GESELLSCHAFT FÜR REGIONALFORSCHUNG

Deutschsprachige Gruppe der Regional Science Association

SEMINARBERICHTE

Berlin

38 Juni 1995

		Seite
Roßberg	Institutionelle und organisatorische Rahmenbedingungen der Stadtentwicklung am Beispiel Dresden	7
Doehler	Stadtentwicklung in ostdeutschen Städten. Das Beispiel Leipzig	15
Hoffmann	Perspektiven der Stadtentwicklung in Frankfurt (Oder)	29
Latour/Czernik	Stettin - Entwicklungsschwerpunkte der Hafenstadt am Grenzfluß Oder	53
Zipser	Breslau. Strukturprobleme und Entwicklungsstrategie	71
Kroll	Perspektiven der Stadtentwicklung in Ostdeutschland. Ergebnisse und Schlußfolgerungen aus dem Sommerseminar	77
Kurzfassungen		108
Autoren		110

Veröffentlicht: Sommer 1997

GESELLSCHAFT FÜR REGIONALFORSCHUNG

Deutschsprachige Gruppe der Regional Science Association

SEMINARBERICHT 38
Beiträge zum Sommerseminar vom 21.-23. Juni 1995
in Berlin

Herausgeber: Gesellschaft für Regionalforschung e.V., Heidelberg
Geschäftsstelle: Gerlind Schütte (Sekretärin), Großgörschenstraße 18, 10829 Berlin
Copyright: Das Copyright liegt jeweils bei den Verfasser/-innen
ISSN: 0174-1128

Druck: Copy-Repro-Center • Bayreuther Straße 40 • 10787 Berlin

Gesellschaft für Regionalforschung

Vereinigung für Stadt-, Regional- und Landesplanung e.V. (SRL)

Perspektiven der Stadtentwicklung in Ostdeutschland

Sommerseminar 1995
21.-23. Juni 1995
in Berlin, Rathaus Schöneberg
Raum 1110

Mittwoch, 21.6.1995

11.00-12.00	Anmeldung im Tagungsbüro, Rathaus Schöneberg, Raum 1089
12.00	Möglichkeit zum Mittagessen im Ratskeller

Rahmenbedingungen der Stadtentwicklung in Ostdeutschland
Moderation: *Franz-Josef Bade, Dortmund*

13.00	Begrüßung, Information zum Tagesablauf
13.15	„Blühende Landschaften zwischen Elbe und Oder"- Entwicklungsperspektiven für die ostdeutschen Regionen *Dr. Martin Junkernheinrich, Halle, GfR*
14.15	Veränderung der sozialräumlichen Strukturen beim Übergang von der sozialistischen zur kapitalistischen Stadt *Prof. Dr. Hartmut Häußermann, Berlin*
15.15-15.30	Pause
15.30	Leipzig - Überregionales Zentrum des mitteldeutschen Verdichtungsraums *Dipl.-Arch. Marta Döhler, Leipzig, SRL*
16.30	Zusammenfassende Diskussion und Ausblick *N.N., Berlin*
18.00	Ende des ersten Tages/Empfang

Donnerstag, 22.6.1995

Schwerpunkte der Stadtentwicklung in ausgewählten regionalen Zentren
Moderation: Siegmund Kroll, Berlin

A. Ostseehafenstädte

8.30	Rostock - Umbau einer Hafenstadt ohne Hinterland *Michael Bräuer, Dipl.-Ing, freischaffender Architekt, Rostock, SRL*
9.30	Stettin - Entwicklungsschwerpunkte der Hafenstadt am Grenzfluß Oder *Prof. Stanislaw Latour, Dr. Lechoslaw Czernik, Szezecin*
11.00-11.15	Pause

B. Monozentrale Agglomerationen

11.15	Breslau - Ausbaupläne zum Regionalzentrum im Südwesten Polens *Prof. Tadeusz Zipser, Wroclaw*
12.15	Mittagspause

C. Altindustrielle Verdichtungsräume

14.00	Merseburg - ein wirtschaftliches Leitbild für eine Mittelstadt im Spannungsfeld der Oberzentren Leipzig-Halle *Dr. Günter Wilke, Halle*
15.00	Institutionelle und organisatorische Rahmenbedingungen der Stadtentwicklung am Beispiel Dresden *Ingolf Roßberg, Dresden*
16.30	Zusammenfassende Diskussion und Ausblick
18.00	Ende des zweiten Tages Abendessen, Gelegenheit zu kulturellen Aktivitäten (werden bei Anmeldung geme vermittelt)

Freitag, 23.6.1995

Exkursion Frankfurt (Oder) /Slubice
in Kooperation mit dem Institut für Stadtenwicklung und Wohnen (ISW) des Landes Brandenburg, Außenstelle Frankfurt (Oder)

9.04	Abfahrt Berlin-Hauptbahnhof
9.57	Ankunft Frankfurt (Oder), Hauptbahnhof
11.00	Frankfurt (Oder) - Tor zum Osten mit Engpässen und Perspektiven *N.N., Stadtplanungsamt; Bettina Albani, PLK Städtebau, Frankfurt (Oder)*
13.00	Mittagessen (Ratskeller)
14.00	Stadtführung Frankfurt (Oder)/Slubice N.N., Stadtplanungsamt und Ulrike Hoffmann, GfR/SRL Institut für Stadtentwicklung und Wohnen des Landes Brandenburg, Frankfurt (Oder)
17.07/18.07	Rückfahrt nach Berlin
17.59/18.59	Ankunft Berlin-Hauptbahnhof

Inhalt

1. In diesem Band

	Seite
Ingolf Roßberg Institutionelle und organisatorische Rahmenbedingungen der Stadtentwicklung am Beispiel Dresden	7
Marta Doehler Stadtentwicklung in ostdeutschen Städten. Das Beispiel Leipzig	15
Ulrike Hoffmann Perspektiven der Stadtentwicklung in Frankfurt (Oder)	29
Stanislaw Latour und Lechoslaw Czernik Stettin - Entwicklungsschwerpunkte der Hafenstadt am Grenzfluß Oder	53
Tadeusz Zipser Breslau. Strukturprobleme und Entwicklungsstrategie	71
Siegmund Kroll Perspektiven der Stadtentwicklung in Ostdeutschland. Ergebnisse und Schlußfolgerungen aus dem Sommerseminar	77

2. Seminarbeiträge, die nicht oder anderweitig veröffentlicht wurden

Martin Junkernheinrich (Halle)
Blühende Landschaften zwischen Elbe und Oder. Entwicklungsperspektiven für die ostdeutschen Regionen

Hartmut Häußermann (Berlin)
Veränderung der sozialräumlichen Strukturen beim Übergang von der sozialistischen zur kapitalistischen Stadt

Michael Bräuer (Rostock)
Rostock- Umbau einer Hafenstadt ohne Hinterland

Günther Wilke (Halle)
Merseburg - Ein Wirtschaftsleitbild für eine Mittelstadt im Spannungsfeld der Oberzentren Leipzig und Halle

Institutionelle und organisatorische Rahmenbedingungen der Stadtentwicklung am Beispiel Dresden[1]

Ingolf Roßberg, Radebeul

Kurzfassung
Es werden Rahmenbedingungen der Stadtentwicklung Dresdens nach der Wende dargestellt. Nach einer Übergangsphase ohne Planungsrichtlinien wurden ungeklärte Eigentumsverhältnisse genutzt, um kurzfristig Planungskonzepte zu entwickeln und diese in der Öffentlichkeit zu diskutieren. So z.B. das "Rahmenkonzept Stadtentwicklung" zur Grundlage des neuen Flächennutzungsplan, ergänzt durch eine Vielzahl kleinteiliger Einzelwettbewerbe. Inhaltlich zielt man auf die Bewahrung überlieferter Stadtelemente (z.B. Silhouette), die Verbesserung der baulichen Nachkriegsstrukturen und der Verkehrsprobleme sowie die Lösung des Wohnungsproblems. Diese Ziele und der häufig konträre Investorenwille werden im "Vorhaben- und Erschließungsplan" zusammengeführt. Seit 1993 existiert die stadtgestalterische "Dresdner Bauordnung". Gleichzeitig fehlt immer noch eine Regionalplannung für das Dresdner Umland.

Gliederung

1. Ausgangspunkte 1990
2. Die Herangehensweise in Dresden
3. Die Planungssituation heute

[1]Dieser Beitrag ist eher Resümee von vier Jahren planerischer Arbeit in Dresden, denn Ausblick auf die nächsten Jahre. Diesen Ausblick könnte ich nur für mein jetziges Wirkungsfeld in Radebeul geben.

1. AUSGANGSPUNKTE 1990

Für die aktuellen Probleme in Dresden ist zunächst ein Rückblick auf die planerische Ausgangssituation im Jahr 1990 erforderlich:

Zunächst ist festzustellen, daß die Stadt im planerischen Sinne eine Art „weißer Fleck" war. Erst am 20.09.1990, mithin fünf Monate nach der Kommunalwahl konnte auf der Grundlage des damaligen § 64 der Bauplanungs- und zulassungsverordnung der DDR ein Teil des bis dahin bearbeiteten Generalbebauungsplanes übergeleitet werden. Die Stadt wurde 1990/91 - wie alle Städte Ostdeutschlands - mit einer Flut auch unseriöser Investoren überzogen, der Begriff von „Wildost" für diese Zeit ist durchaus nicht unberechtigt. Hinzu kam das Wirken der „Treuhand", die sich - vorsichtig formuliert - nicht immer an den aktuellen Erfordernissen der Stadtentwicklung orientierte und orientiert. Mit einiger Berechtigung läßt sich von einem Maximalverwertungsauftrag der Treuhand sprechen, der die Probleme zusätzlich verschärfte.

Grundsätzlich waren Planer in Ostdeutschland zur damaligen Zeit des weiteren mit einem mentalen Problem konfrontiert, das knapp auf die Formel „Planung = Planwirtschaft" gebracht werden kann. Das grundsätzliche Verständnis für eine „ordnende Hand" des Planers war nicht vorhanden und wuchs auch erst langsam.

Außerdem hatten hochoffizielle Stellen in Bonn versprochen - das Kanzlerwort galt in allen Debatten: „In zwei bis drei Jahren ist Ostdeutschland eine blühende Landschaft". Obwohl den intimeren Kennern - und welcher Planer gehörte nicht nach wenigen Wochen dazu - klar war oder werden mußte, daß es sich bei dem Aufbau Ostdeutschlands eher um eine Generationsaufgabe handelt.

Gleichfalls ergaben sich besondere Probleme aus dem geradezu beispiellosen Niedergang der Landwirtschaft, der mehr als einen Bauern auf die Idee der „vierten Fruchtfolge" (Sommergetreide - Wintergetreide - Hackfrucht - Bauland) verfallen ließ: In kurzfristiger und kurzsichtiger Sichtweise hatte hier im Zusammenhang mit der nur langsam beginnenden und auch nur nach Jahren zu bemessenden Klärung der Eigentumsverhältnisse in den Städten das landwirtschaftlich geprägte Umland einen erheblichen Startvorteil, der ihm vor allem durch das LPG-Gesetz vom September 1990, einem der letzten DDR-Gesetze verschafft wurde.

Dem hätte durchaus planerisch begegnet werden können, sei es durch raumordnerische Maßnahmen oder durch zügige Installierung einer wenigstens grob gerasterten

Regionalplanung, doch genau dieses wurde versäumt, mag sein, daß es auch politisch nicht gewollt war.

2. DIE HERANGEHENSWEISE IN DRESDEN

Für Dresden ergab sich zunächst aus diesen Problemen keine spezifische Sicht auf die Dinge. Der vielleicht heute im gebauten Umfeld zu sehende Vorteil für die Stadt in den Stadt-Umland-Beziehungen war damals nur auf persönlicher Ebene zu erreichen: Es galt zunächst, den Zeitvorteil des Umlandes zu verringern und - anders formuliert - Zeit für die nötige planerische Klärung wichtiger Grundsatzziele zu gewinnen.

Dabei muß in Rechnung gestellt werden, daß in Dresden, wie in den anderen Großstädten der ehemaligen DDR, kein hierarchischer Verwaltungsaufbau nach den in den alten Bundesländern vorhandenen Kriterien vorhanden war. Planungen wurden in den „Büros der Stadtarchitekten" erstellt, Planverfahren im eigentlichen Sinne kannte die DDR nicht. Auch die „Staatliche Bauaufsicht" war nur bezüglich der sogenannten „Bevölkerungsbauten" nach dem „Territorialprinzip" gegliedert, ansonsten hatten sie in den Betrieben selbst ihren Sitz.

Es war daher die erste Aufgabe, diesen Verwaltungsaufbau voranzubringen - mit dem Problem des Drucks auf schnelle Entscheidungen aller Art. So wurde am 01.07.1990 das Stadtplanungsamt wieder gebildet (auf den Tag genau 35 Jahre nach dessen Auflösung am 30.06.1955), am 15.07.1990 das Bauaufsichtsamt, einen Monat später folgte ein Amt für „Stadterneuerung". Letztere beide griffen Eigeninitiativen von Mitarbeitern des ehemaligen Rates der Stadt auf und institutionalisierten sie. 1992 erfuhr dies Ergänzung durch eine städtische Entwicklungsgesellschaft, die als Sanierungsträger für das außerordentlich sensible Gebiet der „Äußeren Neustadt" konzipiert und dort auch eingeführt wurde.

Durch den Einigungsvertrag und sein postuliertes Ziel „Rückgabe vor Entschädigung" ergab sich für die Planung eine große, so zunächst nicht erkennbare Chance, die dann auch konsequent genutzt wurde: Durch die Klärung der Eigentumsverhältnisse erhielten wir die Chance einer gewissen Verlangsamung planerischer Entscheidungen. Im November 1990 habe ich als politisches Ziel vorgegeben, in nur 18 Monaten drei für die Stadt wesentliche Konzepte auf den Weg zu bringen. Dies gelang auch:

- im Juli 1991 erschien der Entwurf für das „Planungsleitbild Innenstadt",
- im November 1991 lag der Entwurf des „Verkehrskonzeptes Dresden" vor,
- im Mai 1992 war der Entwurf des „Rahmenkonzeptes Stadtentwicklung" fertiggestellt,

jeweils mit der entsprechenden verwaltungsinternen Abstimmung und der unerläßlichen Beteiligung der Träger öffentlicher Belange. Erreicht wurde dies durch Klausurberatungen und Werkstattgespräche, die z. T. in wenigen Tagen unter dem sanften Druck der Einigungsnotwendigkeit wesentliche und für die Planungen notwendigen Kompromisse erzielten. Daß diese Konzepte dann außerordentlich intensiv in der Öffentlichkeit diskutiert wurden und teilweise erst zwei Jahre später zum Beschluß der Stadtverordneten erhoben wurden, ändert im Grundsatz nichts daran, daß verläßliche Grundlagen in kurzer Frist erarbeitet wurden. Durch das hier erstmals angewandte Instrumentarium der „Kooperationsplanung" war dies möglich geworden. Mit dem „Rahmenkonzept Stadtentwicklung" waren auch wichtige Grundlagen für den neuen und dringend erforderlichen Flächennutzungsplan gelegt worden, dessen Vorentwurf im September 1993 in die frühzeitige Bürgerbeteiligung ging.

Die Öffentlichkeit wurde spätestens ab Anfang 1991 außerordentlich intensiv mit einbezogen. Ein Freund empfahl mir damals: „Herr Roßberg, Ihr einziger Schutz ist die Öffentlichkeit!" Wie recht er hatte, zeigte sich dann einige Wochen später bei der Gründung einer kommunalen Stiftung, die zum Ziel hatte, ein „Entwicklungsforum" zu bilden, in dem genau die widerstrebenden Interessen der Öffentlichkeit gebündelt werden sollten. Nicht zuletzt der Wille der Dresdner nach Öffentlichkeit in Städtebau und Stadtplanung begünstigte, daß dieses Forum nach einiger politischer Aufregung als „e.V." (analog des auch in Berlin existierenden „Stadtforums") unter städtischer Mitwirkung noch im Jahre 1991 etabliert werden konnte.

Parallel wurden die städtebaulich-stadträumlichen Grundlagen durch Einzelwettbewerbe gelegt. Dies geschah nicht im großen Entwurf, wie oftmals gefordert, sondern als „Puzzlearbeit", von uns eher als Mosaik bezeichnet, von den Kritikern als „Flickwerk" geringschätzig betrachtet. Daß dabei dennoch der gegebene Rahmen beachtet wurde, ist nur auf der Basis - und dazu waren sie vonnöten - der übergeordneten Grundlagen des „Planungsleitbildes" und des „Rahmenkonzeptes" möglich gewesen, die dadurch auch ihre Begründung und Schlüssigkeit in sich nachweisen mußten.

Inhaltlich erschien es für uns unerläßlich, an den Traditionen der Stadtbaugeschichte Dresdens anzuknüpfen und gute Leistungen der vergangenen 40 Jahre Baugeschichte zu respektieren. Unter den völlig veränderten Rahmenbedingungen galt es, einen Weg für die Stadt aufzuzeigen, der ihre Eigenarten schützt, sie bewahrt, sie behutsam ergänzt, insgesamt den Stadtkörper unter Wahrung der noch vorhandenen Züge der alten Bürgerstadt, durchaus auch kritisch, rekonstruiert. Dabei wurden neben unan-

tastbaren Elementen dieses Stadtkörpers, wie z. B. dem Elbe-Landschaftsraum, der Silhouette, der Dresdner Türme und Sonderbauwerke in ihren Blickbeziehungen, die starke Durchgrünung auch die Dinge herausgearbeitet, die nur schwächer wirken oder die nachhaltig zu verbessern sind: Sei es die Schließung zerrissener Räume, wie rund um die Stadtautobahn der St. Petersburger Straße, die Fassung von Platzwänden am Altmarkt oder auch der kritische Umgang mit den Bauten der 60er Jahre (Beispiel: Prager Straße). Funktional-räumliche Themen waren u. a. der Umgang mit dem überbordenden Straßenverkehr, dem wir durch die Förderung des Umweltverbundes begegnen wollen, die Lösung der brennendsten Wohnungsprobleme - auch in Bewahrung und Sanierung der z. T. architektonisch hervorragenden Wohnbausubstanz in den Vorstädten oder auch die Sanierung der brachgefallenen Gewerbe- und Industriegebiete der Stadt.

Die Stadtentwicklung befand und befindet sich ständig in einem Spagat - einerseits, die Grundlagen zu schaffen, sie zu bewahren oder durchzuhalten, andererseits aber dem Investorenwillen Rechnung zu tragen. Die Stadt konzentrierte sich auf das planungsrechtlich in Ostdeutschland gegebene und z. T. völlig neue planungsrechtliche Instrumentarium und perfektionierte dabei vor allem den „Vorhaben- und Erschließungsplan". Die damals gelegten Dresdner Grundlagen publizierte zuerst das Deutsche Institut für Urbanistik. Sie werden noch heute in jüngsten Veröffentlichungen des Volksheimstättenwerkes verwendet. Dabei bekennen wir uns durchaus zu Mängeln und Schwächen dieses Planverfahrens. Es kann nur dann funktionieren, wenn der Träger des Planes willens und bereit ist, Vorgaben der Stadt zu akzeptieren und in den eigenen Entwürfen auch umzusetzen. Als unerläßliche Voraussetzung müssen diese Vorgaben auch durch die Stadt gemacht werden können.

Gleichfalls gelang es uns, mit dem Dresdner Umland - mit Rückschlägen durch Kreisgebietsreform- und Eingemeindungsdiskussionen - in eine Art „Kooperationsplanung" einzutreten, denn einen Regionalplan gibt es bis heute nicht (Stand Mai 1996: immer noch nicht). Insbesondere mit der Frage großflächiger Handelseinrichtungen verband sich für viele Gemeinden in Ostdeutschland der Begriff des Aufschwungs: Hier kann Dresden darauf verweisen, daß insgesamt die Chancen der Stadt und des Handels in der Stadt nicht übermäßig geschmälert wurden - ein Ergebnis dieses kooperativen Herangehens. Damit wurde anders als in Leipzig oder Chemnitz umgegangen.

Die Gestaltungsfrage, die Architektur, hatte demgegenüber nachrangige Bedeutung. Wichtig erschien uns zunächst, das Funktionieren der Gesamtstadt zu sichern, gerade unter dem Aspekt „überzogener Begehrlichkeiten". Uns erschien es wichtiger, unter

der damals von mir gefundenen und fast salomonischen Formel „Verwertung in Verpflichtung" zunächst nur in Teilbereichen auf die Gestaltung Einfluß zu nehmen. Dabei war dies jedoch nicht aus dem Auge zu verlieren. Ab 1993 wurde unter dem Begriff der „Dresdner Bauordnung" begonnen, an Gestaltungsregeln für die Stadt zu erarbeiten.

3. DIE PLANUNGSSITUATION HEUTE

Die Stadt Dresden ist heute mit den sich verschärfenden Rezessionsbedingungen konfrontiert. Manches Vorhaben, das unter politischem Druck 1990/91 zugelassen werden mußte, steht heute in der Kritik. Andererseits wurde auch die aufgezeigte planerische Linie, wie ich meine, ohne Not verlassen.

Ich gebe zu, davon auch sehr persönlich betroffen zu sein. Nach der Kommunalwahl 1994 hatten sich die beiden großen Parteien zusammengefunden, um die Besetzung der Dezernentenposten unter sich auszuklüngeln. Für mich blieb kein Platz, zumal auch eigenes persönliches Engagement zu oft Unverträglichkeiten mit dem alten wie neuen Oberbürgermeister heraufbeschwor. Mein Platz ist heute in der Nachbarstadt Dresdens und im Dresdner Stadtrat.

Die Haltung des neuen Dezernenten - man gestatte mir diese Ausführungen, ohne dahinter persönliche Absichten zu vermuten -, sind jedoch aus meiner Sicht zu sehr von Gestaltungsregeln und Baukunst beherrscht. Deren Notwendigkeit bleibt unbestreitbar, sind jedoch aus meiner Sicht in der jetzigen Situation nicht vordringlich zu sehen.

Daß jedoch über unterirdische S-Bahn-Systeme diskutiert wird - ausgerechnet in Dresden -, daß die Regionalplanung nicht vorangebracht wird, sondern durch eine „Exterieurplanung", was immer dies heißen mag, ersetzt werden soll, daß der Flächennutzungsplan als gänzlich „unnötig" erachtet wird und die Konzentration auf die Innenentwicklung fallen gelassen wurde, das halte ich jedoch für sehr kritikwürdig. Ich sehe hier vor allem politische Gefahren. Denn trotz der Beschlüsse des Stadtrates sind solche Themen wie stadtschneidende Autobahn, Eingriffe in den unersetzlichen Elbe-Landschaftsraum oder landfressende Großansiedlungen auf der „Grünen Wiese" nach wie vor evident. Denn diejenigen, die sie vertreten, sind nicht mundtot und die marktwirtschaftliche Bodenverwertungskriterien oder Spekulationen werden sie provozieren. Nur durch konsequentes Ausnutzen der positiven Gegebenheiten Dresdens - eine wache Öffentlichkeit und eine sensibilisierte Bevölkerung, die schon einmal die

„2. Zerstörung" Dresdens miterlebte - kann diesem begegnet werden. Die nächsten fünf Jahre werden darüber Rechenschaft geben.

Das bisherige Erleben gibt jedoch zu schlimmen Befürchtungen Anlaß. In jedem Fall ist aber der Kooperationsweg verlassen worden - mit dem Ergebnis eines bereits in den alten Bundesländern zur fatalen Normalität gewordenen Parteienstreits. Damit ist auch die Klarheit der bisherigen Linie verlassen worden - und leider damit auch die Stadtentwicklung zufälligen und wechselnden Mehrheiten unterworfen worden.

Stadtentwicklung in ostdeutschen Städten.

Das Beispiel Leipzig

Marta Doehler, Leipzig

Kurzfassung
Es wird die Stadtentwicklung Leipzigs vorgestellt. Nach einem historischer Überblick bis zum Umbruch der Wende wird die aktuelle Situation anhand von Beispielen geschildert: Messeneubau, Stadtteilzentrenkonzept angesichts randstädtischer Konkurrenz, Stadtverdichtung mittels Stadtteilrahmenplänen, Suburbanisierung.

Gliederung

1. Stadtenwicklung bis 1989
2. Neue Rahmenbedingungen
3. Aktuelle Entwicklungen
3.1 Messe
3.2 Stadtteilzentren
3.3 Wohnbaupotential
4. Fazit

VORBEMERKUNG

„Die Leipziger neigen gern zu Superlativen: Die Stadt mit den meisten Baukränen, Baustellen und den größten Investitionsvolumen in den neuen Bundesländern", schreibt der Amtsleiter für Stadtsanierung von Leipzig. Diese Stadt steht für viele als Beispiel für Umbruch, Aufschwung, Bauboom. Auch von außen kommen schmeichelhafte Einschätzungen der Lage. Das größte Versandhaus (Quelle), die modernste Messe, der größte Kopfbahnhof Europas, der bald ein weiteres der größten Einkaufszentren sein mag.

Man muß es zugeben, selbst wenn man noch soviele Einwände in Kopf und Herz bewegt: Leipzig kommt tatsächlich und weder die Besucher noch die Leipziger selbst können sich der Faszination entziehen, die eine solche Phase des Aufschwungs erzeugt. Das sei in aller Deutlichkeit vorausgeschickt, denn natürlich gibt es Einwände. Es zieht allmählich eine gewisse Ernüchterung ein, weil sich die Sorgen häufen, ob all das, was da geplant und gebaut wird, von einer tatsächlichen Nachfrage getragen wird oder ob Projektentwickler und Investoren nicht zu großen Teilen auf einen wirtschaftlichen Aufschwung setzen, den sie gerade selbst erzeugen.

Die Wirtschaftsstrategie heißt Tertiärisierung und relativ spät haben die politischen und Verwaltungsvertreter erkannt, daß Banken allein nicht für den Aufschwung sorgen werden. Leipzig war in der Geschichte niemals nur Messe- und Kulturstadt, Universitäts- und Bildungszentrum, die Wirkungsstätte von Bach und Herrn Masur, sondern vor allen Dingen eine Industriestadt.

Nach dem dramatischen Abbau von über 80.000 Arbeitsplätzen in der Industrie arbeiteten im Herbst 1994 gerade noch 15.000 Industriebeschäftigte in Leipzig. Die neu entstandenen und entstehenden Arbeitsplätze im tertiären Bereich können diesen Verlust nicht ausgleichen. USBECK hat in einer Studie festgestellt, daß der Industriebesatz (Arbeitskräfte pro 1000 Einwohner) bei etwa 40 % vergleichbarer westdeutscher Dienstleistungsstädte liegt. Die neu entstehenden Büroräume, die gern als Indiz für Tertiärisierungsprozesse genommen werden, entstehen aber nicht in erster Linie nachfrage-, sondern abschreibungsintendiert. Inzwischen geben sogar die Immobilienfirmen zu, was die Spatzen vom Himmel pfeifen, nämlich daß hier ein Überangebot an Büroflächen wächst, das der Markt nicht oder nicht so schnell absorbieren wird.

Ich möchte auf einige Fragen zurückkommen und sie in ihren jeweiligen stadtstrukturellen Aspekten beschreiben. Manches muß Frage, Vermutung oder

Hypothese bleiben, weil sich Entwicklungen erst abzeichnen und in ihrem Verlauf noch unbestimmt sind. Die Sicht einer freien Architektin für Stadtplanung bleibt überdies immer an die Projekte gebunden, mit denen sie beauftragt war oder ist. Das ist konkrete Stadtentwicklung und Stadtplanung, die von den praktischen Erfordernissen, Zufällen und zeitlichen Prämissen der Verwaltung als Auftraggeber bestimmt ist und eben nicht das Ergebnis einer kontinuierlichen Forschungstätgikeit.

1. STADTENWICKLUNG BIS 1989

Wenn man in der Stadtentwicklung nach dem „Wohin" fragt, sollte man immer auch die Fragen nach dem „Woher" der Stadt beantworten. Ich möchte nicht die Geschichte von Leipzig in allen Details referieren, vielmehr sollen einige Darstellung beispielhaft Kontinuitäten und Brüche der Stadtentwicklung von Leipzig aus einer historischen Perspektive erläutern.

Das Luftfoto der Mittzwanziger Jahre dieses Jahrhunderts und Fotos vom Stadtbild sollen belegen: Leipzig war keine Residenz, sondern Bürgerstadt. Der Städtebau ist pragmatisch, die gebauten Stadtstrukturen der Kaiserzeit dominieren noch heute das Bild. Kilometerweit erstreckt sich ein völlig undramatisches Straßenraster in einer relativ ereignisarmen Topographie. Die Architektursprache jener Zeit ist wohlhabend, aber niemals üppig und übertrieben.

Die Übersichtsskizzen zur Stadtstruktur zeigen den konzentrischen Aufbau von Leipzig, den die gesamte Stadt durchziehenden Auewald, die Schienenverkehrsmittel von Eisen- und Straßenbahn als infrastrukturelle Bindung, gerade auch für eine ausgeprägte Zentrenhierarchie, in der City im historischen Stadtkern dominiert (Abbildungen 1 und 2).

Die Stadtstruktur des Industriezeitalters ist in sich kaum verändert worden. Selbst die Kriegszerstörungen im Zweiten Weltkrieg haben das Gesamtgefüge der Stadt nicht zerstören können. Nicht alle, aber wesentliche raum-zeitliche Beziehungen der Stadt entsprechen denen der Kaiserzeit. Die Stadt und die Lebensweise der Menschen war vom Rhythmus der Industriearbeit geprägt und dies bis in die späten 80er Jahre.

Die Stadtentwicklung aus dem 20. Jahrhundert soll durch zwei Abbildungen illustriert werden: Die sog. Ringcity, entworfen vom Stadtbaurat Hubert Ritter und erschienen im Generalbebauungsplan des Jahres 1929 ist ein beeindruckender Entwurf für die städtebauliche Ausgestaltung der Ringanlage entlang der Promenaden im Bereich der ehemaligen Stadtbefestigungen. Damit weist Ritter in

einer letzten Phase prosperierender Stadtentwicklung dem erwarteten Flächenbedarf der Messestadt einen Standort und bestimmt ein gewünschtes Milieu zu.

Zwei Ausschnitte aus dem Generalbebauungsplan von 1938 unter dem bezeichnenden Titel „Die Raumnot der Reichsmessestadt Leipzig" zeigen einerseits die Eingemeindungsabsichten der Großstadt Leipzig mit damals über 700.000 Einwohnern. Zum anderen sind dammit die Absichten zur Ausbeutung der um Leipzig vorhandenen Kohlevorkommen belegt, die in einem autark verstandenen Wirtschaftsverständnis planerisch abgesichert werden mußten und die die Basis einer modernen Kohle-, Energie- und Brennstoffindustrie (auch für den folgenden Krieg) darstellten.

Mit diesen Illustrationen liegen - nach der Phase der industriell geprägten Entwicklung der kapitalistischen Großstadt - die Grundfragen der Stadtentwicklung des 20. Jahrhunderts vor: das Verhältnis von Kernstadt zur Peripherie, die Erneuerung der kaiserzeitlichen Stadtstrukturen im Kern der Stadt, die Beherrschung des Stadtwachstum nach außen, die modernen Technologien und Industrien in ihren Lagebedingungen und Gefährdungen, kurz: die Modernisierung und die Regionalisierung von Stadt.

2. NEUE RAHMENBEDINGUNGEN

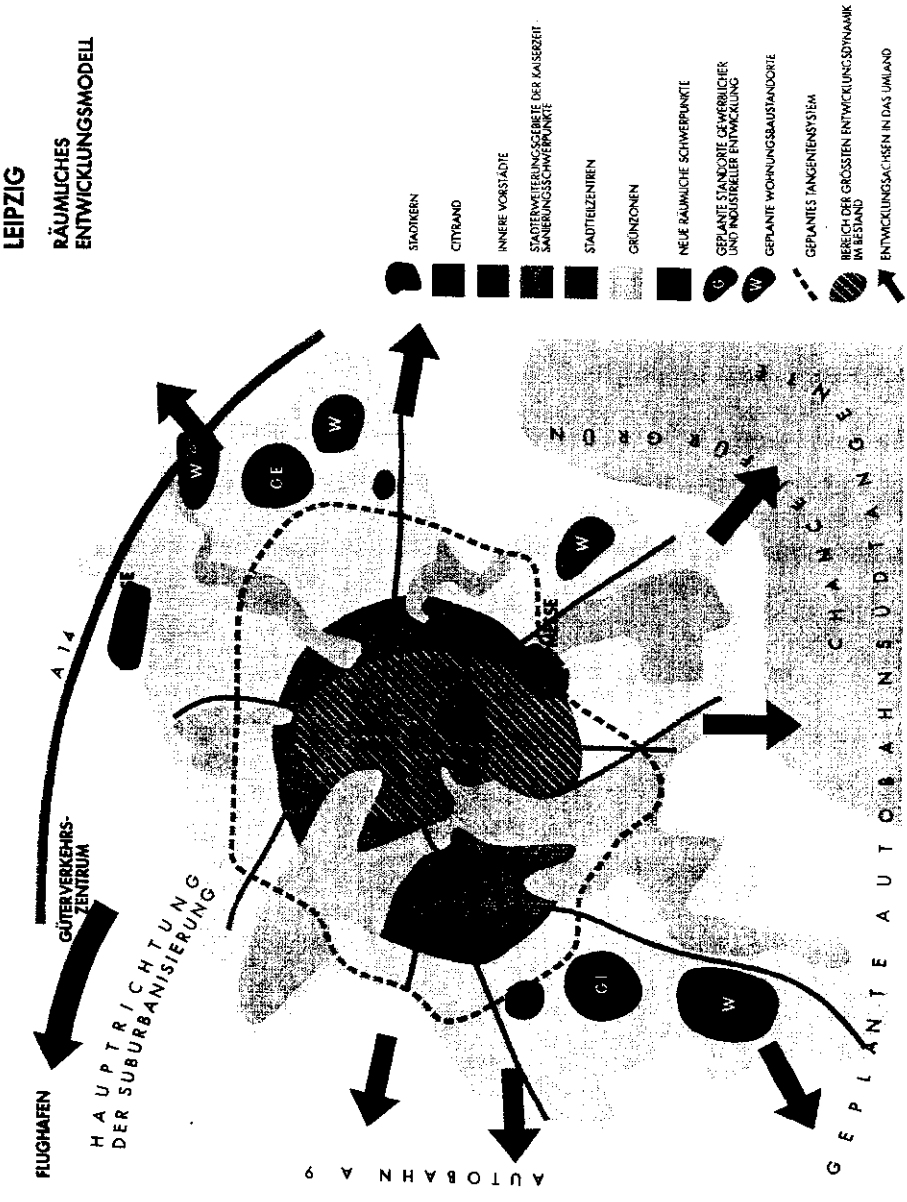
Man kann es am Stadtbild feststellen: Prozesse der modernen Zivilisation, der Gesellschafts- und Wirtschaftsentwicklung verliefen in den Jahren sozialistischer Stadtentwicklung gebremst. Heute dagegen findet - nach Währungsunion und Beitritt sehr plötzlich - ein rasanter gesellschaftlicher Umbruch auch als urbanes Ereignis statt, vor dem Hintergrund einer „stehengebliebenen" Zeit und angesichts eines dramatisch-schnellen Strukturwandels in Industrie **und** Landwirtschaft. Die bisher vorherrschenden Lebensweisen in den Städten werden nun plötzlich durch weitgehend deregulierte, stark individualisierte und auch segregierte Momente ersetzt:

- Die Einführung marktwirtschaftlicher Wirtschaftsprinzipien,
- Das Zusammenbrechen erheblicher Teile der ansässigen Großindustrie,
- Die (Re)privatisierung von Betrieben, Häusern und Grundstücken, ja, von Stadt überhaupt,
- Die schnelle Entwicklung des tertiären Sektors und die moderne technische Ausstattung für Kommunikation und Medien (Satellitenfernsehen, mobile Telefone, Videos),
- Die Mobilität des Einzelnen im wachsenden Individualverkehr.

