

## 1945 – ein Bruch? Stadtplaner in Stettin und Szczecin

von Katja Bernhardt und Jan Musekamp

### Ein leerer Platz voller Pläne

Ein architektonisch interessierter Besucher Stettins (Szczecins) wird als erstes die Hakenterrasse aufsuchen, die heutigen Wały Chrobrego. Diese von drei monumentalen Gebäuden aus den Anfängen des 20. Jahrhunderts gesäumte Anlage befindet sich etwas nördlich der Altstadt und bietet einen ausgezeichneten Blick gen Osten über Oder-niederung, Hafen- und Werftanlagen sowie den nicht weit entfernten Dammschen See. Sie scheint Beweis zu sein für die Kontinuität zwischen der deutschen und der polnischen Stadt, blieb sie doch unzerstört und beherbergt heute vergleichbare Institutionen wie vor 1945.<sup>1</sup> Auf dem Weg nach Süden Richtung Innenstadt muss allerdings der Königsplatz (plac Żołnierza Polskiego) überquert werden, der in rauer Art dazu einlädt, die Brüche aufzudecken, von denen Stettin im 20. Jahrhundert betroffen war. Von Süden heraufkommend, endet hier die z.T. wiederaufgebaute, zum Teil erhaltene Altstadt abrupt und macht einer großen, nach mehreren Seiten hin offenen Freifläche Platz. Über diese bahnt sich eine autobahnähnliche Straße, die Schloss-Trasse (Trasa Zamkowa), ihren Weg zu einer Hochbrücke über die Oder. Das Schloss der Pommernherzöge und die unzerstört gebliebene Peter-Paul-Kirche wirken wie Brückenköpfe, die die Auffahrt zur Oderbrücke im Süden und im Norden markieren. Auf dem Mittelstreifen erhebt sich ein einsamer Schiffsmast.

Dieser Platz, der gegenwärtig mit dem Begriff ‚Unort‘ wohl treffend bezeichnet wäre, nimmt jedoch seit seiner Entstehung nicht nur in der kulturellen Stadtopografie Stettins eine herausragende Stellung ein, sondern war stets Gegenstand bewusster, einer mal realisierten, mal auch nur geplanten Gestaltung: Nachdem 1725 die mittelalterlichen Schutzanlagen niedergelegt worden waren, wurde der so frei werdende Platz nördlich der Stadt zu repräsentativen Zwecken umge-

---

<sup>1</sup> Zur Hakenterrasse (Wały Chrobrego) vgl. Rafat Makala, Die Hakenterrasse in Stettin – Ein Interpretationsversuch, in: Architektur in Mecklenburg und Vorpommern 1800–1950. Publikation der Beiträge zur kunsthistorischen Tagung, veranstaltet vom Caspar-David-Friedrich-Institut der Ernst-Moritz-Arndt-Universität Greifswald 2.–4. Februar 1995, hrsg. v. Bernfried Lichtnau. Greifswald 1996, S. 148-154.

staltet und als „Weißer Paradeplatz“ bezeichnet. Eine städtebauliche Pointierung erhielt die Anlage mit dem 1846–1849 von Carl Ferdinand Langhans erbauten Theater. Dieses wurde am östlichen Ende der – nun schon als Königsplatz bezeichneten – Anlage errichtet und gab dem Platz eine in sich geschlossene Gestalt.<sup>2</sup>

Im Zuge der Stadterweiterungen am Ende des 19. Jahrhunderts wurde die Platzanlage auf sehr prägnante Weise in den neu entstandenen städtebaulichen Zusammenhang eingefügt. So führte seit jener Zeit die Hauptachse des nordwestlich angelegten Stadtbezirks als breite Allee auf das Stadtzentrum zu und wurde an ihrem südöstlichen Ende über einen Rundplatz auf den damaligen Königsplatz und somit auf das Stadttheater gelenkt.<sup>3</sup>

In den 1920er Jahren band Karl Weishaupt, Stadtbaurat von Stettin in den Jahren 1921–1928, den Königsplatz in seine Idee der Anlage eines „Forums der Kunst“ ein, das das geistige Pendant zu dem von ihm am neu zu errichtenden Bahnhof im Südwesten der Stadt gelegene Büro- und Geschäftsviertel bilden sollte.<sup>4</sup> Dieses Konzept blieb Theorie – gleich jener Planung, die Hans Bernhard Reichow, seit 1936 Magisteroberbaurat und seit 1939 Stadtbaudirektor in Stettin,<sup>5</sup> 1940 für den Königsplatz vorschlug: Unter der Dominanz der Verkehrsplanung sollte der Königsplatz als Platzanlage samt dem Theater einer breiten Verkehrsachse weichen, die in ihrer östlichen Verlängerung auf einer Hochbrücke über die Oder führen sollte.<sup>6</sup>

Bald schon jedoch schufen verheerende Luftangriffe im Jahr 1944 neue Tatsachen am Königsplatz: Im Zuge der Bombardierungen brannte das Stadttheater aus. Die sich im Südosten und Norden anschließende Bebauung wurde fast völlig zerstört, wodurch eine Sicht-

---

<sup>2</sup> Wojciech Łopuch, *Dzieje architektury nowoczesnego Szczecina 1808–1945* [Architekturgeschichte des modernen Stettins 1808–1945]. Szczecin 1999, S. 32.

<sup>3</sup> Bogdana Kozińska, *Rozwój przestrzenny Szczecina od początku XIX wieku do II wojny światowej* [Die räumliche Entwicklung Stettins vom Anfang des 19. Jahrhunderts bis zum Zweiten Weltkrieg]. Szczecin 2002, S. 7–12 (Überblick zur städtebaulichen Entwicklung bis zum 19. Jahrhundert), S. 146–197 (Entfestung und Planungen für die Bebauung der ehemaligen Festungsanlagen).

<sup>4</sup> Karl Weishaupt, *Stettins städtebauliche Zukunft. Im Rückblick aus gegenwärtigem Schaffen betrachtet*, in: *Deutschlands Städtebau. Stettin. Berlin-Halensee 1925*, S. 146.

<sup>5</sup> Zu Reichow: Sabine Brinitzer, *Hans Bernhard Reichow – Planer der Sennestadt. Genese eines organischen Stadtplanungskonzepts*. Diss., Marburg 1994; Katja Bernhardt, *Hans Bernhard Reichow. „Gedanken zur städtebaulichen Entwicklung des Groß-Stettiner Raumes“ (1940). Darstellung des Wirkens des Architekten in Stettin 1936–1945 und Analyse der Schrift*. Magisterarbeit an der Humboldt-Universität zu Berlin, Berlin 2003.

<sup>6</sup> Hans Bernhard Reichow, *Gedanken zur städtebaulichen Entwicklung des Groß-Stettiner Raumes*. Stettin 1940, S. 76–79.

achse zum Schloss entstand. Lediglich das Königstor und die Peter-Paul-Kirche haben den Krieg weitgehend unbeschädigt überstanden.

Mit wieder wachsender, nunmehr polnischer Bevölkerung rückte nach dem Krieg auch die Frage eines repräsentativen Theaters in der Prioritätenliste nach oben. In der kontroversen Diskussion um einen Wiederaufbau des zerstörten Gebäudes kam es zu Auseinandersetzungen zwischen Verfechtern der Denkmalpflege, die gerne das vorhandene Ensemble von Schloss, Theater und Peter-Paul-Kirche erhalten hätten, und Vertretern städtebaulich vermeintlich modernerer Lösungen, die der Ansicht waren, das am Rande des Oderhanges stehende Theatergebäude behindere das Panorama auf die Oderniederung. Als Ergebnis dieser lebhaften Diskussion in verschiedenen Gremien einigte man sich 1949 schließlich auf einen Wiederaufbau des Gebäudes,<sup>7</sup> wobei unter anderem seine Rolle als monumentaler Abschlussakzent des Platzes hervorgehoben wurde.<sup>8</sup>

Noch zwischen Ende 1949 und Anfang 1950 fiel jedoch ein Entscheid zum Abriss des Theaters, der schließlich 1953 umgesetzt wurde und somit den früheren Königsplatz seines Abschlusses beraubte. An dessen Stelle war nun jenes Oder- und Hafenpanorama getreten, welches Piotr Zaremba, erster polnischer Stadtpräsident und zugleich erster polnischer Stadtplaner nach 1945 in Stettin, begeistert als „Fenster der Stadt zum Hafen“ bezeichnete.<sup>9</sup> Als Höhepunkt der Auflösung des Platzes kann man jedoch dessen verkehrsplanerische Neugestaltung bezeichnen. Diese führte in den 1970er bis 1980er Jahren gegen heftigen Protest zum Bau der bereits erwähnten Schloss-Trasse einschließlich Oderhochbrücke,<sup>10</sup> die zum heutigen, eingangs beschriebenen Eindruck der überdimensionierten Freifläche an Stel-

---

<sup>7</sup> Ausführlicher zur Diskussion um Wiederaufbau und Abriss des Stadttheaters siehe: Jan Musekamp, *Der Königsplatz (plac Żołnierza Polskiego) in Stettin als Beispiel kultureller Aneignung nach 1945*, in: *Wiedergewonnene Geschichte. Zur Aneignung von Vergangenheit in den Zwischenräumen Mitteleuropas*, hrsg. v. Peter Oliver Loew (u.a.). Wiesbaden 2006 (Veröffentlichungen des Deutschen Polen-Instituts. 22), S. 19-35.

