

Frankfurter Rundschau

VW IN WOLFSBURG

Wirtschaft - 12.11.2015

Eine Stadt steht und fällt mit VW

Von Viktor Funk



Erst kommt das Werk, dann kommt die Stadt:
Blick aus einem VW-Gebäude auf Wolfsburg.
Foto: rtr

Kriselt VW, kriselt Wolfsburg. Die Scheidungsraten steigen, das Kleingewerbe leidet. Über eine Stadt, die das Anhängsel eines Konzerns ist.

Manfred blieb bei Volkswagen länger als er geplant hatte. Und als er nach 30 Jahren VW-Karriere mit 59 in den Vorruhestand ging, ließen er und seine Frau sich am südwestlichen Stadtrand von Wolfsburg ein Haus errichten. Von ihrem Wohnzimmer aus können sie einen unverbaubaren Blick auf Felder und Wiesen genießen und einen Sonnenuntergang, den die meisten Ruheständler in Deutschland nur aus den Werbebroschüren privater Rentenversicherungen kennen dürften. Volkswagen sorgt gut für seine Leute.

Der Konzern sorgt auch gut für die Stadt, für das Land Niedersachsen und für Beschäftigte in Braunschweig, Hannover, Salzgitter und anderen Städten in Deutschland. Doch nirgends sonst gibt es diese Nähe zwischen Volkswagen und der Stadt wie in Wolfsburg. Der Erfolg dieser Nähe

kann sich sehen lassen: gelungene Integration unterschiedlicher Kulturen (Italiener, Griechen, Tunesier, Spätaussiedler – knapp 35 Prozent der Bürger sind zugewandert oder sind Nachkommen von Gastarbeitern), eine große Anziehungskraft für technisch interessierte Menschen, ein überdurchschnittlich hohes Gehaltsniveau und üppige Steuereinnahmen für den Kämmerer.

Als ein Freund in den 90er Jahren als Werksstudent bei Volkswagen jobbte, rief er mich an einem Sommertag an und sagte: „Viktor, ich sitze auf dem Klo, telefoniere mit meinem neuen Handy und verdiene immer noch Geld.“ Wer drin war im System, und sei es nur als Aushilfe, war auf der Gewinnerseite. Und weil die Gewinne stetig flossen, galt das Motto: Never change a winning system.

Werk und Stadt funktionieren auf geradezu symbiotische Weise. Auch wenn das um den Preis geschieht, dass es den Stadtoberen seit Jahrzehnten nicht gelingt, auch nur einen Hauch unabhängiger von Volkswagen zu werden. Und so ist die aktuelle VW-Krise auch wieder die Krise Wolfsburgs.

MIT DER VIER-TAGE-WOCHE KAMEN DIE SCHEIDUNGEN Was das bedeutet, das wissen die Wolfsburgener aus früheren Zeiten. Weil Anfang der 90er Jahre immer weniger

Menschen ein VW-Auto kauften, mussten die Manager die Produktion drosseln. Die Stadtherren hatten Angst vor einer Massenentlassung. Volkswagen aber gelang ein Kunststück: Es führte 1994 die Vier-Tage-Woche ein. Die Beschäftigten konnten bleiben. Doch im sozialen Gefüge der Stadt kriselte es weiter: Statt Massenarbeitslosigkeit gab es nun massenweise Scheidungen.

Männer und Frauen, deren Leben bis dahin vom Drei-Schichten-System von VW geregelt war, hatten plötzlich mehr Zeit für einander – und konnten miteinander wenig anfangen. Volkswagen wurde zu einer „atmenden Fabrik“, die Luft – also Arbeiter – holte, wenn sie zusätzliche brauchte, und sie wieder ausstieß, wenn sie sie nicht mehr brauchte. Die Arbeit wurde extrem flexibilisiert, was allein die Zahl von 150 Arbeitszeitmodellen zeigt. Die Menschen hatten nun mehr Möglichkeiten, ihr privates Leben zu organisieren, doch das überforderte viele: 1996 gab es 60 Prozent mehr Scheidungen als 1994, auch in den Folgejahren blieb die Scheidungsquote über dem Landesdurchschnitt. Alte Fahrgemeinschaften zerbrachen, die Sportvereine verloren ihre Mitglieder.