Abbildung 1

1 Stadtkern, historische Vorstadtbereiche und alte Ortslagen
2 Stadterweiterungsgebiete des 19. Jahrhunderts
3 Neubauwohngebiete nach 1945
4 Wichtige Grünzüge
5 Bahntrassen
6 Radiales Hauptverkehrsstraßennetz
7 City und Cityrandzone
8 Wichtige Einkaufsstraßen
9 Zentrale Bereiche

Abbildung 2


LEIPZIG
RÄUMLICHES ENTWICKLUNGSMODELL
STADTKERN
CITYRAND
INNERE VORSTÄDTE
STADTERWEITERUNGSGEBIETE DER KAISERZEIT SANIERUNGSSCHWERPUNKTE
STADTTEILZENTREN
GRÜNZONEN
NEUE RÄUMLICHE SCHWERPUNKTE
GEPLANTE STANDORTE GEWERBLICHER UND INDUSTRIELLER ENTWICKLUNG
GEPLANTE WOHNUNGSBAUSTANDORTE
GEPLANTES TANGENTENSYSTEM
BEREICH DER GRÖSSTEN ENTWICKLUNGSDYNAMIK IM BESTAND
ENTWICKLUNGSACHSEN IN DAS UMLAND
FLUGHAFEN
GÜTERVERKEHRS-ZENTRUM
A 14
HAUPTRICHTUNG DER SUBURBANISIERUNG
AUTOBAHN A 9
GEPLANTE AUTOBAHNSÜDTANGENTE
CHANCE FÜR GRÜN
W
GE
GI

Diese Fakten erzeugen einen in vielen Teilen neuen Lebens- und Arbeitsalltag, zu denen die permanente Arbeitslosigkeit und der Geburtenknick ebenso gehören wie Straßencafés und Cappuccino. Die Umverteilung und Umstrukturierung von Arbeit und Beschäftigung ergibt für den Einzelnen mehr und unregelmäßigere Arbeitszeit; sie fördern seine Initiative und den persönlichen Einsatz, wenn man ihn **überhaupt** braucht. Die Technisierung vervielfältigt die Möglichkeiten persönlicher Kommunikation. Das geschieht jedoch auch um den Preis des Verlustes persönlicher und sozialer Kontakte. Der gesamte städtische und persönliche Zeithaushalt wird durch die Beschleunigung der Verwertungs- und Informationsprozesse und durch das Verschwinden industrieller und gewerblicher Produktion verändert.

In einem neuen Verhältnis von privaten Eigentümer- bzw. individuellen Nutzerinteressen und einem modifizierten Gemeinbedarf bilden sich neue Raumansprüche heraus. Ihre Realisierung wird von einem schwer schätzbaren Struktur- und Gestaltwandel der traditionellen Stadt begleitet sein. Das alles macht die Raumordnung, Stadtentwicklungs- und Flächennutzungsplanung so schwierig. Der in seinem Ausmaß und in den Wirkungen längst noch nicht überschaubare soziale, ökonomische, funktionelle und kulturelle Umbruch wird neue räumliche Verteilungsmuster in Stadt und Region zeigen und sie deuten sich bereits an:

- eine enorme Tendenz zur Suburbanisierung und Randwanderung von allen verbliebenen gewerblichen und industriellen Bereichen, von Wohn- und Einzelhandelsfunktionen,

- eine völlige Abkehr neuer Gewerbe-, Wohn- und Einzelhandelsansiedlungen von den bisherigen eisenbahn- und straßenbahnorientierten Standorten hin zu Standorten entlang der Autobahn und Bundesstraßen,

- ein Zusammenbrechen altindustrieller Bereiche und das dadurch hervorgerufene Entstehen gewaltiger, disponibler Baumassen.[1]

In dieser Situation sind die Hauptfragen der Stadtentwicklung, ob und wie die vorhandenen Strukturen, räumlichen Zusammenhänge und Baulichkeiten

[1] das sind Standflächen, die entweder eine neue Zweckbestimmung erhalten und so das traditionelle sozial-räumliche Gefüge ändern. Zum Beispiel entsteht auf dem Gelände des ehemaligen Schlachthofs, einst die letzte Ecke der Stadt, nun mit dem mdr ein moderner Medienstandort. Oder es handelt sich um Stadtbrachen, die stadträumliche Disproportionen und Konflikte neu entstehen oder hervortreten lassen;

- **tauglich** sind für neue Ansprüche und sich verändernde individuelle und gesellschaftliche Wertorientierungen,

- **wettbewerbsfähig** sind im Vergleich zu Standorten außerhalb der jeweiligen hoheitlichen Grenzen, in anderen Regionen Deutschlands und Europas,

- **tatsächlich und in der Zeit entwicklungsfähig** sind angesichts realer Entwicklungshemmnisse,

- schließlich wie **ökologisch und sozial verträglich** Konzepte der Umverteilung von Raum, Beschäftigung, Geld, Zeit, Freiheit gestaltet werden können.

3. AKTUELLE ENTWICKLUNGEN

Was geschieht derzeit in Leipzig? Dazu möchte ich drei Beispiele erläutern.

3.1 Messe

Ein Gutteil des hervorragenden Images von Leipzig ist auf den Messeneubau zurückzuführen. Die große Baustelle, eine beeindruckende Architekturform, die eine gewaltige Baumasse bezwingt und ein rasantes Tempo der Fertigstellung erklären dies.

Im Jahr 1991 war man sich einig, eine neue Messe zu bauen. Die Modernisierung des alten Standortes schien offenkundig unzumutbar und das Ergebnis wäre infrastrukturell nicht ausreichend erschlossen, so erklärte man. Ein neues Messegelände mußte her, und man bezog seine Legitimation aus der Historie („Wir sind alt genug für etwas Neues."), um in den Wettbewerb der Messestädte zu treten, weil oder obwohl die Leipziger Messen nach dem Fall des Eisernen Vorhangs ganz plötzlich in den Rang von Regioinalmessen abgerutscht waren.

Die Stadtverordnetenversammlung entschloß sich zu diesem Neubau nach kurzer Debatte. Im selben Jahr noch wurde ein Gutachterverfahren begonnen, in dessen Ergebnis der Entwurf von Gerkan, Marg und Partner erfolgreich war und weiter qualifiziert wurde. 1992 war das Raumordnungsverfahren abgeschlossen, ein Jahr später das Bebauungsplanverfahren und im Frühjahr 1996 soll das neue Messegelände bezeichnenderweise mit einer Automesse eröffnet werden.

Was heißt dies nun stadtstrukturell? Leipzig hat ein Vorzeige- und Großprojekt, das auf die Autobahn und das Auto setzt. Der Messestandort am Rande der Stadt mit

autogerechter Anbindung verzichtet auf die inspirierende Verquickung von Stadt und Messe, die seit Jahrhunderten und bis in die Gegenwart für den Messestandort Leipzig charakteristisch war. Er ist somit ein Exempel für alle gewerblichen und sonstigen Entwicklungen in den neuen Bundesländern. In Leipzig bildet er einen neuen räumlichen Schwerpunkt im Norden der Stadt, der die infrastrukturelle Aufwertung (Bundesstraße und Autobahnanschluß, Straßen-, S- und Fernbahn) nach sich zieht und in das bisher gewerblich, ja industriell genutzte Umfeld ausstrahlen und es verteuern wird.

Plötzlich war das Alte Messegelände von 95 ha vakant. Man lud schnell Architekten und Planer zu einem weiteren Gutachterverfahren ein, um eine beliebige Mischung von Wohnen, Gewerbe, Einzelhandel und Kultur attraktiv ins Bild zu setzen. Nicht Konkurrenz-, aber Entlastungscity sollte die Fläche sein (von fast doppelter Größe des traditionellen Stadtkerns) oder doch ein bunt gemischter Stadtteil, so waren die Überlegungen, die inzwischen in Rahmenpläne mündeten. Man überdachte die Konsequenzen für das Alte Messegelände wohl erst **nach** der Entscheidung zum Neubau. Mit dem typisch Leipziger Optimismus ausgestattet, dachte man, daß auch dieser Standort „kommt". Das - so zeigte sich bald - ging dann aber doch nicht so schnell.

Ich habe am Gutachterverfahren zum Alten Messegelände teilgenommen und war überrascht. Die Bestimmung der Standortqualität und der infrastrukturellen Bedingungen als Grundlage einer wirtschaftlich realistischen Stadtentwicklungsmaßnahme war mehr am Rande Gegenstand der Diskussion und auf Grund der hartnäckigen Fragestellung der Architekten an den Veranstalter. Hauptsächlich ging es um Hochhäuser oder nicht, um städtebauliche Räume dieser oder jener Art, um Achsen oder doch keine.

Ich habe 1994 das erste Mal die Londoner Docklands gesehen und danach meine Stadtväter nicht mehr verstanden. Man wünscht es der Messe und Leipzig, daß der riskante Coup, Innovation über die Verlagerung an die Autobahn zu erzeugen, erfolgreich sein wird, und wird abwarten, wie die Stadt ihre wichtigste, schönste und schwierigste Stadtbrache entwickeln und vermarkten wird.

3.2 Stadtteilzentren

Eine der wesentlichen Gefährdungen für Stadt und Innenstadt unmittelbar nach der Wende waren die großflächigen Einzelhandelszentren am Rande der Stadt. Die Stadt Leipzig war angehalten, ein eigenes Zentrenkonzept auszuarbeiten. Die möglichen Entwicklungsrichtungen ließen sich so skizzieren:

- ungehemmter Kaufkraftabfluß in die großflächigen Einzelhandels-zentren des Umlands;

- Ausbau starker Nebenzentren (neben den schon erwähnten Standorten an der Alten und Neuen Messe wären ähnliche Entwicklungen in brachgefallenen Industriequartieren von Plagwitz oder auch am Flughafen in Schkeuditz denkbar);

- die über die Grenzen des Verkehrs- und Grünrings in die gemischten Randlagen hinauswachsende City mit allen Erscheinungen der Nachverdichtung aber auch von Gentrification;

- und schließlich die Stärkung vorhandener Zonen kleinteiligen Einzelhandels entlang der Radialen des IV und ÖV zu Stadtteilzentren der B- und C-Kategorie.

Das Stadtteilzentrenkonzept ist im Jahr 1993 beschlossen worden. Interessanterweise setzt es sich am klarsten in den Stadtteilen Grünau und Paunsdorf durch. Das sind zwei Neubausiedlungen, die offenbar die Vorteile peripherer Lage mit dem glücklichen Umstand hoher Bevölkerungskonzentrationen im Naheinzugsbereich und von einer guten öffentlichen Verkehrserschließung miteinander verbinden. Das vor Jahrzehnten entstandene Leitbild der sozialistischen Komplexzentren findet nun seine marktkonforme Entsprechung auf den bis dato freigehaltenen Vorbehaltsstandorten. Andere Beispiele von Geschäftshausneubauten mit Läden und Passagen in den Erdgeschoßzonen halte ich persönlich weniger für die bewußte Durchsetzung der Stadtteilzentrumsidee als für eine einfache Auswahl aus einem Punktraster von Neubauten, die überall in der Stadt entstehen.

Das Konzept der Stadtteilzentren ist nicht gescheitert, sondern kaum in Gang gekommen. Es wurde zu einem Zeitpunkt wirksam, als es schon nicht mehr vordergründig darum ging, die Investitionen im Sektor des Einzelhandels räumlich zu ordnen. Indem es heute nicht mehr um die Verkaufsflächen geht, bleibt die Korngröße der Maßnahmen beschränkt. Das ist eine Gewähr für die Maßstäblichkeit und sozialräumliche Verträglichkeit der Vorhaben. Man muß aber konstatieren, daß nicht die Innenstädte den Kampf um die Handelseinrichtugen in der ersten Runde für sich gewinnen konnten. Selbst die City der Boomtown leidet unter der randstädtischen Konkurrenz.

Nachdem der Motor Einzelhandel abgestellt ist, die Büroflächen auch für die nächsten Jahre schon mitgebaut sind, wird es umsomehr um Wohnungsbau und städtische Wohnumfeldgestaltung, um Verkehrsberuhigung und Freiraumgestaltung gehen, eine drängende und anspruchsvolle Aufgabe für die Stadt (die private Investoren ohnehin nicht übernehmen).

3.3 Wohnbaupotential

Mit dem Beispiel der Stadtteilzentren wird deutlich, daß es bei der Stadtentwicklung um die Steuerung und Begrenzung des äußeren Wachstums und die Gestaltung des inneren Wachstums gehen muß. Die historisch getreue, ja denkmalpflegerische Rekonstruktion der Stadtquartiere kann dabei nur im Einzelfall das Leitbild darstellen, für den Normalfall der Stadterneuerung geht es um kritische Rekonstruktion, die Erneuerung und Umbau einschließt.

Die Rahmenpläne, die für Leipziger Stadtteile in großer Zahl, ausgehend von den Vorbereitungen Untersuchungen für die Sanierung, vorliegen, ergeben aneinandergesetzt das Bild einer maximalen Verdichtung der Stadt. Hier wird unter der Maßgabe behutsamer Stadterneuerung der historische Zustand der kaiserzeitlichen Stadt mit einer geschlossenen Mietshausbebauung reproduziert. Für den einzelnen Block mag das städtebauliche Leitbild entsprechender Bebauungsdichten stimmen, für die Stadt insgesamt geht die Bilanz nicht auf und provoziert neue Fragen nach einer heutigen Ansprüchen gemäßen Aufenthaltsqualität in der Stadt.

Deutlich wird dieses Problem an den Wohnbauflächenpotentialen, die für Leipzig gerade in einem Kataster erfaßt wurden anders als in westlichen Städten, wo mit einem solchen Kataster faktisch die letzten Wohnungsbaureserven „zusammengekratzt" werden, zeigt das entsprechende Material der Stadt Leipzig unerhört große Reserven auf. Einige Zahlen zu diesem Thema:

1991 hatte Leipzig	500.000 Einwohner,
im Mai 1995 sind es noch	472.000.

Für das Jahr 2010 gibt es unterschiedliche Entwicklungsannahmen:

401.000 Einwohner
410.000 Einwohner
455.000 Einwohner.

Die Stadt Leipzig selbst setzt im Flächennutzungsplan eine Zielgröße von
500.000 Einwohnern an.

Der Wohnungsbestand beträgt 258.324 WE,
der aktuelle Leerstand wird auf 25.000 WE geschätzt.

Man geht davon aus, daß im Jahr 2010 ein verfügbarer Wohnungsbestand in der Größenordnung von
193.000 Wohnungen bestehen wird.

Danach liegt der Neubaubedarf zwischen
0 Wohnungen
über 8.000 Wohnungen
und 35.000 Wohnungen
und reicht bis 57.000 Wohnungen
je nach Annahme der Bevölkerungsentwicklung.

Dem gegenüber steht im Kataster ein ermitteltes Wohnbauflächenpotential von ungefähr
62.000 Wohnungen.

Dazu kommen ein weiteres, im Kataster nicht bearbeitetes, kleinteiliges Baulückenpotential, das man auf eine Größenordnung von mindestens
10.000 Wohnungen schätzen kann.

In der Stadtregion (das ist der ehemalige Landkreis)
gibt es ein Potential von 53.000 Wohnungen,
die raumordnerisch befürwortet bzw. sogar durch Bauleitpläne untersetzt sind, zuzüglich
10.000 Wohnungen Bestandspotential.

Das sind in der Summe über alles 135.000 Wohnungen.

Wer soll in all diesen Wohnungen leben? Wie wird sich dieses Wohnungüberangebot auf den sanierungsbedürftigen Mehrfamilienhausbestand in der Kernstadt auswirken? Wie behutsam muß die Stadt erneuert werden und was ist das Maß ihrer Nachverdichtung?

4. FAZIT

Um zum Schluß zu kommen: In ostdeutschen Städten wachsen neue Stadtteile heran. Es sind Wohngebiete mit netten Ein- und Mehrfamilienhäusern, dicht an dicht, und Gewerbegebiete, in denen die Musterhäuser bereits zur Ansicht. In den Versandhäusern und Güterverteilzentren entstehen ausgedehnte Flächen die faktisch frei von menschlicher Anwesenheit sind und niemals zum öffentlichen Raumsystem der Stadt gehören werden. Nur dort, wo es unbedingt nötig ist, wird auf die bekannten Erkennungsmuster von historischer Stadt zurückgegriffen: die Straße, den Platz und die allseits beliebte Passage. Wo das nicht notwendig ist, verzichtet man darauf. Diese städtebaulichen Räume werden auf die „grüne Wiese" gesetzt oder sagen wir korrekter: auf eine Parkplatz. Sie sind nur noch ein Bild von Straße, Platz, Hof und Passage, nichtsdestoweniger aber Stadt-Raum, in dem sich die Leute drängeln, Modenschauen und Blaskonzerte stattfinden.

Regionalisierung und Suburbanisierung finden im Osten Deutschlands als amerikanisches Wachstumsmodell einer sozial segregierten Stadt statt und nicht nach dem bundesdeutschen Wohlstandsmuster. Nicht die Einkaufszentren bezeichne ich dabei als amerikanisch (nachdem ich die shopping-malls in den USA gesehen habe). Es ist das urbane Gegenbild in den Innenstädten, das tatsächlich gefährlich und zerstörerisch ist: Die funktionelle Entleerung, die wirtschaftliche Destabilisierung und soziale Segregation in der Kernstadt. Diese demontieren die alten Zentrenhierarchien gründlich und weitaus wirksamer als das in den westlichen Klein- und Großstädten der Fall gewesen sein mag.

Für uns Stadtplaner ist dieser Kern einer verstädterten Region noch immer identisch mit Stadt schlechthin. Man wendet sich voller Abscheu von den randstädtischen Wucherungen ab und beklagt die Fehler der eigenen Tätigkeit, die solches nicht verhindert werden konnte. Mit dieser Form der Selbstreflexion unserer Berufstätigkeit dürfte unser Selbstverständnis der eigenen Tätigkeit arrogant oder auch zu bescheiden, jedenfalls hoffnungslos ahistorisch sein.

In Leipzig boomt und dröhnt und lebt es. Diese Stadt hat alle Anzeichen von Aufschwung und ebensolche Phänomene des Niedergangs, die dicht nebeneinander existieren. Es wird noch viel aus dieser Stadt zu berichten geben.

Perspektiven der Stadtentwicklung in Frankfurt (Oder)

Ulrike Hoffmann

Kurzfassung
Frankfurt hat historisch viele Wandlungen durchlaufen, die alle das Stadtbild prägten: Fernhandels-, Universitäts-, Beamten- und Garnisionsstadt, Durchgangs- und Grenzstadt. Einen wesentlichen Einschnitt in der Stadtentwicklung stellt das Ende des Zweiten Weltkrieges und die darauf folgende DDR-Phase dar. Mit der Ernennung zur Bezirkshauptstadt, dem Ausbau zum Industriestandort, der starken Förderung des Wohnungsbaus mit den dazu gehörendenden Infrastruktureinrichtungen erlebte Frankfurt einen neuen Aufschwung. Nach der Wende versucht man wieder an alte Traditionen anzuknüpfen (Handels-, Universitäts- und Beamtenstadt) Dabei arbeitet man grenzüberschreitend mit der polnischen Stadt Slubice, einer ehemaligen Vorstadt Frankfurts, zusammen.

Gliederung

1. Stadtentwicklung im historischen Kontext
1.1 Von der Stadtgründung bis zum 2. Weltkrieg
1.2 Stadtentwicklung von 1945 bis 1989
2. Stadtentwicklung nach 1990
2.1 Vorgaben und Leitbilder der Stadtentwicklung
2.2 Chancen und Probleme der Stadtentwicklung
3. Fazit

1. STADTENTWICKLUNG IM HISTORISCHEN KONTEXT

1.1 Von der Stadtgründung bis zum Zweiten Weltkrieg

Frankfurt (Oder) wurde im Zuge der deutschen Ostsiedlung des Mittelalters um 1226 als Marktsiedlung für deutsche Kaufleute gegründet und lag im von Altwassern und Feuchtgebieten durchsetzten Odertal. Von Anfang an wurde sie als Brückenstadt auf beiden Ufern des Stroms geplant. 1253 verlieh Markgraf Johann I. von Brandenburg Frankfurt die Stadtrechte. Die Stadt erhielt bei ihrer Gründung eine ausgedehnte Feldmark und erheblichen Waldbesitz, die bis zum 2. Weltkrieg eine wichtige Einnahmequelle bildeten. Nach 1253 wurde die Stadt um das Dreifache erweitert und die erste Brücke über die Oder gebaut.

Dem Fernhandel verdankt Frankfurt (Oder) ihre Entstehung und erste Blüte. Dabei war der Ost-West-Handel stets wichtiger als der dem Strom folgende Nord-Süd-Handel. Alsbald jedoch entwickelten Frankfurter Kaufleute insbesondere durch die Ausnutzung der Unteren Oder als Verkehrsweg in Zusammenarbeit mit Stettin einen florierenden Eigenhandel, der sich bis Skandinavien erstreckte. Stettin war für das gesamte Oderland das Tor zur Ostsee. Frankfurt (Oder) kontrollierte den Weg nach Schlesien und den Nachbarländern. Die Zusammenarbeit mit Stettin und die Handelsbeziehungen zu anderen Seestädten führte zu einer zeitweisen Mitgliedschaft in der Hanse (1368 - 1525).

Die Stadt war so vermögend, daß sie im 14. Jahrhundert zahlreiche Dörfer aufkaufte und ein ansehnliches Territorium beiderseits der Oder bildete. Frankfurt (Oder) gewann aufgrund der von den Markgrafen von Brandenburg verliehenen Privilegien eine Vorrangstellung vor allen anderen brandenburgischen Städten. Sie entrichtete in der Mitte des 14. Jahrhunderts doppelt soviel Steuern als Berlin. Neben den für einen zentralen Ort üblichen Zünften spielten die Töpfer, insbesondere die Herstellung von künstlerischer Keramik und Kacheln eine besondere Rolle. Die Wirtschaftsblüte blieb bis Ende des 15. Jahrhunderts erhalten. Für die Hohenzollern (seit 1415 Markgrafen und Kurfürsten von Brandenburg) waren städtische Belange zunehmend von Interesse. Im Rahmen ihrer Politik verlor Frankfurt 1496 die Freiheit der Reichswahl. Ein schwerwiegendes Justizverbrechen führte darüber hinaus 1504 zum Verlust der hohen Gerichtsbarkeit (bis 1555). Als Frankfurt versuchte, den nach Stettin strebenden polnischen Handel zu stö-

ren, um ihn nach Frankfurt zu leiten, sperrte Stettin den Verkehr auf der Unteren Oder, so daß der Handel in Frankfurt (Oder) stark darunter litt.[1]

Aufgrund der Initiative des Frankfurter Rates gründete Kurfürst Joachim I. 1506 die Landesuniversität Viadrina, die erste Universität des Kurfürstentums Brandenburg. Dem Kurfürst war Frankfurt insofern als kultureller Mittelpunkt der Mark angenehm, als es unweit der Grenze zur Niederlausitz lag und gute Verbindungen nach Schlesien unterhielt, in die auch seine außenpolitische Blickrichtung ging. Es immatrikulierten sich 1506 ca. 950 Studenten: neben Deutschen waren Polen, Schweden, Norweger und Dänen vertreten. Bei einer Bevölkerung von insgesamt ca. 5.000 Personen nahm die Universität großen Einfluß auf das städtische Leben. An der Universität kam es zur besonderen Pflege und Verfeinerung der Schauspielkunst und der Musik. Von 1502 bis 1540 war Frankfurt die einzige Stadt in der Mark, in der Schriften, Noten und grafische Darstellungen gefertigt und vertrieben wurden. Sie bewirkten, daß Frankfurt (Oder) als Druckerstadt zu Ansehen kam. Um 1600 wurde Frankfurt (Oder) zur drittgrößten deutschen Universität nach Leipzig und Wittenberg. Unter anderem studierten und lehrten hier Ulrich von Hutten, Thomas Münzer, Carl Philipp Emanuel Bach, Heinrich von Kleist sowie Alexander und Wilhelm von Humboldt. Seit Beginn des Dreißigjährigen Krieges entwickelte sich Frankfurt zu einem Zentrum des deutschen Calvinismus. Zu dieser Zeit entwickelte sich die Universität zum Drehpunkt für Osteuropa: Fast die Hälfte der insgesamt 55.000 Studenten, die an der Viadrina studierten, waren Osteuropäer.

Im 17. Jahrhundert begann die Zeit der stehenden Heere. Der Große Kurfürst veranlaßte die Aufstellung eines Regiments in Frankfurt (Oder). Von dieser Zeit an blieb Frankfurt stets eine Garnisonstadt und erlangte als solche eine immer größere Bedeutung. Seit der Stadtgründung an wurde die stark befestigte Stadt zwar mehrfach angegriffen. Doch erst im 30jährigen Krieg (1622-1644) wurde Frankfurt (Oder) nacheinander von den unterschiedlichsten Truppen eingenommen. 1644 waren von ehemals 1029 Häusern noch 272 bewohnbar. Die Bevölkerung betrug statt der 13.000 zu Beginn des Krieges nur noch ungefähr 2.000 Menschen und nur langsam erholte sich die Stadt und seine Umgebung.[2]

---

[1] Stribny/ Zäpke 1991, S. 26
[2] Stribny/ Zäpke 1991, S. 35

Abbildung 1[3] Frankfurt 1636

Frankfurt 1636, Kupferstich von Merian (im Vordergrund Weinberge).

Als Folge des Dreißigjährigen Krieges wurde Pommern schwedisch. Die Verkehrsrichtung der Handelsströme wechselte, da die Handelswege über die Ostsee durch die Schweden blockiert waren. Der Handel verlagerte sich von der Oder an die Elbe, insbesondere nachdem Spree und Havel durch entsprechende Förderung Verkehrsbedeutung erlangt hatten. Mit dem Bau des Friedrich-Wilhelm-Kanals 1669 zwischen Oder und Spree wurde der Handelsstadt ein schwerer Schlag versetzt. Mit dem Bedeutungsverlust des Stapelrechts vollzog sich endgültig der Funktionswandel Frankfurts von einer **Handelsstadt** hin zu einer **Garnisonstadt**.

Kurfürst Ludwig XIV. lud mit dem Edikt von Potsdam 1685 die Hugenotten nach Brandenburg-Preußen ein. Schon 1686 kamen 200 Hugenotten in dem für eine Ansiedlung empfohlenen Frankfurt (Oder) an, jedoch betrug ihre Zahl nie mehr als 500. Die

[3] Stribrny/ Zäpke 1991, S. 65

Hugenotten belebten die Wirtschaft und das Kulturleben der Stadt, in dem sie u.a.Tuch- und Tabakverarbeitung einführten.

Im 18. Jahrhundert wurde wie überall in Preußen auch die Frankfurter Stadtverwaltung unter dem "Bürger- und Soldatenkönig" Friedrich Wilhelm I. in die staatliche Verwaltung eingegliedert und von da an genau kontrolliert. In dieser Zeit konnte Frankfurt seine Bedeutung als Warenumschlag- und Marktplatz für den Verkehr über die Oder erhalten. Daran anknüpfend entwickelten sich aus den mittelalterlichen Jahrmärkten überregional bedeutende Messen. Die Stadt versuchte sich neue Wirtschaftszweige zu erschließen, in dem unter Friedrich dem Großen 1766 eine Seidenfabrik auf der östlichen Seite der Oder erbaut wurde. Damit begann die Entwicklung der eigentlichen Dammvorstadt östlich der Oder (heute Slubice). Die Seidenfabrik mußte aber bereits 1799 wieder schließen. Die kulturelle Bedeutung der Stadt entwickelte sich unterdessen weiter. Die Universitätsbibliothek war die erste und lange Zeit die einzige öffentliche Bibliothek im Königreich Preußen. 1790 wurden in Frankfurt wieder ca. 13.000 Einwohner gezählt.[4]

Von 1723 bis 1806 waren nacheinander 8 Infanterieregimenter ganz oder zum Teil in der Stadt stationiert. Doch da es bis in die Zeit Friedrich des Großen noch keine Kasernen gab, waren die Soldaten mit ihren Familien in Privatquartieren untergebracht. Der Ausbau der Befestigungsanlagen, insbesondere der Schanzen in der Dammvorstadt, die die Oderbrücke sichern sollten, sowie der Bau von Gräben und Palisaden um die drei offenen Vorstädte berührte Bürgereigentum und -interessen und stieß damit auf keine große Gegenliebe. Die ersten Kasernen wurden längs der Oder gebaut.

Seit Beginn des 19. Jahrhunderts war die Stadt aus dem alten Befestigungsring herausgewachsen. Der wirtschaftliche Aufschwung in dieser Zeit zeigte sich auch in den Bauten und Sozialeinrichtungen. In den 100 Jahren von den Befreiungskriegen bis zum Ersten Weltkrieg trat die erstarkende preußische Militärmacht in der Garnisonstadt Frankfurt immer stärker in Erscheinung. Die Kasernen wurden um die Bauten der Leibgrenadierkaserne erweitert. Die Garnison brachte sowohl der Stadt als auch der lokalen Wirtschaft finanzielle Vorteile. In der Zeit nach 1871 wurden weitere umfangreiche Kasernenanlagen in der Stadt geschaffen.[5]

---

[4] Stribrny/ Zäpke 1991, S. 32
[5] Stribrny/Zäpke 1991, S. 68

Im Zusammenhang mit den preußischen Reformen 1808 verlor Frankfurt (Oder) seine Universität. Wegen ihrer Nähe zu Berlin wurde sie nach Breslau verlegt, wodurch das Frankfurter Geistesleben tief getroffen wurde. Die Stadt erhielt einen völlig neuen Charakter als Beamten- und Soldatenstadt. Als Ersatz für die Universität erhielt Frankfurt (Oder) 1814 ein Oberlandesgericht und wurde Sitz eines Regierungsbezirks. Mit der Ansiedlung sämtlicher Nachfolgebehörden war Frankfurt (Oder) Potsdam gleichgestellt. Viel Leben brachten die dreimal jährlich stattfindenden Messen in der Stadt. Im Zeichen des Zollvereins verdreifachten sich Umsatz und Besucherzahlen (bis zu 30.000 Gäste) zwischen 1820 und 1850. Der Handel der Stadt selbst wurde kaum dadurch beeinflußt. Den Frankfurtern blieb als Einnahmequelle das Angebot von messeorientierten Dienstleistungen. Bedingt durch den Ausbau der Verwaltungen wurde eine weitere Ausdehnung der Stadt notwendig. Die Lebuser Vorstadt im Norden, die Gubener Vorstadt im Süden und die Dammvorstadt auf der anderen Seite der Oder wurden einbezogen. Nachdem die alte Stadtbefestigung 1833-1845 systematisch abgetragen und die früheren Wälle und Gräben an der Westseite der Altstadt 1840-1842 in eine von Peter Joseph Lenné angelegte Parkanlage umgewandelt wurde, entstand das Frankfurter Stadttheater, das fortan das Zentrum des kulturellen Lebens darstellte.

Da in Frankfurt (Oder) die Umstellung von der Warenmesse zur Mustermesse versäumt wurde, verfielen die Messen in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts und sanken wieder zu reinen Jahrmärkten ab. Auch das Tuchmachergewerbe verlor völlig an Bedeutung. Ein Hauptzweig der Frankfurter Industrie war und blieb die Verarbeitung und Veredelung von Naturprodukten, wie z.B. Leder, Steine und Erden, Wachs, Seifen, etc. Darüber hinaus gründeten sich in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts zahlreiche neue Fabriken: eine Stärkesirupfabrik, eine Malzfabrik, eine Brauerei, eine Papier- und Zellulosefabrik, eine Instrumentenfabrik, verschiedene Fabriken der eisenverarbeitenden Industrie, Möbelfabrik, etc. Die Forstkultur, Landwirtschaft und Tierzucht gewannen in dieser Zeit an überregionaler Bedeutung. Das Frankfurter Braunkohlerevier, 1841 fertiggestellt, begünstigte Unternehmungen, die auf starken Brennstoffverbrauch angewiesen waren, so u.a. die zahlreichen Ziegeleien, Glashütten und chemischen Betriebe. Am Bollwerk entstand ein Industrieviertel (Lebuser Vorstadt). Zur Energieversorgung wurde eine besondere Bahnstrecke zum Transport der Kliestower Braunkohle errichtet, zusätzlich lieferten Oderschiffe oberschlesische Braunkohle.