<sup>8</sup> *Archiwum Państwowe w Szczecinie [Staatsarchiv Stettin] (APSz), Urząd Wojewódzki Szczeciński [Stettiner Wojewodschaftsamt] (UWS), Sign. 5092.*

<sup>9</sup> Halina Orlińska, Piotr Zaremba, *Urbanistyczny rozwój Szczecina [Die urbanistische Entwicklung Stettins]*. Poznań 1965, S. 114.

<sup>10</sup> Jörg Hackmann, Stettin: Zur Wirkung der deutsch-polnischen Grenze auf die Stadtentwicklung nach 1945, in: *Grenzen und Grenzräume in der deutschen und polnischen Geschichte. Scheidelinie oder Begegnungsraum?*, hrsg. v. Georg Stöber u. Robert Maier. Hannover 2000, S. 217-234, hier S. 224. Als Ironie der Geschichte erhielt die Schloss-Trasse den Patron Piotr Zaremba, obwohl er eine Oderüberquerung an dieser Stelle wegen der Beeinträchtigung des Schlosspanoramas abgelehnt hatte.

le des ehemaligen Königsplatzes beiträgt.<sup>11</sup> Auch der 1991 auf dem Mittelstreifen errichtete Schiffsmast zur Erinnerung an den Gründer der Stettiner Seehochschule kann diesen Eindruck der Leere nicht abschwächen.<sup>12</sup>

Ganz unabhängig davon, wie man die heutige Situation beurteilen möchte, zeigen sich erstaunliche Ähnlichkeiten zwischen den nach dem Krieg erfolgten städteplanerischen Lenkungen der Geschehnisse der Platzanlage und den Planungen des letzten deutschen Stettiner Stadtbaudirektors Reichow. An dieser Stelle wirken sie gar wie eine Vollen- dung seiner Verkehrsplanungen. Dieser Befund wirft Fragen auf und irritiert umso mehr, möchte man den Darstellungen Zarembas Glauben schenken, in denen er eine konsequente Abkehr von der deut- schen Stadtgestaltung und Stadtausrichtung nach 1945 postuliert.<sup>13</sup>

#### 1945 – Eine historische Zäsur

Tatsächlich lässt sich die Bedeutung der Geschehnisse des Jahres 1945, das in den vormalig zu Deutschland gehörigen Städten Polens gewöhn- lich als wichtigster Wendepunkt betrachtet wird,<sup>14</sup> auch für Stettin nicht von der Hand weisen. Die Stadt, deren historischer Teil am lin- ken Oderufer gelegen ist, war von jeher auf den Fluss ausgerichtet. Im 20. Jahrhundert wurde sie durch die Hafen- und Wertindustrie geprägt, wenngleich diese in der Zwischenkriegszeit in eine tiefe Kri- se geraten war. Von wirtschaftlicher, administratorischer sowie auch stadtplanerischer Bedeutung waren die weiträumigen Eingemeindun- gen im Jahr 1939. Danach umfasste „Groß-Stettin“ eine Bevölkerung von ca. 380 000 Einwohnern und avancierte mit einer Fläche von nunmehr 460 km<sup>2</sup> zur drittgrößten Stadt Deutschlands.<sup>15</sup>

<sup>11</sup> Vgl. die theoretischen Überlegungen dazu von Paul Zucker und Camillo Sitte, zitiert bei Spiro Kostof, *Die Anatomie der Stadt. Geschichte städtischer Strukturen*. Frankfurt a.M./New York 1993, S. 137.

<sup>12</sup> Władysław Filipowiak, *Maszt-pomnik im. Kpt. z. w. Konstantego Maciejewicza* [Der Denkmal-Mast zu Ehren des Hochsekapitäns Konstanty Maciejewicz], in: *Materiały Zachodnio-Pomorskie* 37 (1991), S. 313-318. Nach langjährigen Diskussionen wurde 2005 eine weitere Freifläche an der Nordseite des Platzes einer Bestimmung zugeführt. Hier befindet sich nun ein sieben Meter hoher „Freiheitsengel“ zur Erinnerung an die Aufstände 1970/71 und 1980/81, dessen Aussehen heftige Kontroversen hervorrief, vgl. Jerzy Połowniak, *Anioł populizmu* [Engel des Populismus], in: *Gazeta Wyborcza Szczecin* Nr. 8 vom 11.01.2005, Beilage Stettin, S. 1 f.

<sup>13</sup> Orlińska, Zaremba, *Urbanistyczny rozwój* (wie Anm. 9), S. 11.

<sup>14</sup> Vgl. hierzu Gregor Thum, *Breslau 1945. Die fremde Stadt*. Berlin 2003.

<sup>15</sup> Zur Geschichte Stettins bis 1945 vgl. *Dzieje Szczecina* [Geschichte Stettins], Bd. 3: 1803–

Mit Beginn der 1940er Jahre machten sich die Vorboten einer herannahenden Zäsur in der Stadtgeschichte bemerkbar. So wurde die jüdische Bevölkerung als erste jüdische Gemeinde einer deutschen Großstadt überhaupt bereits 1940 fast komplett in das Generalgouvernement deportiert. 1943 feierte man in der bis dahin wenig zerstörten Stadt noch die 700-jährige Verleihung des deutschen Stadtrechts, schon kurz darauf jedoch fiel die Altstadt mehreren Bombenangriffen zum Opfer. Dabei wurde sowohl die direkt an der Oder gelegene Unterstadt mit dem Altstädtischen Rathaus als auch die sich westlich davon anschließende Oberstadt mit dem Schloss zerstört. Die Rote Armee marschierte am 26. April 1945 in eine zwar fast kampflos aufgegebene, aber trotzdem stark zerstörte und durch Evakuierungen fast menschenleere Stadt ein. In den folgenden Monaten schien Stettins staatliche Zugehörigkeit noch nicht entschieden zu sein,<sup>16</sup> weshalb mehrere zehntausend Deutsche vorübergehend in die Stadt zurückkehrten.<sup>17</sup>

Nach der endgültigen Übernahme der Stadt durch die polnische Stadtverwaltung am 5. Juli 1945 wurden eine schnellstmögliche Beseitigung der Trümmer und ein zügiger Wiederaufbau angestrebt. Wie vor 1945 wurde der Schwerpunkt auf die Meereswirtschaft gelegt, was nicht zuletzt auch mit dem Zwang verbunden war, der Welt zu zeigen, dass Polen in der Lage sei, die so genannten „Wiedergewonnenen Gebiete“ zu bewirtschaften.<sup>18</sup>

Voraussetzung dafür war natürlich eine Wiederbesiedelung der Stadt, deren restliche deutschsprachige Bevölkerung dieselbe bis 1947 größtenteils hatte verlassen müssen.<sup>19</sup> Etwa 70% der neuen Bevölkerung stammten aus Zentralpolen (so genannte Übersiedler), die zweitgrößte Gruppe stellten die euphemistisch als Repatrianten bezeichneten ehemaligen Bewohner der polnischen Ostgebiete (kresy).

---

1945, hrsg. v. Bogdan Wachowiak. Szczecin 1994; überblicksartig: Jan M. Piskorski (u.a.), Stettin. Kurze Stadtgeschichte. Poznań 1994; zur schrittweisen Erweiterung der Stadtgrenzen: Kozińska, Rozwój (wie Anm. 3), S. 232-245 u. 266-276.

<sup>16</sup> Zur Frage der Grenzziehung vgl. Clemens Heitmann, Die Stettin-Frage. Die KPD, die Sowjetunion und die deutsch-polnische Grenze 1945, in: Zeitschrift für Ostmitteleuropaforschung 51 (2002), H. 1, S. 25-63.

<sup>17</sup> Zu den ersten Nachkriegsjahren vgl. Stettin 1945–1946. Dokumente – Erinnerungen. Szczecin 1945–1946. Dokumenty – Wspomnienia, hrsg. v. Ostseeakademie Lübeck-Travemünde u. Institut Historii Uniwersytetu Szczecińskiego. Rostock 1995.

<sup>18</sup> Vgl. Rede Gomulka im August 1945, zitiert nach Thum, Breslau (wie Anm. 14), S. 171.

<sup>19</sup> Zu Zwangsmigrationen in Stettin nach 1945 vgl. die detaillierte Übersicht bei Tadeusz Białecki, Ludność [Bevölkerung], in: Dzieje Szczecina [Geschichte Stettins], Bd. 4: 1945–1990, hrsg. v. dems. Szczecin 1998, S. 161-188.

