

# Die städtebaulichen Planungen zu Wolgast im Spannungsfeld zwischen Engagement und Auftrag

Jörn Düwel

„Es gibt heute noch in Wolgast innerhalb der Stadt genügend Häuser, wo das Nachtgeschirr am Morgen in den Rinnstein geschüttet wird. Nach Angabe örtlicher Fachleute ist ca. 40% des vorhandenen Stadtgebietes überhaupt nicht an ein Klärsystem angeschlossen.“<sup>1</sup> Das wird in einer städtebaulichen Planstudie für Wolgast noch im Jahr 1953 berichtet. Grund genug also, planerisch tätig zu werden, denn der desolate Zustand der Stadthygiene läßt unschwer auf den kränkelnden Stadtkörper schließen.

Von der im Mittelalter prächtig blühenden Stadt war wenig geblieben; nach dem Westfälischen Frieden wurde Wolgast bis 1815 schwedisch verwaltet, und auch in den sich anschließenden Jahren preußischer Vormachtsstellung lebten die Wolgaster bescheiden. Kärglich wurde die Situation, nachdem der Schiffsverkehr Ostsee-Stettin um das Jahr 1875 über den Durchstich bei Swinemünde möglich wurde und Wolgasts Bedeutung als Hafenstadt verblaßte. Aufschwung für die Stadt verhiessen erst wieder Pläne, die nach dem Zweiten Weltkrieg entstanden und für Wolgast größere Industrieansiedlungen und damit städtisches Wachstum in Aussicht stellten.

Die Kriegsjahre hatte die Stadt relativ unbeschadet überstanden, lediglich 8% zerstörter Wohnraum waren zu beklagen. Die Zerstörungen konzentrierten sich auf die nähere Umgebung der Peenebrücke, die Wolgast mit der Insel Usedom verbindet und die eine erhebliche strategische Bedeutung besaß, vor allem für Transporte zum kriegswichtigen Rüstungsstandort Peenemünde.

Daß Wolgast dennoch Aufnahme in die Liste der vordringlichen Aufbaustädte<sup>2</sup> fand, verwundert deshalb zunächst; verglichen mit anderen Klein- und Mittelstädten, die ebenfalls in der hierarchisch gegliederten Liste der aufzubauenden Städte berücksichtigt wurden, waren die meisten zu über 50% zerstört, wie beispielsweise Prenzlau und Pasewalk, hingegen bot Wolgast einen relativ intakten und funktionierenden Stadtorganismus.

Entscheidend für das städteplanerische Engagement war nicht die allgemeine Wohnungsknappheit, auch nicht der Zustrom von Flüchtlingen und Umsiedlern, vielmehr gaben die Potsdamer Beschlüsse den eigentlichen Impuls, da sie die Ostgrenze Deutschlands mit der Oder-Neiße-Linie festlegten. Der Sowjetischen Besatzungszone resp. der DDR stand das Stettiner Hafengebiet mit seinem Vorhafen Swinemünde nicht mehr zur Verfügung.

Die Gebiets- und Städteplaner waren zu der Überzeugung gelangt, daß Wolgast aufgrund der topographischen und politischen Gegebenheiten prädestiniert wäre, die wirtschaftliche Funktion der verlorenen Hafengebiete zu übernehmen. Dieser Ansatz erst legitimierte die großzügigen Überlegungen zur Stadtentwicklung und läßt sie aus dem Bereich des Visionären heraus-treten; erst der politische Kontext ermöglicht das Verständnis für die Dringlichkeit, mit der die Vorstellungen zunächst konturiert wurden.

Die architektonischen Leitbildverschiebungen im ersten Nachkriegsjahrzehnt werden in bemerkenswerter Weise anschaulich an drei in relativ kurzen Zeitabständen aufeinanderfolgenden Plandokumenten. Spätestens im Jahr 1948 liegt ein erstes komplexes Planungsprogramm mit Flächennutzungsplan und ergän-