Im Herbst 1842 wurde von der Berlin-Frankfurter Eisenbahngesellschaft die Bahnverbindung zwischen beiden Städten in Betrieb genommen. 1846 folgte die Verbindung mit Breslau, 1847 bereits mit Wien und von 1870 an führte die Eisenbahn von Frankfurt (Oder) über Posen-Warschau als große West-Ostverbindung nach Rußland. In Frankfurt (Oder) war ein bedeutendes Eisenbahnkreuz entstanden.

1895 wurde eine Steinbrücke über die Oder erbaut, um die Verbindung in die Dammvorstadt zu festigen, über die ab 1897 eine elektrische Straßenbahn führte. Während auf den Anhöhen westlich der Stadt bürgerliche Wohnviertel entstanden, siedelten die Arbeiter sich im Süden (Beresinschen) an. War die Zahl der Einwohner 1840 bereits auf ca. 24.600 angewachsen, so umfaßte Frankfurt (Oder) 1905 mehr als 64.000 Einwohner. Mit dem Kriegsausbruch 1914 ging auch für Frankfurt (Oder) eine Zeit nie mehr erreichter Sicherheit und des Wohlstandes zu Ende.

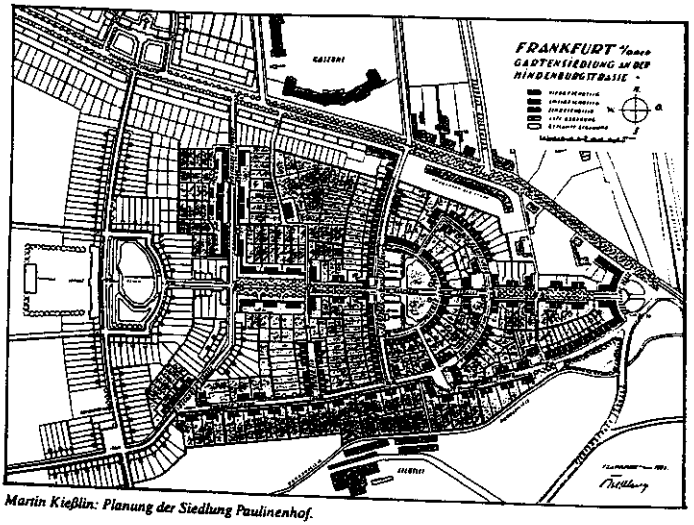
Im Ersten Weltkrieg hatten die Frankfurter Regimenter hohe Verluste zu verzeichnen. Der Militärstandort wurde zum typischen Beispiel für die Entwicklung der deutschen Geschichte nach 1918: Unruhen nach dem Zusammenbruch der alten Ordnung, Sammlung der nationalen Kräfte, verstärkt durch die Flüchtlinge aus denen an Polen gefallenen Gebieten, starke Abgrenzung gegen Andersdenkende, Freikorpsbildung, starke Unterstützung des Versuchs einer Militär-Diktatur beim Kapp-Putsch sowie militärisches Training der Reichswehr und starker Ausbau der von Kasernen und Übungsplätzen in den Randgebieten der Stadt nach Beginn der Wiederaufrüstung.

Nachdem Berlin 1920 aus der Mark Brandenburg ausgegliedert worden war, wurde Frankfurt (Oder) mit ca. 70.000 Einwohnern zur größten brandenburgischen Stadt. Von großem Gewicht für die Stadt und den Regierungsbezirk war die Abtretung der größten Teile der Provinzen Posen und Westpreußen an Polen. Die neue deutsche Staatsgrenze verlief ca. 80 km östlich an der Stadtgrenze von Frankfurt (Oder) entlang. Nach Schlagworten der damaligen Zeit hatte Frankfurt (Oder) nun die Rolle Posens zu übernehmen und zur "Hauptstadt der mittleren Ostmark" zu werden.

Nach dem ersten Weltkrieg wurden die deutschen Bahnstrecken durch neue Grenzziehungen gekappt, Zuständigkeiten verlegt. 1922 wurde Frankfurt (Oder) Sitz der Reichbahndirektion Osten. Die Eisenbahngesellschaft baute für seine ca. 700 Beamte an verschiedenen Stellen der Stadt Wohnungen, u.a. den Paulinenhof als Gartenstadt im Heimatstil (Nuhnen Vorstadt) (siehe Abbildung 2). Die Bedeutung des Wohnungsneu-

baus nahm in den 20er Jahren mit dem starken Zuzug aus den ehemals deutschen Provinzen Posen und Westpreußen weiter zu. Auch sonst entwickelte sich eine rege Bautätigkeit: ein neuer Hauptbahnhof, ein Ausstellungsgelände (1924) am Ostrand der Dammvorstadt, das Ostmarkstadium (1926/27), der Bau der Autobahn nach Berlin (nach 1930).

Abbildung 2[6] Der Paulinenhof 1923



Martin Kießlin: Planung der Siedlung Paulinenhof.

Die NSDAP verfügte ab 1930 über eine starke Anhängerschaft, die erheblich über dem Reichsdurchschnitt lag. Juden und Kommunisten wurden nach 1933 verfolgt und verschleppt. Die Zahl der Einwohner betrug 1939, die Soldaten nicht mitgerechnet, ungefähr 83.500, davon lebten ca. 17.000 auf dem rechten Oderufer. Sie verteilten sich auf

[6] Stribrny/ Zäpke 1991, S. 83

ca. 26.400 Haushalte[7]. 1939 waren ca. 2.400 Personen in der Land- und Forstwirtschaft, ca. 21.700 in der Industrie und dem Handwerk und ca. 21.100 im Handel und Verkehr beschäftigt.

1.2 Stadtentwicklung von 1945 bis 1989

Die aufstrebende breitgefächerte private Frankfurter Industrie wurde durch den Ersten Weltkrieg bereits schwer beeinträchtigt. Die Verluste an Menschen und Absatzmärkten sowie die folgenden Wirtschaftskrisen setzten der Stadt sehr zu. Das Ende des Zweiten Weltkriegs bedeutete das Ende der industriellen Produktion in Frankfurt (Oder). Durch Demontagen und Enteignungen und der geringen Einwohnerzahl nach Kriegsende fehlten nicht nur die materiellen, sondern auch die personellen Voraussetzungen, die industrielle Produktion wieder aufzubauen. Lebten 1939 noch fast 77.000 Einwohner in Frankfurt (Oder), so wurden 1946 nur noch ca. 51.500 gezählt[8]. Die Stadt war nicht mehr Hauptstadt und Mittelpunkt der Ostmark, sondern eine **Grenzstadt.**

Der Stellungskrieg vor den Toren Frankfurts hatte sehr hohe Verluste bei der Zivilbevölkerung in der östlichen Mark Brandenburg zur Folge. Die deutsche Zivilbevölkerung mußte die Gebiete östlich der Oder verlassen. Frankfurt (Oder) wurde am 23.4.1945 von den sowjetischen Truppen besetzt, dabei wurden die Bürgerhäuser der Altstadt durch Brände vollständig vernichtet. Die am Stadtrand gelegenen Kasernen, Gefängnisse und die Wohnviertel, in denen die Offiziere gewohnt hatten, blieben erhalten. Die sowjetische Besatzungsarmee und später die Nationale Volksarmee führten die Tradition der Stadt Frankfurt (Oder) als Garnisonstadt weiter und paßten sie ihren Bedürfnissen an. Frankfurt (Oder) blieb nach dem Zweiten Weltkrieg ein Zentrum der Militärorganisation und Knotenpunkt für sowjetische Militärtransporte in den Osten. Die Dammvorstadt wurde der polnischen Verwaltung unter dem Namen Slubice unterstellt. Über Frankfurt (Oder) rollten die Versorgungstransporte, die in der Stadt und der Region demontierten Wirtschaftsgüter sowie zahllose Kriegsgefangene, Zivilverschleppte und sonstige Häftlinge nach Osten. Ihnen kamen die Flüchtlingszüge der Vertriebenen entgegen. Ab 1947 durchliefen Transporte rückkehrender Soldaten aus russischer Gefangenschaft zu ihrer Entlassung das Lager Gronenfelde am Stadtrand von Frankfurt (Oder).

---

[7] Barran 1990, S. 44
[8] Stribrny/ Zäpke 1991, S. 7

Es trat eine Erstarrung an der neuen Grenze ein, die hier in der Mitte des Oderflußes festgelegt wurde. Die dort noch nach dem 2. Weltkrieg ansässige deutschsprachige Bevölkerung wurde evakuiert oder vertrieben. In den neuen Westgebieten Polens wurden überwiegend polnische Familien angesiedelt, die aufgrund einer Zwangsumsiedlung aus den an die Sowjetunion gefallenen Ostgebiete ihre Heimat verlassen mußten. Am 6.6.1950 wurde eine Deklaration über die „endgültige Friedens- und Freundschaftsgrenze" an Oder und Neiße zwischen der DDR und der Volksrepublik Polen unterzeichnet. Im Görlitzer Vertrag vom 6.7.1950 verzichtete die DDR vorbehaltlos auf das ehemalige Ostdeutschland und schuf damit die Voraussetzung für den langsamen Abbau nationaler Vorurteile und Verdächtigungen zwischen Deutschen und Polen.[9] Zuvor mußten die unter der polnischen Bevölkerung verbreiteten und von der Propaganda geschürten anti-deutschen Ressentiments derart kanalisiert werden, daß eine Annäherung an jüngsten kommunistischen Bruderstaat erst möglich wurde. Es entstand jedoch keine "Friedensgrenze" mit friedlicher Kommunikation zweier Völker. Der Uferbereich der Oder glich in den Nachkriegsjahren einem Niemandsland.

Bis zum 2. Weltkrieg verliefen die Verkehrsströme auf den Eisenbahnlinien in der Region vorrangig Ost-West-gerichtet. Dementsprechend waren die Trassen ausgebaut. Während des 2. Weltkriegs wurden u.a. zahlreiche Brücken und andere Verkehrsanlagen zerstört. Mit der Entwicklung nach 1945 und dem Entstehen des DDR-Wirtschaftsgebietes verlor jedoch jener stark frequentierte Richtungsverkehr seine überragende Bedeutung. Die DDR-Regierung ließ insgesamt lediglich drei internationale Grenzübergänge entlang der deutsch - polnischen Grenze zu. Es entstand ein Verkehrsstrom, der vorrangig in Nord-Süd-Richtung verlief und zunächst - bis zum Ausbau eines tragfähigen Streckennetzes - über wenig leistungsfähige Trassen geleitet werden mußte.[10] In Frankfurt (Oder) war einer dieser internationalen Grenzübergänge und gleichzeitig ein Knotenpunkt für den Straßen- und Eisenbahnverkehr sowie für die Binnenschiffahrt, und zwar sowohl für den Personen- und Güterverkehr in der DDR als auch im Transitverkehr mit anderen RGW-Ländern. Damit hatte der größte Grenzbahnhof der DDR zur damaligen Volksrepublik Polen seinen Standort in Frankfurt (Oder).[11]

[9] Hoensch 1990, S. 312
[10] Scherf et al 1990, S. 49
[11] Scherf et al 1990, S. 432

Wie in vielen Städten der Sowjetischen Besatzungszone wandelte sich die Bevölkerung von Grund auf. Nur etwa 20% der früheren Bewohner kehrten nach Frankfurt (Oder) zurück, stattdessen siedelten sich zahlreiche Vertriebene an. Die Beseitigung der Kriegsschäden nahm viel Kraft in Anspruch, denn fast 40% der Wohnungen waren beschädigt, darüber hinaus 28% sowie die meisten öffentlichen Gebäude total zerstört. Da ein schneller Wiederaufbau nicht möglich war, wurde beschlossen, die Ruinen der Altstadt abzureißen und dort zunächst eine leere Fläche zu lassen (bis 1950). Das Leben der Stadt verlagerte sich dadurch in die Außenbezirke (insbesondere Beresinchen). Selbst zu Beginn der 60er Jahre wurden noch Versuche unternommen, das Stadtzentrum in das südwestliche Stadtgebiet (Beresinchen) zu verlagern. 1947 vergrößerte sich Frankfurt (Oder) durch Eingemeindungen von Güldendorf-Tzschetzschnow, Kliestow, Lichtenberg, Markendorf und Rosengarten.

Ziel der neuen politischen Führung war es u. a., „die notwendigen inneren und äußeren Bedingungen zu schaffen, damit sich die territorialen Annäherungs- und Angleichungsprozesse innerhalb der sich herausbildenden sozialistischen Produktions- und Lebensweise vollziehen konnten".[12] 1952 wurde die Stadt zur Bezirkshauptstadt und „damit zum Zentrum eines der neu geschaffenen, nach wirtschaftlichen Gesichtspunkten abgegrenzten Bezirke". Neben den Bezirken Rostock, Schwerin und Neubrandenburg wurde der Stand der gewerblichen Entwicklung im Bezirk Frankfurt als besonders rückständig eingestuft. „Gewerbetätigen" von durchschnittlich insgesamt 13,3% stand ein Anteil von 7,2% im Bezirk Frankfurt (Oder) gegenüber.[13] So wurde u.a. Frankfurt (Oder) als Standort ausgewählt, der in den Genuß „der Umverteilung von Produktivkräften" und damit „der territorialen Konzentration der Kräfte und Mittel vor allem in schwächer entwickelten Gebiete" kam[14]. Damit sollte „das vorrangige und dynamische Wachstum politischer, wirtschaftlicher und sozial-kultureller Zentren wie z. B. Frankfurt (Oder) erreicht werden. Dazu trug auch die zeitweilig starke Konzentration des komplexen Wohnungsbaus auf große bauwirtschaftlich effektive Standorte in Frankfurt (Oder) bei. Sie sollte der möglichst schnellen Lösung der Wohnungsfrage als soziales Problem im Zusammenhang mit der vorwiegend extensiven Entwicklung von Industrie und Infrastruktur dienen".

[12] Scherf et al 1990, S. 28
[13] Scherf et al 1990, S. 44
[14] Scherf et al 1990, S. 28

Mit der neuen Wohnbebauung an der Bahnhofsstraße und am Lennépark begann 1951 der Aufbau im Stadtzentrum. Ende der 50er Jahre wurde auf enttrümmerten Flächen in der Karl-Marx-Str. ein erster Abschnitt im Stadtzentrum neu geschaffen. Bei erstmaliger Anwendung der Großblockbauweise wurden Wohnungen mit unterlagerten gesellschaftlichen Einrichtungen errichtet und durch sog. Branchenkaufhäuser (Magistrale) ergänzt. Es entstanden daneben siedlungsartige Wohngebiete mit einfachen Wohnungen, durch die die Unterbringung nicht nur der lokalen Bevölkerung ermöglicht wurde. Bei der Schaffung von möglichst vielen Wohnungen stand die Qualität zunächst im Hintergrund. Dies galt auch beim Wiederaufbau bzw. der Neugestaltung der Altstadt Mitte der 60er Jahre. In der Innenstadt wurden neue Gebäude mit unter Denkmalschutz stehenden alten Gebäudekomplexen verbunden. Eine Einzelhandelskonzentration konnte sich in der Innenstadt aufgrund der umgesetzten Siedlungstypologie nur schwer entwickeln. Sie bestand darin, jeder Siedlung einen sog. 'Versorgungsschwerpunkt' mit 'Kaufhalle', Läden und einem Restaurant zuzugeordnen. Mit der Einrichtung einer Fußgängerzone und der Zuordnung von drei 'Kaufhallen' an einem Standort sollten Zentrumsansätze geschaffen werden. Sie sollten die Basis für die weitere Ansiedlung von größeren Einzelhandelsgeschäften bzw. eines Kaufhauses als Magnet für die Innenstadt bilden.In den Folgejahren wurde der Ausbau des Stadtzentrums durch vielgeschossige Wohnhäuser und Bauten für Bildungs- und Dienstleistungseinrichtungen fortgesetzt. „Die aus dem Besatzungsrecht entstandene politische und gesellschaftliche Umgestaltung in Verbindung mit der Entwicklung von neuen Technologien haben Frankfurt (Oder) nach 1945 vollständig verändert. Von einer nennenswerten Privatwirtschaft kann bis 1990 im Vergleich zur Zeit vor 1945 keine Rede mehr sein. Mit Beendigung des Krieges wurde die Basis für eine neue gesellschaftliche und wirtschaftliche Entwicklung gelegt".[15]

Die wirtschaftliche Rolle der Bezirkshauptstadt der Nachkriegszeit wurde als verhältnismäßig gering eingestuft.[16] Es gab nur kleinere Betriebe des Maschinenbaus, der Kultur- und Holzwarenindustrie, der Nahrungs- und Genußmittelindustrie, der Konfektions- und Schuhindustrie. Es war das Ziel der SED, Frankfurts industrielle Kapazität zu stärken: Das Halbleiterwerk wurde 1958 errichtet. Es war der größte und bedeutendste Betrieb seiner Art in der DDR, der Bauelemente der Elektronik und Halbleitertechnik für die Ostblockländer herstellte. Nachdem es 1968 nach Markendorf ausgelagert wur-

[15] Halbach et al 1987, S. 9
[16] Schmidt-Renner 1962, S. 319

de, begann sein systematischer Ausbau. 1987 wurden insgesamt 9.000 Beschäftigte gezählt, davon kamen ca. 500 aus Polen. Aber auch die Leichtindustrie (VEB Granit-Schuhfabrik, VEB Möbelwerke u.a.), der Maschinen- und Fahrzeugbau (VEB Metalleichtkombinat) und die Lebensmittelindustrie (VEB Fleischverarbeitungskombinat) waren bis 1989 bedeutsam. Der Braunkohleabbau wurde 1959 eingestellt und hinterließ aus dem Tagebau-Restloch den ca. 250 ha großen Helenesee (heute Freizeit- und Erholungsgebiet). Die Tradition des Druckens wurde später mit der "Oder-Zeitung", der größten Zeitung der Provinz Brandenburg fortgesetzt, deren Buch- und Kunstdruckerei einer der größten Betriebe der Provinz war und daneben die "Neumärkische Zeitung" vertrieb.

Mit der Errichtung des Halbleiterwerks in Frankfurt (Oder) wurden gleichzeitig systematisch und planmäßig Bevölkerung in neuen Stadtteilen angesiedelt.[17] Mit Beginn der 70er Jahre ist eine bedeutende Steigerung des Wohnungsneubaus vor allem auf Standorten innerhalb des Stadtgefüges zu verzeichnen. 1972 bis 1978 wurde am Höhenrand westlich der Altstadt eine Großsiedlung in komplexer industrieller Bauweise gebaut. Es entstanden die Wohnkomplexe Kopernikusstraße, Kräuterweg, Frankfurt-Nord und der Stadtteil Neuberesinchen (siehe Abbildung 3). Neben neuen Wohngebieten wurden Einrichtungen für Sport, Kultur und Bildung in der gesamten Stadt gebaut. Zusammen mit dem eigentlichen Stadtgebiet entwickelten sich die ländlichen Ortsteile. Markendorf veränderte sich durch den Bau des Halbleiterwerkes sowie mit dem Neubau des Bezirkskrankenhauses und den Eigenheimsiedlungen am stärksten.

Anfang der 80er Jahre kam man zu der Überzeugung, daß Neubau und Erhaltung der Altbausubstanz eine Einheit bilden müßten. Es wurde ein Aktionprogramm zur Wiederbelebung der Innenstadt bzw. der verbliebenen historischen Kernbereiche aufgelegt. Zwischen 1985 und 1988 entstanden einige neue Quartiere im Frankfurter Stadtzentrum. Bestimmte städtebauliche Grundgedanken zum Wiederbeleben alter Stadtstrukturen konnten umgesetzt werden, einige ländlich anmutende Siedlungen in unmittelbarer Zentrumsnähe erhielten ein städtisches Gepräge durch Ergänzungsbauten und Lückenschließungen und wurden auf diese Weise aufgewertet. Schwerpunkt der Stadtentwicklung war, weitere, noch günstigere Standorte für den Wohnungsbau zu entwickeln. Die Schaffung haushaltnaher Infrastruktur wurde stark zurückgestellt (z.B. Neuberesin

[17] Scherf et al 1990, S. 93

FRANKFURT (ODER)

KARTE DER NEUBAUGEBIETE

Siedlung des industriellen Wohnungsbaus und Zeitraum ihrer Entstehung

chen ohne Stadtteilzentrum).[19] Bis 1989 verzeichnete Frankfurt (Oder) eine Bevölkerungszunahme auf ca. 87.000 Einwohner.

Slubice, die ehemaligen Dammvorstadt, war kaum zerstört. 1955 wohnten ca. 4.300 Einwohner in Slubice. Erst die Errichtung einer Textilfabrik 1958 brachte Arbeitsplätze und damit eine gewisse Belebung in die Stadt. Die von oben verordnete Freundschaft zwischen der DDR und Polen hatte sich nicht sonderlich bewährt. Nach der Legalisierung der Solidarnosc-Bewegung in Polen, veranlaßte die SED-Regierung die Grenze zu schließen, um ein Überschappen der neuen politischen Bewegung zu vermeiden. Die Propaganda erklärte der DDR-Bevölkerung diese Maßnahme damit, daß die schlechten Versorgungsverhältnisse Anfang der 80er Jahre eine Folge der Masseneinkäufe polnischer Touristen seien. Die Propaganda fiel aufgrund der schlechten Versorgungsverhältnisse in der DDR bei vielen DDR-Bürgern auf fruchtbaren Boden, so daß sich das deutsch - polnische Verhältnis auch in Slubice verschlechterte.[20] Diese politischen Rahmenbedingung wirkten sich negativ auf das Verhältnis zwischen Slubice und Frankfurt (Oder) aus. Die sog. „friedliche Revolution" in der DDR und der Fall der Mauer 1989 führten trotz der Erwartungen nicht zur Entspannung. Zu den sprachlichen, kulturellen und geschichtlichen Unterschieden kam nun der ökonomische hinzu. Mit der Vereinigung beider deutscher Staaten hatte das Gebiet der DDR gleichtzeitig den Anschluß an das westliche Wirtschaftssystem. 1990 lebten in Slubice ca.16.000 Einwohner.

Die beiden Stadtteile beiderseits der Oder finden erst seit 1990 langsam zu einer selbstverständlichen Gemeinsamkeit.Trotz seiner drei Brücken war das geteilte Frankfurt (Oder) bisher keine Brückenstadt. Doch 1990 stellten Frankfurt (Oder) und Slubice gemeinsam nach ca. 40 Jahre eigenständiger Entwicklung eine Doppelstadt von ca. 103.000 Einwohner dar, die eine Zusammenarbeit in allen Lebensbereichen erforderlich macht.

[19] Weiler 1991, S. 154ff.
[20] Nechamkis 1991, S. 100 ff.

2. STADTENTWICKLUNG NACH 1990

2.1 Vorgaben und Leitbilder der Stadtentwicklung

Seit Oktober 1990 gehört der ehemalige Bezirk Frankfurt (Oder) zum Bundesland Brandenburg. Mit dem Verlust der Bedeutung als Bezirkshauptstadt (Sieger im Streit um die Funktion als Landeshauptstadt wurde Potsdam) und der dreifachen Randlage (an der Ostgrenze Brandenburgs, an der Ostgrenze der Bundesrepublik Deutschland und an der östlichen EU-Außengrenze) wurden in der Stadt Befürchtungen laut, daß die Entwicklung der gesamten Stadt nur noch als Randproblem gesehen werde.[21] Es setzte eine Phase der Neuordnung und Umstrukturierung ein, die nicht nur Behörden und Verwaltungen einbezog.

Auf der Ebene der Landesplanung des Landes Brandenburg übernimmt die kreis- und amtsfreie Stadt Frankfurt (Oder) seit 1992 innerhalb des Leitbildes der Dezentralen Konzentration die Aufgabe eines Regionalen Entwicklungszentrums im Städtekranz um Berlin. Damit ist der Stadt eine Stabilisierungs- und Entwicklungsfunktion für das Land Brandenburg sowie eine Entlastungsfunktion für Berlin zugewiesen. Um diese Funktionen ausüben zu können, erhält das Oberzentrum Vorzugsförderung durch das Land. Im Rahmen der Regionalplanung bzw. Regionalentwicklung wird daher die Stärkung der Leistungsfähigkeit von Frankfurt (Oder) als Kommunikations- und Versorgungszentrum im äußeren Entwicklungsraum Brandenburgs als vordringliche Aufgabe angesehen.[22]

Der Generalbebauungsplan der Stadt Frankfurt (Oder) bzw. eine überarbeitet Fassung wurde als Planungsgrundlage für die zukünftige Entwicklung der Stadt abgelehnt. Es sollte für die Stadtentwicklung genügend Spielraum gelassen werden.Im Rahmen eines Stadtmarketingprojektes in der Stadt Frankfurt (Oder), dessen Arbeit 1992 begann, wurden folgende Leitbilder zur räumlich - strukturellen Entwicklung und zum wirtschaftliche Strukturwandel erarbeitet:

Für die räumlich-strukturelle Entwicklung wurde eine fingerförmige Entwicklung entlang der vorhandenen Siedlungsachsen in Frankfurt (Oder) gemeinsam mit Slubice zum Leitbild erklärt (siehe Abbildung 4). Auf den Siedlungsfingern sollten vordringlich der

[21] Thierbach/ Albeshausen 1991, S. 73
[22] Regionale Planungsgemeinschaft Oderland-Spree 1996, S. 11

öffentliche Personennahverkehr ausgebaut, die bauliche Verdichtung und Ergänzung vorbereitet und die Ver- und Entsorgungskapazitäten erhöht werden. In den ländlichen Ortsteilen außerhalb der Siedlungsfinger ist eine weitere Bebauung nur zur Verbesserung der bestehenden dörflichen Bebauungsstruktur zugelassen, um die Entstehung suburbaner Strukturen in räumlicher Anlehnung an die ländlichen Ortsteile zu vermeiden. Eine Vernetzung der großen, in die Stadt hineinragenden Landschaftsräume mit den innerstädtischen Grünflächen ist vorgesehen, um sie dauerhaft von Bebauung freizuhalten. Neben der Stabilisierung des Stadtzentrums wird die Entwicklung von vier weitere Gebietszentren angestrebt.

Abbildung 4[23] Fingerförmige Siedlungsachsen der Stadt Frankfurt (Oder)

Abb. 4: Die fingerförmigen Siedlungsachsen der Frankfurt/Oder (und Slubice)

[23] PLK Städtebau Berlin - Brandenburg 1994, S. 6

Der wirtschaftliche Strukturwandel sollte nach der Vereinigung durch eine starke Ausdehnung der Dienstleistungsangebote aufgefangen werden (Messetätigkeit, World-Trade-Center, Einrichtung eines Technologiezentrums, Ansiedlung von Handelsfirmen), um an die alte Bedeutung Frankfurts als Handels- und Universitätsstadt wieder anzuknüpfen. Daneben wurde zur Wiedererlangung seiner Bedeutung als Behördenstadt durch die Ansiedlung von Bundes- und Landeseinrichtungen vorgesehen. Eine Entwicklung der Stadt Frankfurt (Oder) zum innovativen Technologiestandort wurde als weiterer Ansatzpunkt gesehen, der durch die Förderung kleiner Technologiefirmen mit Schwerpunktlegung auf die Branchen Umweltanalytik, Verfahrenstechnik, Abfallentsorgung und Bodensanierung sowie Halbleitertechnik entstehen sollte.

Man wollte beide Leitbilder so konzeptionell weiterentwickeln und zwar grenzüberschreitend zusammen mit der Stadt Slubice, daß daraus ein räumliches Strukturkonzept einerseits sowie ein Marketingkonzept andererseits entstehen würde. Beide Konzepte sollten aufeinander abgestimmt, die Leitbilder auf Dauer absichern und zur Grundlage politischen und administrativen Handelns gemacht werden.[24]

1993 wurde die Erarbeitung des „Räumlichen Strukturkonzeptes Frankfurt (Oder)/ Slubice" in Auftrag gegeben, im Mai 1994 der Öffentlichkeit vorgestellt und kurze Zeit später von der Stadtverordnetenversammlung als für die Stadtentwicklung verbindlich verabschiedet.[25] Mit dem Räumlichen Strukturkonzept wurden für die Doppelstadt Frankfurt (Oder) - Slubice (Polen) die städtebaulichen Leitbilder aus dem Stadtmarketingkonzept übernommen. Die Grundlagen zur Erarbeitung des Flächennutzungsplanes und des integrierte Stadtentwicklungskonzeptes lagen somit vor.

2.2 Chancen und Probleme der Stadtentwicklung

Mit ihren überregional bedeutenden Verkehrsanbindungen (Autobahn, Eisenbahn, etc.) ist Frankfurt (Oder) ein Verkehrsknotenpunkt zu Mittel- und Osteuropa. Die Stadt besitzt dadurch eine hohe Standortattraktivität für Handels-, Transport- und Dienstleistungsfirmen. Doch befindet sich die technische Infrastruktur nach wie vor in einem schlechten Zustand. Die Zunahme des grenzüberschreitende Güterverkehrs verbunden mit der geringen Anzahl und dem schlechten Ausbaustandard der Grenzübergänge sowie sich immer wieder ändernde Zoll- und Abfertigungsbestimmungen erschweren eine

[24] Ministerium für Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr 1993, S. 20
[25] PLK Städtebau Berlin - Brandenburg 1994, S. 7

reibungslose Abwicklung des Verkehrs. Lange Staus sowohl auf der Autobahn sowie in der Innenstadt (Grenzübergang Stadtbrücke) sind die Folge. Von der Errichtung eines Güterverkehrszentrums an der Transitautobahn, unmittelbar vor dem Grenzübergang gelegen, erhofft man sich nicht nur eine Verbesserung der grenzüberschreitenden Verkehrsabwicklung, sondern auch Impulse für die regionale Wirtschaftsentwicklung. Die Vorbereitungen und die Umsetzung dieses Vorhabens verliefen jedoch bisher schleppend.

Frankfurt (Oder) versteht sich heute als Universitäts-, Kultur-, Dienstleistungs- und Messestadt. Ca. die Hälfte der insgesamt 39.000 sozialversicherungspflichtig Beschäftigten Ende 1995 sind diesen Wirtschaftszweigen zuzuordnen.[26] Allein 45 Einrichtungen des Landes Brandenburg mit ca. 4.500 Beschäftigten entstanden. Darunter nimmt die Europa-Universität Viadrina, die erste grenzüberschreitend arbeitende Universität in Europa, neben dem Landesgericht die größte Bedeutung ein. Die Wirtschaftsstruktur der Stadt durchläuft seit 1989 einen massiven Strukturwandel. Obwohl Frankfurt (Oder) nach wie vor als traditioneller Standort für mittelständisches Gewerbe gilt, sind die Auswirkungen der Abwicklung des Halbleiterwerkes und weiterer volkseigener Betriebe noch heute spürbar. Die Arbeitslosenquote schwankte in den Jahren 1994 bis 1996 zwischen 14,5% und 16,0%.[27] Die Aussicht auf einen blühenden Osthandel lockte viele Investoren nach der Wende in die Stadt, so daß Wirtschaft und Stadtplanung bzw. Stadtentwicklung unvermittelt die Aufgabe zukam, das Interesse am Standort Frankfurt (Oder) in die richtigen Wege zu leiten.Trotz verstärkter Bemühungen der Stadtverwaltung, der Landesregierung und weiterer Akteure blieben nennenswerte Gewerbeansiedlungen bisher jedoch aus. Der 'Investorenanfangsdruck' verlief sich oft in ungeklärten Eigentumsfragen oder scheiterte an den schlechten Standortbedingungen (harte und weiche Standortfaktoren) und dem schlechten Image der Stadt (z.B. Grenzstaus, Flüchtlinge durch illegale Einwanderung, Kriminalität, Ausländerfeindlichkeit). In der Stadt bestehen im größeren Umfang Flächenreserven (WGT- und NVA-Flächen, untergenutzte Gewerbegebiete, innerstädische Neuordnungs- und Entwicklungsflächen), die zur Entwicklung der Innenstadt sowie zur städtebaulichen Nachbesserung und Verdichtung genutzt werden könnten. Überhöhte Bodenpreise und Mieten für Büro- und Gewerbeflächen aus der wachstumseuphorischen Zeit gestalten insbesondere die Entwicklung innerstädtischer Bereiche schwierig.

---

[26] Landesamt für Datenverarbeitung und Statistik des Landes Brandenburg 1996 (1)
[27] Arbeitsamt Frankfurt (Oder) 1996

In den Jahren 1950 - 1989 verzeichnete Frankfurt (Oder) ein kontinuierliches Bevölkerungswachstum. Mit ca. 87.000 Einwohnern 1989 wurde der bisherige Höchststand erreicht. Seit 1989 ist die Einwohnerzahl auf ca. 80.000 Einwohner zurückgegangen[28]. Anhaltender Geburtenrückgang und Abwanderung auf Grund fehlender Arbeits- und Ausbildungsplätze und qualitativ unterdurchschnittlichem Angebot an Gütern und Dienstleistungen, fehlender Freizeiteinrichtungen sowie der Nachfrage nicht gerechtem Angebot auf dem Wohnungsmarkt (Preis, Wohnqualität) sind hier als Gründe anzuführen. Langfristig ist mit einer Stagnation der Bevölkerungsentwicklung von ca. 79.100 Einwohner bis zum Jahr 2010 zu rechnen.[29]

Der Wohnungsbestand umfaßte am 30.09.1995 insgesamt ca. 37.800 Wohnungen[30], wovon ungefähr 68 % in industrieller Bauweise errichtet wurden. Die Stadt wurde 1993 sowohl als Gebiet mit erhöhtem Wohnungsbedarf [31] sowie als Gebiet mit gefährdeter Wohnungsversorgung eingestuft.[32] Doch die zu erwartende Stagnation der Bevölkerungsentwicklung sowie der am 30.09.1995 erfaßte Wohnungsleerstand von ca. 2.300 Wohnungen läßt bereits jetzt rein rechnerisch ein Überangebot an Wohnungen vermuten.

