

Die Brise

Heuristische Erkenntnisschleifen
einer Stadtplanung
für Szczecin

von Claudia Kresser
und Diane Brachtenbach

DIPLOMARBEIT

zur Erlangung des akademischen Grades
einer Diplom-Ingenieurin

Studienrichtung: Architektur

Technische Universität Graz
Erzherzog-Johann-Universität
Fakultät für Architektur

Betreuerin: Univ.-Prof.-Dr. phil. Simone Hain
Institut für Stadt- und Baugeschichte

Graz, April 2013

Eidesstattliche Erklärung

Ich erkläre an Eides statt, dass ich die vorliegende Arbeit selbständig verfasst, andere als die angegebenen Quellen/ Hilfsmittel nicht benutzt und die den benutzten Quellen wörtlich und inhaltlich entnommenen Stellen als solche kenntlich gemacht habe.

Graz, am _____

Diane Brachtenbach _____

(Unterschrift)

Statuary Declaration

I declare that i have authored this thesis independently, that I have not used other than the declared sources/ resources, and that I have explicitly marked all material which has been quoted either literally or by content from the used sources.

Graz _____

Diane Brachtenbach _____

(Signature)

Eidesstattliche Erklärung

Ich erkläre an Eides statt, dass ich die vorliegende Arbeit selbständig verfasst, andere als die angegebenen Quellen/ Hilfsmittel nicht benutzt und die den benutzten Quellen wörtlich und inhaltlich entnommenen Stellen als solche kenntlich gemacht habe.

Graz, am _____

Claudia Kresser _____

(Unterschrift)

Statuary Declaration

I declare that i have authored this thesis independently, that I have not used other than the declared sources/ resources, and that I have explicitly marked all material which has been quoted either literally or by content from the used sources.

Graz _____

Claudia Kresser _____

(Signature)

Inhalt

Szczecin: Kurz gesagt!	11
Brachen - Das Erbe der Modernen Fabrik	37
Floating Garden 2050.....	45
Was ist das?	45
In Stettin	49
„Hey Guys!“	49
Zwischen Stettin und Szczecin	53
Nach 1945	65
Polen.....	65
Zu den Transformationsprozessen in Polen	79
Stadtbaugeschichte.....	87
Städtebau heute	123
Analyse - Stettin unter der Lupe	136
Demografie	150
Anbindung - der Hafen.....	164
Die Wirtschaft	170
Die Landschaft des Odertales	180
Tourismus	184
Stettin und das Meer!.....	188
Neuen Planungskulturen.....	194
Unser Standpunkt zu Floating Garden.....	214
Konzept.....	219





Szczecin

Szczecin:

Kurz gesagt!

Schon die ersten Eindrücke von Szczecin sind überraschend und seltsam zugleich, betrachtet man die Stadt aus der Luft. In greifbarer Nähe zu Berlin, inmitten grüner Wälder und Wiesen, mit der Ostsee durch ein weit verzweigtes Fluss- und Seensystem verbunden, erinnert Szczecin von oben an Paris.

Die ehemalige Hafen- und Industriestadt an der Oder im Nordwesten Polens ist die Hauptstadt der Woiwodschaft 1 Westpommerns. Mit 405.600 Einwohnern gilt sie als Großstadt - die noch sehr jung ist: Szczecin war bis 1945 eine deutsche Stadt und hieß Stettin. 2