Sie machten in Stettin etwa ein Fünftel der Neusiedler aus. Eine wichtige Rolle spielte daneben insbesondere in den Anfangsjahren die polnische jüdische Bevölkerung, die meist aus ihrem Exil in Zentralasien nach Stettin transportiert worden war. Für die Mehrheit von ihnen war die Stadt nur eine Zwischenstation auf ihrer Emigration nach Westeuropa und in die USA. Eine kleinere Gruppe stellten die hauptsächlich aus Deutschland stammenden Remigranten dar; nur propagandistische Bedeutung besaß die Gruppe der etwa 400 so genannten Autochthonen, also Polen, die bereits zu deutscher Zeit in der Stadt gelebt hatten. Zwar waren nach 1948 nur etwa 4 000 Deutsche in der Stadt verblieben, sie spielten aber eine ganz wesentliche Rolle bei der Wiederinbetriebnahme der Stadt.

Die Stadtbevölkerung stellte nach 1945 ein heterogenes Gemisch dar, welches sich in Herkunft, Sprache und soziokulturellem Hintergrund untereinander deutlich unterschied. Von besonders nachhaltiger Bedeutung war dabei die Tatsache, dass sie zum überwältigenden Teil aus ländlich geprägten Regionen stammte und mit dem Leben in einem städtischen Umfeld nicht vertraut war. Im Gegensatz beispielsweise zu Breslau (Wrocław) gab es nur eine sehr dünne Schicht städtischer Eliten. Diese stammte in erster Linie aus Posen (Poznań) und übernahm an verantwortlicher Stelle unter der Leitung des ebenfalls aus Posen kommenden Zaremba die Wiederinbetriebnahme der zerstörten Stadt. Diese Elite war wesentlich von den Traditionen des polnischen Westgedankens und der Nationaldemokratie geprägt und sah es als ihre patriotische Pflicht an, die neuen polnischen Gebiete zu erschließen und zu polonisieren.<sup>20</sup>

So wurde die deutsche Bevölkerung zwangsausgesiedelt, deutsche Denkmäler und Aufschriften gründlich getilgt, und der Stadtplanung oblag es nun, Stettin einen polnischen Charakter zu verleihen. Neu aufgestellte Denkmäler konnten hierfür einen ersten Anhalt bieten, jedoch sollte das Polnische auch in der Stadtstruktur erkenn- und spürbar werden. Zaremba lehnte einen Wiederaufbau wie auch eine städtebauliche Anknüpfung an die vormalig deutsche Stadt ab. Vielmehr sah er die Chance zu einem Neuanfang und forderte „die Ausnutzung der tragischen, aber einzigartigen Gelegenheit, auf den Ruinen und rauchenden Trümmern eine neue Stadt zu errichten, die die wertvollen Traditionen der alten Stadt fortführend sich von allem

---

<sup>20</sup> Vgl. Roman Łyczywek, Wspomnienia [Erinnerungen], in: APSz, Zbiór relacji i wspomnień, Sign. 47.

verabschieden würde, was die langandauernde fremde Herrschaft mit sich gebracht hatte“.<sup>21</sup>

So überzeugt dies zunächst klingen mag, so wies jedoch bereits Jörg Hackmann darauf hin, dass bisher die Kommentierung und Wertung der städtebaulichen Entwicklung Stettins nach 1945 stets aus der Feder der Akteure selbst stammen.<sup>22</sup> Unter Hinweis auf Ähnlichkeit zwischen deutschen und polnischen Planungen widerlegte er die dabei von den polnischen Stadtplanern aufgestellte These, dass die Stadt nach 1945 einer grundlegenden städtebaulichen Neuordnung unterzogen worden wäre, deren Ausgangspunkt die Neuausrichtung Stettins nach Osten gewesen sei.<sup>23</sup>

Mit Blick auf die Überlegungen Hackmanns gilt es daher, die Irritation aus den Beobachtungen am Königsplatz aufzugreifen und nach Beharrungskräften zu fragen, die trotz des fast völligen Bevölkerungsaustausches im Jahr 1945 zwischen der deutschen und der polnischen Stadt vermitteln.

#### „Grüne Hafenstadt über Strom und See“<sup>24</sup>

Stettin ist Hafenstadt und als solche besonders eng mit den topografischen Begebenheiten verwachsen. Die Oder verläuft in nordnordöstlicher Richtung und fließt östlich am historischen Zentrum der Stadt vorbei, um sich nach etwa 60 Kilometern mit mehreren Mündungsarmen in die Ostsee zu ergießen. An einen Uferstreifen schließen westlich die Oderhänge an, die nach einem steilen Anstieg ein weites Plateau bilden. Der Hafen befindet sich überwiegend auf der östlichen Oderseite. Mehrere Oderinseln und der Odermündungsarm der Reglitz (Regalica) ergeben hier natürliche Bedingungen für die dazu benötigten Anlagen. Nordöstlich des Stadtzentrums befindet sich zudem der aus Oder und Reglitz gespeiste Dammsche See (jezioro Dąbie), der insbesondere für Fremdenverkehr, Fischerei und Naturschutz von Bedeutung ist. Diese außergewöhnliche Lage verleitete den Stettiner Stadthistoriker Paul Friedeborn im 17. Jahrhundert dazu, davon zu sprechen, Stettin liege im „ersehten Won-

<sup>21</sup> Piotr Zaremba, *Wspomnienia Prezydenta Szczecina 1945–1950* [Erinnerungen des Stadtpräsidenten Stettins 1945–1950]. 2. Aufl., Poznań 1980, S. 421.

<sup>22</sup> Hackmann, Stettin (wie Anm. 10), S. 218 f.

<sup>23</sup> Ebenda, S. 217–234.

<sup>24</sup> Reichow, Gedanken (wie Anm. 6), S. 13.

netal“.<sup>25</sup> Diese topografischen Gegebenheiten spielen in den Stettiner Stadtplanungen des für unsere Betrachtungen relevanten 20. Jahrhunderts eine nicht unerhebliche Rolle. Besonders deutlich wird dies in den städtebaulichen Konzepten, die im Zuge der schrittweisen Eingemeindung erstellt wurden und nunmehr die weiten Wald-, Feld- und Wasserflächen unmittelbar in die Gestaltung der städtischen Agglomeration einbeziehen konnten.

Ein wesentlicher Motor für die Erweiterung der Stadtgrenzen war in den 20er Jahren der bereits genannte Stadtbaurat Weishaupt. Seine Überlegungen bildeten mit ihrer Orientierung auf großräumige stadtplanerische Lösungen zugleich einen Wendepunkt in der Stadtplanung Stettins.<sup>26</sup> In unmittelbarer Auseinandersetzung mit den aktuellen städtebauteoretischen Diskussionen sann Weishaupt nach einer an den Stettiner Gegebenheiten orientierten, sinnvollen funktionalen Trennung von Industrie-, Wohn- und Erholungsgebieten. Während er für die Industrieanlagen eine Ausdehnung entlang der Verkehrsachsen, in erster Linie der Oder und der Eisenbahn vorsah, bildete ein System aus strahlenförmig nach Westen, Norden und Süden aus dem Stadtzentrum herauslaufenden Grünachsen, die mit ringförmigen Grünstreifen in unterschiedlichen Entfernungen vom Stadtzentrum untereinander verbunden werden sollten, ein radialkonzentrisches System. Verbunden mit der Forderung Weishaupts nach einer „nesterartige[n] Einbettung“ der Wohnbereiche im Grünen weist es Ähnlichkeiten zu dem von Ebenezer Howard vorgestellten Stadtmodell auf.<sup>27</sup> Auch Weishaupts Nachfolger im Amt, Ernst Lehnemann, folgte ihm im Wesentlichen darin.<sup>28</sup>

Das Konzept der funktionellen Gliederung der Stadtgebiete bildete auch für den nachfolgenden Reichow den gedanklichen Ausgangspunkt, jedoch bot sich ihm mit der Stadterweiterung von 1939 eine neue Planungsgrundlage, die er nun in einem grundsätzlich anderen Stadtmodell umzusetzen suchte. Hierfür griff er das seit dem Ende des 19. Jahrhunderts durchaus widersprüchlich diskutierte Konzept der Bandstadt auf, welches er aus der Rezeption sowjetischer Städ-

---

<sup>25</sup> Vgl. Bogdan Twardochleb, Stettin „im Wonnetal“, in: *Dialog* (2003), Nr. 62/63, S. 64-67, hier S. 64.

<sup>26</sup> Kozińska, *Rozwój* (wie Anm. 3), S. 249.

<sup>27</sup> Weishaupt, *Stettins städtebauliche Zukunft* (wie Anm. 4), S. 134-150; ders., *Aus Stettins neuester baulicher Geschichte*, in: *Pommern Jahrbuch 3* (1926/27), S. 81-87; Howard Ebenezer, *Garden Cities of Tomorrow*. London 1898; Kozińska, *Rozwój* (wie Anm. 3), S. 249-252.