zenden Nebenplänen vor. Diese gehen von einer kontinuierlichen Stadterweiterung aus, sie berücksichtigen vor allem die nach 1945 entstandene Peenewerft und den für die Verhältnisse der Stadt großzügigen Hafenausbau. Durch die neuen Industrieansiedlungen und nachfolgende Dienstleistungsanbieter und Zulieferer sind zahlreiche Arbeitsplätze in der Stadt geschaffen worden, die qualifizierte Belegschaften erfordern und für die entsprechender Wohnraum geschaffen werden muß. Die historische Stadtmitte wird als sozialer und gesellschaftlicher Kernbereich belassen, ohne die stadteschichtlich gewachsene Struktur zu überformen. Die Planer orientieren auf eine zeitgemäß bandstadtartige Ausdehnung der Stadt nach Süden, dem Peenestrom folgend. Auch den Anforderungen der Stadthygiene entsprechend, werden die Quartiere für Wohnen und Arbeit getrennt ausgewiesen. Hier wird ganz modern die Siedlungskonzeption<sup>3</sup> in der offenen Zeilenbauweise, in der Idee der Wohnzellen aufgenommen. Kleinere Subzentren, umgeben von breiten Grüngürteln, sollen eine wohngemeinschaftliche Verdichtung ermöglichen. In einer ersten Realisierungsstufe wollten die Architekten die Siedlung Belvedere errichten, der erste Spatenstich für das ehrgeizige Projekt war für 1949 geplant.

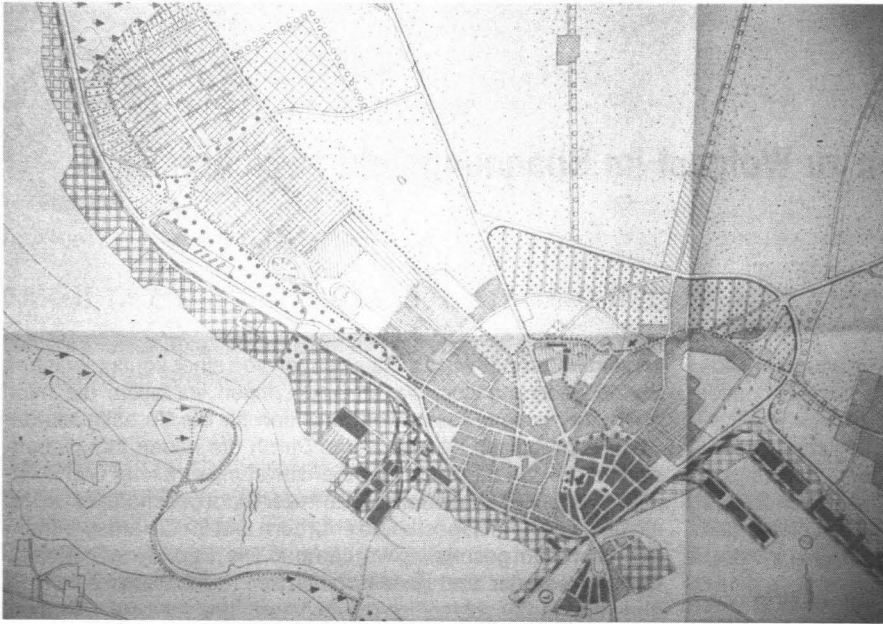
Kamen die Wohnungsbauvorhaben über das Stadium der Planung zumeist nicht hinaus, so wurde doch mit dem Bau einer größeren Krankenhausanlage<sup>4</sup> und dem einer nahe gelegenen Schule begonnen. Insgesamt aber blieb die Stadterweiterungskonzeption ein Torso. Zum einen fehlte die ökonomische Potenz – und andererseits erstarkten die Strukturen der Arbeiter- und Bauernmacht. Letzere hatten eigene Vorstellungen vom Städtebau, die sich nach zentral erstellter Schablone normierend durchzusetzen versuchten.

Nachdem Wolgast im Oktober 1950 in die Liste V der Wiederaufbaustädte aufgenommen worden war, hatte die Stadt gleichzeitig die Planungshoheit abtreten müssen<sup>5</sup>.

Unmittelbar nach Bekanntgabe der Städteliste C wurden im Ministerium für Aufbau „Sofortmaßnahmen für die Planung“ eingeleitet. Grundlage für den „planmäßigen Aufbau“ waren nunmehr das „Aufbaugesetz und die vom Ministerrat beschlossenen 16 Grundsätze des Städtebaus“<sup>6</sup>.