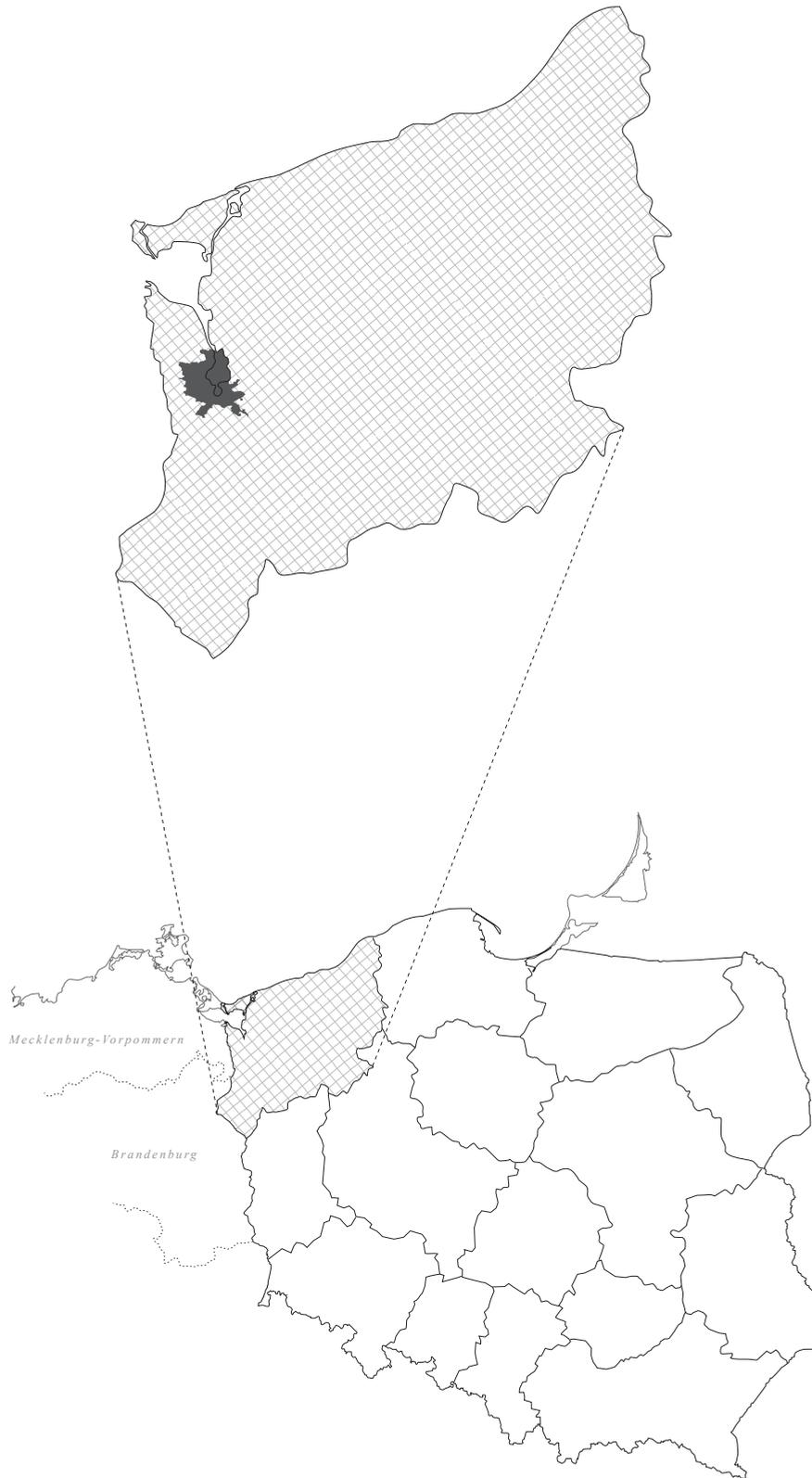
11

Das Stadtgebiet erstreckt sich größtenteils über die linke Seite der Oder. Gegenüber liegen die von Kanälen umgebenen Stettiner Flussinseln, deren nordöstlichste Teile vom Hafen eingenommen werden. Noch innerhalb der Stadtgrenzen folgt gleich dahinter der Dammsche See, an den Natur- und Vogelschutzreservate anschließen. In der Stadt setzt sich die Idylle der Umgebung in Form teils unter Schutz gestellter Parks und Freiräume, Wasser- und Grünflächen fort.

Die Stadtsilhouette wird flussseitig von der monumentalen Hakenterrasse (Waly Chrobrego) dominiert. Ende des 19. Jahrhunderts als Aussichtsterrasse konzipiert, eröffnet sich von dort ein einzigartiger Blick sowohl über das Hafenpanorama und die Schiffswerften als auch über die dahinterliegende Landschaft. Um die Jahrhundertwende zählte Stettin zu den schönsten Häfen Europas. Die beeindruckende Kulisse zog vor allem die Berliner zum gepflegten Flanieren auf der Uferpromenade an. Man kam aber auch zur Erholung und zur Kur nach Stettin-Swinemünde.

1 Eine „Woiwodschaft“ ist ein polnischer Verwaltungsbezirk als oberste Stufe der territorialen Gliederung. Der Name, polnisch województwo, ist abgeleitet Woiwode (deutsch: Herzog), und Woiwodschaft entspricht historisch einem Herzogtum. Seit 1999 gibt es in Polen 16 Woiwodschaften. de.wikipedia.org/wiki/Woiwodschaft, 31.10.12

2 Für die bessere Lesbarkeit werden im Folgenden lokale Bezeichnungen jeweils auf Deutsch benannt, sofern ihr geschichtspolitischer Zusammenhang nichts anderes vorgibt.



⊠⊠ Woidwodschaft Westpommern
■ Stettin Fläche 301,3 km²

Heute ist von dieser Atmosphäre wenig zu spüren. Der Zweite Weltkrieg hatte die Stadt stark in Mitleidenschaft gezogen. Wie die meisten Industrie-, Verkehrs- und Hafenanlagen wurde die Altstadt zu 90% zerstört.

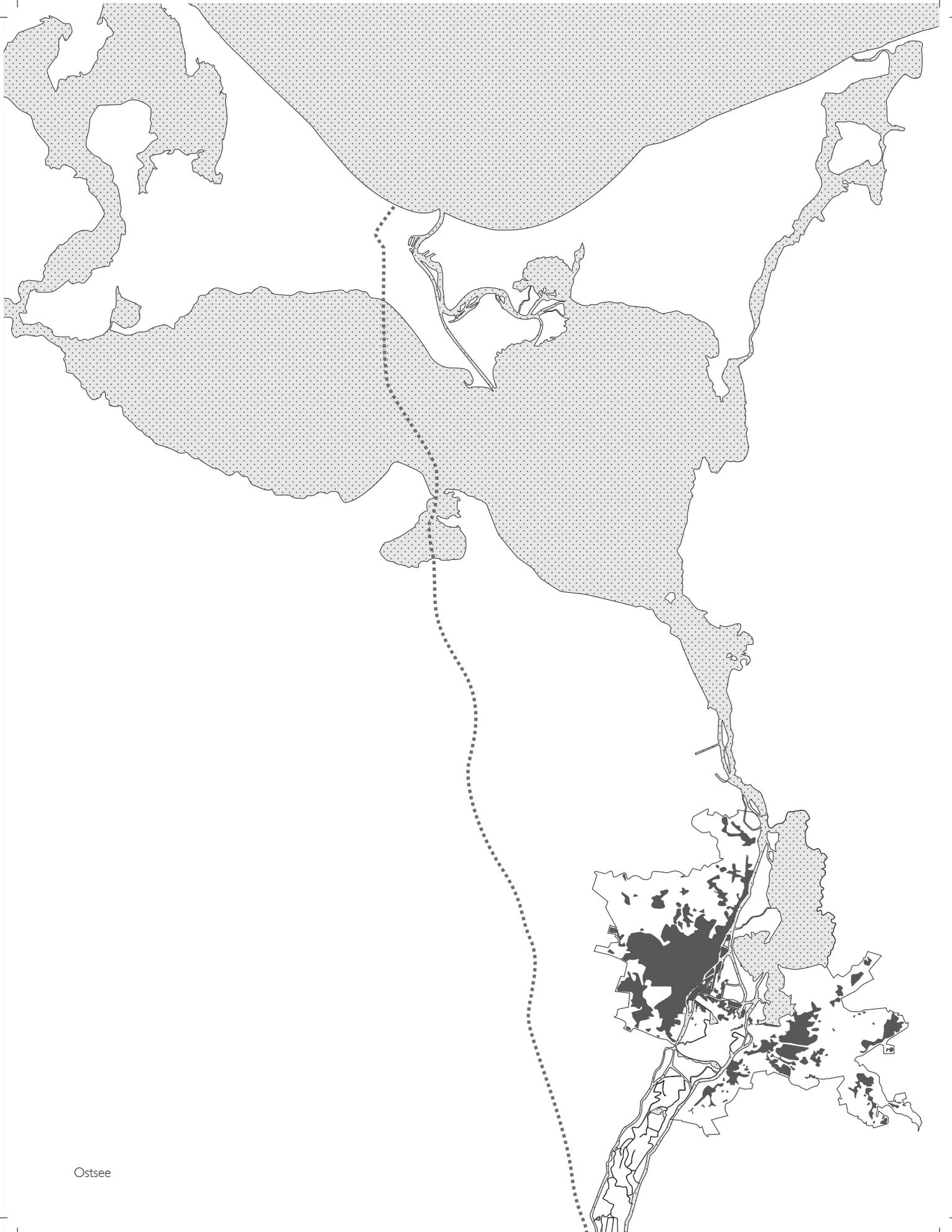
Mit den 1945 im Potsdamer Abkommen festgelegten Grenzverschiebungen wurde aus dem vormals deutschen Stettin das polnische Szczecin. Damit einher ging der vollständige Austausch der Bevölkerung. Die ehemalige Hansestadt hatte sich nun dem Druck politischer Ideologien zu beugen, wie das vergleichsweise in keiner anderen polnischen Stadt in diesem Ausmaß der Fall war.