Slubice übt mit ca. 19.000 Einwohnern einen starken Einfluß auf die Entwicklung in Frankfurt (Oder) aus. Seit 1989 ist eine starke Zunahme der Einwohner und der Gewerbetreibenden zu verzeichnen. Bedingt durch den innerstädtischen Grenzübergang sind Slubice und Frankfurt (Oder) im Einzelhandels- und Dienstleistungsbereich bereits als eine Einheit zu betrachten. Nach der Grenzöffnung fand der Handel überwiegend auf einem Markt mit einfachsten Marktständen auf einem unbefestigten Gelände am Stadtrand von Slubice statt. Inzwischen haben ein zweiter Markt im Stadtzentrum von Slubice und viele kleine Läden eröffnet. Das wesentlich niedrigere Preisniveau bei Lebensmitteln und inzwischen für Dienstleistungen, wie z. B. Frisör und Reinigung, ziehen die Kunden nicht nur aus Ostbrandenburg an. Der grenzüberschreitend organisierte Hochschulstandort (z.B. Collegium Polonicum) sowie damit verbunden die Entwick-

[28] Landesamt für Datenverarbeitung und Statistik des Landes Brandenburg 1996 (2)
[29] Landesumweltamt Brandenburg 1996
[30] Landesamt für Datenverarbeitung und Statisktik des Landes Brandenburg 1996 (3)
[31] Zweite Verordnung zur Bestimmung von Gebieten mit erhöhtem Wohnungsbedarf vom 06.12.1993 des Landes Brandenburg
[32] Kündigungsschutzverordnung des Landes Brandenburg vom 20.05.1994

lung eines grenzüberschreitenden Wohnungsmarktes (z.Z. in erster Linie Studenten) stellen weitere verbindende Lebens- und Arbeitsbereiche dar. Slubice stellt seit 1989 den prosperierenden Teil der Doppelstadt dar, auf den Frankfurt (Oder) zum Teil neidvoll schaut.

1995 empfahl die Landesplanungsbehörde, die im eingereichten Entwurf des Flächennutzungsplanes und Räumlichen Strukturkonzeptes dargelegten Planungsabsichten zu überarbeiten. Es zeichnete sich bereits ab, das eine Bevölkerungsentwicklung hin zu 120.000 (Entwurf FNP) bzw. 90.000 Einwohnern (Räumliches Strukturkonzept) bis zum Jahr 2010 nicht zu erwarten war. Überdimensionierte Wohnungsneubauprojekte (überwiegend im Außenbereich) sowie zusätzliche Gewerbegebiete sind zu überdenken. Trotz der vorliegenden Grundlagen gestaltet sich die Erarbeitung eines integrierten Stadtentwicklungskonzeptes in Frankfurt (Oder) sehr schwierig. Zielvorstellungen und Leitbilder zu formulieren ist das eine, die Umsetzung der Leitbilder in Koordination und Abstimmung mit den übrigen regionalen und lokalen Akteuren das andere.

3. FAZIT

Frankfurt (Oder) war nach der Wende 1989 so euphorisch und enthusiastisch, jetzt selbst seine Geschicke in die Hände nehmen zu können. Nach allen Richtungen und in allen Bereichen sollte Frankfurt (Oder) wachsen und der Wohlstand nach westlichen Standards in die Stadt einkehren. Alle wollten an dieser Entwicklung der Stadt mitwirken und teilhaben. Ohne ausreichende Abstimmung, insbesondere ohne Berücksichtigung ihrer formulierten Leitbilder und Entwicklungskonzepte wurden in den einzelnen Stadtteilen die unterschiedlichsten Projekte angestoßen.Der reale Bedarf und die tatsächliche Nachfrage sowie die Auswirkungen auf Bestehendes wurden oft zu spät erkannt.

Der Funktions- und Strukturwandel der Stadt durch die Wende hatte seinen Einwohnern keine Übergangsfrist gelassen, sich auf die neuen Rahmenbedingungen der Stadtentwicklung einzustellen. Überall in der Stadt haben die Zeichen der neuen Zeit Einzug erhalten, leider ohne Schwerpunkte und Akzente zu setzen. Frankfurt (Oder) ist statt zu einer wachsenden zu einer schrumpfenden Stadt geworden. Dieser Prozeß wird voraussichtlich erst nach dem Beitritt Polens in die EU durch neue Entwicklungsimpulse sein Ende finden.

Und genau darin liegt die Chance für die Entwicklung der Stadt Frankfurt (Oder)! Die Stadt muß sich in der Phase des „Gesundschrumpfens" auf ihre neuen Stärken konzentrieren und diese systematisch ausbauen, um sie nach dem EU-Beitritt Polens voll entfalten zu können. Dabei kann die Stadt Frankfurt (Oder) an eine lange Tradition im Handel- und Dienstleistungsbereich anknüpfen, nicht nur um ihre Brückenfunktion auszuüben.

Quellenverzeichnis:

Arbeitsamt Frankfurt (Oder) (1996): Presseinformationen des Arbeitsamtes (1/95 - 6/96).- Frankfurt (Oder)

Barran, F.R. (1990): Städteatlas Ostbrandenburg: Karten und Pläne aller ostbrandenburgischen Städte und Kreise.- Leer

Halbach, I./ Rambow, M./ Büttner, H./ Rätzel, P. (1987): Bezirk Frankfurt (Oder). Architekturführer der DDR.- Berlin

Hoensch, J.K. (1990): Geschichte Polens.- Stuttgart

Institut für Stadtentwicklung und Wohnen (Hrsg.) (1994): Wohngebiete der DDR-Zeit. Frankfurt (Oder) - Eine Bestandsaufnahme.- Frankfurt (Oder)

PLK Städtebau Berlin - Brandenburg (Hrsg.) (1994): Räumliches Strukturkonzept Frankfurt (Oder) - Slubice.- Frankfurt (Oder)

Landesumweltamt (LUA) (Hrsg.) (1996): Aktualisierte Bevölkerungsprognose. Stand: April/1996.- Potsdam

Ministerium des Innern (Hrsg.) (1993): Zweite Verordnung zur Bestimmung von Gebieten mit erhöhtem Wohnungsbedarf vom 06.12.1993.- Gesetz- und Verordnungsblatt - Nr. 2 - Veordnungen, Nr. 95/1993

Ders.(1994): Kündigungsschutzverordnung vom 20.05.1994.- Gesetz- und Verordnungsblatt - Teil 2 - Verordnungen, Nr. 31/1994

Nechamkis, W. (1991): Die Grenze.- In: Brandenburgische Landeszentrale für politische Bildung (Hrsg.) (1991): Mit den Augen der Nachbarn.- Potsdam, S. 100-127

Regionale Planungsgemeinschaft Oderland - Spree (Hrsg.) (1996): Regionales Leitbild für die Planungsregion Oderland - Spree - Entwurf.- Beeskow

Scherf, K./ Scholz, D./ Spitzer, H./ Sadler, W./ Peters, J./ Kehrer, G./ Marcinek, J./ Weber, E./ Wehner, W. (Hrsg.) (1990): Ökonomische und soziale Geographie DDR.- Gotha

Schmidt-Renner, G. (Hrsg.) (1962): Wirtschaftsterritorium Deutsche Demokratische Republik. Ökonomisch-Geographische Übersicht.- Berlin

Statistisches Landesamt für Datenverarbeitung und Statistik des Landes Brandenburg (1996) (1): Statistisches Berichte: Bevölkerung der Kreise nach Alter und Geschlecht im Land Brandenburg am 30.06.1996.- Potsdam

Ders. (1996) (2): Statistische Berichte: Sozialversicherungspflichtig beschäftigte Arbeitnehmer im Land Brandenburg vom 31.12.1995.- Potsdam

Ders. (1996) (3): Wohnungs- und Gebäudezählung am 30.09.1995.- Potsdam

Stribrny, W./ Zäpke, F. (1991): Frankfurt (Oder). Porträt einer Brückenstadt.- (Ostdeutsche Städtebilder, Bd. 7) Berlin/ Bonn

Thierbach, A./ Albeshausen, S. (1991): Entwicklung und Erneuerung in Frankfurt (Oder).- In: Messe Frankfurt (Oder) GmbH (Hrsg.) (1991): Jahrbuch zur Gestaltung öffentlicher Räume 1991/1992.- Gütersloh, S. 73 ff.

Weiler, A. (1991): Frankfurt (Oder) - Jahrhundertelange Urbanität am Fluß.- In: Deutsches Institut für Urbanistik (Hrsg.) (1991): Urbanität in Deutschland.- Stuttgart/ Berlin/ Köln, S. 154 ff.

Stettin - Entwicklungsschwerpunkte der Hafenstadt am Grenzfluss Oder

Stanislaw Latour und Lechoslaw Czernik

Kurzfassung
Der Ballungsraum Stettin ist durch Hafenwirtschaft und Industrie, sowie durch Landwirtschaft und Naherholung gekennzeichnet. Hierbei treten die Region beeinträchtigende Problemfelder auf. Demzufolge zielt die Raumpolitik auf deren Beseitigung, eine ökologisch angepaßte Regionalentwicklung mit dem Ausgleich von Stadt/Land sowie die Stärkung des Raums als Ost-West-Verbindung und als potentielles Zentrum der Euroregion Pomerania. Der strategische Plan von Stettin, der Prioritäten der Wirtschaftsförderung und des Einsatzes von Kommunalinvestitionen setzt, hebt die internationale Bedeutung Stettins ebenfalls hervor. Für die Stadt selbst liegen die Probleme u.a. im Wohnungsbau, im Strukturwandel der Hafenwirtschaft, in der Umweltverschmutzung und in der Wahrung des teilweise noch erhaltenen historischen Stadtbildes.

Gliederung

1. Die regionalen sozial-wirtschaftlichen Entwicklungsmöglichkeiten der Region Szczecin
2. Hauptvoraussetzungen des Strategischen Plans von Szczecin
3. Probleme und Gefahren der innerstädtischen Entwicklung
4. Das Kulturerbe im Entwicklungsprozeß der Stadt
5. Steuerung der Stadtentwicklung - ausgewählte Beispiele
6. Zielkonflikte Ökonomie - Ökologie

1. DIE REGIONALEN SOZIAL-WIRTSCHAFTLICHEN ENTWICKLUNGSMÖGLICHKEITEN DER REGION SZCZECIN

In der Einheitlichen Europäischen Akte und in den Maastrichter Verträgen der Europäischen Gemeinschaft (EG) wird im Artikel 130 a EGV eine Verringerung der Entwicklungsunterschiede zwischen den Regionen und damit auch für Grenzregionen gefordert.

Die deutsch-polnische Grenzregion reicht von der Ostsee bei Œwinoujœcie bis Zittau im Dreiländereck, ist 460 km lang und weist eine sehr unterschiedliche Besiedlungsdichte auf. Im Norden beherrscht die Großstadt Szczecin mit ca. 400.000 Einwohnern das Bild (Abb1). Stettin ist Teil der Euroregion Pomerania, die zu einer grenzüberschreitenden Region auf der Basis bereits bestehender großräumiger Zusammenarbeit entwickelt werden soll. Folgende Prioritäten werden dabei verfolgt:

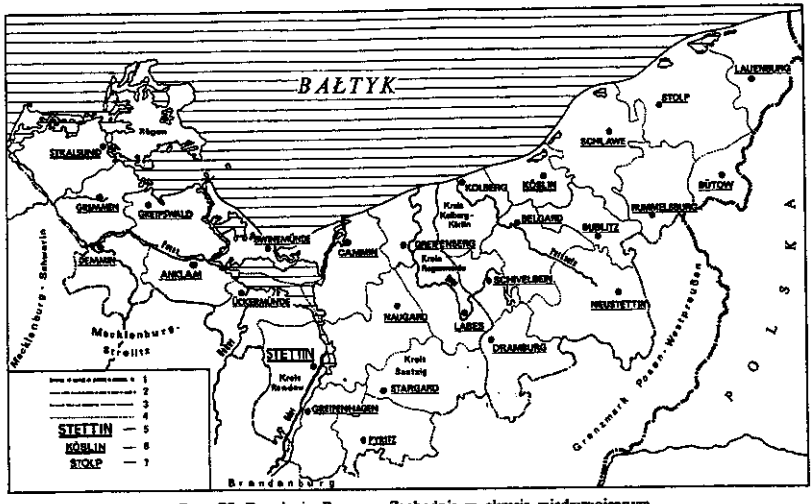
a) aktive Regionalpolitik
b) Fertigstellung des „Grenzüberschreitenden Entwicklungs- und Handlungskonzepts"
c) Verbesserung der Voraussetzungen für Seeschiffahrts- und Hafenwirtschaft
d) Ausarbeitung eines grenzüberschreitenden Touristikkonzepts.(1)

Seit 1992 sind in den deutsch-polnischen Kommissionen viele Studien durchgeführt und Konzeptionen erarbeitet worden:

- Aufstellung eines gemeinsamen Raumordnungs- und Entwicklungskonzepts für das gesamte Grenzgebiet,
- Entwicklung gemeinsamer Vorstellungen für die Planung des Ausbaus und die Öffnung neuer Grenzübergänge,
- Gründung einer Deutsch-Polnischen Wirtschaftsförderungsgesellschaft,
- Ausbau der soziol-kulturellen Beziehungen,
- Verringerung der Umweltschäden und Ausbau des Umwelt- und Naturschutzes.

Im Vergleich mit dem Gesamtgebiet von Polen besitzt die Region Szczecin eine gut entwickelte Wirtschaft. Das Ballungsgebiet Szczecin ist aufgrund seiner spezifischen geographischen Lage an der Odermündung und seiner wirtschaftlichen Entwicklung als städtischer Hafen-Industrie-Komplex geprägt. Die Raumstruktur des Ballungsgebietes ist durch den sog. Stadtkomplex Szczecin (Szczecin, Police, Goleniów, Gryfino, Stargard) sowie durch den nördlichen Teil (Œwinoujœcie, Miêdzyzdroje, Wolin, Kamieñ Pomorski, Golczewo) gekennzeichnet, die durch einen Grüngürtel voneinander getrennt und durch das Verkehrssystem (Straßen- und Schiffahrtsverkehr und Infrastruktureinrichtungen verbunden sind.)

Abbildung 1



Ryc. 77. Prowincja Pomorze Zachodnie w okresie międzywojennym

1 – granice państw; 2 – granice prowincji; 3 – granice okręgów; 4 – granice powiatów; 5 – stolice prowincji; 6 – stolice okręgów; 7 – siedziby urzędów powiatowych.

An der Küste liegen die noch für Tourismus und Naherholung zu erschließenden Gebiete (Kapazität etwa 70.000 Übernachtungsmöglichkeiten). Das übrige Gebiet ist durch Landwirtschaft geprägt, deren Produktion den Eigenbedarf der Woiwodschaft überschreitet. Eine bedeutende Fläche der Woiwodschaft untersteht dem Naturschutz, wie z.B. das Gebiet der Insel Wolin, die aufgrund des bestehenden Konflikts von Naturschutz und Wirtschaft einer besonderer Planung bedarf (Abb2).

Zur Entwicklung der Region tragen entscheidend die natürlichen Bedingungen, die geopolitische und verkehrliche Lage wie auch die Hauptnutzungen Seewirtschaft, Industrie, Nahrungswirtschaft, Erholung, Bildung und Kultur bei. Es gibt jedoch viele Faktoren, welche diese führenden Nutzungen der Region beeinträchtigen:

a) In der See- und Hafenwirtschaft gibt es Hemmnisse, welche aus dem kostspieligen Erhalt und Ausbau der Hafengewässer und Wasserwege, Rekonstruktionsprozessen und der Hafenindustrie sowie aus der Schutzfunktion des Wolin-Naturschutzparks resultieren.
b) Das Hauptproblem in der Industrie ist der Mangel an modernen Technologien, der Wertverlust eines bedeutenden Teils des Produktionsvermögens, der Kapitalbedarf, der sich aus der Notwendigkeit der Erfüllung der Umweltschutzmaß-

nahmen ergibt, wie auch der nur langsam fortschreitende Umstrukturierungsprozeß.

c) In der Landwirtschaft ist das Wasserdefizit das Problem, welches eine rasche Lösung erfordert wie auch das ständige Absinken des Grundwasserspiegels.

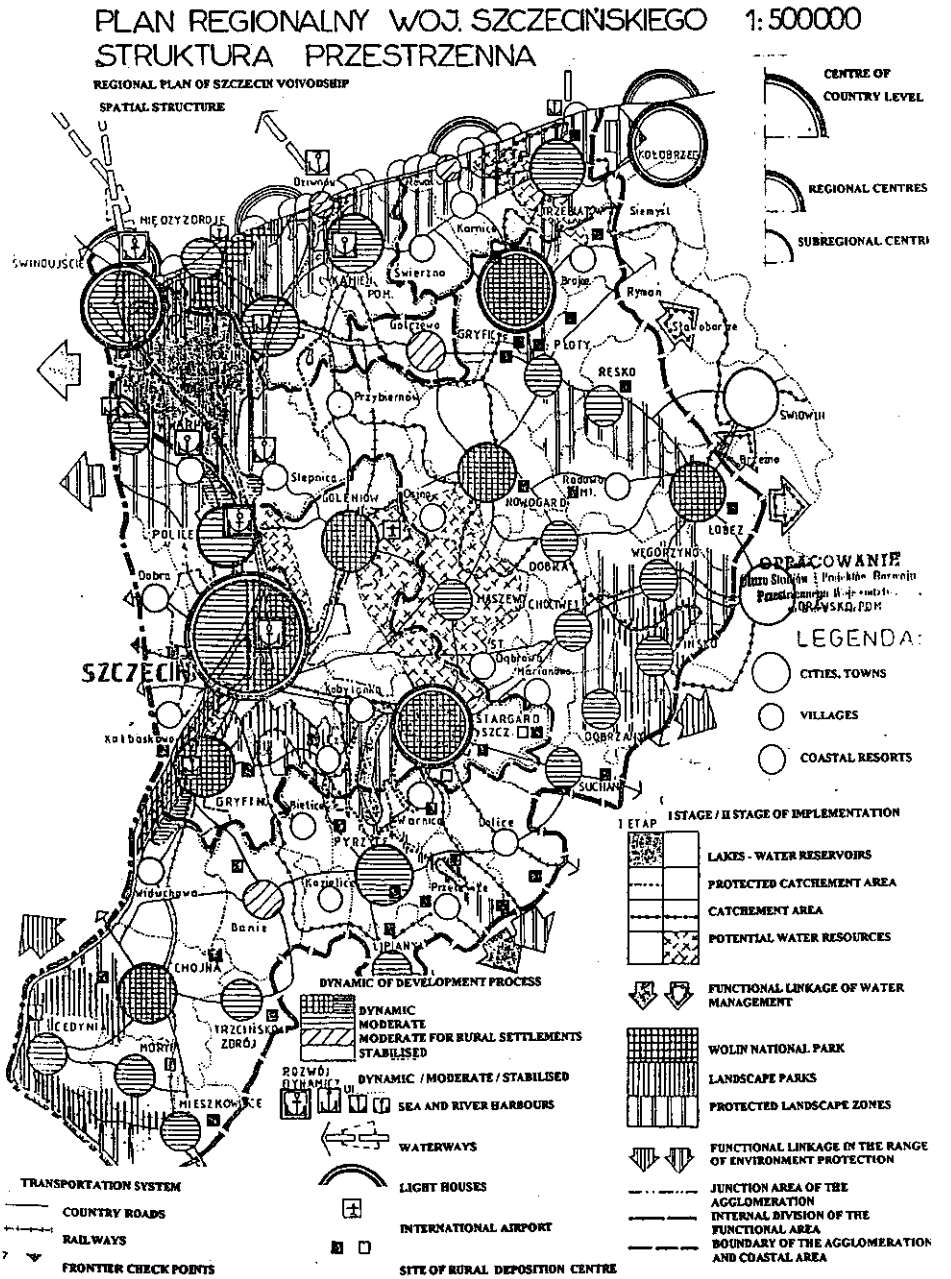
d) Im Erholungsbereich beeinträchtigt ein sich ständig verschlechternder Zustand des Naturmilieus, Wertverluste des bisherigen Tourismusinfrastrukturvermögens und der Mangel an Verkehrsinfrastruktur die weitere Entwicklung. [2)]

Die Hauptziele der regionalen Raumpolitik der Woiwodschaft sind:

- Die räumliche Entwicklung gemäß den natürlichen Voraussetzungen des Gebietes an dem Prinzip der umweltgerechten Entwicklung zu orientieren und eingetretene Schäden zu beseitigen.
- Die gleichberechtigte Entwicklung der wirtschaftlichen Hauptnutzungen der Region mit Umwelt- und Naturschutz.
- Die Transitfunktion der Woiwodschaft (insbesondere in der Ost-West-Richtung) zu entwickeln.
- Die negativen Folgen des Urbanisierungsprozesses der Region gegenüber den nicht urbanisierten Gebieten, die die Naturwerte verkörpern, zu minimieren.[(3)]

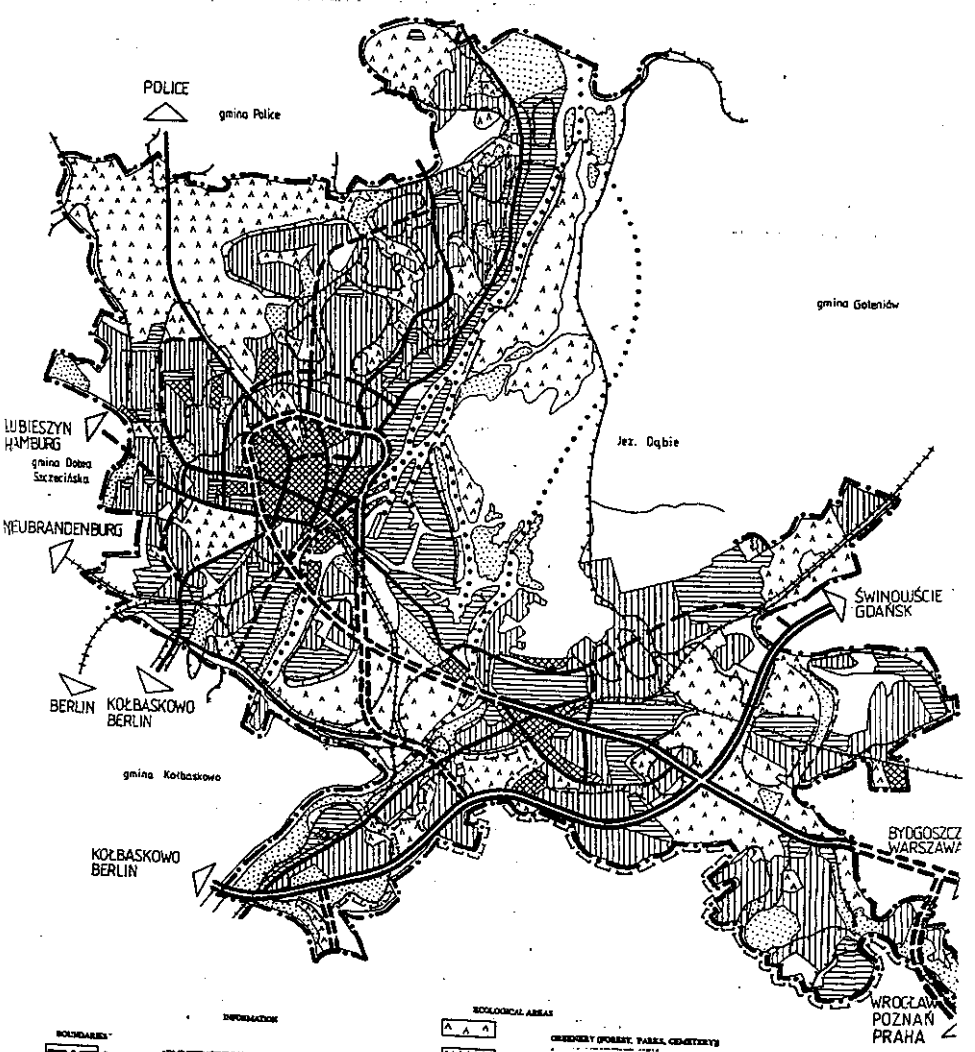
Die räumliche Entwicklung des Szczeciner Ballungsgebietes basiert auf der monozentrischen Entwicklung des linksseitigen Szczecin. Es wird von einer räumlichen Ausweitung der Stadt sowie der Erhaltung und Wiederherstellung der Natur des Zwischenodergebietes ausgegangen.[(3)]

Der Landschafts-Naturpark des Zwischenodergebietes ist einer der Bereiche der polnisch-deutschen Zusammenarbeit. Er ist Teil eines hinsichtlich Natur und Landschaft wertvollen Geländes, dessen Achse das Odertal ist. Im Süden grenzt der Park an den Cedynia-Landschafts-Naturpark. Die Verlängerung in südlicher Richtung auf der deutschen Seite bildet der Nationalpark Unteres Odertal. Beide Parks sollen das Grenzgebiet unter Schutz stellen. Daran arbeitet seit einigen Jahren eine gemischte polnisch-deutsche Kommission. Die Gründung des Parks hat den aktiven Schutz der Natur, die Gestaltung der Landschaft bei gleichzeitigem Erhalt der auf dem Gebiet bestehenden Nutzungen zum Ziel. Das Gebiet hat eine große Bedeutung für die Entwicklung von Erholung und Touristik in diesem Grenzraum. Auf der nordöstlichen Seite grenzt der Landschaftspark an den Puszcza Bukowa (Buchenurwald). Die Größe des Parks beträgt 243 km^2 und seine Schutzzone 184 km^2. [1)]



23. Stettinvoivodschaft - Regionalplan (Raumstruktur).

Abbildung 3



21. Stettin - Strategischplan

Das Büro für Studien und Entwürfe der Raumentwicklung der Woiwodschaft hat 1993 ein Konzept zur räumlichen Bewirtschaftung der Grenzzone entwickelt. Dieser Plan enthält für die gesamte Region wesentliche Ansätze, welche vor allem die Touristik fördern. In der Bearbeitungsphase befindet sich ein Plan bezüglich der Odernutzung als Wasserweg im Grenzverkehr. Das Projekt umfaßt die Strecke Szczecin - Wroclaw - Gliwice.

In dem sich vereinigenden Europa spielt Szczecin nicht nur die Rolle eines Woiwodschaft-Zentrums, sondern es kann wegen seiner geopolitischen Lage die Rolle des Hauptzentrums der Euroregion im Grenzgebiet übernehmen. Zu den wesentlichen Entwicklungsfaktoren gehören die Lage an den sich kreuzenden Nord-Süd und Ost-West-Hauptstrecken, die Nähe von Berlin, das endogene Entwicklungspotential und der Natur- und Landschaftsraum. Damit ist auch die Schwierigkeit der Entwicklungsstrategie bezeichnet, da man den ökologischen Charakter unter Berücksichtigung der grundsätzlichen Nutzungen, wie Hafen-, Industrie-, Verwaltung, Dienstleistungen-, Bildungs-, Kultur- und Touristikfunktionen sichern will. Maßgebend für die neue ökologische Politik ist der Verzicht auf den traditionell eng verstandenen Umweltschutz und der Übergang zu einer umweltgerechten Entwicklung, d.h. der Übergang zur Umstrukturierung der wirtschaftlichen, sozialen und technischen Verhältnisse mit dem Ziel, das natürliche Milieu und den Lebensraum für gegenwärtige und künftige Generationen zu sichern.

2. HAUPTVORAUSSETZUNGEN DES STRATEGISCHEN PLANS VON SZCZECIN

Der strategische Plan der Stadt Szczecin wurde durch das Städtische Urbanisierungsbüro unter der Leitung des Architekten Marek Piskorski erarbeitet (1994 verabschiedet, Abbildung 3). Ein wesentliches Element des Plans ist sein Förderungsteil, im Gegensatz zu den Festlegungen, die sich aus den Zielen und der Planskala ergeben und die streng mit juristischen Aspekten verbunden sind. Der Plan hat keinen obligatorischen Charakter. Der Förderungsteil sollte die Möglichkeiten und Prioritäten für Kommunalinvestitionen setzen, um die wirtschaftlichen Aktivitäten zu stärken. Der Förderungscharakter des strategischen Plans drückt sich in den angenommenen Hauptgrundsätzen der Wirtschaftspolitik aus, insbesondere in:

a) Gleichberechtigung des polnischen und ausländischen Kapitals. Die Präferenzen für das ausländische Kapital würden nur bei Investitionen für moderne Industrie und neue Technologien gelten und für das polnische Kapital bei Investitionen für Handel und Gastronomie.

b) Fortsetzung der organisatorisch-juristischen Umgestaltung in den Kommunalbetrieben.
c) Fortsetzung der Umstrukturierung von Kommunalfirmen und Verbesserung ihrer Produktivität.
d) Privatisierung einiger Teilbereiche der staatsfinanzierten Sphäre, um zusätzliche Mittel zu gewinnen.
e) Zulassung von ausländischen Krediten und Finanzierung von Investitionen für Umweltschutz und Wohnungsbau.
f) Modernisierung und Revitalisation der vorhandenen Bebauung sowie der technischen Infrastruktur.[2]

Bei den Überlegungen hinsichtlich der Position der Stadt Szczecin in der Region und im Lande ist hervorzuheben, daß ihre Rolle nicht mit der Funktion der Metropole im Bezug auf West-Pommern, Ballungsgebiet und Seewirtschaft endet. Dank ihrer Lage kann und sollte Szczecin eine wesentliche Rolle im internationalen System spielen, insbesondere bezüglich der Ostsee wie auch bei der Verknüpfung der Wasserwege mit dem Oder-Zuflußgebiet, erweitert um das Kanalnetz in Deutschland.

In dem Prozeß der weiteren Entwicklung der Stadt sollte beachtet werden:

- Intensivierung des Binnenschiffahrtsverkehrs, was die Aufnahme der Arbeiten bezüglich der Oderregulation und ihre Verbindung mit dem Donau-Zuflußgebiet erfordert; der Bau von Yachthäfen wäre auch empfehlenswert, was eine große Attraktion für das naheliegende Berlin hätte.
- Modernisierung und Ausbau des Straßennetzes, insbesondere der Autobahnen, die nach Süden und Osten führen (Via Baltica) sowie der Eisenbahnstrecken, die den Gütertransport nach Südeuropa ermöglichen würden. Es wäre auch sehr wichtig, den Fährverkehr mit dem Schienenverkehr zu verknüpfen. Das würde gestatten, die Kraftfahrzeuge zu befördern und gleichzeitig zur Entlastung der Grenzübergänge und der Umwelt beizutragen. Die Entwicklung des Verkehrs ist durch die in Szczecin und Œwinoujœcie entstehenden zollfreien Zonen begünstigt, welche nach der Grenzöffnung im Rahmen des vereinten Europas die Funktion von Umschlagplätzen und der Verarbeitung vor Ort erfüllen könnten.[2][4]
- Eine intensive Nutzung und die Schlußfolgerungen, die sich aus der Entwicklungsstrategie der Gebiete um die Ostsee, beschlossen auf der III. Ministerkonferenz der Ostseeländer im Dezember 1994 („VASAB 2010") ergeben, die die Entwicklung der Häfen begünstigen.

- Erweiterung von natürlichen und angelegten Grünzonen, insbesondere in der Nähe der unteren Oder-Flußniederung in Verbindung mit der Modernisierung der Land- und Forstwirtschaft, Dorferneuerung und in Verbindung mit der Förderung des Tourismus.

3. PROBLEME UND GEFAHREN DER INNERSTÄDTISCHEN ENTWICKLUNG

Eine der schwierigsten Aufgaben der Stadtentwicklung ist die Bereitstellung von Bauland für den Wohnungsbau. Nach demographischen Angaben wächst die Bevölkerungszahl in Szczecin systematisch an. In den Jahren von 1980-1991 betrug die Bevölkerungszunahme 26.000 Personen. Nachdem Ende der 80er Jahre ein negativer Wanderungssaldo zu verzeichnen war, ist der jährliche Wanderungssaldo der letzten Jahre wieder positiv. Demzufolge wird ein Anstieg des Wohnungsbedarfs bis zum Jahre 2010 von 35.000 WE prognostiziert.

Das Wohnungsbauvolumen auf Flächen für hohe Bebauungsdichte beträgt derzeit für erschlossenes Gelände 11,2 Tsd. Wohnungen und für unerschlossenes 17,2 Tsd. Wohnungen. Für die Bebauung mit niedriger Bebauungsdichte beträgt sie für unerschlossenes Gelände 2,0 Tsd. Wohnungen.[2)]

Die Umgestaltung der monozentrischen Raumstruktur von Szczecin in eine polyzentrische ergibt sich aus der Wohnungsbautätigkeit im rechtsseitigen Stadtteil. In der Sloneczne-Siedlung, 10 km entfernt vom Stadtzentrum, ist ein zweites Zentrum entstanden, welches bis heute keine schnelle Verkehrsverbindung mit dem linksseitigen Stadtteil besitzt. Trotzdem wurde der Komplex um weitere Siedlungen erweitert. Wird das Verkehrssystem verbessert, so darf angenommen werden, daß das rechtsseitige Wohnviertel weitere 10 Tsd. Einwohner in Einfamilienhausbebauung aufnehmen kann.

Auf dem linksseitigen Teil von Szczecin lassen sich drei Möglichkeiten der Wohnungsbautätigkeit unterscheiden:

a) Baulückenschließung in der vorhandenen Stadtstruktur
b) Wohnungsbau am Stadtrand der vorhandenen Siedlungen
c) Wohnungsbau auf neuem Gelände, wobei die Erschließung dieser Fläche noch erfolgen müßte. Möglichkeiten, dies zu realisieren, bestehen in den nördlichen und den westlichen Vierteln (insgesamt für etwa 30 Tsd. Personen).