<sup>28</sup> Ernst Lehnemann, *Die Neuregelung der kommunalen Grenzen im Wirtschaftsgebiet Groß-Stettin als Planungsproblem*, in: *Pommern Jahrbuch 5* (1930/31), S. 71-89.

teplanungen in der deutschen Fachpresse der 1920er Jahre kennen gelernt hatte.<sup>29</sup> So schlug er für Stettin eine sich entlang der Oder linienförmig ausdehnende, weitgehend dezentralisierte und je nach Bedarf erweiterbare Stadtstruktur vor, wobei ihm der Verkehr als „Grundgerippe“ diene. Beim so genannten Westoderband, also dem sich am westlichen Oderufer erstreckenden Stadtgebiet, sollte hierfür ein „Kraftband“ geformt werden, das von zwei sich vom Süden der Stadt bis nach Pölitz erstreckenden Straßenzügen, einer Talstraße und einer „Höhenstraße“, gebildet wurde. Damit verbunden nutzte er in konsequenter Weise die topografischen Voraussetzungen des Odertals, indem er unmittelbar am Fluss ein Industrie- und oberhalb der Oderhänge ein Siedlungsband ansetzte. Als Puffer zwischen beiden Zonen konzipierte er ein sich die Oderhänge hinaufziehendes Grünband. In regelmäßigen Abständen sollten diese drei Streifen von großen, bis an die Oder reichenden Gemeinschaftszentren durchbrochen werden. Schließlich bildeten – wie auch schon bei Weishaupt – die weitläufigen Wald- und Feldgebiete im Hintergrund der Wohnflächen einen natürlichen Erholungsraum.<sup>30</sup> Mit dieser praktischen Verflechtung von Stadtstruktur und Gelände wollte Reichow zugleich einer ideellen Verschmelzung der Stadt mit der umgebenden Landschaft Anschaulichkeit verleihen und sein Konzept einer „Stadtlandschaft“ verwirklichen.<sup>31</sup>

<sup>29</sup> Hans Bernhard Reichow, Funktioneller Städtebau, in: Monatshefte für Baukunst und Städtebau 16 (1932), H. 9, S. 449 ff.; allg. zum Bandstadtkonzept: Die Stadt wird in der Landschaft sein und die Landschaft in der Stadt. Bandstadt und Bandstrukturen als Leitbilder des modernen Städtebaus, hrsg. v. Gerhard Fehl u. Juan Rodriguez-Lores. Basel (u.a.) 1997 (Stadt, Planung, Geschichte. 3); Gerhard Fehl, Gartenstadt und Bandstadt. Konkurrierende Leitbilder im deutschen Städtebau, in: Die alte Stadt 27 (2000), H. 1, S. 48-67; zu den sowjetischen Entwürfen: Selim O. Chan-Magomedow, Pioniere der sowjetischen Architektur. Der Weg zur neuen sowjetischen Architektur in den zwanziger und zu Beginn der dreißiger Jahre. Dresden 1983, S. 336-339.

<sup>30</sup> Das Konzept legt Reichow ausführlich dar in: Reichow, Gedanken (wie Anm. 6); dazu: Friedrich-Wilhelm Henning, Stadtplanerische Überlegungen in der Zwischenkriegszeit – dargestellt anhand des Planes von Hans Bernhard Reichow für Stettin, in: Stadtwachstum, Industrialisierung, sozialer Wandel. Beiträge zur Erforschung der Urbanisierung im 19. und 20. Jahrhundert, hrsg. v. Hans-Jürgen Teutenberg. Berlin 1986, S. 195-230 (Schriften des Vereins für Socialpolitik, Gesellschaft für Wirtschafts- und Sozialwissenschaften, N.F. 156); Kathrin Stolzenburg, Hans Bernhard Reichow (1899–1974). Ein Architekt und Städteplaner zwischen der nationalsozialistischen Umgestaltung und der autogerechten Stadt, in: Architektur und Städtebau im südlichen Ostseeraum zwischen 1936–1980. Publikation der Beiträge zur kunsthistorischen Tagung Greifswald 2001. Berlin 2002, S. 137-152; Bernhardt, Reichow (wie Anm. 5), S. 42-60.

<sup>31</sup> Zum Konzept der „Stadtlandschaft“, das seiner Genese nach stets auch in Zusammenhang mit der Stadtplanung im Nationalsozialismus betrachtet werden muss: Werner Durth, Nils Gutschow, Träume in Trümmern. Stadtplanung 1940–1950. München 1993, S. 257-264; Werner Durth, Von der Großstadt zur Stadtlandschaft, in: Leitbilder und Mythen

Die tatsächliche Übertragung des Reichowschen Modells auf Stettin hätte nicht nur einen sehr langen Realisierungszeitraum in Anspruch genommen, sondern zudem auch weitgreifende Einschnitte im vorhandenen städtischen Raum nach sich gezogen. Nicht zuletzt wegen des bereits zu jener Zeit tobenden Krieges konnte Reichow an der Umsetzung seines Konzeptes nicht mehr wirken.

Bereits kurz nach Kriegsende entwickelte Zaremba, in doppelter Kompetenz als Stadtplaner und erster Stadtpräsident, einen Plan zur räumlichen Entwicklung Stettins, mit dem er gleichfalls in enger Anlehnung an die Topografie eine harmonische Einfügung der Stadt in Grün- und Wasserflächen erreichen wollte. Er ging dabei von einem linear-konzentrischen Modell aus.<sup>32</sup> So umschrieb er das Areal der Innenstadt, die er als administrativen und kulturellen Mittelpunkt der Stadt begriff, ausgehend vom Schloss mit einem Zirkelschlag, der einen Radius von ca. vier Kilometern umfasste. Der so entstehenden halbkreisförmigen Grundstruktur fügte er die Oder als natürliche, lineare Entwicklungsachse hinzu, an der sich die künftige Stadtausweitung zu orientieren habe. Hierfür sah er jeweils am linken Oderufer eine 17 km lange, von Frauendorf (Gołecin) bis nach Pölitz (Police) und auf der rechten Oderseite eine 12 km lange, von Altdamm (Dąbie) nach Klütz (Klucz) reichende Achse vor. In der Konzipierung dieser linearen Strukturen folgte er nun in markanter Direktheit den Überlegungen Reichows. Er sah gleichfalls am klimatisch ungünstigen Flussufer einen Industriestreifen und auf der klimatisch vorteilhafteren Oderanhöhe Wohngebiete vor. Ausgedehnte Grünflächen sollten Wohngebiete, Verkehrsströme und Arbeitsstätten voneinander trennen. Zugleich wies er auf die kurzen Wege zwischen Arbeits-, Wohn- und Erholungsstätten hin, die mit dieser räumlichen Verknüpfung der funktionalen Zonen zu erreichen seien. Hier griff er eines der Hauptargumente der Verfechter der Bandstadt auf, das auch für Reichow in der Übertragung dieses Stadtmodells auf Stettin von grundlegender Bedeutung gewesen war.

Grenzen – so Zaremba – seien dieser Entwicklung nur durch die mangelnde Schnelligkeit des Verkehrssystems gesetzt, das die Bewohner und ihre Arbeitsstätten mit dem Stadtzentrum zu verbinden ha-

---

der Stadtplanung 1945–1985, hrsg. v. Hans-Reiner Müller Raemisch. Frankfurt a.M. 1990, S. 50-55; Bernhardt, Reichow (wie Anm. 5), S. 78-84.

<sup>32</sup> Piotr Zaremba, Studium Rozwoju Szczecińskiej Aglomeracji, część I: Analiza strukturalna i zasięg przestrzenny [Studie zur Entwicklung des Stettiner Ballungsraumes, 1. Teil: Strukturanalyse und Ausdehnung], in: Przegląd Zachodniopomorski (1967), H. 1, S. 51-68, hier S. 55 ff.

be. Grünbänder sollten die Stadt von West nach Ost durchziehen und Wald als Naherholungsgebiet im Westen bis zur Staatsgrenze erhalten bleiben.<sup>33</sup>

Zaremba war sich der Ähnlichkeiten seines Stettiner Stadtmodells zum Reichowschen Konzept bewusst, erwähnt er ihn doch in einer Fußnote nach der theoretischen Erläuterung seines Konzepts und charakterisiert ihn als einen Stadtplaner, der sich „von den preußischen Urbanisten durch große Kultur und Erfindungsgabe distanziert“ und ebenfalls eine weitere Entwicklung entlang der Oder gefordert habe. Sich fast entschuldigend für dieses Lob an einem deutschen Stadtplaner – noch dazu aus nationalsozialistischer Zeit –, erklärte er, Reichow entstamme „einer eingedeutschten slawischen Familie bei Belgard (Białogard)“.<sup>34</sup>

### Die Inszenierung des Alten oder der Bruch mit der Geschichte

Es scheint nunmehr interessant, den Fokus von dieser allgemein planerischen Perspektive auf ein konkretes Beispiel zu richten. Hierfür bietet sich die Altstadt an, da in der Auseinandersetzung mit dieser – als historisch gewachsenem Stadtzentrum – Fragen im Spannungsfeld von Modernität und Tradition sowie – mit Blick auf den markanten historischen Einschnitt 1945 – von Identität und Distanzierung in konzentrierter Art aufeinander treffen.