Im Zuge des Wiederaufbaus wurde die Stadt durch strukturelle Verkehrsanpassungen unweigerlich vom Fluss abgetrennt, wodurch sie ihm mit den Jahren allmählich den Rücken zuwandte.

Tatsächlich lässt Stettin das maritime Flair, das man aus anderen Städten in ähnlicher Lage kennt, vermissen. Die Uferzonen sind aufgrund der Straßensituation für den Fußgänger schwer zugänglich, somit wenig belebt. Größere Schiffe können die Stadt nicht mehr passieren, da die wenigen Brücken Barrieren für den Flussverkehr darstellen. Deren Ankerplätze verlagerten sich weiter Richtung Osten, wo sie von der Innenstadt aus kaum mehr sichtbar sind. Die Anlegestellen an der Hakenterrasse werden dagegen nur noch für den Touristenverkehr genutzt.

Betrachtet man Stettin als Bild, gibt Jan Musekamp eine eindrückliche Zusammenfassung von dem, was sich dahinter verbirgt: „Wer sich heute in die Stadt begibt und im Sinne von Karl Schölögel ‚Augenarbeit‘ versucht, Stettin zu begreifen, der muss einen geschulten Blick mitbringen. Nur dem aufmerksamen Beobachter erschließen sich die Brüche in Geschichte, Urbanistik und Architektur sowie in der Bevölkerungsstruktur.“ (Musekamp, S.13, Z.1-4) Sternförmig angelegte Straßen und Plätze mit prächtigen Bürgerhäusern aus dem 19. Jahrhundert mischen sich mit breiten Verkehrsschneisen und Plattenbauten der 70er und 80er Jahre. Einfamilienhaus-teppiche neben Satellitenstadt. Damit einher geht die auffällige Präsenz des Verkehrs, die Überdimensionierung der Straßen, die Priorität der parkenden Autos, die endlosen Distanzen aus der Sicht des Fußgängers und ein unerwarteter Geruch von Schokolade.

Einen Kontrast zu der anonymen Zeilen- und Hochhausbebauung, die während der sozialistischen Zeit entstanden ist, bildet die kleinteilige Struktur der Altstadt. Sie wurde Anfang der 90er Jahre nach historischem Vorbild wiederaufgebaut und erfreut sich heute,



Ostsee

auch bei den Einheimischen, recht hoher Beliebtheit. Mit der Hakenterrasse und dem Schloss führt sie die Liste der weit über die Stadt verteilten Sehenswürdigkeiten an. „Wer Stettin zum ersten Mal besucht hat und ziellos durch die Straßen gewandelt ist, verlässt die Stadt mit sehr zwiespältigen Eindrücken.“ (Musekamp, S.15, Z.3-4)

Nördlich und südlich der Innenstadt werden die Uferbereiche überwiegend von Industrieanlagen besetzt. Viele liegen brach, da die postsozialistischen (Schwer-) Industrien die Transformationsprozesse in Anbetracht der in Zentraleuropa vorherrschenden Deindustrialisierung oft nicht überstanden haben. Auch an der repräsentativsten Stelle Stettins wird man mit den strukturellen Veränderungen des Rückzugs aus dem Industriezeitalter konfrontiert:

Gegenüber der Hakenterrasse auf der anderen Flussseite befindet sich das alte Hafengelände der Lastadie (Lasztownia). Das nostalgische Bild eiserner Kräne, die die aus roten Backsteinen gebauten Speicher- und Lagergebäude überragen, erinnert an eine längst vergangene Zeit, in der in Stettin reger Handel betrieben wurde.

Technische Entwicklungen führten dazu, dass der Hafen sukzessive Richtung Nordosten abwanderte. Damit fielen die Flächen und Gebäude des ehemaligen Schlachthofes brach, während die übrigen teils gewerblich, teils privat weiter genutzt wurden. Für die Stadt Stettin rückten die innerstädtischen Flussinseln damit mehr und mehr in den Fokus ihres neuen städtebaulichen Leitbildes.