Die größte Gefahr im Entwicklungsprozeß der Stadt resultiert aus der Hafen- und Seewirtschaft, insbesondere dem Hafenkomplex Szczecin-Œwinoujœcie. Geopolitische Prozesse, Änderungen im See- und Landverkehr auf dem Weltmarkt, ökonomische Krisen, expansive Konkurrenz anderer, auf einem höheren technischen Standard stehende Häfen, sowie Produktionsbeschränkungen, Wertverlust der Hafenausrüstung, Zunahme der Arbeitslosigkeit, mangelnde Zugänglichkeit zum Szczeciner Hafen wegen der Fahrwassertiefe sowie die mangelnde Einbeziehung von Œwinoujœcie spielen hier eine Rolle. Der gegenwärtige Umstrukturierungsprozeß wird gestatten, Sanierungs- und Planungsprozesse so zu lenken, daß das Flächen- und Nutzungspotential, insbesondere des Kommunalhafens für die Binnenschiffahrt nutzbar wird. Die vorhandenen Programme und Untersuchungen, die diesbezüglich orientiert sind, werden schon seit langem sowohl von der deutschen als auch von der polnischen Seite geführt. Die deutsche Seite hat das folgende Projekt bearbeitet: Entwicklungspotentiale der Binnenschiffahrt in der „Oder-Region", im Auftrag des „Vereins zu Förderung des Oderstromgebietes e.V., Industrie- und Handelskammer Frankfurt/Oder".(4)

Eine andere städtische Nutzung, die auch bedroht ist, sind die sozialen Dienstleistungen, deren Umgestaltung gesellschaftlich nicht akzeptiert sind. Die lokale Selbstverwaltung sieht als mögliche Lösung nur die Übernahme dieser durch die Stadt, unter der Bedingung, daß zusätzliche finanzielle Mittel zugesagt werden, und daß die für die Kommune nicht tragfähigen Dienstleistungen unter staatlicher Trägerschaft bleiben, bei gleichzeitiger Entwicklung von kommerziellen Formen dieser Dienstleistungen.(4)

Ebenso bedroht ist der Bildungsbereich. Die bisher realisierten Programme der EU, die die Veränderungen von außen unterstützen, sind vor allem von TEMPUS, JEP, PHARE.

Andere Faktoren gefährden die Entwicklung des Tourismus:

a) Mangel an spezialisiertem Dienstleistungsangebot im Bereich Wassertourismus,
b) Mangel an Erholungseinrichtungen mit hohem Standard,
c) Mangel an Übernachtungsmöglichkeiten,
d) Beschränkung des Tourismus auf kurzfristige Aufenthalte,
e) Ungenügende Förderungsmaßnahmen.

Die Umweltgefährdung ist ein umfangreiches Thema. Szczecin und die Woiwodschaft wird zu den 27 ökologisch bedrohten Gebieten gezählt. Die Gefährdung ist durch eine niedrige Emission, aber eine hohe Immission (Import aus Gebieten, die außerhalb der Woivodschaft liegen) gekennzeichnet. Das höchste Niveau der Verschmutzung charakterisiert die Oberflächengewässer wie auch das Grundwasser, da es starke Zuflußverschmutzungsstoffe von der Oberoder sowie durch städtische Abwässer gibt. In der Stadt werden 200 Tsd. t Verschmutzungstoffe in die Luft emittiert. Aufgrund der gewaltigen Zunahme der Motorisierung tragen die Verkehrsmittel gewaltig zur Luftverschmutzung bei, und diese Erscheinung hat eine zunehmende Tendenz. Derselbe Faktor beeinflußt die Lärmbelastung negativ.

4. DAS KULTURERBE IM ENTWICKLUNGSPROZESS DER STADT

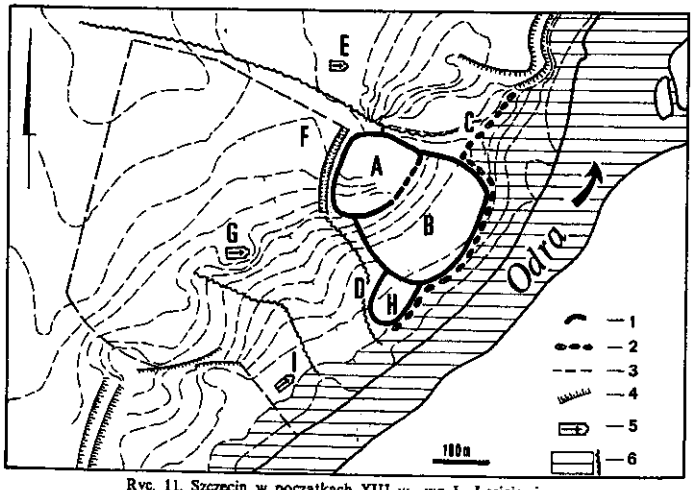
Im gegenwärtigen Entwicklungsprozeß und in der Gestaltung der Stadt Szczecin ist ein wesentliches Element das Kulturerbe. Dieses greift weit in die Vergangenheit zurück. Es werden immer wieder von neuem bei den historischen Forschungen und archäologischen Untersuchungen weitere Teile entdeckt.

Außer der Epoche des frühen Mittelalters, aus der zahlreiche Überreste zu finden sind, z.B. auf dem Schloßhof, in der Nähe des Schlosses und an den Stellen der ehemaligen Siedlungen in südlicher und nördlicher Richtung des heutigen Stadtrandes, dokumentieren die Relikte der Bebauung der darauf folgenden historischen Epochen die erfolgreiche Vergangenheit. Das kürzlich gefeierte 750jährige Jubiläum der Verleihung der Stadtrechte, verliehen 1243 durch den Fürsten Barnim I., gab einen guten Anlaß zur Popularisierung der Vergangenheit der Stadt. Behilflich ist dabei ständige Ausstellung in Museum für Geschichte, welches sich im wiederaufgebauten historischen Rathaus befindet.

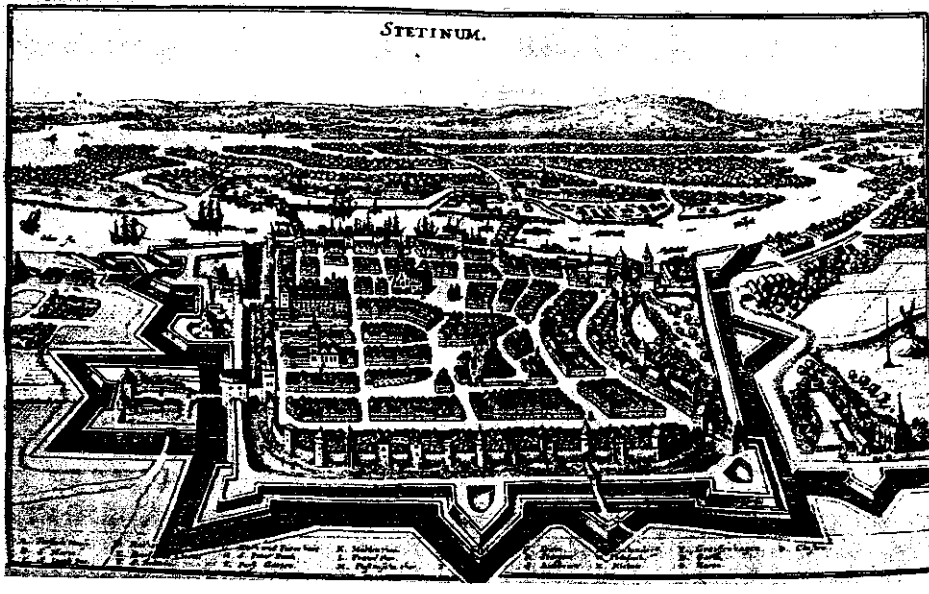
Die Stadtgrenzen wurden über 600 Jahre lang durch die Festungswerke fixiert: die mittelalterliche Stadtmauer (1283), erweitert unter der schwedischen Herrschaft nach 1630 und unter den militärischen Statthaltern der preußischen Könige, die Szczecin aufgrund des Abkommens mit Schweden 1720 in Besitz nahmen. (Abb. 4, Abb 5)

Trotz der großen Kriegsschäden aus den unterschiedlichen Zeiten sind in der Stadt viele Bauten gut erhalten, die von dem politischen, wirtschaftlichen und kulturellen Rang der ehemaligen Hauptstadt des Westpommerschen Fürstentums mit fast 400 Jahre alter Tradition und später als Hauptstadt der Provinz Pommern zeugen. Neben dem urbanen Grundkörper sind dies beispielsweise das wiederaufgebaute Schloß der Fürsten von Pommern, das Rathaus, das Haus der Bankierfamilie Lotz und viele an

Abbildungen 4 und 5



Ryc. 11. Szczecin w początkach XIII w., wg L. Leciejewicza
A – gród na Wzgórzu Zamkowym; B – podgrodzie słowiańskie; C – port; D – targ; E – kościół św. Piotra; F – otwarta osada podgrodowa (?); G – kościół św. Jakuba; H – podgrodzie niemieckie; I – kościół św. Jana; 1 – wał; 2 – nabrzeże portowe; 3 – granica miasta lokacyjnego; 4 – rów; 5 – kościół; 6 – pierwotny zasięg Odry i cieki wodne



Ryc. 26. Szczecin w połowie XVII w. wg Meriana

dere. Es sind die Überreste der Altstadt, die unmittelbar mit dem Fluß und mit dem Hafen verbunden waren, und die während des Luftangriffes der Alliierten 1944 vollkommen zerstört wurden.

Die Entscheidung zum Wiederaufbau war ungeheuer schwer zu treffen, sowohl wegen des Zerstörungsgrades als auch wegen des weit veränderten Stadtbildes in der Zeit des intensiven Umbaus im 18. und 19. Jahrhundert. Der endgültige Aufbau des altstädtischen Viertels wurde vor allem den Anforderungen des Verkehrs untergeordnet. Dieser durchkreuzt das Gelände der Altstadt, indem er zur Brückenzufahrt führt und damit die Altstadt vom Fluß und von den Ufermauern abtrennt. Der abgetrennte Teil wurde mit Wohnungen ohne Dienstleistungen bebaut, relativ frei zu den ehemaligen Straßen und Bebauungslinien. Obwohl die Bauhöhe eingeschränkt wurde und die Häuser mit hohen Dächern bedeckt wurden, hat dieses Viertel seinen ehemaligen Charakter verloren.

Die heutige kritische Bewertung dieser Lösung gab den Anlaß zur Sonderbehandlung des nicht bebauten unteren Teils der Altstadt, die am Fuße des Schlosses längs der Oder liegt. Die letzten durchgeführten Studien und Projektlösungen zeigen die Möglichkeit, zumindest teilweise die jetzige Situation zu verbessern und im flußnahen Bereich die historischen Situation wiederherzustellen.

Die weitere Entwicklung Szczecins erfolgte außerhalb der Festigungsanlagen erst in der 2. Hälfte des 19. Jahrhunderts. Die Entscheidung Königs Friedrich II. hat dieses ermöglicht. Der Bitte der Bürger im Jahre 1873 folgend, hat er den Status der Festung aufgehoben. Die der Stadt zugewiesenen Geldmittel (französische Kriegsentschädigungen) ermöglichten den Bau monumentaler Bauwerke öffentlicher Nutzung, darunter ein neues Rathaus, die Hauptpost, das Gerichtsgebäude, die Bibliothek wie auch etwas später die prunkvollen Terrassen an dem hohen Abhang auf dem Gelände des planierten Festungswerks, die heutigen „Waly Chrobrego" (früher Hakenschen Terrassen), die das Gebäude des Museums und die daneben stehenden Staatsgebäude harmonisch abschließen. Diese Bauwerke setzen in der Stadt weitere wichtige Akzente und sind Zeugen der architektonischen und kulturellen Entwicklung Szczecins.

Ein bedeutender Teil der erwähnten Geldmittel wurde jedoch für die Realisierung eines neuen Wohnviertels von 200 ha im daran anschließenden Terrain bestimmt, wobei das Viertel unter geschickter Ausnutzung des radikalen Verlaufs der Festungswege an das Sternsystem von Paris aus dem 19. Jahrhundert erinnert. Die mit

interessantem Putz versehenen Mietshäuser des Viertels blieben im überwiegendem Teil vom Schicksal der altstädtischen Bebauung verschont und bilden heute ein einmaliges urbanistisch-architektonischen Ensemble, das unter Denkmalschutz steht. Dieses Ensemble wird einer totalen Sanierung ausgesetzt, die sowohl die einzelnen Häuser und ihre Gesamtheit in Form der Quartiere als auch ihre Ergänzung durch neue Nutzungen (Dienstleistungen) umfaßt. Es wird auch eine Korrektur im Verkehrssystem durchgeführt, darunter der Führung des Transitverkehrs, des ruhigen lokalen Verkehrs und des Fußgängerverkehrs .

Ein anderes Problem ist der sorgfältige Schutz der städtischen Grünanlagen, insbesondere der Parkanlagen, die sich keilweise ins Stadtzentrum einschneiden. Unter ihnen spielt der Grünzug des Schloßparks auf dem Gelände des ehemaligen Friedhofs, im Hintergrund der erwähnten Terrassen (Kasprowicza-Park), verbunden mit der Hauptachse der Komposition aus dem 19. Jh. mit dem Stadtzentrum wie auch der Zentralfriedhof eine Rolle. Dieses ist ein Ensemble von europäischer Bedeutung in Bezug auf die Komposition und den dendrologischen Wert. Es umfaßt ein Gelände von 150 ha.

In dem oben genannten räumlichen Bebauungsplan der Stadt wurde auf die Wertschätzung der gut erhaltenen Gebäudekomplexe aus der Zwischenkriegszeit aufmerksam gemacht, die am Stadtrand der eigentlichen Stadt entstanden sind. Zu ihnen gehören die Stadtviertel Pogodno, Glêbokie und Gumieñce, die in ihrer Planung wie auch in ihrer Bebauungsweise die Howardsche Idee der Gartenstädte auf den europäischen Kontinent aufgegriffen haben und heute attraktive Wohnstandorte bilden.

Neue Objekte und Gebäudekomplexe, die außerhalb des unter Schutz stehenden Gebietes entstehen und die den gegenwärtigen Bedürfnissen und formalen Trends entsprechen, werden ein neues Kapitel in der heutigen sich dynamisch entwickelnden Stadt sein, in der die historischen Zusammenhänge mit dem Hafen und dem fast 100 km entfernten Meer weiter lebendig bleiben und deutlich zu sehen sind. Sie beeinflussen gleichzeitig die gegenwärtige räumliche Stadtform sowie ihre wahrscheinliche Entwicklung.

5. STEUERUNG DER STADTENTWICKLUNG - AUSGEWÄHLTE BEISPIELE

Bis jetzt wurden die verwendeten Instrumente zur Steuerung der Stadtentwicklung Szczecins nicht voll ausgenutzt. Vor 1990 war der Bewirtschaftungsplan das Hauptinstrument. Das damalige hierarchische funktionierende Planungssystem (die Un-

terordnung der Pläne niedrigeren Ranges im System Staat - Region - Lokalplan) implizierte sehr detaillierte Vorbereitungen dieses Instrumentes auf allen Stufen. Es wurden viele interessante ehrgeizige Pläne entwickelt, die aber unausführbar waren. Es gab immer Gründe höheren Ranges, die die Realisierung verhinderten und dann als Plan unaktuell wurden. Im vergangenen System verwendete man keine Elemente, die in der Lage waren, Entwicklungsimpulse zu setzen. Der Plan hat von vornherein das Entwicklungsniveau vorausgesetzt, das durch den Gesamtplan höheren Ranges bestimmt war.

Die heute immer noch mit unterschiedlichen Effekt verwendeten Instrumente der Steuerung sind in ihrem Bereich den vorbereiteten Plänen weitgehend überlegen.

Juristische Instrumente funktionieren laut der Gesetze und Verordnungen des Lokalrechts (räumlicher Bewirtschaftungsplan) und der Kommunalisierung des Vermögens. Das seit dem 1. Januar 1995 gültige Gesetz über räumliche Bewirtschaftung führte viele Änderungen ein und gehört zu einem der wichtigeren oft noch kontrovers diskutierten Gegenstände.
Ökonomische Instrumente treten jetzt erst voll in Kraft und beziehen sich auf die Steuern, Pachtgebühren, Beteiligungsgebühren u.a. Ähnlich ist es bei Steuerbegünstigung der Investoren für bestimmte Zwecke wie auch die Einführung von Vergünstigungen, Strafen oder Mitinvestitionen.
Bezüglich der technischen Instrumente wird seit einigen Jahren ein geographisches Informationssystem (GIS) als computergestütztes Verwaltungssystem vorbereitet.
Die Gruppe der sozialen Instrumente bilden vor allem die informatorischen Medien, die langsam an Bedeutung gewinnen.

Der Mangel an Erfahrungen bei Anwendung von diesen Instrumenten verursacht viele Probleme besonders bei der Festlegung des bearbeiteten Plans für räumliche Bewirtschaftung. In der nächsten Zeit wird der Gesamtplan das einzige juristische Dokument hinsichtlich der Raumplanung und die Grundlage für Entscheidungen sein. Nach dem allgemeinen Prinzip, daß der Plan die wirtschaftliche Tätigkeit begünstigen solle, wird bis jetzt der Aspekt der fiskalischen Instrumente nicht beachtet, welche die potentiellen Investoren, mit denen gerechnet wird, ermutigen könnten. In der Stadt wurden für Investitionen bevorzugte Zonen festgelegt. Bei den juristischen Bestimmungen bemühte man sich, solche Lösungen anzuwenden, welche allen potentiellen Investoren gleiche Chancen geben, die sich aufgrund der Submissionsofferten um Investitionszusagen, Vergünstigungen und Steuernachlässe bewerben.[(2)]

6. ZIELKONFLIKTE ÖKONOMIE-ÖKOLOGIE

Die Veränderungen in der Gesellschaftsordnung, die zur Verbreitung der Marktmechanismen, Privatisierung der Wirtschaft und zur Bedeutungszunahme der lokalen Verwaltungen führen, werden heute hauptsächlich im Kontext der wirtschaftlichen Belebung analysiert. Unter Marktbedingungen unterliegt die wirtschaftliche Entwicklung der Auswirkung von objektiven ökonomischen Gesetzen, d.h. dem Gesetz der Kapitalkonzentration. Sie steht mit den jeweiligen Vorteilen der Firmen im Zusammenhang, mit der Steigerung, die den kritischen Punkt überschreitet und die Nachteile vertieft, die am schnellsten und am deutlichsten das Naturmilieu belasten. Die große Dynamik der Prozesse und ihre Auswirkungen auf das natürliche Milieu erfordern eine langfristige Orientierung auf eine Strategie einer umweltgerechten Entwicklung.

Die Realisierung der ökologischen Politik garantiert zum einen die Erhaltung der optimalen Milieubedingungen des Menschen und zum anderen ein rationelles Wirtschaften mit den vorhandenen Ressourcen. Eines der Elemente dieser Politik ist das realisierte und oben besprochene ökologische System der städtischen Grünanlagen. Es gibt natürlich auch andere Elemente einer ökologischen Politik, wie:

a) die Einschränkung der Stadtexpansion in Richtung der Vorstadt, was den Schutz der ökologisch wertvollen Gebiete gestattet,
b) Beschleunigung der Umstrukturierungsprozesse des Industrie-Hafengeländes und damit die Reduzierung von Emissionen sowie eine bessere Nutzungsweise des Geländes,
c) Entwicklung der Gelände für Wohnungsbau auf altlastenfreiem Terrain und landschaftlicher Attraktivität,
d) Vergrößerung der vorhandenen Wohngebiete um extensiv genutzte Grundstücke, um dort Grünzonen anzulegen,
e) Sanierung des Zentrums - allgemeine Verbesserung der Abwasseranlagen, Einführung von energiesparenden Technologien,
f) Modernisierung des Transportsystems durch Ringstraßen und Umleitung des Transitverkehrs außerhalb des Zentrums, um den Verschmutzungsgrad zu reduzieren,
g) Festlegung der Konfliktgebiete, auf denen das ökologische Gleichgewicht verletzt wurde,
h) Einführung eines Gesetz bezüglich der Verarbeitung von Abfällen,
i) Regelung der bedrohten Zuflußgebiete,
j) richtige Nutzung des Monitorings.

Die wirtschaftliche Entwicklung der Stadt Szczecin - als Hafenstadt an der Oder und im Grenzraum liegend - basiert auf Grundlagen, die zu ihrer Entwicklung beitragen können. Eines der Hauptprinzipien ist die Gleichberechtigung des polnischen und ausländischen Kapitals mit gewissen Präferenzen für das ausländische Kapital - bei Investitionen für moderne Industrie und Technologie - sowie für das polnische Kapital bei Handels- und Gastronomieinvestitionen. Über diese Präferenzen wird mit Ausschreibungen entschieden.

Ein anderes wichtiges Prinzip ist das Management / Marketing, um ausländische Kredite zur Finanzierung der Investitionen für Umweltschutz, Wohnungsbau, Modernisierung des Bestandes und das Infrastrukturnetz zu gewinnen.

Die wirtschaftliche Entwicklung ist nicht nur ein Ergebnis von Großinvestitionen, sondern auch der Aktivitäten des small - business. Vom Standpunkt des Interesses der Region ist eine verstärkte Durchlässigkeit der polnisch-deutschen Grenze von fundamentaler Bedeutung. Es bedeutet die Entwicklung des Ballungsgebietes Szczecin. In unmittelbarer Nähe von Szczecin können neue Entwicklungsachsen längs der Verkehrsstrecken entstehen: Berliner Autobahn, Oder-Wasserstraße, die geplante Autobahn A 3. Chancen auf meßbare wirtschaftliche Effekte eröffnet die Zusammenarbeit mit der Polnisch-Deutschen Gesellschaft für Wirtschaftsförderung, gegründet durch das Komitee für polnisch-deutsche Zusammenarbeit.[4)] Die Maßnahmen, die Wirtschaftsinvestitionen durch privates Kapital begünstigen, stimulieren vor allem die Steigerung des small-business und damit die Zunahme von Arbeitsplätzen.

Die Umwandlung der Stadt Szczecin in ein Zentrum des wirtschaftlichen Aufstiegs, die sich auf das gesamte Grenzgebiet auswirkt sowie die Stimulierung der ursprünglich peripheren Gebiete ist durch die einzigartige geopolitische Lage, die ökologischen Entwicklungsmöglichkeiten sowie durch das endogene wirtschaftliche Potential bedingt und möglich.

Anmerkungen und Literatur

[1] Jens Gabbe, Viktor Frhr. von Machus, Grenzüberschreitende Zusammenarbeit an der Deutsch-Polnisch-Tschechischen Grenze. Entwicklungszustand, Perspektiven und Folgerungen, Gronau, August 1994.

[2] Zarz¹d Miasta Szczecin. Miejscowy Plan Ogólnego Zagospodarowania Przestrzennego. MPU Szczecin 1994.

[3] J.A.Jaskula, J.Kruszelnicki, Plan Regionalnego Zagospodarowania Przestrzennego Województwa. B.S.i P.R.P.W Szczecin, listopad 1992.

[4] Projekt „Entwicklungspotentiale der Binnenschiffahrt in der Oder-Region". Berlin/Potsdam/Stahnsdorf, März 1994.

Breslau. Strukturprobleme und Entwicklungsstrategie

Tadeusz Zipser (Breslau)

Kurzfassung
Die geographische Lage Breslaus führte zu einer starken Asymmetrie des Stadtgrundrisses und damit einerseits zu enormen Verkehrsproblemen und einer peripheren Lage des Stadtzentrums, verstärkt durch den Wiederaufbau nach 1945. Entsprechend der politischen Situation erfolgte die Ausrichtung der Stadt und der Verkehrssysteme weg vom Westen. Nach dem Umbruch soll nun am südlichen Autobahnknotenpunkt ein neues Stadtzentrum entwickelt werden, welches in Verbindung mit dem Nebenzentrum Lesniica Breslau nach Südwesten ausrichten würde. Trotz mittlerweile verbesserter Wirtschaftslage ist zukünftig die Lage Breslaus in Konkurrenz zu anderen Räumen als kritisch anzusehen. Ein geplantes Breslau tangierendes Autobahnkreuz europäischer Dimension könnte sich als zweischneidiges Schwert erweisen.

Breslau ist eine der wichtigsten Städte Polens. Ihrer Einwohnerzahl nach steht sie an vierter Stelle hinter Warschau, Lodz und Krakau, obwohl die größte stadtartige Konzentration in Wirklichkeit die oberschlesische Konurbation ist. Als wissenschaftliches Zentrum steht Breslau dagegen bereits an dritter Position. Auch als Eisenbahnknotenpunkt ist die Stadt wichtiger als Lodz und Krakau.

Trotz seiner Bedeutung ist Breslau als Ballungsgebiet ungewöhnlich kompakt, auch wenn die administrativen Grenzen ziemlich ausgedehnt sind (26 km in Ost-West-Richtung). So sind unmittelbar hinter der Stadtgrenze von Breslau eher isolierte Dörfer als ununterbrochene Siedlungsketten zu finden. Hinzu kommt, daß die Pendelbeziehungen zwischen Breslau und seinem Umland immer wesentlich schwächer waren, als dies bei anderen Agglomerationen Polens der Fall ist. Damit ist dieses Ballungsgebiet bedeutend kleiner als acht oder neun andere polnische Ballungsgebiete.

Jetzt zählt die Bevölkerung der Stadt Breslau etwa 642.000 Einwohner, einundeinhalbmal mehr als 1946. Unter den 198.000 Beschäftigten sind nun in Industrie, Bau und Transport ungefähr 91.000 tätig, im Handel und Dienstleistungen ca. 93.000.

Als besonders wichtiger Faktor muß der Einfluß der geographischen Lage auf die Stadtentwicklung von Breslau angesehen werden. Breslau kann als ein gutes Beispiel einer Stadt im Vorgebirge wie auch eines Flußüberganges angesehen werden. Vor allem das letztere Kennzeichen ist sehr offensichtlich, denn für eine Stadt am Fluß ist entscheidend inwieweit der Fluß an dem sie liegt, z.B. die Möglichkeit zuläßt, Brükken zu bauen oder die Bebauung dicht an das Ufer zu führen (Abbildung 1).

Die Oder ist jedoch ein besonders "schwieriger" Wasserstrom mit einem veränderlichen, weichen und sumpfigen Flußbett. Dies zieht eine bestimmte Beziehung der Stadtstruktur zum Fluß nach sich. Sie ist in Breslau eher auf das Überschreiten als auf das Begleiten des Flußes ausgerichtet, was die Geometrie des Stadtkörpers festlegt.

Die Lage im Vorgebirge hat zur Folge, daß sich hier sehr feste, sozusagen natürliche Knotenpunkte an den Kreuzungen und Abzweigungen den Bergketten parallel- und querlaufenden Verkehrswege bilden. So wurde der längs des Sudetengebirges ziehende Verkehrskorridor zum Hauptgrund der Entstehung der Stadt Breslau. Dort treffen auch drei bedeutende Verkehrswege von Süden, aus Böhmen und Mähren aufeinander, die weiter in die Mitte Polens und direkt zur Ostseeküste führen und zugleich die Gestalt des Straßennetzes stark beinflussen.

Breslau ist in die fast uralte, ständige und wichtige Kette der Städte kontinentaler Bedeutung einzugliedern, die Städte wie Leipzig, Dresden, Görlitz, Liegnitz, Oppeln,

Beuthen, Krakau und andere bis Lemberg umfaßt. Dies schafft eine wertvolle strategische Position, ruft aber eine spezifische Konkurrenz hervor.

Kurz gesagt kann man sagen: die raumwirtschaftliche Situation der Stadt ist von der Bergsperre im Süden, von der Bodensperre in der Nähe und von der Wassersperre innerhalb Breslaus abhängig. Der erste Faktor hat das Entstehen der Stadt verursacht, der zweite (wegen der besonders guten Ackerbaubedingungen) die territoriale Erweiterung behindert und der dritte die innere Struktur determiniert.

Insgesamt schufen die geographischen und topographischen Faktoren eine charakteristische Geometrie des Stadtkörpers. Als erstes ist die starke Asymmetrie zu nennen. Zumindest vier wichtige Landstraßen erreichen den südlichen Rand der Stadt und vereinigen sich zu einem gewaltigen Verkehrsstrom, der die Stadt von Süden nach Norden durchquert. An der nördlichen Seite des Flusses findet man nur zwei bedeutende Verkehrswege, die als Hauptverbindung mit dem Rest des Landes dienen. Eine ökonomisch und zugleich auch leistungsfähige Lösung dieses lästigen Problem des Transitverkehrs ist sehr kompliziert (Abbildung 2).

Die weit in Ost-West-Richtung ausgedehnten administrativen Grenzen stehen heute noch im Widerspruch mit der wirklichen Gestalt der bebauten Gebiete und dem intensiv entwickelten Straßennetz, das nach dem letzten Kriege einen deutlich N-S ausgerichteten Streifen gegenüber dem Fluß bildet. Seit der noch vor dem Kriege ausgeführten Stadterweiterung ist das Stadtzentrum hinsichtlich des gesamten Stadtgebietes stark exzentrisch gelegen. Demzufolge erinnert das heutige Straßennetz an etwas wie einen Löffel oder ein Mikrophon mit einer östlichen "Kugel" und dem Zentrum als westlichem "Handgriff".

Hinzu kommt, daß die Kriegszerstörungen die frühere Asymmetrie noch verstärkt haben. Die Straßenkämpfe konzentrierten sich während der Belagerung auf Westen und Süden, da die Wasserströme im Norden und Osten die Verteidigung der "Festung" Breslau" erleichterten. Deswegen waren die Wohnsiedlungen in den südwestlich gelegenen Stadtvierteln fast vollkommen verschwunden. Neben dem Wiederaufbau der zerstörten Altstadt konzentrierte sich die Hauptanstrengung auf die Wiederherstellung der verlorengegangenen Wohnfunktion in diesen Stadtvierteln. So entstanden hier viele dicht bewohnte Blocksiedlungen nach den bekannten Mustern des "Realsozialismus" mit ihren Strukturmängeln, insbesondere den fehlenden Dienstleistungsangeboten. Die Konzentration der Arbeitsstätten und des Handels in der Stadtmitte verursacht lange tägliche Fahrten, die viel Zeit und Nerven kostet, insbesondere in den westlichen Vororten.

Nach dem Kriege erforderte die Umwandlung der überregionalen Beziehungen die entsprechende Umgestaltung der Transportinfrastruktur. Dies bezog sich in erster

Linie auf die Verbindungen mit Posen und Warschau im Straßen- und Eisenbahnsystem und zog auch neue Prioritäten in der Planung des innerstädtischen Verkehrsnetzes nach sich. Gleichzeitig wurden die ehemaligen Hauptverkehrswege nach Westen, einschließlich der Autobahn, fast kaum mehr benutzt.

Man muß betonen, daß in späteren Zeiten, aber besonders nach 1989 ganz neue Bedingungen entstanden, welche die alten geographisch determinierten Beziehungen wieder aufnahmen. Heute kann man den vorhandenen Autobahnknotenpunkt an der südlichen Stadtgrenze als einen neuen städtischen Kern von Breslau betrachten. Folgerichtig ist der Gedanke, die Stadtentwicklung in diese Richtung zu orientieren. So ist hier die Ansiedlung von Wohn- und Arbeitsstätten vorgesehen, um ein neues Stadtzentrum zu errichten. Die regionalen Siedlungsstrukturen sollen über die Stadtgrenze hinaus in Hinblick auf die PKW- und LKW-bezogene Verkehrsanbindung optimiert werden. Diese neuen Viertel sollen eine "erhöhte wirtschaftliche Aktivität" stimulieren. Dazu soll der Autobahnknoten mit dem Flughafen verbunden werden und gleichzeitig damit die neuentworfene Verkehrsachse für den Durchgangsverkehr von Osten nach Nordwesten begleiten.

Diese Ergänzung des Straßennetzes soll auch zum Erfolg des westlich gelegenen Nebenzentrum Lesniica beitragen. So würde sich die wichtigste städtebauliche Initiative auf das Dreieck Altstadt - Westzentrum - Südknotenpunkt richten, um auf diesen Verbindungen eine neue Siedlungsstruktur zu entwickeln.

Zur Überprüfung der vorgesehenen stadtstrukturellen Umwandlung werden einige Simulationsmodelle eingesetzt. Sie sollen die notwendigen Verbindungen, sowie die drohenden Konflikte erkennbar machen und so auch die Entwicklungsstrategie für die weitere Zukunft festlegen helfen. Jedenfalls bleibt das richtige Einschätzen der künftigen Verhältnisse das Hauptproblem, insbesondere hinsichtlich der Ökonomie und der Beurteilung eigener Entwicklungsperspektiven.

Man kann jetzt schon sagen, daß die erste Stufe der Entwicklungsstrategie - das Überleben des Stadtsystems unter den veränderten Verhältnissen - schon nicht mehr ein kritisches Problem ist. Die Arbeitslosigkeit ist ziemlich gering und hat sich seit ein paar Jahren stabilisiert. Kritischer ist dagegen die Erneuerung bzw. die Verbesserung der Attraktivität von innerstädtischen Konkurrenzräumen einzuschätzen. Man muß nämlich die Verluste der Bedeutung der ehemaligen Hauptbetriebe der Breslauer Industrie, wie der Wagenfabrik, der Elektronischen Werke, Straßenbaumaschinenwerke usw. ersetzen. 1993 waren 48.504 Firmen registriert, welche industrielle Tätigkeiten ausübten. Neben den alten etwa 160 Staatsunternehmen gibt es heute fast 3.000 Gesellschaften des Handelsrechts und über 44.000 natürliche Personen mit Wirtschaftstätigkeit (private Unternehmen). Man kann also einen Trend zu Unter-

nehmensgründungen feststellen, der sich besonders kräftig im Handel und im Dienstleistungsbereich zeigt. Dieser Prozeß hat noch kein klares räumliches Profil.