Vertreter der Stadt und des Werkes könnten entgegnen, das sei lediglich eine Episode in der langen Geschichte ihrer Partnerschaft. Denn in der Gesamtrechnung scheint diese bisher ein Gewinn für alle gewesen zu sein. Alle Vorteile dieser Stadt – und es sind sehr viele – sind allerdings rein rational: eine vergleichsweise junge Infrastruktur, breite Straßen, viele Schulen, ein gutes kulturelles Programm mit einem Planetarium, einem großen Theater, einem modernen Museum und eine sich entwickelnde alternative Kulturszene. Und natürlich ein großer Arbeitgeber, der enorme Karrierechancen bietet.

Aber: Es gibt kein Viertel, das um seiner selbst willen lockt, wegen seiner Architektur oder einer besonderen Stimmung, etwa Gerüchen aus kleinen Cafés, Musik oder einfach nur, weil es Spaß macht, durch verwinkelte Gassen zu laufen und von etwas überrascht zu werden. Es gibt einzelne Straßen in Fallersleben, Mörse, Ehmten, die reizend sind. Aber es sind nicht viele.

Es ist schwierig in Wolfsburg, ein alternatives, intellektuell angehauchtes Café zu finden, im Zweifel geht man mit dem hippen Atelier Café östlich des Stadtzentrums einen Kompromiss ein oder flüchtet an den südwestlichen Stadtrand ins Café Schroll in Mörse. Dafür gibt es aber Al Bundy Schuhe Outlet. Es befindet sich mitten auf der Fußgängerzone in der Innenstadt, auf der Porschestraße. Unübersehbar.

NICHTS NATÜRLICH GEWACHSENES Wolfsburg hat das Problem, das viele andere künstlich angelegte Städte haben. Alles in der Stadt ist durchdacht, die Straßen, die Bauten, die Parks, die Seen. Es gibt nichts natürlich Gewachsenes, Unperfektes, in das man sich verlieben könnte.

Wolfsburg ist durch und durch funktional. Wenn die Bewohner nach Unperfektem suchen, fahren sie nach Braunschweig und Hannover oder nach Berlin. Dort finden sie Programmkinos oder ein breites alternatives Kulturangebot. Diese Fremdgeher sind für die Stadtverwaltung ein Problem. Denn das, was in der Stadt verdient wird, wird zu einem großen Teil andernorts ausgegeben.

VW ernährt eben auch viele Menschen im Umland, wie etwa Markus. Er ist Ende 30, verheiratet, hat zwei Kinder und frisch gebaut. Markus möchte so wenig wie möglich über sein Privatleben erzählen. Er pendelt jeden Tag aus dem Süden nach Wolfsburg und arbeitet in der technischen Entwicklung im Werk. Er ist der Schwiegersohn von Manfred und der Sohn eines ehemaligen Volkswageninformatikers. Nach seinem eigenen Informatikstudium arbeitete er mehrere Jahre bei einem Dienstleister von Volkswagen, bis er ganz wechselte. „Der Hauptgrund war die Jobsicherheit. In der alten Firma mussten wir von Jahr zu Jahr fürchten, dass die Aufträge von VW ausbleiben“, sagt er. In den vergangenen Nächten hat er wieder unruhig geschlafen: „Früher hieß es, wenn man bei VW drin ist, ist man abgesichert“, erzählt er. „Jetzt müssen wir mal abwarten. Ich denke aber, wenn es jemanden trifft, dann vielleicht nicht als erstes die Entwicklungsabteilung.“

Markus hofft, dass im Zweifel die Politik hilft. „An VW hängt viel zu viel dran.“ Er meint die Stadt, die Region, das Land. „Der Staat kann ja so ein Unternehmen nicht fallen lassen.“ Er selbst ist vorsichtiger geworden bei seinen Ausgaben. Ob er jetzt noch einen Winterurlaub buchen soll? Da hat er sich noch nicht entschieden. Und vielleicht geht er demnächst auch seltener zum Friseur.

Wie weit Politiker tatsächlich bereit sind, sich vor dem Konzern zu verbeugen, das zeigte eine vielsagende Aktion im Jahr 2003, als die Stadt die Identität ihrer Bürger auf ein einziges Auto reduzierte und sich für mehrere Wochen in „Golfburg“ umbenannte. Die VW-Krise der 90er Jahre wirkte damals noch nach, „Golfburg“ war eine Werbemaßnahme.

Die Machtverhältnisse sind auch in dieser Krise eindeutig: Wolfsburg braucht Volkswagen – Volkswagen, das weltweit agiert, braucht Wolfsburg nicht.

Der Autor wuchs in Wolfsburg auf.

Artikel URL: <http://www.fr-online.de/wirtschaft/vw-in-wolfsburg--eine-stadt-steht-und-faellt-mit-vw-,1472780,32399812.html>

Copyright © 2015 Frankfurter Rundschau