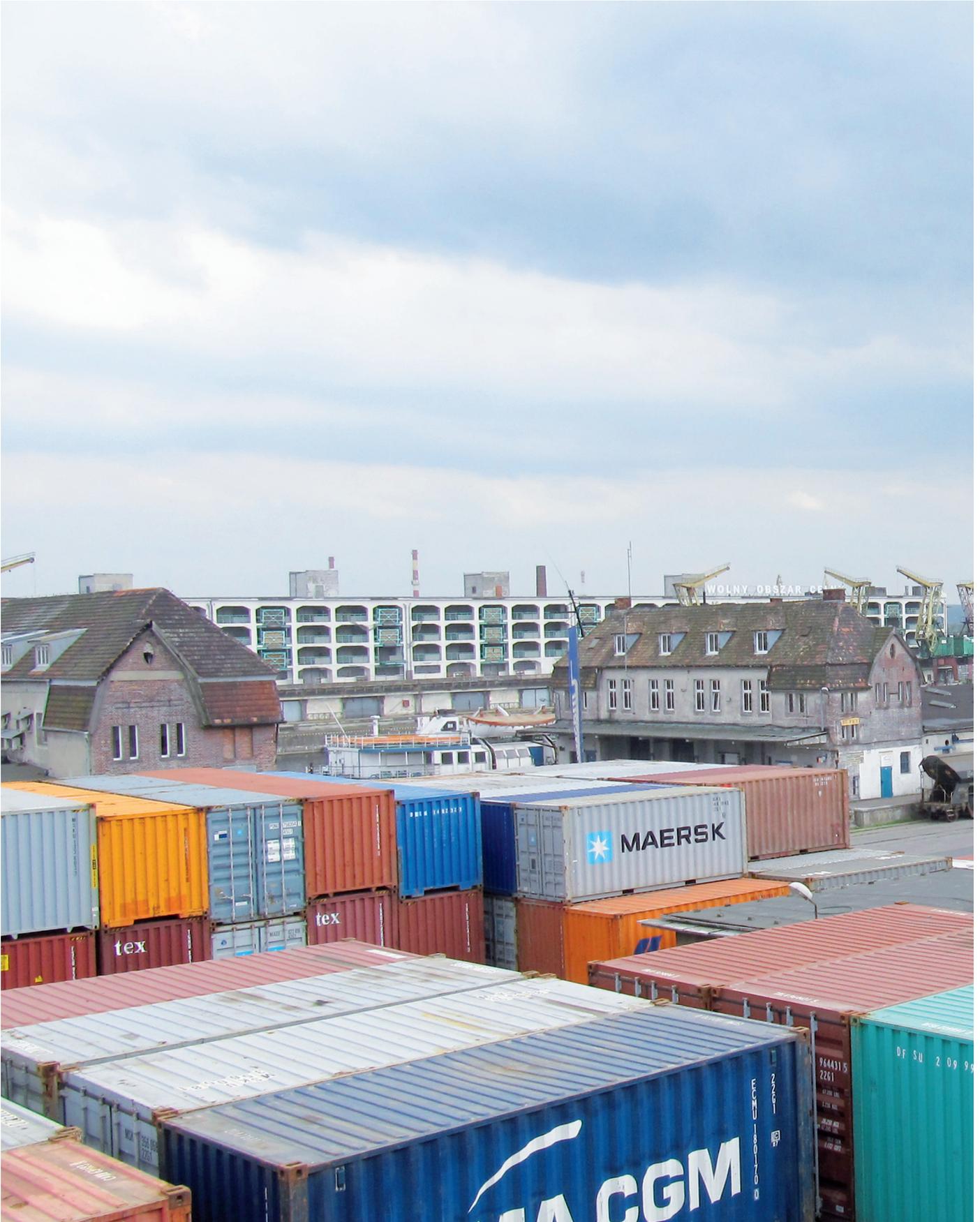
Als erster Schritt auf dem Weg zu dessen Umsetzung ist „Szczecin 2050 - Project Floating Garden“ zu deuten. Das dazugehörige Logo leuchtet in auffälligem Kontrast von den ruinösen Fassaden der Lagerhäuser auf der Lastadie herunter. Ist es dort ein riesiges Transparent, findet man es über die ganze Stadt verteilt auf Bussen, Plakaten, Flyern, etc.

Wo auch immer sich Stettin öffentlich präsentiert, ist der Name Floating Garden nicht mehr weg zu denken.



Werft





Freihafen



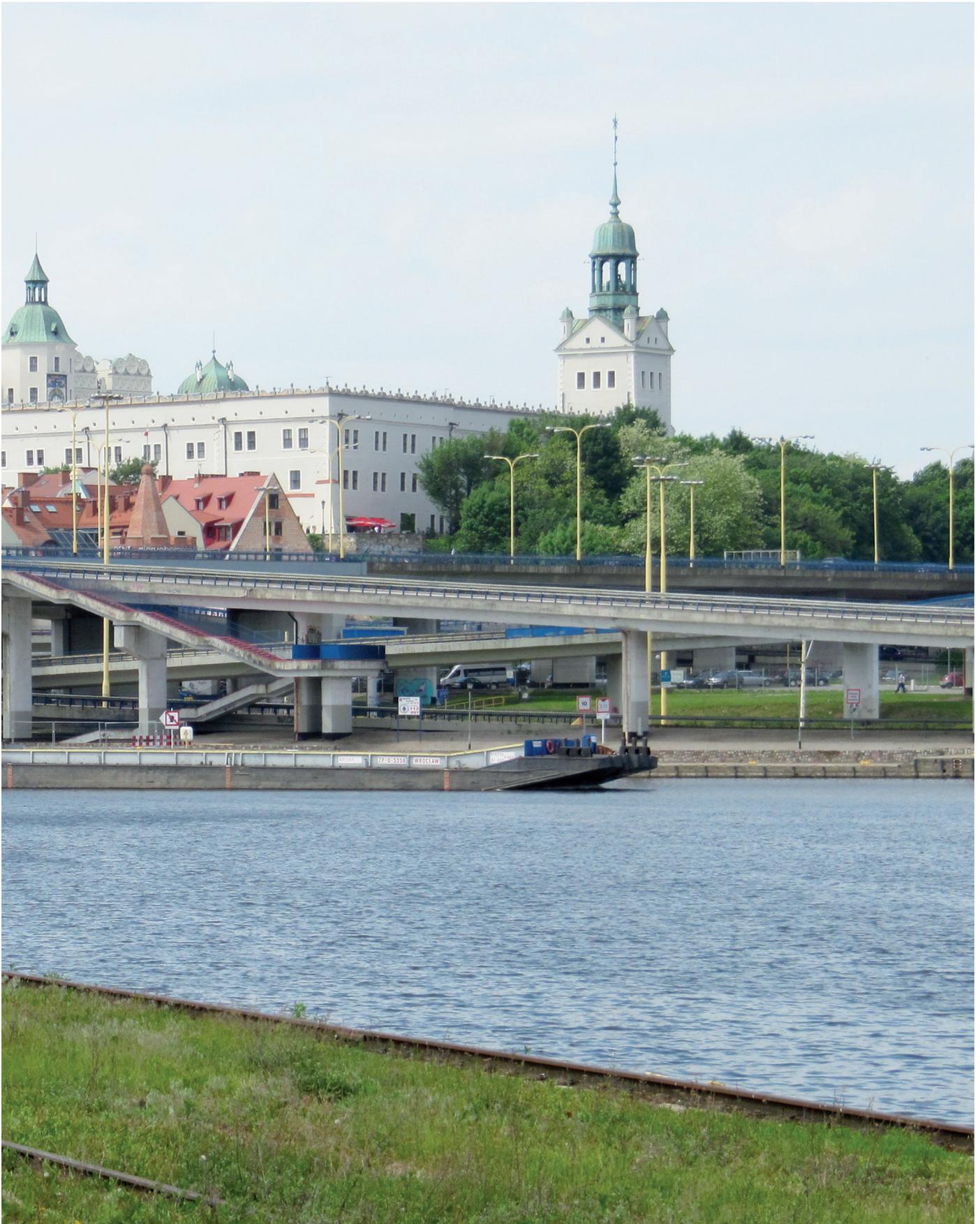


Hakenterrasse





Schloss und Trasa Zamkowa





Altstadt





Kolumba Street





Bahnhof



Uferpromenade



Innenstadt





Galaxy - Einkaufszentrum



Parken



Hafen





waiting lands:

Strategien für Industriebrachen

Züst | Joanelly | Westermann Hrsg.