Darum möchte ich noch einmal zu den Aussichten für Breslau. die den geographischen Faktoren zu verdanken sind, zurückkehren. Breslau ist ungefähr 350 km von Berlin, 350 km von Warschau und nur 270 km von Prag entfernt. Außerdem muß man anmerken, daß Breslau innerhalb des Dreiecks Danzig-Prag-Lemberg (Ukraine) liegt. Dieses Dreieck spielte immer eine bedeutende Rolle im wirtschaftlichen Lebens dieses Teils Mitteleuropas. Noch heute grenzt es drastisch verschiedene Gebiete ab, wenn es sich um Bevölkerungsdichte, Industrialisierung, Investitionsdynamik und Charakter des Siedlungsnetzes handelt. Das Wichtigste scheint aber heute zu sein, daß Breslau ein wesentliches Element in der Achse Hamburg - Schwarzes Meer - Ukraine sein könnte. Ich glaube, daß Hamburg die Rolle des Seetores zum Kontinent von Rotterdam übernehmen könnte, sollte die Vereinigung Europas zu einer wirklichen ökonomischen und kulturellen Integration führen.

Die Autobahn Berlin - Breslau - Oberschlesien - Krakau mit geplanter Erweiterung nach Lemberg ist teilweise im Betrieb, teilweise im Bau. Vielleicht bedeutungsvoller wäre eine moderne äußerst schnelle Eisenbahn, sofern die Ukraine ihr Einenbahnnetz umgestalten sollte. Neben der erwähnten West- Ost - Autobahn ist eine Autobahn von Warschau nach Prag beschlossen, die auch Breslau tangiert. Ferner existiert im Staatsraumplan der Vorschlag einer zu bauenden Autobahn Stettin - Prag. Die Absicht ist, den Durchgangsverkehr von Skandinavien nach Südeuropa zu bedienen. Demgemäß verläuft sie mehr gegen Westen, etwa achtzig Kilometer von Breslau entfernt. Anstelle dieses aus ökonomischen Gesichtspunkten zweifelhaften Verlaufs, sollte sie meiner Meinung nach einfach Posen mit Breslau verbinden und im Norden nach Kolberg weiterführen, wo eine direkte Fähre nach Karlskrona und Stockholm anschließt. Dies wäre eine wesentlich kürzere Verbindung. Im Süden könnte sie direkt auf Wien zielen, mit kurzen Abzweigungen, die noch die mährische Provinzhauptstadt Brünn und die slovakische Hauptstadt Bratislava miteinschließen würden. In dieser Weise könnte eine wichtige neue europäische Verbindung entstehen, die außerdem gute regionale Verkehrsbeziehungen leisten würde. So würden diese z.B. im polnischen Gebiet die städtischen Agglomerationen Stettin, Danzig, Posen und Breslau mit ca. 1,7 Millionen Einwohner verbinden.

Die Zukunft der Stadt Breslau ist also, wie die Zukunft jeder großen Siedlungkonzentration in unserer zivilisierten Welt, nicht nur von ihr allein, sondern von der Umgebung abhängig. Sie kann aber auch viele andere Elemente des Siedlungssystems umgekehrt beeinflussen. Man darf hoffen, daß diese Wechselbeziehungen eine neue, verbesserte und zweckmäßigere Wirklichkeit in Mitteleuropa schaffen werden.

Abb. 1 Verkehrsanbindung der Stadt Breslau

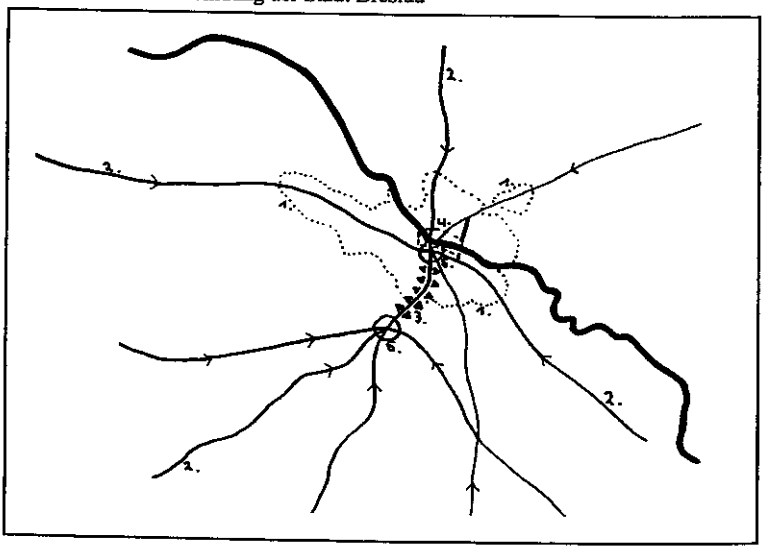
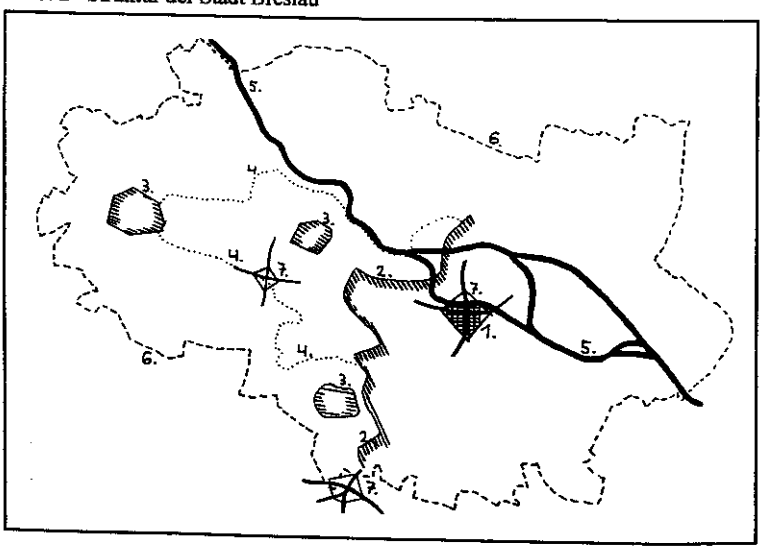


Abb. 2 Struktur der Stadt Breslau



Perspektiven der Stadtentwicklung in Ostdeutschland.

Ergebnisse und Schlußfolgerungen aus dem Sommerseminar 1995

Siegmund Peter Kroll

Kurzfassung
Fünf Jahre nach der Vereinigung der beiden deutschen Staaten hat die grundlegende Umbruchphase in Ostdeutschland einen Stand erreicht, der Anzeichen für eine Stabilisierung zeigt. Zeit für eine Zwischenbilanz, eine Analyse der bisherigen Entwicklungsdeterminanten der ostdeutschen Städte und eine Bestandsaufnahme der aktuellen ökonomischen, soziodemographischen, institutionellen und politisch-administrativen Rahmenbedingungen der Stadt- und Regionalentwicklung in den neuen Bundesländern. Es wird der Versuch unternommen, wesentlichen Gedanken zum Thema Entwicklungsdeterminanten und Planungsansätze für die ostdeutschen Städte herauszuarbeiten und Schlußfolgerungen für die künftige Stadtentwicklungsplanung in den neuen Bundesländern zu ziehen.

Gliederung

1. Vorbemerkung
2. Rahmenbedingungen der Stadtentwicklung in Ostdeutschland nach der Vereinigung der beiden deutschen Staaten
2.1 Ökonomische Ausgangslage und Perspektiven der Regionalentwicklung in Ostdeutschland
2.2 Demographische Grundlagen und Entwicklung der Stadt- und Regionalstrukturen
2.3 Siedlungs- und sozialräumliche Ausgangslage der Stadtentwicklung
2.4 Institutionelle und organisatorische Rahmenbedingungen der Stadtentwicklung in der DDR und in Ostdeutschland nach der Vereinigung
3. Entwicklungsperspektiven, Chancen und Risiken für die ostdeutschen Städte

1. VORBEMERKUNG

Fünf Jahre nach der Vereinigung der beiden deutschen Staaten hat die grundlegende Umbruchphase in Ostdeutschland, die alle gesellschaftlichen Bereiche erfaßt hat, einen Stand erreicht, der erste Anzeichen für eine Stabilisierung zeigt. Die ökonomischen Daten kennzeichnen noch keine entspannte Lage und die gesellschaftlichen und politischen Verhältnisse befinden sich noch in der Phase des Übergangs mit allen damit verbundenen Unwägbarkeiten. Dennoch lassen sich bereits bestimmte Entwicklungslinien feststellen, die sich in ersten baulichen und raumstrukturellen Auswirkungen in den neuen Bundesländern bereits manifestiert haben.

Zeit für eine Zwischenbilanz, eine Analyse der bisherigen Entwicklungsdeterminanten der ostdeutschen Städte und eine Bestandsaufnahme der aktuellen ökonomischen, sozio-demographischen, institutionellen und politisch-administrativen Rahmenbedingungen der Stadt- und Regionalentwicklung in den neuen Bundesländern. Diese soll Ausgangspunkt sein für Überlegungen zu Instrumenten und Zielen der mittel- und langfristigen räumlichen Planung für Städte und Regionen in Ostdeutschland.

In einem konstruktiven Gedankenaustausch zwischen Regionalwissenschaftlern, Städtebauern und Raumplanern fand zu diesem Themenkomplex im Juni 1995 das Sommerseminar der Gesellschaft für Regionalforschung (GfR) in Kooperation mit der Vereinigung für Stadt-, Regional- und Landesplanung e.V. (SRL) in Berlin und Frankfurt (Oder) statt.

In diesem Beitrag wird der Versuch unternommen, einige der wesentlichen Informationen, Gedanken, Planungen und Visionen aus den Fachbeiträgen, Referaten und Diskussionen während des Sommerseminars 1995 zum Thema Entwicklungsdeterminanten und Planungsansätze für die ostdeutschen Städte herauszuarbeiten, sie durch zusätzliche Aspekte zu ergänzen und Schlußfolgerungen für die künftige Stadtentwicklungsplanung in den neuen Bundesländern zu ziehen.

2. RAHMENBEDINGUNGEN DER STADTENTWICKLUNG IN OSTDEUTSCHLAND NACH DER VEREINIGUNG DER BEIDEN DEUTSCHEN STAATEN

Die wirtschaftliche und politische Vereinigung der beiden deutschen Staaten 1990 hat insbesondere in Ostdeutschland zu gravierenden Veränderungen aller Lebensbereiche

der Menschen geführt, verbunden mit einem grundlegenden kulturellen und gesellschaftlichen Wertewandel. Der Übergang vom "real existierenden Sozialismus" in die gesellschaftlichen Strukturen des "westdeutschen Kapitalismus" hat einerseits zu einer schnellen Währungs- und staatlichen Einheit Deutschlands, in Ostdeutschland zu mehr politischer und gesellschaftlicher Pluralität und zu einem erweiterten Konsumverhalten geführt. Gleichzeitig kam es aber auch zu einer Erosion der wirtschaftlichen Aktivitäten mit flächendeckenden Betriebsstillegungen und hohen Arbeitsplatzverlusten, sozialen Spannungen und Problemen, überhöhten Erwartungshaltungen, Identitätskrisen und Anpassungsschwierigkeiten .

Der Integrationsprozeß Ostdeutschlands in das Rechts- Währungs- und Wirtschaftsund Sozialsystem der Bundesrepublik Deutschland ist komplex und facettenreich. Hier sollen nachfolgend insbesondere die ökonomischen, sozio-demographischen, siedlungsstrukturellen und politisch-administrativen Rahmenbedigungen der Stadt- und Regionalentwicklung in den neuen Bundesländern und die Entwicklungschancen der ostdeutschen Städte fünf Jahre nach der Vereinigung näher betrachtet werden, um anschließend zu Aussagen zur Zielfindung von Stadtentwicklungspolitik und zum Einsatz von Instrumenten der Stadtentwicklungsplanung zu kommen.

2.1 Ökonomische Ausgangslage und Perspektiven der Regionalentwicklung in Ostdeutschland

Die Überführung der sozialistischen Planwirtschaft der DDR in die soziale Marktwirtschaft westdeutscher Prägung im Rahmen der Vereinigung Deutschlands stellt einen Prozeß der Integration zweier Räume mit höchst unterschiedlicher Wirtschaftsstruktur und Wirtschaftskraft dar. Letztlich waren die wirtschaftlichen Probleme der DDR ausschlaggebend für die staatliche Selbstaufgabe. 1989 war die DDR am Rande der Zahlungsunfähigkeit, weil der private Verbrauch schneller als die inländische Produktion wuchs, die Importe stärker als die Exporte stiegen, die Arbeitsproduktivität 30% unter den offiziellen Werten lag, der Kapitalstock in weiten Teilen veraltet und die Infrastruktur erneuerungsbedürftig war. Zudem wurde ohne Rücksicht auf die Umwelt mit hohen Belastungen für Menschen, Boden , Luft, Wasser und Natur produziert. Trotz Vollbeschäftigung und partiellem Arbeitskräftemangel muß von einer verdeckten Arbeitslosigkeit in der DDR-Wirtschaft ausgegangen werden. Die Finanzierung der Staatsorgane

(Nationale Volksarmee, Staatssicherheit, Volkspolizei) hat die Volkswirtschaft stark belastet. [1]

Mit der Einführung der Deutschen Mark in Ostdeutschland 1990 waren die zu teuren, qualitativ unzureichenden Produkte der Staatsbetriebe der DDR auf dem Weltmarkt quasi von heut auf morgen nicht mehr absetzbar. Ganze Produktpaletten der Staatsbetriebe wurden aufgegeben und im Handel durch Westprodukte ersetzt. Der dramatische Wirtschaftseinbruch in Ostdeutschland nach der Währungsunion wird durch den starken Rückgang des Bruttosozialprodukts in den neuen Ländern um 35% von Mitte 1990 bis Ende 1991 charakterisiert, die Industrieproduktion sank im gleichen Zeitraum sogar um fast 70%. [2]

Die DDR-Wirtschaft war im Vergleich zu anderen Industriegesellschaften durch einen besonders hohen Anteil des produzierenden Gewerbes (> 50%) und der Land- und Forstwirtschaft (ca. 12%) und einen besonders geringen Anteil im Dienstleistungssektor charakterisiert. Dieses Verhältnis hatte sich bereits 1991 zugunsten des Dienstleistungsanteils (ca. 60%) umgekehrt und sich den westdeutschen Strukturen angenähert. In den Städten spielt der Tertiärisierungsprozeß eine noch gewichtigere Rolle. [3] Dabei sind jedoch bemerkenswerte Besonderheiten der ostdeutschen Wirtschaftsstruktur [4] herauszustellen:

Der Anteil des produzierenden Gewerbes (17,1%) und der privaten Dienstleistungen (23,6%) an der Wertschöpfung in Ostdeutschland weist 1993 jeweils um 10% niedrigere Werte auf als in Westdeutschland, während der Staatsanteil (20,1%) bei fallender Tendenz über den konstanten westdeutschen Werten (ca. 13%) liegt. Besonders auffal-

---

[1] Bundesregierung, "Materialien zur Deutschen Einheit und zum Aufbau in den neuen Bundesländern; BMWi, Dokumentation Aufbau Ost, Die zweite Hälfte des Wegs, Stand und Perspektiven, Bonn ,1995, S. 3

[2] Blien, Uwe und Franziska Hirschenauer, "Die Entwicklung regionaler Disparitäten in Ostdeutschland" in: Mitteilungen aus der Arbeitsmarkt- und Berufsforschung, 27 Jg. H.4, 1994, S.333ff

[3] In Dresden war der Anteil der Beschäftigten im sekundären (47,1%) und im tertiären (48,7%) Sektor 1989 etwa gleich hoch, bis 1994 sank der Anteil des sekundären Sektors auf 25,6% und der Anteil des tertiären Sektors stieg auf 71,4%. vgl. Petra Pilarski, Dresden - Dienstleistungsentwicklung, Erfahrungen und Probleme, in: Grabow,Busso; Die Zukunft des Dienstleistungssektors in der Stadt, difu, Berlin, März 1996, S.145 ff

[4] gemessen an den Anteilen der Wirtschaftsbereiche an der unbereinigten Bruttowertschöpfung in Preisen von 1991

lend ist der hohe (15,8%), stetig steigende Anteil des Baugewerbes an der Wertschöpfung Ostdeutschlands, der etwa 200% über den konstanten westdeutschen Werten (ca. 5,4%) liegt. Lediglich der Bereich Handel und Verkehr entspricht annähernd dem Wertschöpfungsanteil Westdeutschlands (ca. 15%).[5]

Die geringen Anteile der Wertschöpfung im produzierenden Gewerbe und im industrienahen privaten Dienstleistungsbereich zeigen die schwache industrielle Basis der ostdeutschen Wirtschaft auf, während die ostdeutsche Bauwirtschaft insbesondere von den im Volumen stetig steigenden Erneuerungsinvestitionen in allen Bereichen profitiert.

Ein weiteres Merkmal der ostdeutschen Wirtschaft nach der Vereinigung ist die relativ niedrige Produktivität bei gleichzeitig relativ hohem privaten Verbrauch[6]:

Das Bruttoinlandsprodukt je Erwerbstätigen erreichte 1991 in Ostdeutschland mit einen Wert von DM 28.100 nur 31% der Produktivität Westdeutschlands (DM 90.700).[7] Die wirtschaftlichen Konsolidierungstendenzen in Ostdeutschland seit 1991 und den beginnenden Angleichungsprozeß an westdeutsche Verhältnisse zeigt die starke Steigerung des ostdeutschen Bruttoinlandsprodukts je Erwerbstätigen (DM 42.600) bis 1995 um immerhin 51%; jedoch erreichte die Produktivität 1995 in Ostdeutschland nur 44% des westdeutschen Wertes (DM 96.600).[8] Gleichzeitig stiegen die Löhne. Die monatlichen Bruttoverdienste je Arbeitnehmer in Ostdeutschland lagen 1991 bei ca. 48% der westdeutschen Einkommen.[9] Inzwischen sind die Durchschnittslöhne kontinuierlich gestiegen und erreichen 1995 einen Wert von 67,8% des Westniveaus[10].

Die ostdeutsche Wirtschaft ist auch fünf Jahre nach der Wirtschafts- Währungs- und Sozialunion noch durch einen Konsumüberschuß und ein Produktionsdefizit gekennzeichnet[11], gleichzeitig auch durch ein deutlich niedrigeres Einkommens- und Produktivitätsniveau als im westdeutschen Wirtschaftsraum.

---

5 BMWi, aaO, Anlage 9

6 Das Bruttoeinkommen aus unselbständiger Arbeit 1991 erreichte 158% des nominalen Bruttoinlandsprodukts. vgl. Blien, "Die Entwicklung regionaler Disparitäten in Ostdeutschland" aaO, S.333ff

7 Statistisches Bundesamt, Wiesbaden

8 Statistisches Bundesamt, Wiesbaden, 8/1996

9 BMWi, aaO, Anlage 2

10 Statistisches Bundesamt, Wiesbaden, 8/1996

11 Dem Bruttoinlandsprodukt 1994 für Ostdeutschland in Höhe von 380 Mrd. DM steht eine Inlandsnachfrage von 610 Mrd. DM gegenüber. vgl. Junkernheinrich, Martin, Gerhard Heimpold und

Voraussetzung für die wirtschaftliche Angleichung der Lebensverhältnisse sind relativ höhere Investitionen in Ostdeutschland als im Westen. Mitte der 1990er Jahre lagen die jährlichen Investitionen je Einwohner mit DM 10.843 in Ostdeutschland mit rund DM 3.000 über den entsprechenden Westwerten .[12] Unter der günstigen Annahme, daß die Steigerung der Wirtschaftskraft in Ostdeutschland (inkl. Berlin) von 1991-93 um 17,4% auf ein reales Bruttoinlandsprodukt von DM 19.930 je Einwohner sich fortsetzen ließe, wäre unter sonst gleichen Bedingungen eine Angleichung an die Wirtschaftskraft von Schleswig-Holstein nach rund 14 Jahren, an den westdeutschen Durchschnitt nach ca. 25 Jahren denkbar. [13] Ein Rückgang des Investitionsvolumens im Osten gegenüber dem Westen Deutschlands würde den gesellschaftspolitisch postulierten Angleichungsprozeß verlängern.

Der Aufbau Ost wird seit 1991 in einem hohen Maße durch Transferzahlungen der öffentlichen Haushalte gestützt, die jährlich rd. 5% des westdeutschen Bruttoinlandsproduktes ausmachen. [14] Der Höhepunkt der Tansferzahlungen nach Ostdeutschland war 1993 mit netto DM 175,9 Mrd.pro Jahr erreicht und ist seitdem wieder gesunken. 1996 lagen die Nettozahlungen wieder unter den Werten von 1992. [15] Der größte Teil der Transferzahlungen geht in den konsumtiven Bereich [16] und dient primär der sozialen und ökonomischen Sicherung der ostdeutschen Bevölkerung und damit der Verhinderung einer weiteren massiven Abwanderung der Menschen aus Ostdeutschland, mit weitreichenden Folgen für die regionalen Arbeits- und Wohnungsmärkte in Ost und West. Die Stabilisierung der Wohnbevölkerung in Ostdeutschland ist ein wesentlicher Faktor für den Aufbau und die Weiterentwicklung der Wirtschaft (Humankapital, Konsum, Distribution).

Robert Skopp "Der schwierige Weg Ostdeutschlands zur selbsttragenden Entwicklung",in: Wirtschaftsdienst, 75 Jg (1995), H. 6, S. 361)

[12] vgl. Investitionen in den neuen Ländern 1991-1996, Ifo, München, 1996

[13] Junkernheinrich aaO, S.360 ff

[14] BMWi, aaO, S. 15

[15] Von 1991 bis 1995 wurde Ostdeutschland von Bund, Ländern, Sozialversicherungen und EU mit insgesamt DM 620 Mrd. netto subventioniert, dabei sind bereits DM 250 Mrd. aus Steuer- und Verwaltungsmehreinnahmen des Bundes in Ostdeutschland vom Bruttosubventionsvolumen abgezogen. (vgl. BMWi, aaO. Anlage 1)

[16] Nur ca. 30% der Transferzahlungen fließen direkt in den Ausbau der Infrastruktur und die Investitionsförderung. Rund 70% sind Transfers als Zuweisungen an die Länder und Gemeinden sowie im Sozialbereich. (vgl. BMWi, aaO, S. 18, Anlage 1)

Zur Verbesserung der harten Standortfaktoren der ostdeutschen Wirtschaft und zur Einbindung Ostdeutschlands in den westeuropäischen Wirtschaftsraum werden große Teile der Transferzahlungen in die Modernisierung, den Um- und Neubau der Verkehrs- und der übrigen technischen Infrastruktur in Ostdeutschland eingesetzt. Besonders fortgeschritten ist dabei die Erneuerung des veralteten, unzureichenden analogen Telefonnetzes der DDR durch ein hochmodernes digitales Telekommunikationsnetz (Glasfasertechnik). Bis Ende 1997 soll das gesamte Netz Ostdeutschlands digitalisiert sein. [17] Gleichzeitig werden parallel dazu private Telekommunikationsnetze aufgebaut. Der Ausbau der Fernverkehrsinfrastruktur im Rahmen der 1991 beschlossenen "Verkehrsprojekte Deutsche Einheit" befindet sich aufgrund der erforderlichen Planungsvorläufe noch in der Planungs- und Startphase. Dabei sind bis 1995 Investitionen insbesondere zum Ausbau der Schienenprojekte und zur Elektrifizierung der Bahnstrekken nach Berlin sowie zur Erneuerung der Bundesfernstraßen vor allem im Großraum Halle/ Leipzig vorgenommen worden. Als Zielsetzung ist die Fertigstellung dieser Verkehrsprojekte mittel- und langfristig bis 2005 vorgesehen. [18] Obwohl Ostdeutschland derzeit noch nicht über die Netzdichte, die Qualität und Leistungsfähigkeit der westdeutschen und westeuropäischen technischen Infrastruktur verfügt, kann der ostdeutsche Wirtschaftsraum bereits heute als gut erschlossen und angebunden betrachtet werden. Durch zunehmende Ausstattungsverbesserung wird Ostdeutschland seine Standortqualität auch im europäischen Kontext in Zukunft noch weiter ausbauen.

Der Produktionseinbruch, die Privatisierung und Abwicklung der Staatsbetriebe in den ersten Jahren nach der Vereinigung führte zu einer hohen "Freisetzung" von Arbeitskräften. Von 1989 bis 1993 nahm die Zahl der Beschäftigten von 9,8 auf 6,2 Millionen Personen ab, d.h. in nur vier Jahren verloren 3,6 Millionen Menschen, mehr als ein Drittel der Erwerbstätigen, in Ostdeutschland ihre Arbeit. [19] Ein Teil der freigesetzten Beschäftigten fand während der vereinigungsbedingten Boomphase in Westdeutschland nach der Wende in den alten Bundesländern und in Westberlin neue Arbeitsplätze, sowohl als Umsiedler als auch als Pendler. [20] In Ostdeutschland war dieser soziale Erosionsprozeß nur über massive staatliche Intervention (arbeitsmarkt- und sozialpolitische

---

[17] BMWi, aaO, S. 28

[18] BMWi, aaO, S. 12 und 27ff

[19] Blien, aaO.

[20] vgl. Blien , aaO. und Häußermann, Hartmut, "Ost-West-Mobilität in Deutschland - Ende der Abwanderung?"in: GfR Seminarbericht Nr. 37, Berlin, 1996, S.55 ff .

Maßnahmen) mit einer vergleichsweise geringen, aber konstanten Arbeitslosenquote von ca. 15% in den Jahren 1991-95 verbunden. [21] Von Arbeitslosigkeit betroffen sind in Ostdeutschland mehr als 1,2 Millionen Erwerbsfähige und ihre Angehörigen. Diese Daten werfen auch ein gesellschaftspolitisches Schlaglicht auf die "Befindlichkeit" der Menschen in Ostdeutschland, für die staatlich garantierte Vollbeschäftigung und soziale Sicherheit zum Lebensalltag gehörten. Bis Ende 1996 hat sich die Arbeitslosenquote in Ostdeutschland auf 15,9% erhöht, wobei deutliche regionale Unterschiede festzustellen sind. [22]

Die wirtschaftliche Situation der Menschen in Ostdeutschland ist einerseits für die Mehrheit durch eine moderat verbesserte Einkommenssituation gekennzeichnet, andererseits für eine große Minderheit jedoch mit einer bislang unbekannten Verschlechterung der Lebensbedingungen. Dabei sind insbesondere Frauen von Arbeitslosigkeit besonders negativ betroffen. [23]

Nach dem Zusammenbruch der traditionellen Handelsbeziehungen der DDR zu den ehemaligen Comecon-Staaten nach der Währungsunion hat die ostdeutsche Ökonomie die ehemalige Exportorientierung bis heute noch nicht durch neue exportfähige Produkte kompensieren können. [24] Somit ist eine sich selbst tragende, exportorientierte Wirtschaft ist Ostdeutschland noch nicht festzustellen, selbst das Produktionsvolumen vor der Vereinigung ist noch nicht erreicht. [25] Ein Prozeß der Reindustrialisierung und einer qualifizierten Tertiärisierung Ostdeutschlands durch Kapitaltransfer und betriebliche Neugründungen insbesondere im verarbeitenden Gewerbe, aber auch im Dienstleistungsbereich ist erforderlich, um die wirtschaftliche Basis für die ökonomische Stabilisierung in Ostdeutschland von den transfergestützten Bereichen mit eher lokalem Ab-

---

21 BMWi, aaO, Anlage 5

22 Während Thüringen und Brandenburg die Durchschnittswerte aufweisen, liegen Sachsen (14,8%) und Berlin (Ost 13,4%, West 14,7%) deutlich unter den Durchschnittswerten und Mecklenburg-Vorpommern (17,3%) sowie Sachsen-Anhalt (18,0%) deutlich darüber. (vgl. Bundesanstalt für Arbeit, Nürnberg, Januar 1997)

23 Die Arbeitslosenquote von Frauen hatte 1994 in Ostdeutschland einen Wert von 21,3% erreicht gegenüber 10,4% für Männer. (vgl. Blien, aaO.) Im August 1995 waren 63,8% der ostdeutschen Arbeitslosen Frauen. (vgl. BMWi, aaO, S.10)

24 Die Exportquote im verarbeitenden Gewerbe Ostdeutschlands war selbst 1994 mit 13,1% nicht einmal halb so hoch wie in Westdeutschland mit 28,7%. Der Anteil der neuen Länder an den gesamtdeutschen Ausfuhren machte 1994 nur 1,8% aus. (vgl. BMWi, aaO, S.8)

25 Junkernheinrich, aaO, S. 359

satzgebiet (Baugewerbe und Handel) sowie öffentlichen Dienstleistungen in stärkerem Maße auf eine exportgestützte Produktion resp. Eigenproduktion zu verlagern. Die Rahmenbedingungen dafür sind jedoch als eher ungünstig einzustufen. Der Kapitalstock der ostdeutschen Unternehmen ist mit 10% des bundesdeutschen Bruttoanlagenvermögens im Vergleich zum Bevölkerungsanteil von 19,1% zu gering. Einer hohen Anzahl von Firmengründungen nach der Vereinigung steht 1996 in Ostdeutschland eine relativ hohe Anzahl von Insolvenzen gegenüber. Die Firmenstruktur in Ostdeutschland ist nach der Zerschlagung der großen Staatsbetriebe insbesondere durch Kleinbetriebe mit weniger als 20 Beschäftigten gekennzeichnet.

Räumliche Schwerpunkte einer eigendynamischen Wirtschaftsentwicklung sieht Junkernheinrich [26] in den bestehenden Verdichtungsräumen Ostdeutschlands, die sich aufgrund ihres Agglomerationsgrades, ihrer wirtschaftsgeographischen Lage und ihrer wirtschaftlichen Sektoralstruktur als räumliche Wachstumspole herausbilden sollen. Empirische Untersuchungen belegen für die Bereiche Gründungsaktivitäten, Investitionstätigkeit und Beschäftigungsentwicklung eine höhere Intensität wirtschaftlicher Aktivitäten in den Verdichtungsräumen als in ländlich geprägten Räumen. Dabei läßt sich eine ausgeprägtes Nord-Süd-Gefälle und ein Zurückbleiben der Gebiete entlang der deutsch-polnischen Grenze feststellen.

2.2 Demographische Grundlagen und Entwicklung der Stadt- und Regionalstrukturen

Ostdeutschland (inkl. Berlin) ist mit 108.813 qkm knapp halb so groß wie Westdeutschland mit 248.146 qkm, d.h. auf ca. 31% des Staatsgebietes leben 1992 mit 17,8 Mill Einwohnern etwa 22% der Gesamtbevölkerung der Bundesrepublik Deutschland. [27] 1945 lebten in Ostdeutschland (inkl. Berlin) noch ca. 20,5 Mio Menschen (31%), in Westdeutschland ca. 45,4 Mio Menschen (69%). [28] Die ehemals gleichmäßige Einwohnerdichte der Vorkriegszeit in Ost- und Westdeutschland (188 E/qkm Ost, 183 E/qkm

---

[26] Junkernheinrich, aaO, S. 362

[27] Bundesforschungsanstalt für Landeskunde und Raumordnung, BfLR Arbeitspapiere, "Laufende Raumbeobachtung, Städtebaulich relevante Rahmendaten 1994", Bonn, 7/1994, S. 35

[28] Während Westdeutschland in der Nachkriegszeit einen stetigen Bevölkerungszuwachs von 45,5 Mio. Einwohnern 1945 auf 63 Mio. Einwohner 1992 (+ 32%) aufgrund der Zuwanderung aus den ehemaligen deutschen Ostprovinzen (ca. 11 Mio. Menschen), Ostdeutschland und dem Ausland zu verzeichnen hatte, sank die Bevölkerung in Ostdeutschland in relavanten Schüben bis zum Mauerbau 1961 und nach 1989 um ca. 3 Mio. Einwohner (- 14 %).

West) hat sich eindeutig zugunsten einer Bevölkerungskonzentration in Westdeutschland verlagert, wo heute fast 80% der Gesamtbevölkerung leben. 1992 lag die Einwohnerdichte mit 164 E/qkm in Ostdeutschland deutlich unter der Westdeutschlands mit 254 E/qkm. [29] Besonders bevölkerungsarm sind die land- und forstwirtschaftlich geprägten Räume Ostdeutschlands östlich der Elbe (außer Berlin). In Mecklenburg-Vorpommern (80 E/qkm) und Brandenburg (86 E/qkm) erreichen die Einwohnerdichten nur die Hälfte der Werte der besonders dünn besiedelten Bundesländer Niedersachsen und Bayern. [30]

Innerhalb Ostdeutschlands konzentriert sich die Bevölkerung insbesondere in den alten Industrieregionen im Süden (Sachsen, Thüringen, Sachsen-Anhalt) und in der Mitte um Berlin. Damit haben sich die regionalen Siedlungsstrukturen der Vorkriegszeit in Ostdeutschland weitgehend erhalten und sich nur marginal verschoben (z. B. Zuwachs in Jena und Halle-Neustadt, Abnahme in Leipzig). Lediglich im Grenzraum zu Polen und an der Ostseeküste haben sich aufgrund politischer Entscheidungen des ZK der SED im Rahmen der Planwirtschaft der DDR neue Siedlungs- und Produktionsschwerpunkte ergeben: Die Stadt Rostock mit ihrem Überseehafen [31] und die neuen Industriestädte Schwedt, Eisenhüttenstadt und Hoyerswerda.