Die Vorgaben des Ministeriums beinhalten jenes Instrumentarium, das identisch in allen Aufbaustädten zur Anwendung gebracht wird: So werden neben den üblichen Strukturuntersuchungen insbesondere detaillierte Erhebungen zum zentralen Bezirk sowie Gestaltungsvorschläge für den zentralen Platz und für den Demonstrationsplan gefordert.

In zynischer Weise wird vom Ministerium für Aufbau vorgeschlagen, daß die Stadtplanungsämter, „soweit vorhanden“<sup>7</sup>, diese Aufgaben gemeinsam mit der Hauptabteilung Aufbau des Landes bearbeiten sollen. In diesem Zusammenhang muß bedacht werden, daß die meisten örtlichen Planungsämter zu Beginn 1950 aufgelöst worden waren; als ungleiches Äquivalent wurden durch Ministerratsbeschuß die volkseigenen Entwurfs- und Bauleitungsbüros bei den Landesregierungen installiert<sup>8</sup>. Lediglich der Stadt Wismar verblieb in Mecklenburg ein eigenes Planungsamt. Die gesamten vorbereitenden Planungen zur künftigen Stadtentwicklung übernahm nun das volkseigene Entwicklungs- und Bau-



1 Wolgast - Flächennutzungsplan April 1949, Räder



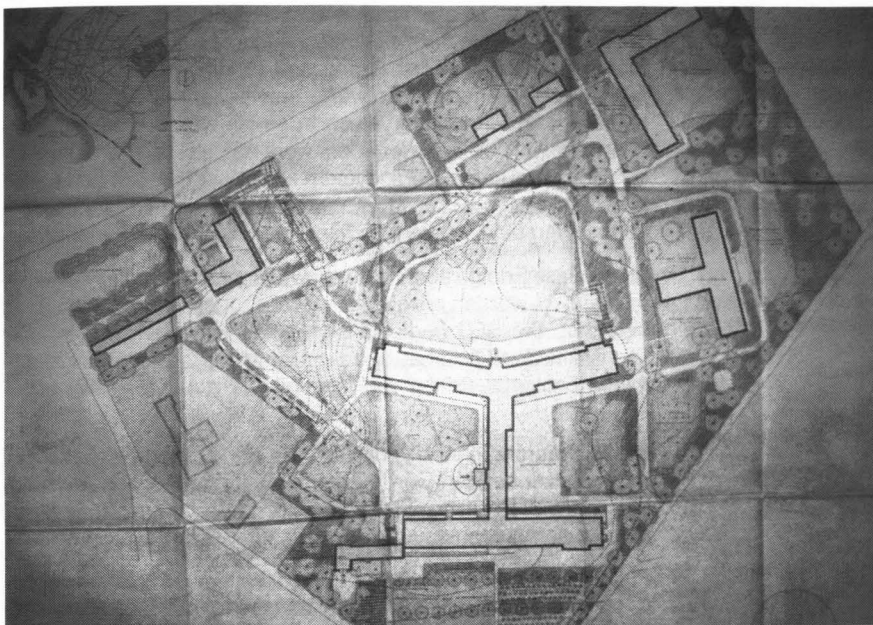
2 Wolgast - Bebauungsplan Siedlung Belvedere April 1949, Räder

leitungsbüro Mecklenburg (EBM), Hauptbüro Schwerin. Vertragspartner war nicht etwa die Stadt, sondern die Landesregierung Mecklenburg. Ein Mitspracherecht wurde Wolgast nur formell eingeräumt.

Mit zunehmender Zentralisierung schreiten die Arbeiten nur zögernd voran. Zwar werden in wiederkehrenden Anläufen Planungsschübe versucht, die aber ebenso schnell versanden<sup>9</sup>.