Niggli

Brachen

Das Erbe der Modernen Fabrik

Der Konzentrations- und Wandlungsprozess des industriellen Sektors hat ausgediente Industriegebiete zurückgelassen, die häufig an den inneren Peripherien unserer Städte liegen. Vor dem Hintergrund der abgelaufenen traditionellen Stadt ergibt sich daher auf Höhe der Stadtentwicklung die Chance auf die Reurbanisierung aufgegebener, auch großflächiger Industrieviere.

In weniger als 100 Jahren ist es dem Menschen gelungen, mittelalterliches Handwerk obsolet werden zu lassen. Die industrielle Revolution mit der Massenproduktion als Synonym der Moderne endet in einem tiefgreifenden gesellschaftlichen Wandel, der schließlich auch seinen räumlichen Ausdruck findet.

In den 50er Jahren knüpfte der Wirtschaftswissenschaftler, Soziologe und Autor Jean Fourastié zur analytischen Betrachtung einer Volkswirtschaft an die vor allem dem Australier Colin Clarke zugeschriebene, Drei-Sektoren-Hypothese an, nach der die Volkswirtschaft in die Bereiche Rohstoffgewinnung (Primärsektor), Rohstoffverarbeitung (Sekundärsektor) und Dienstleistung (Tertiärsektor) zu unterscheiden ist. ¹ Wurde letzterer durch einen geringen oder gar keinen technischen Fortschritt charakterisiert und mit dem Tertiärsektor gleichgesetzt, ist diese Zuordnung heute schon durch die Erfindung von Computer und Internet nicht mehr zulässig, weswegen ein vierter Sektor eingeführt wurde: Der Informationssektor. ²

Längst ist aus den visionären Fourastiéschen Hypothesen Realität geworden. Jetzt findet die Übergangsperiode statt, die „die geistige Existenz des Menschen zutiefst in Mitleidenschaft zieht, da sie die überkommenen Traditionen als sinnentleert erscheinen lässt, ohne daß eine neue Beständigkeit und eine neue Ordnung sichtbar würden, die neue Regeln des Lebens und des Verhaltens schaffen könnten.“ ³

¹ Fourastié, S.113

² de.wikipedia.org,14.02.13

³ ebenda, S.31

Industriebrachen

Der Rückzug aus dem Industriezeitalter findet seinen räumlichen Ausdruck in Leerständen und Brachflächen, die unsere Stadtlandschaften prägen. Durch die Auflösung ganzer Industriezweige, durch Firmen-Fusionen und Veräußerungen, durch die Verlagerung der Arbeitsplätze in die Peripherie und durch höhere Produktionskapazitäten auf kleinerer Fläche sind mit den strukturellen Transformationen oft auch Identitätsverluste der lokalen Bevölkerung verbunden. Ganz besonders dort, wo das Werk bzw. die industrielle Produktion das gesellschaftliche Leben vollständig durchdrang.

Vor dem Hintergrund der abgelaufenen traditionellen Stadt ergibt sich auf Höhe der Stadtentwicklung die Chance auf eine Reurbanisierung, da aufgegebene, auch großflächige Industriereviere häufig an den inneren Peripherien liegen. Bei entsprechender Umnutzung wird dadurch eine Verschiebung der räumlichen Dynamik in den existierenden Siedlungsraum in Aussicht gestellt.

Dem setzt sich im Fall wachsender Agglomerationen der steigende Entwicklungsdruck auf die noch nicht überbaute Landschaft entgegen, für den es zweierlei Gründe gibt: Einerseits ist allgemein zu beobachten, dass der Pro-Kopf-Flächenbedarf kontinuierlich zunimmt und andererseits scheuen sich Investoren vor dem den Industriebrachen inhärenten Risikos der Kosten-Unkalkulierbarkeit.

Darüberhinaus konstatiert Angelus Eisinger eine „Geografie der Brachen“ (Eisinger in Züst, Joanelly, Westermann, S.40, Z.34), womit er der Entwicklungsfähigkeit ausgedienter Industriereviere unterstellt, lediglich von ihrer Position innerhalb eines überregionalen, sogar internationalen Wettbewerbs abhängig zu sein. So kann es also passieren, dass diese Nutzungsreserven, sogenannte „theoretische“ Verdichtungspotentiale, trotz ihrer Erschließungsgunst unberücksichtigt bleiben.

Für den Fall Stettin zeigt sich dabei ähnliche Zurückhaltung, da zwar hier und da gebaut wird, jedoch nicht dort, wo es naheliegend wäre: auf der Lastadie.

Angesichts wirtschaftlicher und demografischer Schrumpfungproblematik und dem gleichzeitigen Druck des Naturschutzes stellt der Umgang mit solchen Arealen heutzutage eine große Herausforderung dar. Gleichzeitig droht die Gefahr, das städtische Gefüge, das als ein dynamisches Netzwerk von Aktivitäten verstanden

wird, zu zersetzen, fügen sie sich nicht plausibel ein. 4 Dahingehend verbirgt sich hinter der Frage, wie trotz labiler Planungsparameter Ankerstrukturen für künftige Stadtentwicklungen geschaffen werden können, die dringende Forderung nach der Aktualisierung urbanistischer Konzeptionen und Planungsmethoden zur Erschließung städtischer Potentiale.

In diesem Sinne ist gerade bei der Betrachtung früher industriell genutzter Gelände, für die sich nicht unmittelbar eine neue Nutzung anbietet, die Ausweitung des jeweiligen Planungsfalles auf eine interdisziplinäre Ebene charakteristisch. Dabei versteht sich die Sammlung von Wissen als Teil eines Prozesses zur Neucodierung und -kontextualisierung brachgefallener Areale. 5

Hafenbrachen

In der Kategorie der Industriebrachen nehmen Hafenareale eine Sonderstellung ein.