Die Größe und die wirtschaftliche Bedeutung der meisten ostdeutschen Agglomerationsräume hat in der Nachkriegszeit aufgrund der Bevölkerungsabwanderungen abgenommen. Allein Berlin hat nach 1945 900.000 Einwohner verloren und sich nunmehr bei über 3,4 Mill Einwohnern stabilisiert. Insbesondere die Industrieregion Leipzig/ Halle/ Dessau hatte nicht zuletzt aufgrund der katastrophalen Umweltsituation und der örtlichen Wohnbedingungen zu DDR-Zeiten Bevölkerungsabwanderungen in nennenswertem Umfang zu verzeichnen. Allein in Leipzig hat die Bevölkerung von ca. 700.000 Einwohnern in der Vorkriegszeit auf ca. 500.000 Einwohner 1990 abgenommen, davon 53.000 zwischen 1971 und 1989. [32]

---

[29] BfLR Arbeitspapiere, 7/1994, aaO, S.43

[30] BfLR, aaO, S. 3

[31] Die Wohnbevölkerung Rostocks wurde im Zuge des Ausbaus zum maritimen Tor zur Welt durch die DDR-Regierung kontinuierlich von 115.000 Einwohner (1945) auf 254.000 Einwohner (1988) gesteigert. vgl. Heinz, Werner und Carola Scholz, Deutsches Institut für Urbanistik; " Entwicklungsplanung in ostdeutschen Städten, Suche nach eigenen Wegen" Berlin, difu, 1996, S. 112

[32] Heinz/Scholz, difu, a.a.O, S. 80

Seit der Wende 1989 sanken die Bevölkerungszahlen in allen Regionen und Agglomerationen Ostdeutschlands - außer in Berlin - erneut und teilweise in dramatischen Größenordnungen. [33] Von 1989 bis 1993 wanderten mehr als 1,4 Mill Menschen aus Ostdeutschland in den Westen ab, dies entspricht 8,5% der DDR- Bevölkerung von 1989. [34] Dabei waren 70% der Abwanderer Erwerbspersonen vor allem jüngeren Alters. Obwohl die Abwanderungen aus Ostdeutschland in den Jahren 1989-91 ihren Höhepunkt hatten und sich seitdem der negative Wanderungssaldo deutlich reduziert hat, wird mit einem weiteren Bevölkerungsrückgang in Ostdeutschland gerechnet. Dies ist sowohl durch die bestehende Alterstruktur der Bevölkerung und das generative Verhalten [35] als auch durch ein erwartetes moderates Wanderungsdefizit begründet. Ursachen hierfür sind insbesondere in den insgesamt schlechteren ökonomischen Rahmenbedingungen für viele Menschen in Ostdeutschland zu suchen. Insbesondere in den ländlichen Räumen ist aufgrund der bereits heute bestehenden Überalterung der Dorfbevölkerung und aufgrund der drastisch reduzierten Erwerbsmöglichkeiten in der Land- und Forstwirtschaft in Zukunft mit einer dramatischen Entleerung ganzer Landstriche zu rechnen.

Ein wesentliches Merkmal der Bevölkerungsstruktur in Ostdeutschland besteht in dem geringen Anteil ausländischer Bewohner an der Gesamtbevölkerung. 1989 lag der Ausländeranteil in der DDR bei 1,2%, im früheren Bundesgebiet bei 7,7%. [36] Bis 1992 ist der Ausländeranteil in den alten Bundesländern noch weiter angestiegen (9,4%) und in den neuen Bundesländern auf 1 % und darunter gesunken, außer Berlin (11%). [37]

Langfristig wird bis 2010 eine weitere Umverteilung der Bevölkerung von Ost nach West bei gleichzeitiger Stabilisierung und Verstärkung großräumiger siedlungsstruktureller Unterschiede erwartet. [38] Dies wird wiederum negative Auswirkungen auf die wirtschaftliche Basis und das Entwicklungspotential der ostdeutschen Städte und Regionen haben.

---

33 Die größte Agglomeration Ostdeutschlands nach Berlin, die Region Leipzig/ Halle/ Dessau hat allein von 1990 bis 1995 von ehemals 2,725 Mio. Einwohnern mehr als 125.000 Bewohner verloren. (vgl. Die Welt, 23. 9.96)

34 Häußermann, "Ost-West-Mobilität-Ende der Abwanderung?", aaO, S. 55ff,

35 In den neuen Bundesländern wurden 1992 nur 5,3 bis 5,8 Lebendgeborene /1000 Einwohner registriert, in den alten Bundesländern 11,1 und in Berlin 8,6. (vgl. BfLR, aaO, S.35)

36 BfLR, aaO, S. 6

37 BfLR, aaO, S. 35

38 Bucher,Hansjörg, "Das Bevölkerungs- und Haushaltsprognosemodell der BfLR", Manuskript, Bonn-Bad Godesberg, 1995

2.3 Siedlungs- und sozialräumliche Ausgangslage der Stadtentwicklung

Die meisten Städte in Ostdeutschland haben eine mehrere Jahrhunderte alte Siedlungsgeschichte, die das städtebauliche Erscheinungsbild und die Nutzungsstruktur bis heute jeweils unterschiedlich geprägt hat. Mittelalter, Barock, Gründerzeit und Moderne überlagern sich und haben unterschiedliches Gewicht in jeder Stadt. Die größten Städte in Ostdeutschland Berlin, Leipzig, Dresden, Chemnitz, Halle und Magdeburg, aber auch viele mittelgroße Städte sind insbesondere durch die Stadterweiterungen der Industriezeitalters in ihrer Funktion und in ihrem Stadtbild bestimmt. Gravierende Zäsuren in die Stadtstrukturen haben die Kriegszerstörungen des 2. Weltkrieges geschlagen. [39]

Die unter feudalistischen und kapitalistischen Bedingungen gewachsenen Städte Ostdeutschlands wurden in den unmittelbaren Nachkriegsjahren zur Behebung der Wohnungsnot wieder instandgesetzt und im Bestand erhalten, partiell auch im Stile nationaler Bautradition, aber sowjetischen Vorbildern (z.B. Stalinallee Berlin, Lange Straße Rostock) ergänzt. Ab 1955 wurden die Städte nach sozialistischen Grundsätzen weiterentwickelt und umgebaut. Die zentralstaatliche Vorgabe von Planzielen und die Bedeutungslosigkeit des Bodenpreises determinierten die Stadtentwicklung in Ostdeutschland und kennzeichnen die derzeitigen Stadtstrukturen ostdeutscher Städte. Als wesentliche Merkmale der "sozialistischen" Stadt in Ostdeutschland identifiziert Häußermann [40]:

1. das dominant geplante und künstlerisch einheitlich gestaltete Stadtzentrum (überbreite Straßenachsen, zentraler Platz, monumentale Umfassungen, dominantes Hochhaus) mit der Konzentration öffentlich organisierter Einrichtungen;

2. die planmäßige Sicherung der "kompakten Stadt" durch einheitlichen staatlichen Großsiedlungsbau und durch die Verhinderung von (privater) Suburbanisierung;

3. den großflächigen Verfall der Altbaugebiete;

---

[39] Insbesondere Dresden, Frankfurt/Oder, Prenzlau, Magdeburg, Halberstadt, Berlin und Stralsund, aber auch Leipzig, Chemnitz, Merseburg, Neustrelitz, Neubrandenburg, Rostock und Wismar wurden durch die Kriegseinwirkungen stark in Mitleidenschaft gezogen. Vergleichsweise geringe Kriegschäden hatten insbesondere die Städte in Thüringen, aber auch Görlitz, Greifswald und Schwerin zu verzeichnen. vgl. Durth, Werner und Niels Gutschow, "Architektur und Städtebau der Fünfziger Jahre", Bonn, 1987, S.22

[40] Häußermann, Hartmut, "Von der sozialistischen zur kapitalistischen Stadt", in: Politik und Zeitgeschichte, 12/95, S. 8

4. die geringe bzw. andere sozialräumliche Segregation;

5. die materielle Austrocknung der politischen Entscheidungsgewalt über örtliche Angelegenheiten und ihre Fraktionierung in Betriebspolitik einerseits, übergeordnete staatliche Fach- und Territorialpolitik andererseits.

Da die ersten vier Merkmale die derzeitigen ostdeutschen Stadtstrukturen wesentlich prägen und die zukünftigen Handlungsfelder der Stadtentwicklungspolitik darstellen, werden ihre Besonderheiten und ihre Entwicklungsbedingungen in der DDR an dieser Stelle kurz umrissen.

zu 1.
Aufgrund der zentralstaatlichen Vorgaben für den Aufbau einer sozialistischen Gesellschaft in der DDR wurde den Stadtzentren die Aufgabe zugewiesen, das politische Zentrum für die Bevölkerung zu werden. Auf den Plätzen des Stadtzentrums sollten die politischen Demonstrationen, Aufmärsche und Volksfeiern stattfinden. Dementsprechend wurden die Stadträume dimensioniert und ausgestaltet. Die Verwaltungs-, Kultur-, Handels- und Dienstleistungsfunktionen der Stadt wurden im Stadtzentrum konzentriert und in erster Linie unter Versorgungsaspekten konzipiert. Da die sozialistische Wirtschaftsstruktur nicht konsumorientiert ausgerichtet war, fiel das Handels- und Dienstleistungsangebot in der Regel bescheiden und einfältig aus. Werbung für Handelsprodukte und Dienstleistungen trat im Stadtbild hinter politischen Parolen kaum in Erscheinung. Gebäude der "gesellschaftlichen Einrichtungen" wurden als Errungenschaften des Sozialismus städtebaulich exponiert. Eine herausragende Bedeutung im Zentrum der sozialistischen Stadt hatte auch die Wohnfunktion. Da es faktisch keine private Verfügung über den Boden gab, Bodenpreise und Mieten auf niedrigem Niveau weitgehend nivelliert waren und die Nutzungskonkurrenz mit anderen Funktionen gering war, wurden in den Stadtzentren insbesondere in den 70er und 80er Jahren in erheblichem Umfang mehrgeschossige Wohngebäude in Plattenbauweise errichtet.

zu 2.
Die konsequente Umstellung der Bauwirtschaft in der DDR auf die serielle Vorfertigung von Bauteilen in Großkombinaten hat die Stadtstruktur und das städtebauliche Erscheinungsbild der ostdeutschen Städte nicht nur im Zentrum, sondern vor allem an der Peripherie entscheidend geprägt. Die qualitativ und quantitativ unzureichende Wohn-

raumversorgung der DDR-Bevölkerung und die ideologisch geforderte Überwindung der kapitalistischen Wohnverhältnisse in den Altstädten (Mietskasernen) führten zu einer einseitigen Ausrichtung des Wohnungsbaus auf die wirtschaftlichere Plattenbauweise und einen modernen Städtebau in neuen Großsiedlungen vornehmlich am Stadtrand. Die neuen "sozialistischen" Wohnquartiere waren städtebaulich durch die vielgeschossigen standardisierten Wohngebäudekomplexe mit qualitativ guter Ausstattung (Balkon, Bad, Zentralheizung), bedarfsgerechten Infrastruktureinrichtungen (Versorgungswürfel, Großkitas, Ganztagsschulen, Jugendclubs) und großzügigen Grün- und Freiflächen geprägt. In den letzten beiden Jahrzehnten der DDR wurden im Rahmen von ambitionierten Wohnungsbauprogrammen mehr als 2 Millionen Wohnungen in Plattenbauweise in die ostdeutschen Städte und Dörfer gepflanzt. [41] Die Plattenbauten sind damit ein signifikanter Bestandteil des Wohnungsbestandes der DDR von insgesamt ca. 7 Millionen Wohneinheiten (1990) geworden. [42]

zu 3.

Trotz der umfangreichen Neubauprogramme machte der Altbaubestand in der DDR bis zur Wende den Hauptanteil des Wohnungsangebots aus. Der Altbaubestand wurde aufgrund der Priorität zugunsten der neuen Wohnquartiere systematisch vernachlässigt und abgebaut.[43] Hintergrund dieser Wohnungspolitik war das überwiegend private Grundeigentum an den Wohngrundstücken 1949, das nicht im Einklang mit der sozialistischen Gesellschaftsordnung stand, andererseits aber auch nicht so konsequent verstaatlicht wurden, wie andere gesellschaftliche Bereiche (Produktion, Landwirtschaft). 1990 waren nur 41% der Wohnungen in der DDR verstaatlicht. [44] Über Mietpreisbindungen auf niedrigem Niveau und kommunale Wohnungsverwaltung reglementierte der DDR-Staat jedoch den Wohnungsmarkt. Folge dieser Politik war der systematische Verfall der Altbausubstanz, da selbst die notwendigsten Instandhaltungsmaßnahmen aus den unzureichenden Mieteinnahmen nicht finanziert werden konnten. Im Rahmen der staatlich gelenkten Planwirtschaft wurden auch keine ausreichenden materiellen und personellen Resourcen für die Erhaltung oder gar Modernisierung der Altbauten bereitgestellt. Die Altbausubstanz blieb auf dem technischen Standard der Vorkriegszeit resp. der Jahrhundertwende (Ofenheizung, Außentoilette, kein Bad). Ganze Stadtteile wurden unbe-

---

41 Häußermann, "Von der sozialistischen zur kapitalistischen Stadt", aaO, S. 6

42 BfLR, aaO, S. 25

43 Von 1961 bis 1990 sank die Zahl der Altbauwohnungen in der DDR von 5,4 auf 3,9 Mio. (vgl. Häußermann, "Von der sozialistischen zur kapitalistischen Stadt", aaO, S. 6)

44 Häußermann, "Von der sozialistischen zur kapitalistischen Stadt", aaO, S. 13

wohnbar und verfielen. Vereinzelte Ausnahmen einer erhaltenden und rekonstruierenden Stadterneuerung sind vor allem in historisch bedeutenden Städten, die für den DDR-Staat eine besondere Außenwirkung bei ausländischen Besuchern bewirken sollten, festzustellen (Dresden, Leipzig, Berlin). Hier sind insbesondere bauhistorisch herausragende Kulturdenkmäler wiederhergestellt worden. Erst in den letzten Jahren der DDR wurden in geringem Umfang auch Altbauwohnquartiere instandgesetzt, modernisiert und mit historisierenden Plattenbauten ergänzt.

zu 4.
Aufgrund der eindeutigen Priorität der staatlichen Städtebaupolitik zugunsten der Neubautätigkeit, war der Ausstattungs- und Bauzustand der Altbauten in den Städten insgesamt als schlecht bis abbruchreif einzustufen. Neubauwohnungen waren daher attraktiv und bei der Bevölkerung sehr begehrt. Da die Qualität einer Wohnung sich nicht in den staatlich festgelegten Mietpreisen widerspiegeln konnte und auch die Einkommensspanne in der DDR wegen der gesellschaftspolitischen Zielsetzung der Aufhebung der Klassengegensätze relativ gering war, wurde der Wohnraum nach gesellschaftspolitischen Kriterien und nach den volkswirtschaftlichen Bedürfnissen der Staatsbetriebe und der gesellschaftlichen Einrichtungen vergeben. Bei der Wohnraumvergabe bevorzugt wurden kinderreiche Familien, junge Ehepaare, alleinerziehende Mütter sowie Personen, die sich um die DDR verdient gemacht hatten. Diese privilegierten Bevölkerungsgruppen waren damit vorrangig in den neuen sozialistischen Neubauvierteln des komplexen Wohnungsbaus vorzufinden. Umgekehrt waren die schlecht ausgestatteten Altbauquartiere Wohnort von eher älteren Menschen, gesellschaftlichen Außenseitern und Arbeitskräften in weniger wichtigen Beschäftigungsfeldern der DDR-Wirtschaft. Da die gesellschaftlichen Unterschiede in der DDR insgesamt gering ausgeprägt waren, lebte die Bevölkerung sozialräumlich vergleichsweise gering segregiert. Besonders privilegiert wohnte lediglich die oberste Schicht der Nomenklatura. [45]

Mit der Vereinigung Deutschlands unter den gesellschaftlichen und rechtlichen Rahmenbedingungen des Westens haben sich wesentliche Parameter der Stadt- und Regionalentwicklung grundlegend verändert. Private Investitionen lösen staatlich gelenkte Investitionsentscheidungen weitgehend ab. Der Staatliche Wohnungsbau und die Investitionspolitik der Staatsbetriebe wurde durch eine massive Förderung von Privatinvestitionen ersetzt. Mit der Reprivatisierung von Haus- und Grundeigentum bestimmten

45 Häußermann, "Von der sozialistischen zur kapitalistischen Stadt", aaO, S. 7

die Investitionsentscheidungen vieler privater Akteure die Stadtentwicklung. Dort wo die Eigentumsverhältnisse klar waren oder schnell geklärt werden konnten, kam dies direkt dem Altbaubestand zu Gute. Überfällige Instandsetzungs- und Modernisierungsarbeiten wurden durch private Aktivitäten vorangetrieben und machen sich im Stadtbild zunehmend bemerkbar. Standort- und Lagegunst eines Grundstücks sowie wirtschaftliche Verwertungsmöglichkeiten wurden wieder zu einem bestimmenden Investitionskriterium; lokal und regional stark differenzierte Boden- und Mietpreise sind Ausdruck der veränderten Allokation. Zentrale Innenstadt- und unbelastete Stadtrandlagen in hochverdichteten Agglomerationsräumen und mit guten Verkehrsanbindungen werden zu bevorzugten Investitionsstandorten für neue Handels- und Dienstleistungsgebäude, Einkaufszentren und Gewerbeparks sowie Wohnungsbau (insbesondere der Großraum Leipzig).

Während sich aufgrund ungeklärter Eigentumsverhältnisse und umstrittener stadtpolitischer Zielsetzungen in den Innenstadtbereichen eine Revitalisierung nur langsam umsetzt, hat sich am Stadtrand resp. in den Umlandgemeinden in gut erschlossenen Lagen eine Suburbanisierung durch neue Gewerbegebiete auf der grünen Wiese insbesondere für Autohandel, Lagerflächen und Distributionsbetriebe sowie auf das Auto ausgerichtete großflächige Einzelhandelszentren teilweise in gigantischen Dimensionen bereits augenfällig durchgesetzt. In gleicher Weise entstehen zunehmend neue Wohngebiete (vor allem als Ein-Familien-Haus-Gebiete) an der Peripherie. Motor dieser Entwicklung sind sowohl die zunehmende Motorisierung Ostdeutschlands als auch die exorbitante Steuerbegünstigung von Neubauinvestionen in den neuen Ländern durch das Fördergebietsgesetz als auch die klaren Investitionsverhältnisse auf der grünen Wiese.

2.4 Institutionelle und organisatorische Rahmenbedingungen der Stadtentwicklung in der DDR und in Ostdeutschland nach der Vereinigung

Die Gesellschaftsordnung des "real existierenden Sozialismus auf deutschem Boden" in der DDR war einerseits durch die Einparteienherrschaft der SED andererseits durch die Machtkonzentration im Staatsrat bestimmt und ausgeprägt zentralstaatlich organisiert. In der DDR existierte zwar eine kommunale Verwaltungsebene, die über eine Kreis- und Bezirksebene streng hierarchisch in die zentralstaatlichen Entscheidungsprozesse eingebunden war. Die 7.563 Gemeinden waren verfassungsrechtlich als "örtliche Organe der Staatsmacht" definiert und sollten in eigener Verantwortung für alle Aufgaben zuständig sein. Politisch wurden die Umsetzung der die Gemeinden betreffenden Be-

schlüsse der zentralen staatlichen Leitung durch die Funktionäre der SED an der Spitze der Kommunalverwaltung (Bürgermeister) und in den Räten der Gemeinden sichergestellt und zudem durch die übergeordneten Räte kontrolliert (Weisungsrecht).

Daneben ist der hohe gesellschaftliche Stellenwert der volkseigenen Betriebe und Kombinate in der DDR als Restriktion der kommunalen Politikgestaltung herauszustellen. Bei der Realisierung eigener und vorgegebener Ziele waren die Kommunen vollständig von den Ressourcen der örtlichen Betriebe abhängig, da den Gemeinden nur minimale Finanzmittel zur Verfügung standen. Die volkseigenen Betriebe und Kombinate verfügten über Sach- und Personalressourcen, die auch für kommunale Zwecke eingesetzt werden konnten. Die Betriebe stellten Finanzmittel und Arbeitskräfte für den Bau von Straßen, Sport- und Spielplätzen zur Verfügung. Die kulturelle, soziale, sportliche und medizinische Versorgung der Mitarbeiter und Ihrer Angehörigen war Aufgabe der Betriebe. Der Betrieb hatte im gesellschaftlichen Leben eine Schlüsselstellung. Er verfügte über einen eigenen Wohnungsbestand und Ferienanlagen, Betriebskindergärten und Sportvereine. Im Betrieb wurde über Prämien, Ferienaufenthalte und andere Zuwendungen entschieden. [46] Erst unter dem Aspekt der umfassenden Fürsorgefunktion der Staatsbetriebe in der DDR wird die soziale und gesellschaftliche Komponente der ökonomischen Zerschlagung der Großbetriebe nach der Wende für die ostdeutsche Bevölkerung in ihrem Ausmaß deutlich.

Mit der Integration der DDR in das Verwaltungs- und Rechtssystem der Bundesrepublik Deutschland erhielt die kommunale Ebene wieder eine erweiterte politische und fachliche Zuständigkeit über die Wiedereinführung der kommunalen Selbstverwaltung. Diese neue Zuständigkeit war unmittelbar nach der Wende noch nicht mit einer entsprechenden Kompetenz in den Kommunen verbunden, da die neuen vielschichtigen Aufgabenfelder in den Gemeinden aufgrund unbekannter bundesrepublikanischer Rechtsnormen und Vorschriften von darin unerfahrenen und ungeschulten Verwaltungen und Politikern quasi ad hoc bewältigt werden mußten. Zudem waren gesellschaftlich und politisch nicht mehr SED und Staatsbetriebe die bestimmenden Kräfte auf der kommunalen Ebene, sondern eine Vielzahl höchst unterschiedlicher Akteure mit neuen, spezifischen Interessenslagen:

---

[46] Häußermann, "Von der sozialistischen zur kapitalistischen Stadt", aaO, S. 8

Initiativen, "Runde Tische", neue und erneuerte Parteien, Interessenvertreter, Kammern, sowie private Firmen, einheimische und auswärtige Handels- und Handwerksbetriebe, Investoren, Developer, Consultants, Makler und Spekulanten.

Die hochgespannten Erwartungen insbesondere der Bürger, aber auch der Investoren in der Vereinigungsphase an eine schnelle Anpassung an die (Lebens-) Verhältnisse des Westens erzeugten einen enormen Druck auf die neuen Entscheidungsträger in den Gemeinden. Da die traditionellen Gemeindestrukturen unverändert Bestand hatten, traf dies eine Vielzahl kleiner und kleinster Gemeinden[47] ohne Fachpersonal und weitgehend ehrenamtlichen Verwaltungskräften. Die Gemeinden waren die ersten demokratisch legitimierten staatlichen Entscheidungsinstanzen in Ostdeutschland nach der Wende, da die Wahlen zu den Parlamenten und Regierungen der neuen Länder erst Monate nach den Kommunalwahlen stattfanden. Entsprechend später waren die Landesregierungen und -verwaltungen arbeitsfähig, in der Umbruchphase nach der Vereinigung in vielen Fällen um entscheidende Monate zu spät, um bestimmten Fehlentwicklungen u.a. durch eine geordnete Landesplanung und eine abgestimmte Regional- und Förderpolitik entgegenzuwirken. Weitreichende, insbesondere die Siedlungsstruktur betreffende Entscheidungen wurden in dieser Phase vor allem auf kommunaler Ebene getroffen, und unabgestimmt, aus der neuen selbstbewußten Sicht der jeweiligen Einzelgemeinden in rechtsverbindlichen Verträgen und Baurechten festgelegt. Unzählige neue Gewerbegebiete und Einkaufszentren auf der grünen Wiese, Kläranlagen und Wohnbauflächen am Stadtrand und in den Dörfern wurden planungsrechtlich ausgewiesen und zwischenzeitlich auch realisiert oder ansatzweise begonnen. Viele Projekte sind jedoch im Planungsstadium stecken geblieben oder das Realisierungsinteresse an bestehenden Baurechten ruht.

Obgleich schon kurz nach der Vereinigung der deutschen Staaten ein umfänglicher Berater- und Beamtentransfer (auf Zeit und auf Dauer) von West nach Ost zum Aufbau einer leistungstarken Verwaltung in Ostdeutschland eingerichtet wurde, kam die Beratung oft zu spät oder die Berater waren selbst mit den schwierigen rechtlichen und strukturellen Verhältnissen in den ersten Vereinigungsjahren überfordert. Das Stichwort "Wildost" umschreibt die unübersichtlichen Entscheidungsstrukturen und die meist gut

[47] In der DDR existierten 1991 nur acht Großstädte über 200.000 Einwohner, in 81% der Gemeinden lebten weniger als 5.000 Menschen, in fast 50% weniger als 500. (vgl. Häußermann, "Von der sozialistischen zur kapitalistischen Stadt", aaO, S. 10)

gemeinten, manchmal (halb)legalen Aktionen von Privaten und offiziellen Stellen plakativ und treffend.[48] Städtepartnerschaften und Landespatenschaften (Bayern/Sachsen, Nordrhein-Westfalen/ Brandenburg, etc.) beschleunigten den Transfer von Rechts- und Verwaltungswissen nach Ostdeutschland und führten zu einem relativ schnellen Aufbau neuer, arbeitsfähiger Verwaltungsstrukturen auf Landesebene und in den größeren Kommunen - in der Regel orientiert an den graduell unterschiedlich ausgeprägten Vorbildern in Westdeutschland. Zudem wirkte sich die zunehmende Erfahrung der Politiker mit den neuen gesellschaftlichen Gruppen und der Mitarbeiter in den Verwaltungen mit den Rechtsnormen und der Rechtspraxis stabilisierend auf die Verwaltungstätigkeit und die Entscheidungspraxis aus. Schließlich hat auch ein Abklingen der Aufbruchstimmung während der vereinigungsbedingten Boomphase sowie eine gewisse Bedarfssättigung in Ostdeutschland zu einer insgesamt entspannteren und realistischeren Einschätzung der Entwicklungsmöglichkeiten geführt, die zunehmend mehr Augenmaß aller Akteure erwarten läßt.

Eine entscheidende Rolle bei der Privatisierung und untergeordnet der Sanierung der Staatsbetriebe hat die Treuhandanstalt mit Sitz in Berlin in den ersten fünf Vereinigungsjahren gespielt, und ihre Nachfolgeorganisationen werden auch in Zukunft in vielen Kommunen die Stadtentwicklung mit ihren Entscheidungen beeinflussen. Mehr als 34.000 Privatisierungsverträge hat die Treuhandanstalt abgeschlossen. Ca. 6.000 Reprivatisierungsanträge von Unternehmen waren 1995 noch zu entscheiden. 50 in Management-Kapitalgesellschaften zusammengefaßte Unternehmen in Ostdeutschland Anfang 1995 sollten kurzfristig privatisiert werden. [49] Die Überwachung und Durchsetzung der vertraglichen Verpflichtungen der Investoren sollen die Nachfolgegesellschaften sicherstellen. Die Verwertung von Grundstücken und die Aufbereitung (Baurecht, Parzellierung) sowie die Bereitstellung von Gewerbeflächen insbesondere für mittelständische Investoren soll die Treuhand-Liegenschaftsgesellschaft (TLG) übernehmen. Die TLG wird damit ein entscheidender Verhandlungspartner für die Kommunen und ein gewichtiger Akteur für die kommunale Entwicklungsplanung und Wirtschaftsentwicklung.

---

[48] Eine Momentaufnahme der Problemlage und einen Einblick in den Arbeitsalltag der Bau- und Planungsbehörden in den großen ostdeutschen Kommunen in den bewegten Zeiten nach der Wende und zu Beginn der Vereinigung geben die Beiträge in der Stadtbauwelt 108 "Unternehmen Deutschland, Pläne und Projekte für Dresden, Leipzig, Chemnitz, Rostock und Erfurth: Was wird aus den großen Städten in Ostdeutschland?" in: Bauwelt 48, 81 Jg, Berlin, Dezember 1990

[49] BMWi, aaO, S.26ff

3.0 ENTWICKLUNGSPERSPEKTIVEN, CHANCEN UND RISIKEN FÜR DIE OSTDEUTSCHEN STÄDTE

Gemeinsames Entwicklungshandikap aller ostdeutschen Städte und Regionen ist die gesamtdeutsch und EU-weit relativ geringe Wirtschaftskraft und Produktivität, die hohe Arbeitslosigkeit, das schwach ausgeprägte Innovationspotential, die unterdurchschnittliche Infrastrukturausstattung, die relativ geringe Bevölkerungsdichte, und die periphere Lage zum EU-Binnenmarkt. Positiv zu veranschlagen sind die gute Schul- und Berufsausbildung der Bevölkerung, die hohen Transferzahlungen für Investitionen und Konsum, die sehr guten Förderbedingungen für private Investitionen, relativ preiswertes Bauland und die Wachstumschancen insbesondere im tertiären Sektor, langfristig auch die Nähe zum nord- und osteuropäischen Wirtschaftsraum und den EU- Beitrittskandidaten Polen und Tschechien. Welche der positiven oder negativen Rahmenbedingungen die Entwicklung in Ostdeutschlands Städten und Regionen besonders nachhaltig beeinflussen und langfristig dominieren werden, kann derzeit noch nicht abschließend beantwortet werden. In mehreren Thesen werden deshalb nachfolgend Tendenzen und Entwicklungsperspektiven skizziert.

These 1

Der gesellschaftliche Tertiärisierungsprozeß determiniert zukünftig die Stadtentwicklung in Ostdeutschland

Problematisch in Hinblick auf eine Stabilisierung der vorhandenen Stadt- und Regionalstrukturen bis zur Jahrhundertwende und danach ist insbesondere die geringe industrielle Basis der ostdeutschen Wirtschaft. Der vielfach geforderte "Erhalt der industriellen Kerne" als Ausgangspunkt einer neuen Industrialisierung und damit einer wirtschaftlichen Konsolidierung beschränkt sich auf wenige auf niedrigem Niveau stabile oder sogar labile Wirtschaftsbereiche und -regionen in Ostdeutschland. Industrielle Kleinbetriebe, das Baugewerbe und das Handwerk stellen heute und auf absehbare Zeit das Gros des Produktionssektors in Ostdeutschland dar. Dies erscheint als eine zu geringe Basis für den Aufbau eines leistungsstarken produktionsorientierten Dienstleistungsbereichs, der als notwendiges Element einer Umgestaltung der noch in hohem Maße auf Industrie und Landwirtschaft fußenden DDR-Wirtschaft zu einer (post)industriellen Dienstleistungsgesellschaft westlicher Prägung angesehen wird. Sowohl die produktionsorientierten Dienstleistungen (Finanzen, Versicherungen, Immobilien, Rechts-, Wirtschafts- und Software-beratung) als auch die konsumorientierten Dienstleistungsbereiche (Handel, Gastronomie, kommerzielle Freizeitgestaltung, private Dienstleistungen und Handwerk), die während der DDR-Zeit schwach ausgebildet waren, sind in

den ersten Jahren der Vereinigung stark expandiert, werden aber aufgrund geringerer Realeinkommen und Nachfrageeinbrüche nur noch mäßige Steigerungsraten aufweisen. Rückläufige Entwicklungstendenzen werden auch im bisherigen Boombereich Bauwesen prognostiziert, da hier aufgrund von Steuerrechtsänderungen und ungünstigeren Förderbedingungen sowie sinkenden Einkommen Nachfragerückgänge erwartet werden. Auf die Beschäftigung und die Wertschöpfung stabilisierend wirken derzeit noch staatliche Einrichtungen und öffentliche Dienstleistungen. Leere öffentliche Kassen werden auch hier mittelfristig zu einem weiteren Beschäftigungsabbau führen. Schließlich stellt der hohe Anteil an Beschäftigten in staatlich geförderten ABM-Programmen in Ostdeutschland einen Risikofaktor für den regionalen Arbeitsmarkt und die Wertschöpfung dar. In Zukunft werden entsprechend der langfristigen Trendentwicklung der westlichen Industriegesellschaften sowohl unternehmensbezogene als auch haushaltsorientierte Dienstleistungen den wesentlichen Teil der Stadtökonomie insbesondere der größeren Städte und deren Umland tragen und zunehmend bestimmen. Unklar sind dabei vor allem die Auswirkungen auf die Beschäftigungsentwicklung (Polarisierung des Arbeitsmarktes in hoch- und niedrigqualifizierte Tätigkeiten, Technisierung der Arbeitsabläufe, Einsatz und Wirkungen der Telekommunikation, etc)[50], aber auch die siedlungsräumliche Verteilung der Dienstleistungsfunktionen in den Agglomerationsräumen.

Insgesamt werden sich die relativ hohen Wachstumswerte der Wirtschaftsentwicklung in Ostdeutschland nach dem Strukturbruch und Wirtschaftseinbruch Anfang der 1990er Jahre aufgrund der ungünstigeren wirtschaftlichen Rahmenbedingungen bis zur Jahrhundertwende verlangsamen und die Bruttowertschöpfung aufgrund von Massenarbeitslosigkeit, geringer Produktivität und reduzierten Transferzahlungen nur mäßig steigen. Absolut und relativ wird das Bruttosozialprodukt Ostdeutschlands noch Jahrzehnte unter den westdeutschen Werten liegen. Das Wohlstandsgefälle von West nach Ost wird noch über Jahre die Wirtschaftskraft Ostdeutschlands negativ beeinflussen und zu einem insgesamt negativen Wanderungssaldo führen. Den Städten fehlen damit die Entwicklungsimpulse für eine umfassende wirtschaftliche Stabilisierung oder gar Expansion.

