprojekte werden häufig eingesetzt, entweder um städtische Problemgebiete, wie Industriebrachen oder Konversionsflächen aufzuwerten oder um besonders attraktive Lagen zusätzlich zu pointieren (Häußermann/Siebel 1993, 9f.).
- *Außenorientierung:* Die Großprojekte zielen darauf, Touristen und Städtereisende anzulocken. Sie dienen primär dem Ziel, die kommunale Attraktivität und Wettbewerbsfähigkeit in Bezug auf externe Akteure (Investoren, qualifizierte Arbeitskräfte und Touristen) nach außen zu steigern. Dass die einheimische Bevölkerung sie nutzt, wird vorausgesetzt, aber nicht unbedingt gezielt herbeigeführt.
- *Umfänglicher Kapital-Einsatz und hohes Risikopotenzial:* Großprojekte erfordern neue Trägergesellschaften (z. B. Public Private Partnership) und einen immensen Kapitaleinsatz, bei dem die Städte einerseits selbst ein hohes Maß an Investitionen tätigen, auch öffentliche Fördermittel akquirieren und andererseits für private Investoren als ‚risk-minimizer‘ (Haughton/Whitney 1988 zit. nach Heinz 1998, 217) auftreten. Großprojekte sind tendenziell risikobehaftet, während der Planungsphase und auch danach. Viele ehrgeizige Großprojekte kamen gar nicht erst zustande, weil immer wieder – auch kurzfristig – Investoren absprangen, oder sie sind gescheitert und mussten ihren Betrieb einstellen. Fertiggestellte Großprojekte müssen sich tagtäglich neu dem Kampf um den Besucher stellen.

Das Thema ‚Stadtentwicklung über Großprojekte‘ ist seit längerem, spätestens seit der einschlägigen Publikation von Häußermann und Siebel (1993) über die „Festivalisierung der Stadtpolitik“, Gegenstand der Stadtforschung (hierzu u. a. die Beiträge in: Bittner Hg. 2001; Altrock u. a. Hg. 2003). In diesen Beiträgen ging es vor allem darum, die planungstheoretischen und kommunalpolitischen Implikationen solcher Großprojekte zu analysieren (Hanisch 2003), insbesondere unter dem Aspekt der Public Private Partnership, wie sie häufig typisch ist für eine solche Stadtentwicklungspolitik (z. B. Heinz 1998; Simons 2003; Roost 2000, 2003; Wood 2003, 155ff.; Selle