Das Areal der Altstadt umfasst ein Gebiet, das im Prozess der mittelalterlichen Stadtwerdung im Laufe des 13. Jahrhunderts mit einer Stadtmauer umgeben wurde und bis in das 18. Jahrhundert hinein die räumliche Ausdehnung des gesamten Stadtgebietes umschrieb. Charakteristisch für selbiges ist die Trennung in die unmittelbar an der Oder gelegene Unterstadt und die sich westlich davon oberhalb der rasch ansteigenden Oderhänge erstreckende Oberstadt mit dem Schloss an deren nördlichem Rand.

<sup>33</sup> Hinsichtlich der tatsächlichen städtebaulichen Entwicklung Stettins nach 1945 konstatiert Zaremba 1967, dass zu viele schlechte Kompromisse eingegangen worden seien; von einer modernen Stadtplanung könne nicht mehr gesprochen werden, wobei er insbesondere die fehlende Trennung der Verkehrswege von den Wohngebieten beklagte, vgl. Piotr Zaremba, *Studium Rozwoju Szczecińskiej Aglomeracji, część III: Problem unowocześnienia Szczecina* [Studie zur Entwicklung des Stettiner Ballungsraumes, 3. Teil: Das Problem der Modernisierung Stettins], in: *Przegląd Zachodniopomorski* (1967), H. 4, S. 5-22, hier S. 5 f., 11.

<sup>34</sup> Zaremba, *Studium*, część I (wie Anm. 32), hier S. 60.

Da die Stadterweiterung in Stettin ausgesprochen zögerlich verlief, blieb die Altstadt bis zum 20. Jahrhundert kommunaler, gesellschaftlicher und wirtschaftlicher Mittelpunkt der städtischen Ansiedlung. Infolge des Beschlusses zur Entfestung im Jahr 1872 und der nun einsetzenden räumlichen und baulichen Ausdehnung der Stadt durchlief sie jedoch einen erheblichen Wandel in Bezug auf ihre Bedeutung im Gesamtgebilde der Stadt, ihre Funktion und ihre Bevölkerungsstruktur.

War am Anfang des 19. Jahrhunderts bereits mit dem Bau von Mietshäusern ein erster Wandel im Charakter der Bebauung der Altstadt eingetreten, so folgte ab den 1860er Jahren, stärker jedoch ab den 1890er Jahren, eine grundlegende Umgestaltung der bis dahin multifunktionalen Altstadt in ein für die Zeit typisches Büro- und Geschäftszentrum. Industrielle Produktionsstätten verlagerten sich aus der Altstadt heraus. Der Kleinhandel und das Handwerk wurden durch den Bau von großen Kauf-, Bank- und Bürohäusern verdrängt und den anwachsenden räumlichen Bedürfnissen kommunaler Institutionen wurde mit der Errichtung neuer Gebäude außerhalb der Altstadt begegnet.

Schließlich wurde dieser Prozess von einem deutlichen Bevölkerungsrückgang und einer Verarmung des Altstadtgebietes begleitet. Die vermögende Oberschicht hatte bereits Ende der 1870er Jahre ihre Wohnsitze in die neu erschlossenen, attraktiveren Wohngebiete südlich und westlich des Altstadtgebietes verlegt; die Mittelschicht folgte zu Beginn des 20. Jahrhunderts. Zurück blieben, insbesondere in der Unterstadt, die untersten sozialen Schichten. Deutlich zeichnet sich hierbei eine Differenzierung zwischen den Geschäftsgebieten entlang der Breiten Straße sowie jenen in der Oberstadt und der zunehmend der Verwahrlosung und dem Verfall anheim fallenden Unterstadt ab, die insbesondere das Oderufer entlang zu einem Unterhaltungsviertel der Seeleute und der ärmsten Bevölkerungsgruppen wurde.<sup>35</sup>

---

<sup>35</sup> Zur baulichen und sozialen Situation in der Altstadt vor Niederlegung der Festungsanlagen: Kozińska, *Rozwój* (wie Anm. 3), S. 45-59; zum baulichen, sozialen und funktionalen Wandel der Altstadt im 19. Jahrhundert: Maciej Słomiński, *Przemiany w zabudowie szczecińskiego Starego Miasta w XIX i na początku XX wieku* [Wandlungen in der Bebauung der Stettiner Altstadt im 19. und Anfang des 20. Jahrhunderts], in: *Kultura i sztuka Szczecina w latach 1800–1945. Materiały Seminarium Oddziału Szczecińskiego Stowarzyszenia Historyków Sztuki 16–17 października 1998* [Kultur und Kunst Stettins 1800–1945. Materialien des Seminars der Stettiner Sektion des Vereins der Kunsthistoriker 16.–17. Oktober 1998]. Szczecin 1999, S. 27-37; zum Bau der Hakenterrasse: R. Makąła, *Die Hakenterrasse in Stettin – Ein Interpretationsversuch*, in: *Architektur in Mecklenburg und Vorpommern 1800–1950. Publikation der Beiträge zur kunsthistorischen Tagung, veranstaltet vom Caspar-David-Friedrich-Institut der Ernst-Moritz-Arndt-Universität Greifswald 2.–4. Februar 1995*, hrsg. v. Bernfried Lichtnau. Greifswald 1996, S. 148-154.

Es ist in Anbetracht der wachsenden Bevölkerungszahl, der drängenden Verkehrs- und Wohnungsprobleme nicht verwunderlich, dass die Stadtplaner des beginnenden 20. Jahrhunderts, wie Weishaupt, Lehnemann und Reichow, sich in erster Linie mit groß angelegten Lösungskonzepten sowie mit der Bereitstellung von Flächen für Industrieansiedlungen und den Wohnungsbau auseinandersetzten. Die historische Altstadt bot hierfür keinen Planungsspielraum und stand aufgrund der zuvor beschriebenen Probleme in der harschen Kritik der Planer. So spricht Weishaupt beispielsweise nur am Rande vom „Alten“ und bedauert, dass der Abriss desselben nicht schnell genug vorstatten gehen könne, da nicht genügend Ausweichwohnraum zur Verfügung stehe.<sup>36</sup>

Jedoch setzte, ähnlich wie auch in zahlreichen anderen deutschen Städten, in Stettin in den 1930er Jahren eine bewusste Suche nach Gestaltungsmöglichkeiten eben jenes Alten ein, und so legte Lehnemann 1936 eine „Denkschrift des Stadtbaurates über die Gesundung der Altstadt“ vor.<sup>37</sup>

Man darf sich jedoch nicht von unserem Verständnis einer „Altstadtsanierung“ täuschen lassen. Lehnemann ging es mit dieser Arbeit um nichts weniger als um die Neuorganisation der gesamten Stettiner Innenstadt. Dies umfasste sowohl die Erstellung eines Verkehrs-, Siedlungs- und Grünflächenkonzepts als auch den Entwurf für ein monumentales Behördenviertel an der Grünen Schanze (ul. Dworcowa) südöstlich der Altstadt. Diese alle bisherigen Dimensionen des Stadtzentrums sprengende Anlage sollte, neben den Baulichkeiten für die Reichsstatthalterei, u.a. ein neues Rathaus, weitere Verwaltungsgebäude, eine Oper sowie in unmittelbarer Nähe einen neuen Bahnhof aufnehmen. Die Sanierung der Altstadt stellte dabei nur einen Aspekt dar, der dieser Neuausrichtung der Stadt untergeordnet war.

Deutlich tritt dies in der Verkehrsplanung hervor, die Lehnemann für den Innenstadtbezirk konzipierte. Hierbei sollten breite Verkehrsachsen soweit als möglich an das neu zu schaffende Behördenviertel

---

<sup>36</sup> Weishaupt, Stettins städtebauliche Zukunft (wie Anm. 4), S. 146.