Weltweite ökonomische Restrukturierungen, die Veränderung der Hafearbeit sowie die Auflösung der vormals engen räumlichen und funktionalen Bindung zwischen Stadt und Hafen seit Ende der 60er Jahre bilden den Hintergrund zum Verständnis für die Transformationsprozesse von Hafen- und Uferzonen, derer man sich in den USA schon früh angenommen hat. Diesbezüglich zog Europa mit Ausnahme von Kopenhagen 6 erst Ende der 80er Jahre nach. Die gravierendsten Veränderungen ergaben sich durch die Entwicklungen in der Containertechnologie bzw. dem Containerschiff, wodurch eine völlige Neuorganisation der Häfen, der Logistikketten und aus Platzmangel oft auch eine seewärtige Verlagerung der Standorte erzeugt wurde. 7

Paolo Fusi hält die sogenannten Diskontinuitäten, die Hafenreviere periodisch erführen, für die Bedingung, eine Stadt am Leben zu erhalten. Dadurch könne die städtische Identität, deren Wesen

4 Vinzens in Züst, Joanelly, Westermann, S.33-40

5 Hauser, S.11

6 Bereits in den 60er und 70er Jahren wurden im Sinne einer Früherkennung der Folgen des aufkommenden Strukturwandels Diskussionen um die strategische Neuorientierung geführt, die sich zum damaligen Zeitpunkt jedoch noch auf die lokale Bevölkerung beschränkten. Der Protest gegen die geplanten Umnutzungen führte letztlich, besonders den Bemühungen eines privaten Fördervereins zum Dank, zur Unterschutzstellung des alten Hafenareals „Nyhavn“, heute der Hot Spot Kopenhagens. Danach folgten die 80er und 90er Jahre, in denen die Entwicklungen des Hafengebietes auch in der breiten Öffentlichkeit diskutiert wurden (Schubert, S.219-229).

7 Schubert, S.40-43



Phase	Zeit	Symbol	Hafen - Stadtentwicklung
		○ Stadt ● Hafen	
I 1. Zyklus	Mittelalter bis Mitte 19. Jh		Der einfache Stadthafen <i>Vorindustrielle Phase</i>
II 2. Zyklus	Mitte 19. Jh - frühes 20. Jh		Der expandierte Stadthafen <i>Industrialisierungsphase</i>
III 3. Zyklus	Beginn bis Mitte des 20. Jh		Der moderne industrielle Seehafen <i>Fordismus / Hochindustrialisierung</i>
IV 4. Zyklus	60er bis 80er Jahre		Rückzug vom Hafenrand <i>Postfordistische Phase</i>
V 5. Zyklus	Seit den achtziger Jahren		Revitalisierung des Hafenrandes <i>Flexible Akkumulation</i>

Phasen der Stadt- und Hafenentwicklung nach Hoyle überlagert mit dem Zeitschema nach Kondratieff (1923)



nicht negiert werden dürfe, neu interpretiert werden und sich in immer aktuellen Formen verkörpern. ⁸ Dahingehend vereinen sich in diesen oft letzten großen innerstädtischen Flächenreserven die Hoffnungen der Akteure ⁹ auf die Realisierung zusammenhängender Stadtquartiere. Eine wichtige Rolle spielt dabei das Umdenken hinsichtlich der Betrachtung von Hafen- und Uferzonen als Orte besonderer Lagequalität, das nach der Deindustrialisierung allmählich einsetzte. Daran schloss sich eine Rückbesinnung auf das maritime Erbe an. Mit der Erkenntnis über das qualitative Potential von Räumen am Wasser folgte schon bald der interne Wettbewerb der Hafenstädte, egal ob See- oder Binnenhäfen, nicht nur um Güterumsätze, sondern auch um die Umsetzung von Revitalisierungs- und Entwicklungs-Projekten an der „Waterkant“. Nichtsdestotrotz können sich solche Vorhaben in die Länge ziehen, da sie meistens in der Sphäre eines komplizierten Akteurs- und Interessengeflecht zu entwickeln sind. Angesichts immer knapper werdender Mittel kann es dabei zu Kurzschlüssen kommen, indem bereits andernorts umgesetzte Projekte als Referenzen ohne „Kenntnis der Anlässe, Umstände, Akteurskonstellationen und Planungskulturen“ (Schubert, S. 13, Z.18f) übertragen werden.

Längst haben sich Revitalisierungen von (brachfallenden) Hafen- und Uferzonen als eigenes Arbeitsfeld etabliert. Hierbei ergibt sich aus Sicht der Stadtforschung die Dringlichkeit, bisherige Vorhaben, die oft als Großprojekte geplant und realisiert wurden, hinsichtlich ihrer sozialen, ökologischen, ökonomischen, planerischen und soziokulturellen Aspekte analytisch zu vergleichen. Damit werden Gemeinsamkeiten und Unterschiede erkannt, die zu einem, idealerweise auf die jeweilige Situation abgestimmten Projektvorschlag führen können. ¹⁰

⁸ Fusi, S.20

⁹ Mit „Akteure“ werden in diesem Zusammenhang in erster Linie die Stadt, Planer und Investoren gemeint.

¹⁰ Schubert, S.11-17



floating garden
Stętnin 2050
szczecin project

Floating Garden 2050

Was ist das?

Floating Garden 2050 | bezeichnet die übergeordnete Leitidee einer Marketingstrategie im Rahmen der Stadtentwicklungsplanung von Stettin. Dabei steht zunächst die Entstehung, dann die Etablierung und schließlich die Materialisierung einer „Marke Floating Garden“ im Vordergrund, die die Einzigartigkeit Stettins auf unterschiedlichen Ebenen vermitteln soll.

In der ersten Phase (2008-2009) wird das Konzept erarbeitet. Anschließend (2010-2015) folgt die Kommunikation bzw. die Präsentation der ausgearbeiteten Ideen. Ab 2015 soll mithilfe von Schlüsselinvestitionen die konkrete Umsetzung ermöglicht werden.