Im Dezember 1951 legt das Ministerium für Aufbau mit der Gesamtanalyse der städtebaulichen Planung von Wolgast die vorläufige Abschlusddokumentation vor<sup>10</sup>. Der wesentliche Unterschied zur vorausgegangenen Planung besteht in der umschließenden Gliederung des Stadtkörpers. Die Erweiterungsgebiete umschließen jetzt ringförmig den historischen Stadtkern. Als besonders problematisch erweist sich die Forderung nach einem eindrucksvoll von der sozialistischen Gesellschaft kündenden Zentrum. Da der Marktplatz als „Zentraler Platz“ und ungenügender Ort zum Abhalten von Kundgebungen ausschied, „weil seine Fläche für Demonstrationen nicht ausreichend bemessen ist“<sup>11</sup>, wurde letztlich eine Stadtverlagerung angestrebt. Die Stadtmitte sollte gänzlich neu geschaffen werden, ausgewiesen auf einer bisherigen Brache. Der neu geplante zentrale Platz vereinte die Gebäude der Verwaltung und der Kultur, das Kulturhaus, das Lichtspieltheater und das Gebäude der Massenorganisationen. Zusammen sollten sie in „wirkungsvoller Gruppierung... die neue Dominante der Stadt neben dem historischen Kirchenbauwerk bilden“<sup>12</sup>. Der Platzraum war für die „Aufstellung von mindestens 10.000 Demonstranten“<sup>13</sup> ausgewiesen und derart in das Straßensystem integriert, daß „eine reibungslose Abwicklung der An- und Abmärsche der Marschkolonnen“<sup>14</sup> gesichert erschien. Damit erfüllen die Planer wortgenau die „Richtlinien für das Stadtzentrum und den zentralen Bezirk“<sup>15</sup> vom November 1950, die ergänzend die 16 Grundsätze aktualisierten und bindenden Charakter hatten. Nicht mehr im Gespräch war auch die offene Zeilenbauweise, sie unterlag in der ideologischen Stellvertreterdebatte zugunsten der Blockrandbebauung.

Die wenigen ausgeführten Wohnhäuser jener Phase sind handwerklich solide Bauten, die die Tradition der deutschen Heimatschutzarchitektur fortführten und ohne großen Aufwand trotzdem der Maßgabe nach „nationalen Formen“ entsprachen.



3 Grünplan – Krankenhausanlage, 1950



4 Wolgast Ernst-Thälmann-Str.  
erbaut 1953 nach Plänen des Ministeriums für Aufbau Berlin

Die Einbindung des bereits im Bau befindlichen Krankenhauskomplexes erwies sich für die Architekten indes als schwierig. Die ringförmige Stadterschließung und besonders die Nähe des zentralen Platzes erschwerten seine städtebauliche Einbindung. Ein dichtes Grünflächennetz sollte die Unvereinbarkeit notdürftig korrigieren.

Sichtbare Ergebnisse dieser letzten Stadtgründungskonzeption blieben Wolgast weitgehend erspart; der zentrale Platz ist nicht über das Modellstadium hinausgegangen, doch auch der Wohnungsbau stagnierte. Es entbehrt nicht einer gewissen Ironie, daß trotz eigener aufwendiger Planwerke die begonnenen Wohnungsbauten des ersten Nachkriegsplans fortgeführt wurden, gewiß eine Folge der bereits realisierten Erschließungsarbeiten.

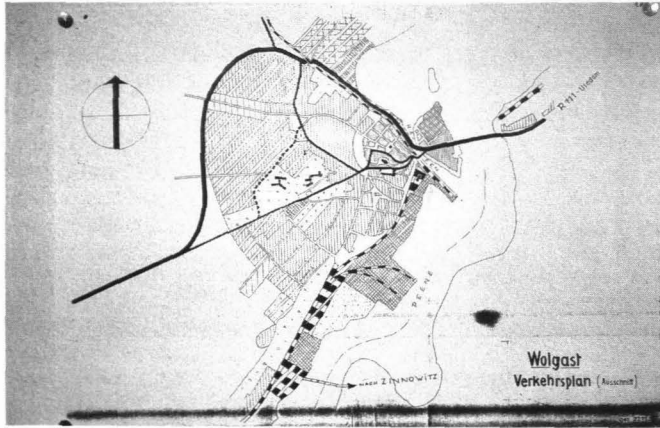
Nachdem bis 1953 keine umfangreicheren städteplanerischen Ergebnisse in Wolgast augenfällig werden, unternehmen ortsansässige Architekten einen erneuten Planversuch. Im Februar 1954 wenden sie sich mit ihren Überlegungen direkt an Walter Ulbricht.