<sup>37</sup> Von der Denkschrift haben sich lediglich die Reste der fotografischen Dokumentation der Anlage erhalten. Diese Anlage bestand ursprünglich aus 177 Teilen (Fragebögen, Planmaterial und Zeichnungen). Der erhaltene Rest des Dokuments wird im Fotografischen Archiv des Nationalmuseums in Stettin aufbewahrt. Es handelt sich hierbei um das „Anlagenverzeichnis zur Denkschrift des Stadtbaurates über die Gesundung der Altstadt“ sowie Formulare für Bauerfassungen u.ä., vor allem aber um Fotos, die auf A4-Format-große Pappen aufgeklebt sind und Pläne sowie Zeichnungen dokumentieren (im Folgenden Fot. Dok.); Verwaltungsbericht der Stadt Stettin 1936, S. 86; Kozińska, Rozwój (wie Anm. 3), S. 264 ff.

herangeführt werden. Für die Altstadt bedeutete dies, dass der von Norden kommende Verkehr über den Königsplatz hinweg mitten durch die Oberstadt des Altstadtareals hindurchgeführt werden sollte, wofür umfangreiche Straßenerweiterungen vorgesehen waren. Daneben plante Lehnemann einen zweiten Durchbruch durch die Altstadt, nunmehr durch die Unterstadt, der einer besseren verkehrlichen Kommunikation zwischen dem neuen Behördenviertel resp. Gauforum und der nördlich gelegenen Hakenterrasse dienen sollte. Unschwer ist zu erkennen, dass die Altstadt hier nicht als eigenständiges historisch gewachsenes Areal wahrgenommen, sondern ohne Rücksicht darauf in eine neu ausgerichtete Stadtstruktur eingegliedert wurde.<sup>38</sup>

In diesem Rahmen sollten die Altstadtbereiche jedoch auch einer tatsächlichen Sanierung unterzogen werden, die neben der bereits erwähnten konsequenten Anbindung an das städtische Verkehrsnetz die bauliche und soziale Situation der Altstadt grundlegend verbessern sollte. Hierzu wurde diese in Untersuchungsareale eingeteilt und anhand von Fragebögen systematisch der Bauzustand jedes einzelnen Hauses, aber auch Angaben zu den Eigentümern erfasst.<sup>39</sup> Schließlich wurden Entwürfe vorgelegt, die auf die städtebauliche Inszenierung einzelner historischer Gebäude und Ensembles, des Rathauses, des so genannten Loitzenhofes und des Schlosses abzielten. Diese Erfassung kam nur schleppend voran und wurde 1940 aufgrund der Kriegssituation eingestellt. Lediglich die Renovierung des altstädtischen Rathauses als ein Bestandteil des Gesamtprojektes wurde umgesetzt.<sup>40</sup>

Reichow nun, der an der Ausarbeitung der Denkschrift mit beteiligt war, gestaltete das Lehnemannsche Konzept weiter, indem er die Altstadt über die Regulierung des Verkehrs konsequent in seine Bandstadt eingliederte. Jedoch tritt bei ihm ein weiterer Aspekt hinzu, für dessen Verdeutlichung seine Planungen für die gesamte Innenstadt kurz vorgestellt werden sollen.

Für diese schlug er die Anlage eines Achsenkreuzes vor. Die Hauptachse bildet hierbei der nach Süden und Norden verlängerte Paradeplatz (al. Niepodległości), ein alleinartig angelegter, breiter Straßenzug, der im Norden im rechten Winkel nach Osten abgknickt und auf einer neu durchzubrechenden Straße auf die Hakenterrasse zugeführt werden sollte. Diese Nordsüdachse wird von einer Ostwestachse

---

<sup>38</sup> Fot. Dok., Anlagen 67-69, 75a-m.

<sup>39</sup> Fot. Dok., Anlagen 78a-d.

<sup>40</sup> Fot. Dok., Anlagen 10-110; Verwaltungsbericht der Stadt Stettin 1940, S. 101.

überkreuzt, die an einer bereits von Lehnemann geplanten Gemeinschaftsanlage im westlich gelegenen Stadtteil Torney (Turzyn) ihren Anfang nehmen und geradewegs nach Osten auf die Oder zulaufen sollte.

Ein wesentliches kompositorisches Element dieses Achsenkreuzes war dabei ein neu zu errichtender Bahnhof. Bereits Weishaupt hatte die Verlagerung des Bahnhofs, der im Übrigen noch immer mit einigen Abweichungen auf die Lage des ersten, 1843 noch vor den Festungsanlagen am Oderufer errichteten Bahnhofes zurückgeht, als eine herausragende Aufgabe für die Gestaltung der Innenstadt formuliert. Während er jedoch diesen Bahnhof anstelle des südwestlich des Stadtzentrums gelegenen Kasernenviertels zu erbauen gedachte, gestaltete Reichow den Bahnhof als den räumlichen Fixpunkt des südlichen Endes seiner Nordsüdachse, womit er in leicht veränderter Form Planungen aufgriff, die bereits in der Denkschrift Lehnemanns vorgestellt worden waren.<sup>41</sup>

Jedoch wollte er anders als Lehnemann das monumentale Behördenviertel nicht an der Grünen Schanze, also in unmittelbarer Nähe des Bahnhofs, sondern am entgegengesetzten Ende des Innenstadtbereichs, an der Hakenterrasse, errichtet wissen. Als eines der Hauptargumente führte er hierfür die Möglichkeit zu einer eindrucksvollen Inszenierung der Stadt und deren Lage an der Oder an:<sup>42</sup> Sei es nun, dass ein Besucher der Stadt auf seinem Weg vom Bahnhof zum Behördenviertel entlang des Paradeplatzes oder aber auf der bereits bei Lehnemann geplanten Durchbruchstraße durch die Unterstadt der Altstadt wandeln könne (die Reichow als Auftakt für seine Talstraße auszugestalten vorhatte), in jedem Fall würde der Gast „große städtebauliche Eindrücke in sich aufnehmen müssen“.<sup>43</sup> Die uns hier interessierende Altstadt fungiert demnach als Element auf einem Flanierweg, wobei einzelne, durch „Freilegung“ inszenierte Bauwerke die Komposition der Stadt bereichern sollten.<sup>44</sup>

---

<sup>41</sup> Zur Entwicklung des Eisenbahnwesens in Stettin: Schultze (Reichsbahnoberbaurat), Die Entwicklung der Eisenbahnanlagen Stettins und ihre geplante Umgestaltung, in: Deutschlands Städtebau (wie Anm. 4), S. 127-134; zu den Planungen Weishaupts: Weishaupt, Stettins städtebauliche Zukunft (wie Anm. 4), S. 143-146; ders., Aus Stettins neuester baulicher Geschichte, in: Pommern Jahrbuch 3 (1926/27), S. 86; zu den Planungen Lehnemanns: Fot. Dok., Anlagen 11, 76; zu den Planungen Reichows: Reichow, Gedanken (wie Anm. 6), S. 88 ff.

<sup>42</sup> Reichow, Gedanken (wie Anm. 6), S. 81 f.

<sup>43</sup> Ebenda, S. 81.

<sup>44</sup> Ebenda, S. 74-95.

Grundsätzlich das Altstadtkonzept Lehnemanns fortführend, machte Reichow zugleich auch für die Altstadt seine Idee der Stadtlandschaft anschaulich. Ganz eingefangen von der Vorstellung der kompositorischen Eingliederung der Stadt in die sie umgebende Landschaft leistete er zugleich einer Dekontextualisierung des historischen Baubestandes Vorschub.

Der tatsächlichen Umsetzung dieses Bruchs mit der traditionellen, gewachsenen Struktur der Altstadt und der bewussten Zerstörung wenigstens eines Teiles ihres historischen Baubestands kamen die Bombardierungen des Krieges zuvor, die nunmehr in brutaler Weise einen Einschnitt in die Stadtgestalt vollzogen.

Infolge dessen lagen 1945 sowohl Unter- als auch Oberstadt größtenteils in Trümmern. Angesichts dieses Zustandes stellte sich für die neue polnische Verwaltung die Frage des Wiederaufbaus. Klar war bereits 1946, dass man nur einzelne schützenswerte Objekte aus den Trümmern wiederauferstehen lassen wollte, dazu zählte man insbesondere Gebäude mittelalterlichen Ursprungs<sup>45</sup> wie die Jakobikirche, das Altstädtische Rathaus oder den Loitzenhof, der polnisch konnotiert werden konnte, da die ihn einst besitzende Bankiersfamilie der Loitzen auch König Sigismund August Kredite gewährt hatte.<sup>46</sup>

Unstrittig war 1945 auch der Wiederaufbau des Schlosses, das nach dem Zweiten Weltkrieg sogar einen deutlich höheren Stellenwert im Selbstverständnis der Stettiner einnehmen sollte als zuvor. Da es bis 1637 Sitz Pommerscher Herzöge gewesen war, die slawische Ursprünge aufweisen konnten, diente es den neuen polnischen Bewohnern als Bezugspunkt und entwickelte sich zu einem Erinnerungsort. Das unter Betonung der verwandtschaftlichen Beziehungen der Pommerschen Herrscher zum polnischen Königshaus auch als „Piastenschloss“ oder „Wawel des Nordens“ bezeichnete Gebäude diente als Beweis für die Polonität Stettins und wurde auch aus diesem Grund bis 1984 schrittweise in einem Stil wiederaufgebaut, der sich weitgehend an sein Aussehen gegen Ende der Regierungszeit der Pommernherzöge anlehnte.<sup>47</sup> Das auf einer Anhöhe oberhalb der Oder gelegene Schloss nahm nach 1945 im Stadtraum eine wesent-

---

<sup>45</sup> Vgl. die Sakralisierung der Gotik beim Wiederaufbau Breslaus bei Thum, Breslau (wie Anm. 14), S. 441.