45

Stettin sieht in seiner landschaftlichen Umgebung sein stärkstes Potential. Öffentliche Grünräume und Wasserflächen nehmen mehr als die Hälfte des Stadtgebietes ein. Ein Vergleich mit dem *the new green Venice of the North* soll einen assoziativen Eindruck von dem vermitteln, wie Stettin und seine Umgebung aus der Vogelperspektive wahrgenommen werden kann. So löst sich die Oder in viele kleine Nebenarme, Kanäle und Seen auf, die ihrerseits Inseln, bebaut oder unberührt, bilden. Ein Motiv, das, geometrisch verzerrt und abstrahiert, die Vorlage für das Logo zu *Floating Garden* liefert. In Ergänzung mit der phonetischen Bezeichnung Stettins soll damit eine Stadt symbolisiert werden, die als offen, grenzüberschreitend, innovativ, visionär, multikulturell und mehrsprachig beschrieben wird.

Das Ziel der Stadtplanung ist es, Stettin auf eine selbstbewusste neue Basis zu stellen, um im globalen Wettbewerb standhalten zu können und damit die Aufmerksamkeit von *Giga-Investoren* zu wecken. Neu geschaffene Ankerstrukturen sollen weitere Entwicklungen dynamisieren, die darauf abzielen, Bewohner zu halten und neue zu gewinnen.

Dahingehend bildeten sich im europäischen Kontext für Stettin unter Berücksichtigung seines maritimen Potentials Segelsport und Ökologie als Entwicklungsschwerpunkte heraus. Um auf lange Sicht

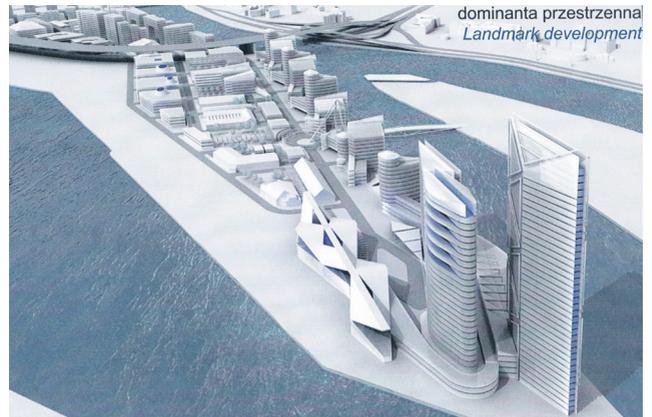
| Kursiv geschriebene Inhalte entsprechen offiziellen Angaben der Stadt Stettin.

zu einer *Baltic Neopolis* zu werden, verfolgt die Stadt an der Oder mithilfe der strategischen Umsetzung von Floating Garden das Ziel, *zur größten und modernsten Marina im baltischen Raum* zu werden.

Hinsichtlich baulicher Umsetzungen steht einerseits die Forderung nach der Entwicklung der innerstädtischen Flussinseln, andererseits die Realisierung zahlreicher architektonischer Bauwerke, idealerweise von Planern mit hohem Bekanntheitsgrad, um Kraft ihrer Symbolik das Maß der globalen Aufmerksamkeit zu erhöhen.

Über die Jahre hat sich Stettin vom Fluss, der früher Mittelpunkt des städtischen Lebens war, wegentwickelt. So ist in der Idee von *Floating Garden* vor allem der Wunsch nach der Rückkehr zum Wasser und damit zur Oder verankert. Mit der Projektierung eines neuen Stadtteils auf der Lastadie rückt der Fluss ins Zentrum, wo sein qualitativer Wirkungsgrad am höchsten ist und er als Grüner Tunnel beide Ufer wieder miteinander verbinden kann.

Die Marke *Floating Garden* wird in erster Linie durch ein System der visuellen Erkennbarkeit, also Logo, Slogan und Farbcode, kommuniziert. Auf beinahe allen öffentlichen Trägerformaten wie Bussen, Transparenten, Plakaten, Flyern und Tickets wird das Logo weit auf die Stadt und über die Grenzen hinaus gestreut.



In Stettin

„Hey Guys!“

Vom ersten Moment an, in dem wir mit Stettin zu tun hatten, schien der Name Floating Garden diffus aber untrennbar mit der Stadt verbunden zu sein. Ohne genauer Bescheid zu wissen, interpretiert dabei der Architekt den Projektnamen Floating Garden 2050 spätestens beim Blick aus der Luft als verheißungsvolles Stadtentwicklungsprojekt an der Waterkant. Wieso auch nicht? Zur Zeit werden alle Uferzonen dieser Welt revitalisiert und Stettin scheint dabei die (Lage)bedingungen an der Oder zwischen Berlin und dem Meer bestens zu erfüllen. Außerdem: Polen boomt!

49

Die Suche nach Informationen, die unsere Vorstellungen festigen sollten, erwies sich als mühsam. Auf der Homepage war die Rede von Investitionen und Howard Holding 1 und West Acht 2 - oft am nächsten Tag schon nicht mehr abrufbar oder nur in polnischer Sprache. Nicht die Spur eines konkretes Projekts - Hauptsache das Logo war da! Und zwar überall! Mehr als bunte Bilder und leere Worthülsen war aus der Entfernung nicht zu finden. Also unternimmt man eine Reise.

Mit den Recherchen vor Ort wurde der Zusammenhang unklarer, je länger wir uns mit Stettin und FG auseinandergesetzt haben. Am fragwürdigsten war vor allem die Tatsache, das uns selbst die Bewohner keine Antworten geben konnten. Viele „degradierten“ FG zur Utopie, niemand wusste recht, worum es geht, die meisten schienen gar kein Interesse zu haben. Die Allgegenwärtigkeit des Logos wurde dadurch immer absurder. Fachkundige erzählten von vielschichtigen Problemen, allen voran die Geldknappheit der Kommune. Die Fragen häuften sich.

1 Die Firma Howard Holdings ist eine Investorengruppe, die sich auf die Durchführung von Projekten in Hafen- und Uferzonen spezialisiert haben.