5 Wolgast Ernst-Thälmann-Str., Giebel  
(ergänzend zu Abb.4)



Antwort erhalten sie von Kurt Leucht, dem Direktor des Instituts für Städtebau an der Deutschen Bauakademie, der schon 1951 für die gerade erläuterte Planung die Verantwortung getragen hatte. So ist die Erwiderung allzu menschlich und, schließlich ignorierten sie teilweise den gestalterischen Kanon, auch parteilich: „Alle städtebaulichen Fragen bedürfen einer besonderen Betrachtung und Überprüfung hinsichtlich der städtebaulichen Prinzipien gemäß der 16 Grundsätze des Städtebaus insbesondere in der Anordnung der Wohngebiete zur Orientierung zum Zentrum.“<sup>16</sup>



6 Verkehrsplan, Anlage zur Gesamtanalyse  
Ministerium für Aufbau Berlin, 1951



7 Wolgast – Bebauungsplan  
städtebauliches Kollektiv der Peenewerft, 1953

Bemerkenswert ist allein schon der Umstand, daß – als Ersatz für die nach wie vor fehlende städtische Planbehörde – ein Büro für Stadtentwicklung bei der Peenewerft (!) eingerichtet wurde. Die nun zu besprechenden Entwürfe entstanden im Auftrag dieser betrieblichen Einrichtung. Noch in einem weiteren Zusammenhang verdient das Büro der Peenewerft Aufmerksamkeit. Um endlich sichtbare Aufbauertfolge feiern zu können, die auf den neuen Prinzipien fußten, waren mit Beginn des Jahres 1951 die Anstrengungen verstärkt worden, vorhandene Energien zu kanalisieren.

Damit diese Erfolge auch in der gewünschten Richtung kalkulierbar werden, wurden private Architekten zunehmend an den Rand gedrängt. Die SED bediente sich eines einfachen Tricks: „Die Fachkräfte des Städtebau und der Architektur... sind in die volkseigenen Entwurfsbetriebe vertragsmäßig einzubinden oder anzustellen.“<sup>17</sup>

Die 1952 durchgeführte Verwaltungsreform bewirkte, daß Wolgast zur Kreisstadt erklärt wurde. Die neu wahrzunehmenden Aufgaben erforderten ein erweitertes Funktionsprogramm für die Stadt, das die Architekten gewiß zusätzlich zum Planen motivierte.

Analog den Vorstellungen des Ministeriums wird die Stadterweiterung auch von ihnen nicht in eine Himmelsrichtung gestreckt, sondern sie umschließt die Stadt ebenfalls ringförmig. Übereinstimmung besteht auch in der These, daß die neu zu bebauende Fläche „den neuen Stadtkern mit dem Hauptverkehrszentrum“ bilden wird. Grundlegend unterscheidet sich die Studie der Wolgaster Architekten jedoch durch die Abkehr von der Achsenbildung. Das Kollektiv um Kurt Leucht hatte noch auf eine in der Planung der Großstädte erprobte stadtbildgliedernde architektonische Achse orientiert, die auch in der Kleinstadt Wolgast im zentralen Ensemble kulminieren sollte.

Ob mit der Verlegung, vielmehr der Neugründung des zentralen Stadtraumes, lediglich Kompromißbereitschaft signalisiert wurde oder die Planenden sich schlicht den Tageszwängen fügten, bleibt zu eruieren. Gewisse Unstimmigkeiten in der Planung nähren die Annahme, daß äußeren Auflagen nachgegeben wurde. Taktieren die Planer möglicherweise mit Zugeständnissen an das Zentrum, um so auf die Bestätigung für den Bebauungsplan der Wohngebiete zu spekulieren? Jedenfalls lehnen sich nur die Konzeptionen des Zentrums an die Prinzipien des neuen sozialistischen Städtebaus an; die der Wohngebiete verharren in der als formalistisch abqualifizierten Zeilenbauweise, sie widersetzen sich dem geforderten architektonisch geschlossenen Raumgefüge.

Die Gemeinsamkeit der beiden zuletzt genannten Planwerke besteht darin, daß sie die historische Identität der Altstadt unterlaufen, indem sie ihr die ursprüngliche Funktion streitig machen. Dadurch ergibt sich in Wolgast die umgekehrte Situation im Vergleich zu den eigentlichen Wiederaufbaustädten: Geplant wird nicht von der Stadtmitte in die Außenbezirke bzw. das Umland, sondern die eher als hinderlich empfundene Altstadt wird gerade noch geduldet.