<sup>46</sup> Anmerkungen zu einer Konferenz in Sachen Baudenkmäler der Stadt Stettin in der Regionalen Direktion für Raumplanung am 24.07.1946, APSz, UWS, Sign. 5090, Bl. 1 u. 3.

<sup>47</sup> Zum Wiederaufbau des Schlosses und dessen Rolle als polnischem Erinnerungsort vgl. Musekamp, Königsplatz (wie Anm. 7).

lich prominentere Rolle ein als zuvor und bildet heute – anders als vor 1945 – die südöstliche Ecke des Königsplatzes. Zu dieser Rolle verhalfen dem Schloss städtebauliche Auffassungen, die eine besondere Exponierung historischer Bauwerke im Stadtbild forderten und die unter anderem in der „Charta von Athen“ festgelegt worden waren bzw. sich auch in den Konzepten Lehnemanns und Reichows spiegelten.<sup>48</sup> Dieser Exponierung war durch die weitgehende Zerstörung der umliegenden Bebauung im Krieg Vorschub geleistet worden, was Zaremba und die Städtische Denkmalschutzkommission 1946 ausdrücklich begrüßten.<sup>49</sup>

Abgesehen von diesen historisch wertvollen Gebäuden war Zaremba der Ansicht, dass die „enge und verwinkelte“ Altstadt, die verkehrstechnisch nur schwer erschlossen werden konnte, nicht wieder aufgebaut werden dürfe, um den unhaltbaren Vorkriegszustand in diesem Bereich nicht wiederherzustellen.<sup>50</sup>

Das Gebiet der Altstadt wurde nach 1945 in drei Teile geteilt. Durch die östliche Hälfte der direkt an der Oder gelegenen Unterstadt (Podzamcze) führte die im Folgenden noch näher besprochene und von Zaremba geplante Oder-Arterie. Westlich davon schloss sich bis Mitte der 90er Jahre eine nur von Altstädtischem Rathaus und einem Hotelneubau unterbrochene Grünfläche an, unter der sich die Ruinen der Unterstadt verbargen. Dieser Grünstreifen dürfte im Sinne Zarembas gewesen sein, hatte er doch die Abtrennung der Verkehrsachsen durch eben solche Anlagen gefordert. Westlich davon schloss sich die Oberstadt an, deren Bebauungsplan 1948 unter Mitwirkung Zarembas beschlossen worden war. Die Idee, das alte Straßennetz an dieser Stelle aufzulösen und einen großen modernen Stadtteil zu errichten, konnte sich nicht durchsetzen, vielmehr sollte das noch aus mittelalterlicher Zeit stammende – somit nach damaliger Argumentation als slawisch betrachtete – alte Straßennetz als Denkmal erhalten bleiben.<sup>51</sup> Dieses Gebiet wurde schließlich in den 60er Jahren mit drei- bis fünfgeschossigen modernen Wohngebäuden mit traditionellen Satteldächern bebaut. Man versuchte, eine Balance zu finden zwischen dem Anspruch eines historischen Stadtteils, sozialistischen Wohnungsnormen und den modernen Forderungen nach Wohnungen, die durch Licht, Luft und Grün geprägt sein sollten.

---

<sup>48</sup> Durth, Gutschow, Träume in Trümmern (wie Anm. 31), S. 183.

<sup>49</sup> Zaremba, Wspomnienia (wie Anm. 21), S. 418 f.

<sup>50</sup> Ebenda, S. 422.

<sup>51</sup> Ebenda, S. 636 f.

Dieses Projekt wurde auf der Denkmalschutzkonferenz der UNESCO 1956 in Paris ausgezeichnet.<sup>52</sup>

Erhebliche Einschnitte in die historische Struktur des Straßennetzes brachte die teilweise Realisierung von Zarembas Verkehrsprojekten. So entstand in den Jahren 1947–1949 zwischen der Hakenterrasse und dem Hauptbahnhof der einzige realisierte Abschnitt der als erstes großes Infrastrukturprojekt vom Stadtpräsidenten projektierten Oder-Arterie (*arteria nadodrzańska*) als Teil eines Nord-Süd-Verkehrsbandes.<sup>53</sup> Angelegt wurde dieser Arterie auf den Trümmern des westlichen Teils der Unterstadt, wodurch das historische Straßengefüge aufgebrochen und die Stadt räumlich dauerhaft von der Oder abgetrennt wurde. Einen zweiten großen Einschnitt bedeutete die Verbreiterung der Breiten Straße (*ul. Wyszyńskiego*) und deren Verlängerung zur Hansabrücke (*Most Długi*) mittels eines Straßendurchbruchs im Bereich der heute nicht mehr existierenden Splittstraße, womit das historische Straßennetz verletzt und die Altstadt geteilt wurde.<sup>54</sup>

Zarembas Plan, als Ersatz für die in der nördlichen Altstadt gelegene und im Krieg zerstörte Baumbrücke eine neue Oderüberquerung südlich des Stadtzentrums als Teil einer Umgehungsstraße zu schaffen, wurde hingegen nicht verwirklicht. Stattdessen baute man die von Zaremba aufgrund ihrer Auswirkungen auf das Stadtpanorama heftig bekämpfte Hochbrücke<sup>55</sup> als Verlängerung des eingangs beschriebenen Königsplatzes. Zwar war Mitte der 70er Jahre ein entsprechender Architektenwettbewerb durchgeführt werden, in dem der Plan einer Brücke nördlich der Hakenterrasse, also außerhalb des historischen Stadtzentrums, gewonnen hatte, aus finanziellen Gründen entschied man sich aber für die heute noch bestehende Lösung.<sup>56</sup>

Deutlich lassen sich für diese Verkehrskonzepte Parallelen zu den Überlegungen Lehnemanns und Reichows erkennen. So finden sich in den Anlagen zur „Denkschrift des Stadtbaurates über die Gesundung der Altstadt“ Zeichnungen, die Varianten für die Verbreiterung der Breiten Straße vorstellen, und auch Reichow formuliert eine sol-

---

<sup>52</sup> Bogdana Kozińska, Neue Stadtstrukturen und Symbole des Neuanfangs in Stettin: Die sozialistische Stadt im Gefüge historisch gewachsener Städte, in: *Die Schleifung: Zerstörung und Wiederaufbau historischer Bauten in Deutschland und Polen*, hrsg. v. Dieter Bingen u. Hans-Martin Hinz. Wiesbaden 2005, S. 66-79, hier S. 69.

<sup>53</sup> Orlińska, Zaremba, *Urbanistyczny* (wie Anm. 9), S. 103.

<sup>54</sup> Ebenda, S. 109 f.

<sup>55</sup> Zaremba, *Studium, część III* (wie Anm. 33), hier S. 18.

<sup>56</sup> Gespräch des Autors mit Stanisław Latour am 30.11.2005 in Stettin.

che Aufweitung der Hauptgeschäftsstraße der Altstadt als eine wichtige Voraussetzung für die bessere „Durchblutung“ derselben.<sup>57</sup> Die Anlage der Odertrasse hingegen lässt sich – bei aller gebotenen Vorsicht – als eine gedankliche Weiterentwicklung der Reichowschen Talstraße interpretieren, die dieser ausgehend vom Bahnhof zunächst durch die Altstadt und dann entlang des Oderufers nach Norden als ein Teil seines verkehrlichen „Kraftbandes“ anlegen wollte. Schließlich kann der Bau der Hochbrücke nördlich des Schlosses als eine fast direkte Umsetzung der Konzeptionen Reichows angesprochen werden. Ähnliches lässt sich auch für die Planungen für einen neuen Hauptbahnhof bemerken. Hier rivalisierte nach 1945 die Idee, den Bahnhof auf die rechte Oderseite zu verlegen,<sup>58</sup> mit einem Projekt, in dem wie bei Reichow vorgesehen war, den Bahnhof am Eingang zur Lindenstraße (al. 3go Maja) zu errichten.<sup>59</sup> Schließlich wurden aber noch Ende der 40er Jahre beide Vorschläge verworfen und der ursprüngliche Status quo bis heute beibehalten.

### Die Moderne als Brücke

Handelt es sich nun bei den augenfälligen Ähnlichkeiten zwischen den deutschen und den polnischen Planungen bzw. den tatsächlichen Realisierungen nach 1945 um voneinander unabhängige Parallelen oder aber um Kontinuitäten, die über die historische Zäsur von 1945 hinwegführten?