---

50 Grabow, Busso, "Die Zukunft des Dienstleistungssektors in der Stadt", difu, Berlin, März 1996, S.167

These 2

Eine wachsende regionale Arbeitsteilung bewirkt eine zunehmend disparitäre Stadt- und Regionalentwicklung

Innerhalb Ostdeutschlands werden sich neue regionale Disparitäten herausbilden oder verstärken. Vergleichsweise stabilen Verhältnissen in den Agglomerationsräumen Sachsens und Thüringens sowie im Berliner Raum werden weitere Wirtschaftseinbrüche und Abwanderungen in den ländlich geprägten Landesteilen von Mecklenburg-Vorpommern, Sachsen-Anhalt und Brandenburg sowie besonders in den peripheren Grenzregionen zu Polen und Tschechien gegenüberstehen. Angesichts der geringen Bevölkerungsdichte in diesen ländlichen Regionen ist durch eine abgestimmte Raumordnung und Regionalplanung die Grundversorgung der Bevölkerung in den zentralen Orten auch kleiner und mittlerer Größe sicherzustellen und durch eine gezielte Ansiedlung von staatlichen Einrichtungen (Justizverwaltung, (Fach)Hochschulen, Landes- und Bundesbehörden, Bundeswehr, Zoll, u.a.m.) der Grundstock für eine eigenständige Wirtschaftsentwicklung zulegen und damit die Bevölkerungsabwanderung in der Region zu bremsen. Teilweise befinden sich in den ländlichen Regionen Ostdeutschlands besonders reizvolle Landschaften, so daß sich hier weitere Potentiale für den Tourismus auch in Dörfern und kleinen Städten erschließen lassen. Insbesondere, wenn das vielfach noch erhaltene historische Ortsbild einen homogenen Charakter aufweist und entsprechend gepflegt, instandgesetzt und behutsam fortentwickelt wird, lassen sich in diesen Orten attraktive touristische Schwerpunkte etablieren. Im Verbund mit regionalen Tourismuskonzepten vor allem für die Landschaftsräume an der Ostseeküste, in den Mittelgebirgsregionen, der Seengebiete in Mecklenburg-Vorpommern und Brandenburg sowie des Speewalds lassen sich neue Wirtschaftsaktivitäten in den ländlichen Räumen induzieren. Den landschaftlichen Reiz beeinträchtigende Gewerbeprojekte oder überdimensionierte Touristenghettos können in diesem Kontext kontraproduktiv wirken.

Die wirtschaftlichen Entwicklungsperspektiven in den großen und größeren Städten Ostdeutschlands werden tendenziell als günstiger und vielfältiger eingeschätzt, wenngleich sehr unterschiedlich je nach Ausgangslage nach der Vereinigung. Insbesondere die ehemaligen Bezirkshauptstädte der DDR, die nicht Sitz der neuen Landesregierungen geworden sind, haben als Dienstleistungsstandorte graduell an Bedeutung verloren. Halle, Chemnitz, Cottbus, Frankfurt(Oder), Neubrandenburg gehören zu den Städten, deren oberzentrale Aufgaben im Städtevergleich reduziert wurden und deren zukünftige Funktionen neu bestimmt werden müssen. Leipzig, Jena und Rostock haben aufgrund ihrer Größenordnung, ihrer verkehrsgünstigen Lage und ihrer relativ stabilen Wirt-

schaftsbasis, aber auch infolge von Entwicklungserwartungen von Entscheidungsträgern in der Wirtschaft trotz Funktionseinbußen im Städtevergleich günstigere Entwicklungsaussichten als zentrale Orte und Schwerpunkte wirtschaftlicher Aktivitäten. Die Landeshauptstädte der neuen Bundesländer gehören tendenziell, aber unterschiedlich ausgeprägt zu den Gewinnern der politischen Neuordnung nach der Vereinigung. Angesichts der geringen wirtschaftlichen Bedeutung des produzierenden Sektors an der Wertschöpfung in Ostdeutschland gewinnen tertiäre Funktionen für die Stadtentwicklung zunehmend an Relevanz. Die dezentrale Verteilung von oberzentralen Funktionen entsprechend den förderalen Strukturen der Bundesrepublik in den neuen Ländern wird damit auch zu einem stablisierenden Element für die größeren Städte in Ostdeutschland.

These 3

Der Suburbanisierungsprozeß setzt sich fort und muß durch eine abgestimmte regionale und kommunale Siedlungsentwicklungsplanung kanalisiert werden

Kennzeichnend für die siedlungsräumliche Differenzierung in der DDR waren Verdichtungen und Stadterweiterungen inmitten oder am Rande der Kernstadt in Form von hochverdichteten Großsiedlungen. Aufgrund der insgesamt rückläufigen Bevölkerungsentwicklung in der DDR und der (bau)politischen Vorgaben wurde in den neuen Großsiedlungen der Ersatzwohnraum für die zerstörte oder verfallende Altbausubstanz der Städte geschaffen. Damit unterblieb die für den Westen typische Suburbanisierung durch flächenfressende Einfamilienhausgebiete und die siedlungsräumliche Ausdehnung der Agglomerationen in Ostdeutschland bis 1989, sieht man von der weit verbreiteten Zersiedlung insbesondere der attraktiven Landschaftsräume durch "Datschen" (Lauben, Ferien- und Zweitwohnsitze) ab. Auch die industrielle Produktion wurde vornehmlich auf den alten Gewerbestandorten in den Städten fortgesetzt.

Nach der Vereinigung verlagerten sich die wirtschaftlichen und baulichen Aktivitäten in den Verdichtungsräumen Ostdeutschlands an den Stadtrand und die Umlandgemeinden und werden siedlungsräumlich zunehmend relevant. Der bereits eingeleitete Prozeß einer verstärkten Suburbanisierung erlangt dabei im Vergleich zu Westdeutschland eine neue Dimension. Die bauliche Entwicklung im Stadtumland wird überwiegend von renditeorientierten Developern, die als Verwalter von Fondsanteilen anonymer Anleger im Rahmen von Steuersparmodellen Investitionsentscheidungen treffen, und kapitalkräftigen Handelsketten getragen. Die aus optimierten Logistikstrategien erwachsenen Groß- und Mega-Einkaufszentren und Shopping Malls nach angloamerikanischem Vorbild an verkehrsgünstigen Standorten im Umland dominieren schon fünf Jahre nach

der Vereinigung die regionalen Handelsstrukturen in Ostdeutschland und schöpfen einen Großteil der regionalen Kaufkraft ab. Da in den ostdeutschen Städten keine über Jahrzehnte gewachsenen, kleinteiligen Handelsstrukturen und auch keine entsprechenden Interessenvertretungen der örtlichen Kaufleute wie im Westen existierten, konnten sich in Ostdeutschland die neuen Handelsstrukturen ohne große Schwierigkeiten durchsetzen, zumal das Konsumbedürfnis der Bevölkerung und die bestehenden Versorgungsdefizite diesen Prozeß beflügelten. Steuerpolitische Nutznießer dieser Entwicklung sind die kleinen Umlandgemeinden der Großstädte, die ihre Position gegenüber der Kernstadt verbessert haben, gleichzeitig jedoch in Abhängigkeit zu der Unternehmenspolitik der in den kleinen Gemeinden dominierenden Betriebe geraten. In den Innenstädten konnten sich wegen oft unklarer Vermögensverhältnisse und langwieriger Klärungs- und Verhandlungsprozesse mit Alt- und Neueigentümern die neuen Handels- und Dienstleistungsfunktionen nur langsam und stadträumlich zerrissen umsetzen, so daß sie nicht nur zeitlich der Entwicklung im Umland, sondern auch vom städtebaulichen Umfeld und vom "Einkaufsambiente" der Konkurrenz am Stadtrand hinterherhinken.

Der absolute Investitionsvorrang in Ostdeutschland und die politische Unterstützung aller wirtschaftlichen Aktivitäten zur Kompensation der Folgen des wirtschaftlichen Kollaps nach der Wende haben auf bislang unbebauten und unbelasteten Flächen am Stadtrand zur Ausweisung von neuen Gewerbe- und Wohnbauflächen in fast allen Kommunen geführt. In den ersten fünf Jahren nach der Vereinigung sind viele neue Bauflächen nicht zuletzt unter Einsatz staatlicher Fördermittel stadttechnisch entwickelt und partiell bebaut worden. Die rechtliche Grundlage für diese rapide Entwicklung wurde bereits 1990 in der Bauplanungs- und Zulassungsverordnung der DDR geregelt, die nach der Vereinigung über das übergeleitete kommunale Planungsinstrument "Vorhaben- und Erschließungsplan" die Bebauung auf der grünen Wiese vergleichsweise zügig möglich machte. In der wachstumseuphorischen Phase nach der Vereinigung sind enorme Überkapazitäten an neuen Bauflächen entstanden, die im Zuge einer realistischen Überprüfung der Entwicklungsmöglichkeiten in den Regionen und Gemeinden in eine modifizierte kommunale und regionale Entwicklungsplanung sowohl für die traditionellen Siedlungsbereiche als auch für die Neubauareale integriert werden müssen.

Im Sinne eines effizienten Einsatzes von privaten und öffentlichen Mitteln für die regionale Wirtschaftsentwicklung, ausgeglichenen Versorgungsstrukturen und verkehrs-

minimierenden Siedlungsräumen müssen die bestehenden Stadt-Umland-Konkurrenzen durch eine raumordnende Landesplanung ausgeglichen und die bestehenden Überangebote an Bauflächen nach Gesichtspunkten der Regionalplanung über Förderungsprioritäten für die öffentliche Infrastruktur gesteuert entwickelt werden. Regionale Entwicklungskonzepte auf der Basis von gegenseitigen Vorteilen sollen eine Symbiose zwischen Kernstadt und Umland befördern und Synergieeffekte für die Entwicklung der Region erzeugen.

Nachdem die durch Steuerabschreibung und Bedürfnisbefriedigung der Wohnbevölkerung getragene Suburbanisierung durch großflächige Handelsbetriebe und Mietwohn- sowie Wohneigentumsprojekte eine gewisse Bedarfssättigung erfahren hat, ist mit zunehmender Ausbildung einer wohlhabenden Mittelschicht in Ostdeutschland und einer wachsenden Motorisierung der Gesellschaft eine weitere Fortsetzung dieses Prozesses durch einen verstärkten Einfamilienhausbau im Umland zu erwarten. Der anhaltende Wunsch nach einem Eigenheim und der bereits eingeleitete Angleichungsprozeß an die Eigentumsquote im Westen Deutschlands (42%) [51] werden beim Einfamilienhausbau einen besondere Dynamik hervorbringen. Durch eine gezielte Förderung (Wohnungsbau, Infrastruktur) in ausgewiesenen Siedlungsschwerpunkten durch die Länder kann diese Entwicklung noch partiell regionalplanerisch sinnvoll gelenkt werden. Gleiches gilt auch für die neuen Gewerbegebiete im Umland, die entsprechend einer raumökonomisch abgestimmten und auf Branchenzusammenhänge ausgerichteten Gewerbeentwicklungsplanung weiter verdichtet werden sollten. Planungsrechtlich zulässige, aber noch nicht erschlossene Gewerbeflächen an der Peripherie sollten nur in begründeten Ausnahmefällen neu entwickelt und durch die Landes- resp. Regionalplanung gefördert werden.

These 4

In den Städten ist eine nachhaltige Entwickungsplanung auf eine betonte Innenentwicklung auszurichten

Schwerpunkt der Regional- und Stadtentwicklungsplanung sowie der staatlichen Förderung sollten aus volkswirtschaftlichen, verkehrlichen und ökologischen Gründen zukünftig die bestehenden Siedlungsbereiche sein und dort vorrangig die Revitalisierung der Stadtzentren, die Modernisierung und Instandsetzung der Altbausubstanz der In-

[51] Die Eigentumsquote in Ostdeutschland stieg innerhalb von zwei Jahren 1994-96 von 26,4% auf 29%, (vgl. Verband der privaten Bausparkassen, 1997)

nenstädte sowie eine städtebauliche und bautechnische Aufwertung der neuen Plattenbausiedlungen. Die innerstädtischen Altindustrieflächen und die innenstadtnahen Konvergenzflächen stellen dabei eine mittel- und langfristige Entwicklungsreserve dar, die Zwischennutzungen nicht ausschließen.

Mittel- und langfristige kommunalpolitische Entwicklungsziele für die Städte können eine neue Funktionsbestimmung und Identität für die städtischen Gemeinwesen begründen und gleichzeitig einen verläßlichen Investitionsrahmen für private und öffentliche Aktivitäten bilden. Abgestimmte Entwicklungspläne für Teilgebiete und städtebauliche Rahmenpläne, aber auch zunehmend formelle Planungen, Flächennutzungspläne und verbindliches Planungsrecht (Bebauungspläne, Vorhaben- und Erschließungspläne) erleichtern die wirtschaftlichen Dispositionen und geben Rechtssicherheit. In diesem Kontext erscheint es unzureichend, daß bis Ende 1996 nur zwei ostdeutsche Städte, Leipzig und Jena, einen Flächennutzungsplan für das gesamte Stadtgebiet beschlossen haben und damit über einen langfristigen behördenverbindlichen Orientierungsrahmen für die Stadtentwicklung verfügen.

Die Stadtzentren haben als Identifikationsorte für Besucher und Einwohner der Städte gleichermaßen einen hohen Symbolwert und sollten deshalb bei kommunalen Entwicklungsstrategien vorrangig behandelt werden. Die Ausgestaltung der historischen Innenstadtbereiche als Orte des gesellschaftlichen Lebens, der Kultur, des Handels und der Verwaltung ist in den Stadtentwicklungsplanungen und Neuordnungskonzepten mit einem besonderen Stellenwert zu berücksichtigen. Das private Interesse an einer Präsenz in den Stadtzentren nach der Vereinigung wurde vornehmlich durch große Banken, Versicherungen, Handelshäuser und diverse Abschreibungsgesellschaften getragen, die entweder aufgrund von Restitution oder aber Investitionsvorrang in den zentralen Lagen neue Büro- und Geschäftsgebäude errichtet haben. Damit setzt sich tendenziell der Trend zu großmaßstäbigen, anonymen Baukörpern in den Stadtzentren durch, der bereits in der DDR bestimmend war. Die kleinteiligen Eigentums- und Nutzungsstrukturen der Vorkriegszeit verlieren damit auch in den ostdeutschen Großstädten an Bedeutung und an städtebaulicher Signifikanz.

Im Hinblick auf die bedrohliche Nutzungskonkurrenz für die Innenstädte im Bereich Handels- und Bürogebäude an der Peripherie erscheint eine Urbanisierung und Neugestaltung der ostdeutschen Stadtzentren in der Tradition der europäischen Stadt angezeigt, um an die bewährte urbane Attraktivität und Vielseitigkeit der Innenstadt der

Vorkriegszeit anzuknüpfen und ein städtisches Gegengewicht zum vorstädtischen Einkaufs- und Dienstleistungszentrum angloamerikanischer Prägung im Umland auszubilden. In Hinblick auf die städtebaulich angestrebte Vitalität in den Innenstädten und zur Vermeidung monostruktureller Geschäftsbereiche sind die in den ostdeutschen Stadtzentren in der Regel vorhandenen Wohnfunktionen zu erhalten und weiterzuentwickeln. Umgekehrt sind die monostrukturierten Wohngebiete in der Innenstadt in ihrem vorstädtischen Erscheinungsbild ggf. durch geeignete Ergänzungsbauten zu "urbanisieren" und mit wohnverträglichen Gastronomie- und Handelsfunktionen zu bereichern. Zur Stärkung der Identität der Bewohner mit ihren Städten und ihrem historischen Erbe sind die Umbauplanungen in den ostdeutschen Städten unter städtebaulichen und stadtgeschichtlichen Aspekten vorzunehmen und die vorhandenen, ortstypischen historischen Elemente, die städtebaulichen und bauhistorischen Zeugen der Stadtentwicklung sowohl aus der Vorkriegszeit als auch aus der sozialistischen Epoche in die Neugestaltung der Zentren einzubeziehen. Dies gilt in unterschiedlicher Ausprägung sowohl für Chemnitz (Karl-Marx-Stadt) als auch für Leipzig [52] als auch für Berlin.

Zur Stärkung der Identität der Städte und zur Wiedergewinnung innenstadtnaher, attraktiver Wohngebiete ist die erhaltende Erneuerung der noch vorhandenen historischen Stadtviertel in den ostdeutschen Städten ein zweites wichtiges Stadtentwicklungsziel. Die bewußte Vernachlässigung der Altbausubstanz in der DDR hat vielerorts zu einer großflächigen Vernichtung kleinteiliger, ehemals ortstypischer Stadtquartiere und mit dem Neubau standardisierter Plattensiedlungen zu einer belanglosen Anonymisierung des städtischen Erscheinungsbildes in der Regel ohne lokale Besonderheiten geführt. Die noch erhaltene Altbausubstanz ist zunehmend verfallen und zeigt einen insgesamt schlechten Instandhaltungszustand und einen geringen Ausstattungstandard. Aufgrund häufig ungeklärter Eigentumsverhältnisse, geringem Eigenkapital der Eigentümer und Bewohner sowie der staatlichen Förderprioritäten für Neubauprojekte hat sich in den ersten Jahren nach der Vereinigung die Lebens- und Wohnsituation in den Altstadtquartieren nur wenig verbessert. Besonders hoch ist der Instandsetzungs- und Modernisierungsbedarf in den sächsischen Städten mit einem überdurchschnittlich hohen Altbaubestand. [53] Die schlechten Ausstattungsstandards konzentrieren sich in den Alt-

[52] vgl. hierzu Stadtbauwelt 129 "Drei Städte in Sachsen", Bauwelt 12, 87. Jahrgang, Berlin, März 1996

[53] Während 1995 in den fünf neuen Bundesländern im Durchschnitt 80% der Wohnungen über Bad oder Dusche verfügten, waren es in Sachsen nur 70%. Kein WC innerhalb der Wohnung hatten in Ostdeutschland (ohne Berlin) 14%, in Sachsen 23,6% der Wohnungen. Die vier anderen Bundesländer

bauquartieren der Städte. Die Restaurierung, Modernisierung und Revitalisierung der vernachlässigten Altbauquartiere ist nicht nur unter sozialen und stadtgeschichtlichenAspekten für die Städte eine notwendige Aufgabe, sondern vor allem als Teil einer nachhaltigen Stadtentwicklung unter ökonomischen, verkehrlichen und ökologischen Aspekten ein zukünftiger Schwerpunkt der Stadtpolitik:

- in den innenstadtnahen Wohnquartieren kann hochwertiger Wohnraum preiswert in bereits erschlossenen und infrastrukturell ausgestatteten Baugebieten erhalten und neu geschaffen werden,
- eine gute Wohnungsausstattung und ein attraktives Wohnumfeld bremsen die Abwanderung der Wohnbevölkerung,
- der Verkehr kann gesamtstädtisch und regional verringert werden,
- die Zersiedlung des Stadtumlandes kann partiell begrenzt werden.

Die Stadterneuerung ist in vielen ostdeutschen Städten noch in der Anfangsphase. Eine Ausnahme stellen die mit Bundesmitteln geförderten Modellstädte für eine erhaltende Erneuerung der historischen Altstädte in Ostdeutschland dar. Mehr als die Hälfte der Wohnungen in Ostdeutschland sind Altbauten, ganze Stadtteile sind in einem baulich und strukturell unzumutbaren Zustand. Die Erneuerung der Bausubstanz und die Aufwertung der Altstädte in Ostdeutschland ist eine wesentliche Aufgabe im Rahmen der angestrebten Angleichung der Lebensverhältnisse in Ost und West und wird deshalb noch Jahre Stadterneuerungsmittel des Bundes und der Länder erfordern, um die Städte in Ostdeutschland zu revitalisieren. Als ein Signal in die richtige Richtung ist in diesem Kontext die Verbesserung der staatlichen Förderung der Altbauerneuerung im Rahmen der Neuformulierung des Fördergebietsgesetzes zu werten.

Etwa 30% des Wohnungsbestandes Ostdeutschlands 1995 wurde in Montagebauweise errichtet. Plattenbauten bestimmen daher in vielen Städten das Stadtbild sowie die Bau-, Nutzungs- und Eigentumsstrukturen zumindestens ganzer Stadtteile. Die Plattenbauten stellen einerseits eine neue städtebauliche Qualität mit gutem Ausstattungsstandard in den ostdeutschen Städten dar, andererseits auch ein neues Problem, denn Baumaterial und -ausführung, Wärmedämmung, architektonische Gestaltung und die städtebauliche Einbindung in die Umgebung müssen aus heutiger Sicht als unbefriedigend bewertet werden. Zudem ist der Standard auch im Hinblick auf die durchschnittliche Wohnungs-

---

Ostdeutschlands und Ost-Berlin weisen überdurchschnittliche Ausstattungswerte auf, besonders gute Brandenburg, Mecklenburg-Vorpommern und Ost-Berlin. Statistisches Landesamt Berlin, März 1997

größe deutlich geringer als im Westen.[54] Im Zuge von Angleichungsprozessen bei den Einkommen werden auch im Osten Deutschlands erhöhte Wohnflächenansprüche der Bewohner erwartet.

Die Plattenbausiedlungen waren zu DDR-Zeiten und in den ersten Vereinigungsjahren auch bevorzugter Wohnstandort gut ausgebildeter und etablierter Bevölkerungsgruppen. Mit zunehmendem Einkommen dieser Bevölkerung und steigenden Wohnansprüchen wird erwartet, daß diese einkommensstarken Bevölkerungsgruppen sukzessive die Plattenbausiedlungen verlassen und sich je nach Lebensstil entweder in den aufgewerteten Innenstadtwohngebieten oder aber in den Einfamilienhausgebieten im Umland niederlassen. Zur Verhinderung einer gravierenden Bevölkerungsfluktuation und damit von Segregationstendenzen größeren Umfangs sowie zum langfristigen Erhalt der Wohnbausubstanz in den Plattensiedlungen werden bereits heute verstärkt Anstrengungen unternommen, die bekannten baulichen und städtebaulichen Mängel zu beseitigen und insbesondere das städtebauliche Umfeld aufzuwerten (Neuordnung und Neugestaltung der Gebäudezwischenräume, Ergänzung der Versorgungsinfrastruktur, Fassadengestaltung). Örtliche Versuche, eine stärkere Bindung der Bewohner an ihren Wohnstandort über die Privatisierung der Plattenbauten durch Verkäufe von Wohnungen an die Mieter nach dem Wohnungseigentumsgesetz zu erzeugen, haben trotz niedriger Einstiegspreise bislang zu keinem nennenswerten Erfolg geführt.

Aufgrund ihres hohen Anteils am gesamten Wohnungsbestand in Ostdeutschland und ihrer oft dominierenden städtebaulichen Wirkung stellen die Plattenbausiedlungen für fast alle ostdeutschen Städte ein wichtiges Aktionsfeld in der Stadtentwicklungsplanung dar. Einer massiven sozialen Segregation und einem Verfall der Bausubstanz müssen die Städte entgegenarbeiten. Hohe Instandhaltungs- und Bewirtschaftungskosten einerseits und anderseits relativ geringe Mieteinnahmen stellen derzeit für die Wohnungsbaugesellschaften noch einen zu lösenden Gegensatz dar. Staatliche Förderprogramme zur baulichen und städtebaulichen Aufwertung der Plattenbausiedlungen werden in den ostdeutschen Städten noch eine geraume Zeit erforderlich sein, um die Wohnungsversorgung in Ostdeutschland langfristig zu gewährleisten und um keine sozialen Problemgebiete entstehen zu lassen. Insbesondere in den Bundesländern mit hohem Anteil

[54] 1991 war die durchschnittliche Wohnungsgröße in der früheren DDR 64 qm und in der früheren Alt-Bundesrepublik 86 qm; die durchschnittliche Wohnfläche/ Einwohner lag entsprechend bei 28 qm resp. bei 36 qm, vgl. BfIR,aaO, S.25

an Wohnungen in Montageweise [55] haben die Länder und Gemeinden durch entsprechende Programme und Konzepte Vorsorge zu treffen.

Literatur

Blien, Uwe und Franziska Hirschenauer, Die Entwicklung regionaler Disparitäten in Ostdeutschland, in: Mitteilungen aus der Arbeitsmarkt- und Berufsforschung, Stuttgart, 27. Jg. (1994)H.4

Bundesforschungsanstalt für Landeskunde und Raumordnung (Hrsg.), Laufende Raumbeobachtung. Städtebaulich relevante Rahmendaten 1994, Bonn 1994 = Arbeitspapiere der BfLR 7/1994

Bundesregierung (Hrsg.), Materialien zur Deutschen Einheit und zum Aufbau in den neuen Bundesländern, Bonn 1995= BMWi - Dokumentation Aufbau Ost, Die zweite Hälfte des Wegs, Stand und Perspektiven

Bücher, Hansjörg, Das Bevölkerungs- und Haushaltsprognosemodell der BfLR, Manuskript, Bonn-Bad Godesberg, 1995

Durth,Werner und Niels Gutschow, Architektur und Städtebau der Fünfziger Jahre, Bonn 1987

Grabow, Busso (Hrsg), Die Zukunft des Dienstleistungssektors in der Stadt. Dokumentation eines Workshops, Berlin 1996 = difu-Materialien 1/96

Häußermann, Hartmut, Von der sozialistischen zur kapitalistischen Stadt, in: Politik und Zeitgeschichte 12/95

Häußermann, Hartmut, Ost-West-Mobilität in Deutschland - Ende der Abwanderung?, in: Gesellschaft für Regionalforschung (Hrsg.), Seminarberichte 37, Berlin 1996

[55] Dazu gehören Ostberlin (45,6%), Mecklenburg-Vorpommern (37,5%), Brandenburg (31,3%) und Sachsen-Anhalt (29,1%). Einen relativ geringen Anteil an Wohnungen in Montagebauweise weisen Thüringen (27,6%) und Sachsen (25,7%) auf. vgl. Statistisches Landesamt Berlin, März 1997

Heinz, Werner und Carola Scholz (Hrsg.), Entwicklungsplanung in ostdeutschen Städten. Suche nach eigenen Wegen, Berlin 1996 =difu Beiträge zur Stadtforschung 17

Junkernheinrich, Martin, Gerhard Heimpold und Robert Skopp , Der schwierige Weg Ostdeutschlands zur selbsttragenden Entwicklung, in: Wirtschaftsdienst 75. Jg (1995)H.6

Unternehmen Deutschland, Pläne und Projekte für Dresden, Leipzig, Chemnitz, Rostock und Erfurth: Was wird aus den großen Städten in Ostdeutschland? Stadtbauwelt 108. Themenheft = Bauwelt, Berlin, 81. Jg. (1990)H. 48

Drei Städte in Sachsen, Stadtbauwelt 129 = Bauwelt, Berlin, 87. Jg. (1996)H.12

Kurzfassungen

Ingolf Roßberg
Dezernent für Stadtentwicklung Radebeul
Institutionelle und organisatorische Rahmenbedingungen der Stadtentwicklung am Beispiel Dresden
Gesellschaft für Regionalforschung (Hrsg.), Seminarberichte 38 (1997), 7-13

Es werden Rahmenbedingungen der Stadtentwicklung Dresdens nach der Wende dargestellt. Nach einer Übergangsphase ohne Planungsrichtlinien wurden ungeklärte Eigentumsverhältnisse genutzt, um kurzfristig Planungskonzepte zu entwickeln und diese in der Öffentlichkeit zu diskutieren. So z.B. das "Rahmenkonzept Stadtentwicklung" zur Grundlage des neuen Flächennutzungsplan, ergänzt durch eine Vielzahl kleinteiliger Einzelwettbewerbe. Inhaltlich zielt man auf die Bewahrung überlieferter Stadtelemente (z.B. Silhouette), die Verbesserung der baulichen Nachkriegsstrukturen und der Verkehrsprobleme sowie die Lösung des Wohnungsproblems. Diese Ziele und der häufig konträre Investorenwille werden im "Vorhaben- und Erschließungsplan" zusammengeführt. Seit 1993 existiert die stadtgestalterische "Dresdner Bauordnung". Gleichzeitig fehlt immer noch eine Regionalplanung für das Dresdner Umland.

Marta Doehler, Leipzig
Stadtentwicklung in ostdeutschen Städten. Das Beispiel Leipzig
Gesellschaft für Regionalforschung (Hrsg.), Seminarberichte 38 (1997), 15-27

Es wird die Stadtentwicklung Leipzigs vorgestellt. Nach einem historischer Überblick bis zum Umbruch der Wende wird die aktuelle Situation anhand von Beispielen geschildert: Messeneubau, Stadtteilzentrenkonzept angesichts randstädtischer Konkurrenz, Stadtverdichtung mittels Stadtteilrahmenplänen, Suburbanisierung.

Ulrike Hoffmann, Berlin
Perspektiven der Stadtentwicklung in Frankfurt (Oder)
Gesellschaft für Regionalforschung (Hrsg.), Seminarberichte 38 (1997), 29-51

Frankfurt hat historisch viele Wandlungen durchlaufen, die alle das Stadtbild prägten: Fernhandels-, Universitäts-, Beamten- und Garnisonsstadt, Durchgangs- und Grenzstadt. Einen wesentlichen Einschnitt in der Stadtentwicklung stellt das Ende des Zweiten Weltkrieges und die darauf folgende DDR-Phase dar. Mit der Ernennung zur Bezirkshauptstadt, dem Ausbau zum Industriestandort, der starken Förderung des Wohnungsbaus mit den dazu gehörenden Infrastruktureinrichtungen erlebte Frankfurt einen neuen Aufschwung. Nach der Wende versucht man wieder an alte Traditionen anzuknüpfen (Handels-, Universitäts- und Beamtenstadt). Dabei arbeitet man grenzüberschreitend mit der polnischen Stadt Slubice, einer ehemaligen Vorstadt Frankfurts, zusammen.

Stanislaw Latour und Lechoslaw Czernik
Politechnika Szczecinska, Instytut Architektury i Planowania Przestrzennego
Stettin - Entwicklungsschwerpunkte der Hafenstadt am Grenzfluß Oder
Gesellschaft für Regionalforschung (Hrsg.), Seminarberichte 38 (1997), 53-70

Der Ballungsraum Stettin ist durch Hafenwirtschaft und Industrie, sowie durch Landwirtschaft und Naherholung gekennzeichnet. Hierbei treten die Region beeinträchtigende Problemfeldern auf. Demzufolge zielt die Raumpolitik auf deren Beseitigung, eine ökologisch angepaßte Regionalentwicklung mit dem Ausgleich von Stadt/Land sowie die Stärkung des Raums als Ost-West-Verbindung als potentielles Zentrum der Euroregion Pomerania. Der strategische Plan von Stettin, der Prioritäten der Wirtschaftsförderung und des Einsatzes von Kommunalinvestitionen setzt, hebt die internationale Bedeutung Stettins ebenfalls hervor. Für die Stadt selbst liegen die Probleme u.a. im Wohnungsbau, im Strukturwandel der Hafenwirtschaft, in der Umweltverschmutzung und in der Wahrung des teilweise noch erhaltenen historischen Stadtbildes.

Tadeusz Zipser
Politechniki Wroclawskiej, Katedra Planowania Przestrzennego
Breslau. Strukturprobleme und Entwicklungsstrategie
Gesellschaft für Regionalforschung (Hrsg.), Seminarberichte 38 (1997), 71-76

Die geographische Lage Breslaus führte zu einer starken Asymmetrie des Stadtgrundrisses und damit einerseits zu enormen Verkehrsproblemen und einer peripheren Lage des Stadtzentrums, verstärkt durch den Wiederaufbau nach 1945. Entsprechend der politischen Situation erfolgte die Ausrichtung der Stadt und der Verkehrssysteme weg vom Westen. Nach dem Umbruch soll nun am südlichen Autobahnknotenpunkt ein neues Stadtzentrum entwickelt werden, welches in Verbindung mit dem Nebenzentrum Lesniica Breslau nach Südwesten ausrichten würde. Trotz mittlerweile verbesserter Wirtschaftslage ist zukünftig die Lage Breslaus in Konkurrenz zu anderen Räumen als kritisch anzusehen. Ein geplantes Breslau tangierendes Autobahnkreuz europäischer Dimension könnte sich als zweischneidiges Schwert erweisen.

Siegmund Peter Kroll, Berlin
Perspektiven der Stadtentwicklung in Ostdeutschland. Ergebnisse und Schlußfolgerungen aus dem Sommerseminar
Gesellschaft für Regionalforschung (Hrsg.), Seminarberichte 38 (1997), 77-107

Fünf Jahre nach der Vereinigung der beiden deutschen Staaten hat die grundlegende Umbruchphase in Ostdeutschland einen Stand erreicht, der Anzeichen für eine Stabilisierung zeigt. Zeit für eine Zwischenbilanz, eine Analyse der bisherigen Entwicklungsdeterminanten der ostdeutschen Städte und eine Bestandsaufnahme der aktuellen ökonomischen, sozio-demographischen, institutionellen und politisch-administrativen Rahmenbedingungen der Stadt- und Regionalentwicklung in den neuen Bundesländern. Es wird der Versuch unternommen, wesentlichen Gedanken zum Thema Entwicklungsdeterminanten und Planungsansätze für die ostdeutschen Städte herauszuarbeiten und Schlußfolgerungen für die künftige Stadtentwicklungsplanung in den neuen Bundesländern zu ziehen.

Autoren

Dr. arch. Lechoslaw Czernik
Politechnika Szczecinska, Instytut Architektury i Planowania Przestrzennego
Zaklad Urbanistyki
Al. Piastow 50a
PL-70-310 Szczecin, Polen

Dipl.-Arch. Marta Doehler
Büro für urbane Projekte
Poetenweg 32-34
04155 Leipzig

Dipl.-Geogr.Ulrike Hoffmann
Lehndorffstraße 25
10318 Berlin

Dipl.-Ing. Siegmund Kroll
Wartburgstraße 42
10820 Berlin

Prof. Dr. Stanislaw Latour
Politechnika Szczecinska, Instytut Architektury i Planowania Przestrzennego
Zaklad Urbanistyki
Al. Piastow 50a
PL-70-310 Szczecin, Polen

Ingolf Roßberg
Dezernent für Stadtentwicklung Radebeul
Pestalozzistraße 6
01445 Radebeul

Prof. Dr. hab. inz. arch. Tadeusz Zipser
Politechniki Wroclawskiej, Katedra Planowania Przestrzennego
Ul. Boleslawa Prosa 53/55
PL-50-317 Wroclaw, Polen