Größere Aussicht auf Verwirklichung war auch diesen Entwicklungsgedanken nicht beschieden. Zwar wurde Wolgast durch die neue Verwaltungsstruktur aufgewertet, doch kamen die Hafen- und Industriekonzeptionen nicht zum Tragen. Die politische Führung der DDR hatte sich erhoben: 14 Bezirkshauptstädte waren nach 1952 repräsentativ unzugestalten, allein diese Aufgabe überforderte die baulichen Kapazitäten. Wenngleich in abgeschwächter Form, so galt der Anspruch aber auch für die Ausgestaltung der nunmehr 217 anstelle bisher 132 Kreisstädte.

Der zentralistische Dirigismus vernachlässigte Wolgast in dem Maße, wie sein Interesse an der Stadt verblaßte; das Ergebnis ist die heute sichtbare fragmentarische Umsetzung früherer Planungsgenerationen.

## Anmerkungen

- 1 in: Ausführung zur Planstudie der Erweiterungsmöglichkeiten der Stadt Wolgast; Vorpommersches Landesarchiv Greifswald Rep. 38 b Wolg. Nr. 2307
- 2 im Anschluß an das Aufbaugesetz der DDR vom 6.9.1950 vom Ministerrat der DDR beschlossene Liste C vom 24.10.1950
- 3 Die Planzeichnungen nennen als Autor den Architekten Räder.
- 4 Die Krankenhausanlage wurde vom Stadtbaumeister Mex projiziert.
- 5 In einem Schreiben von Kurt Liebknecht in seiner Funktion als Leiter des Instituts für Städtebau beim Ministerium für Aufbau an das Zentralsekretariat der SED läßt er sich die Verantwortlichkeit „für die Entwürfe der wichtigsten und zentralen Bauvorhaben auf dem Gebiete der DDR“ bestätigen, dazu zählen die Wiederaufbaustädte. IfGA ZPA IV 2/606/29, vgl. auch Anordnung des Ministeriums für Planung der DDR zum Gesetz über den Volkswirtschaftsplan 1950: „Das Ministerium für Aufbau (ist verantwortlich) für das Festlegen, Einhalten und Überwachen einheitlicher fortschrittlicher Prinzipien in Gestaltung...“, ebda.
- 6 Protokoll der Arbeitsbesprechung über Sofortmaßnahmen für die Planung der Städte Wolgast (u.a.), Min. f. Aufbau, HA II vom 18. 12. 50, DBA A 22
- 7 ebda. S. 3
- 8 Ministerratsbeschluß der DDR vom 9. 1. 1950, Mecklenburgisches Landeshauptarchiv Schwerin Rep. EBM Nr. 902
- 9 Siehe die zahlreichen Protokolle von Arbeitsbesprechungen im Ministerium für Aufbau, insbes. die über das EBM eingeforderten Erhebungen zur repräsentativen Zentrumsgestaltung; hingegen wurde der Wohnungsbau bewußt hinter diesen Aufgaben zurückgestellt. DBA A 3
- 10 Gesamtanalyse Wolgast, vorgelegt vom Ministerium für Aufbau Hauptabteilung II – Städtebau -, 27. 12. 1951, Vorpommersches Landesarchiv Greifswald Rep. 386 Wolg. Nr. 2297
- 11 ebda. S.12
- 12 ebda.
- 13 Lt. Gesamtanalyse (vgl. Anm.10) zählte Wolgast 1950 11.500 Einwohner und „als Höchstwert für die Perspektive sind 15.000 anzunehmen“, ebda.
- 14 ebda.
- 15 Die Planungsrichtlinien wurden herausgegeben vom Ministerium für Aufbau, HA II, 3. 11. 1950, DBA A 4.
- 16 Das Schreiben befindet sich mit den Planungsunterlagen im Vorpommerschen Landesarchiv Greifswald Rep. 38 b Wolg. Nr. 2307. Planverfasser Dallmer und Hetzer
- 17 Brief von Pisternik, HA-Leiter im Ministerium für Aufbau, an die Leiter der HA Aufbau in den Ländern. 8. 2. 1951. DBA A 3.

Verfasser: Jörn Düwel  
Student  
Berlin