Zunächst ist zu bemerken, dass die polnischen Planer, insbesondere der erste Stadtpräsident Zaremba, die Stadt, bevor er nach Stettin kam, nicht kannte, zugleich jedoch vor dem Hintergrund der notwendigen Existenzsicherung der neuankommenden polnischen Siedler sich schnellstens mit der Stadt, der Infrastruktur und der baulichen Substanz vertraut machen musste. Darüber hinaus muss berücksichtigt werden, dass die neue Stettiner Bevölkerung höchst heterogen und ländlicher Herkunft war, daher in den meisten Fällen keine eigene Vorstellung von einem polnischen Stettin mitbrachte.

Es ist nicht bekannt, in welchem Umfang die polnischen Planer auf die Planungsunterlagen der Vorkriegszeit zurückgreifen konnten.

---

<sup>57</sup> Fot. Dok., Anlagen 103-106; Reichow, Gedanken (wie Anm. 6), S. 85.

<sup>58</sup> Zaremba, Wspomnienia (wie Anm. 21), S. 637.

<sup>59</sup> APSz, Zarząd Miejski i Miejska Rada Narodowa [Stadtverwaltung und Städtischer Nationalrat], Sign. 364.

Sicher jedoch ist, dass Zaremba die Publikation des letzten deutschen Stadtbaudirektors Stettins, Hans Bernhard Reichow „Gedanken zur städtebaulichen Entwicklung des Groß-Stettiner Raums“ bekannt war und er den Verfasser auch später 1964 bei einem Treffen in Hamburg persönlich kennen lernte.<sup>60</sup>

Es scheint nicht zu weit gegriffen, Reichows Buch als Vermittler, als Gelenk zwischen der deutschen Planung der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts und den polnischen Planungen nach 1945 zu bezeichnen. Um die theoretische Basis hierfür zu verstehen, muss Reichow in die Städtebaudiskussion seiner Zeit eingeordnet werden. Er avancierte nicht umsonst nach 1945 zu einem der wichtigsten Städtebauer und Architekten im westlichen Nachkriegsdeutschland. Anschaulich demonstriert sich in seinen theoretischen Darlegungen dass, was Werner Durth als „Synthesekonzept der ‚Stadtlandschaft‘“ bezeichnet, „in der die Antipoden der 1920er Jahre in scheinbar neuer Qualität aufgehoben sind“.<sup>61</sup> Reichow war an der Ausarbeitung des Konzeptes der „Stadtlandschaft“ maßgeblich beteiligt. Seine Publikation zu Stettin darf als die erste komplexe Darstellung desselben und Stettin als höchst passendes Objekt seiner Übertragung gelten. Zaremba war Stadtplaner genug, um das auf hoher Sachkenntnis basierende stadtplanerische Potenzial der Reichowschen Planungen von dem aktuell politischen, nationalsozialistischen Bezugsrahmen zu abstrahieren, in den Reichow seine Ausführungen zweifelsohne gestellt hatte.

Entscheidend dabei ist, dass sich die fachliche Kritik Reichows und Zarembas unabhängig von den jeweiligen nationalen Implikationen dem Prinzip nach auf ein und dieselbe Stadt richtete, auf das ihrer Meinung nach verbaute, weder hygienischen noch verkehrstechnischen Standards genügende Stettin, wie es sich vor dem Krieg darstellte. Nur hatte es Reichow mit einem intakten Stadtkörper zu tun, der erst durch schrittweise und langwierige Eingriffe im Sinn des modernen Städtebaus hätte umgestaltet werden können; Zaremba hingegen stand vor einer zerstörten Stadt, für deren Gestaltung nunmehr weit reichende Entscheidungen getroffen werden mussten und konnten.

Reichow stellte in seinem Gesamtkonzept der alten Stadt ein durchdachtes Stadtmodell entgegen, das die zu jener Zeit verbindlichen modernen Standards der Stadtplanung erfüllte, weitsichtig auf räumliche Erweiterung und Bevölkerungswachstum hin geplant war. Vor allem

---

<sup>60</sup> Zaremba, *Wspomnienia* (wie Anm. 21), S. 53.

<sup>61</sup> Durth, *Stadtlandschaft* (wie Anm. 31), S. 5.

war es unmittelbar auf Stettin, dessen topografische Gegebenheiten und die Lösung der anstehenden städtischen Probleme zugeschnitten. Reichow und seine Vorgänger hatten bereits komplette Lösungen für einzelne Probleme erarbeitet, die sich die polnischen Planer erst mühsam hätten aneignen müssen. Für die Umsetzung dieser kam nun erleichternd hinzu, dass durch den abrupten Wechsel der staatlichen Zugehörigkeit und den Austausch der Bevölkerung langwierige Verhandlungen um Besitzverhältnisse, die vor 1945 stets den stadtplanerischen Eingriffen vorausgehen mussten, obsolet geworden waren.<sup>62</sup>

So bilden sich denn auf dem Gebiet der Stadtplanung für Stettin nicht nur Beharrungskräfte ab, die ihr Potenzial aus der Gegenwart der baulichen und infrastrukturellen, wenn auch in Teilen zerstörten Substanz, aus der Lage der Stadt sowie aus der sich in älteren Planungen niederschlagenden Kenntnis und Kompetenz schöpfen. Vor dem Hintergrund des gemeinsamen Bezugspunktes – der zeitgenössischen Stadtplanungstheorie – kommt es gar teilweise zu einer Realisierung der vor 1945 nur in theoretischer Form vorliegenden Planungen im polnischen Stettin.

Führt man diesen Gedanken weiter, erscheint nicht das Jahr 1945, sondern der seit den 1980er Jahren konzipierte Wiederaufbau der Stettiner Altstadt als der eigentliche Wendepunkt in der Stettiner Stadtplanungsgeschichte. Vor dem Hintergrund eines sich sowohl international als auch in Polen vollziehenden Paradigmenwechsels im Städtebau<sup>63</sup> legte Stanisław Latour 1983 ein Projekt für die Bebauung der Unterstadt vor. Die Realisierung ist auf der Basis neuer wirtschaftlicher Rahmenbedingungen in modifizierter Form ab 1994 in Angriff genommen worden. Hier nun wird der Enthistorisierung und Entkontextualisierung der vorausgegangenen Stadtplaner der bewusste strukturelle Bezug zur historisch gewachsenen Stadt entgegengesetzt, indem archäologische und archivalische Befunde direkten Eingang in

---

<sup>62</sup> Vgl. Durth, Gutschow, *Träume in Trümmern* (wie Anm. 31), S. 384. Zaremba veranlasste mehrfach auch den Abriss intakter Gebäude, die seine Planungen behinderten, vgl. Zaremba, *Wspomnienia* (wie Anm. 21), S. 422, 585.

<sup>63</sup> Exemplarisch sei hierbei auf das Konzept der „Kritischen Rekonstruktion“ im Rahmen der Internationalen Bauausstellung in Berlin sowie auf die Wiederaufbauprojekte der Altstädte von Elbing (Elbląg) und Kolberg (Kołobrzeg) verwiesen.

eine sonst jedoch zeitgemäße Baugestalt der einzelnen Gebäude finden und die Kontinuität zur alten Stadt bewusst gesucht und gestaltet wird.<sup>64</sup>

---

<sup>64</sup> In diesem Zusammenhang ist auch die in den 1990er Jahren in Angriff genommene Sanierung der Innenstadtbereiche zu sehen, deren Bausubstanz auf die Stadterweiterung Ende des 19. Jahrhunderts zurückgeht. Dazu: Katja Bernhardt, In search of the soul of the city. Recent urban projects in Stettin, in: *Archis* (2002), H. 2, S. 93-101; zum Projekt Stanisław Latours vgl. Jolanta Barańska, Stanisław Latour u. Lucjan Jan Lipiński, Modelowe przykłady rewitalizacji wybranych zespołów zabytkowych na Pomorzu Zachodnim [Modellhafte Beispiele der Sanierung ausgewählter denkmalgeschützter Ensembles in Westpommern]. Szczecin 1990, S. 211-241; zum Wiederaufbau der Unterstadt vgl. Maciej Słomiński, Szczecińskie Podzamcze. Staromiejska dzielnica nadodrzańska i jej odbudowa – kwartały XIV i XVII [Das Stettiner Podzamcze-Viertel. Das altstädtische Oderviertel und sein Wiederaufbau – Quartale XIV und XVII]. Szczecin 1998. Weitergehende Pläne zur Wiederherstellung der historischen Altstadt werden in den letzten Jahren regelmäßig geäußert. So existieren Pläne, die Oder-Arterie und einen Teil der Zufahrten zur Oderhochbrücke zurückzubauen, um so die Unterstadt wieder bis zur Oder ausdehnen zu können, vgl. Kinga Koniczny, Sercem Szczecina jest rzeka. Rozmowa z prof. Stanisławem Latourem, architektem [Das Herz Stettins ist der Fluss. Gespräch mit dem Architekten Prof. Stanisław Latour], in: *Gazeta Wyborcza*, Ausgabe Szczecin Nr. 46 vom 24.02.2003, Beilage Szczecin, S. 12.