2 West 8 is an international award winning office für urban design and landscape architecture in Rotterdam, New York and Belgium. They developed projects all over the world in places such as Copenhagen, London, Moscow, New York or Toronto. West 8 has extensive experience in large-scale urban master planning and design, landscape interventions, waterfront projects, parks, squares and gardens. www.west8.nl



Kurz bevor wir die Heimreise antraten, folgten wir der Einladung zu einem Gespräch mit Vertretern des Stadtplanungsamtes. Ein Treffen, das auf unser Bitten hin von Berlin aus arrangiert wurde! 3

Schon draußen auf den Stufen des Stadtregierungsgebäudes nahm uns ein dynamischer junger Herr mit einem weltgewandten „Hey Guys!“ in Empfang. Er hatte einige Jahre in den USA verbracht, wie er uns wissen ließ! In einem Konferenzzimmer setzten wir uns an eine reich gedeckte Tafel mit Kaffee und Kuchen. Dann ging es los: In einer halbstündigen Powerpoint-Präsentation und einem Monolog, der nochmal so lang dauerte, versuchten uns drei Menschen (1 Wortführer, 1 Dolmetscher, 1 Schiffführerin) mit der kühnen Vision von Floating Garden mitzureißen. Auf dem Tisch lagen Pläne, Flyer und ein Luftbild ausgebreitet vor uns. Große Reden, große Gesten. Nicht auf eine der hundert Fragen, die wir vorbereitet hatten, wurde geantwortet. Wir bekamen maximal ein „Hey Guys!“ und eine Papiertüte voller Goodies! Wie wir noch einmal gezielt danach fragten, was FG denn nun ist, schob der junge dynamische Herr, der einige Jahre in den USA gelebt hatte, ein Rendering über den Tisch. Dann verabschiedeten wir uns voneinander.

Was kam also dabei heraus? Noch mehr Fragen und weit und breit keine Antworten... und dazu ein Bild von der Stadt, was so ganz und gar nicht dem entsprach, was wir uns gedacht hatten! Wir beschlossen also, dem auf den Grund zu gehen, was Stettin ist und fest damit verbunden, was Floating Garden sein kann!

Zwischen Stettin und Szczecin 1

Die Geschichte Stettins ist geprägt von Grenzverschiebungen und Fremdherrschaft, wodurch sie gleichermaßen vor dem Hintergrund der Geschichte Polens zu betrachten ist.

53

Die ersten Siedler war Slawen aus dem Osten, die sich am linken Ufer der Oder niedergelassen haben. Das fruchtbare Land der Strauchmoränen auslaufender Gletscher, Schutz gebende Sumpfgebiete, die sich östlich an die Oder schließen, ebenso die umgebenden Wälder und Wiesen boten hervorragende Lebensbedingungen.

Sieht man vom Aufblühen als Handels- und später Industriestadt ab, ist die Geschichte Stettins von Grenzverschiebungen und Fremdherrschaft geprägt. Geschehnisse, die sich im Stadtbild als Palimpsest der Vergangenheit manifestieren.

Will man für die Stadt planen, muss man sie zunächst einmal kennen, was den tiefen Blick zurück miteinschließt. Dabei wird es im Falle Stettins umso komplexer, da die Geschichte Stettins gleichermaßen vor dem Hintergrund der Geschichte Polens 2 zu betrachten ist.

In einer abrissartigen Gegenüberstellung soll im Folgenden versucht werden, die geschichtlichen Zusammenhänge, die zwar weit zurückreichen aber dennoch heute noch wirken, verständlich zu machen.

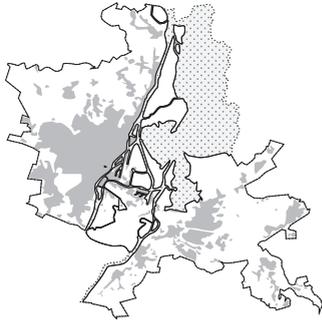
1 Vgl. Jan Musekamp, „Zwischen Stettin und Szczecin - Metamorphosen einer Stadt von 1945-2005“, Harrasowitz Verlag, Wiesbaden 2010

2 Sowie Pommerns, des Ostseeraumes, Preussens und schließlich der Nationalstaaten Schweden, Dänemark, Polen und Deutschland

Natürlich geschützt von umliegenden Sumpflandschaften fanden die slawischen Siedler an dem Ort, der später Stettin hieß, die idealen Voraussetzungen für Fischfang, Ackerbau und Viehzucht. Im Laufe der Zeit entstanden slawentypische Burgwälle auf einem Hügel links der Oder, zu dessen Füßen sich allmählich die wendische Unterstadt Stettins in nördlicher und östlicher Richtung ausdehnte.

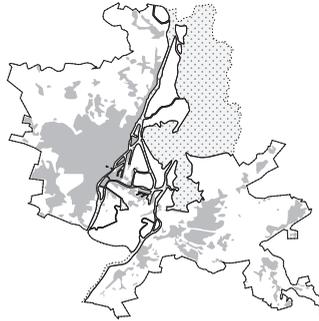
Je größer die Stadt wurde, desto mehr näherte sie sich an die Ausbildung eines Fürstenstandes an, dessen Bedeutung für die umgebende Region fortwährend zunahm. Als "Mutterstadt Pommerns" hatte sie sich gegen ständige territoriale Machtansprüche westlicher und nördlicher Länder zu wehren. So fiel Stettin 1119 kurzzeitig in den Herrschaftsbereich Polens. 2

Unter Boleslaw III. musste sich auch das heidnische Stettin im Jahre 1120 gezwungenermaßen zum christlichen Glauben bekennen. Dahingehend wurde eigens Bischof Otto von Bamberg entsandt, wobei die Missionierung Stettins dennoch von ständigen Glaubenskonflikten zwischen Christen und Heiden begleitet war. 1133 folgte die Errichtung zum Bistum Stettin, das der Erzdiözese Magdeburg unterstellt war. 3



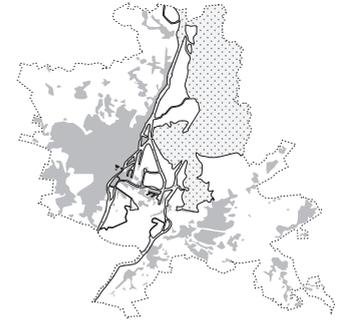
SLAWEN
ZEIT

750



MUTTER
STADT
POMMERNS

960



CHRISTIANI
SIERUNG

1025

850

SLAWEN
ZEIT

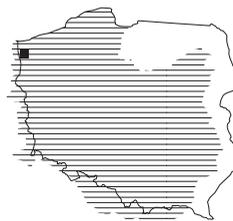


Zogen zu Zeiten der Völkerwanderung auch germanische Stämme durch das Land, waren es doch die von Osten nachrückenden slawischen Siedler, die tatsächlich auch blieben, während die Germanen weiter nach Westen und Süden vordrangen. 24

Erste Aufzeichnungen slawischer Niederlassungen im Gebiet zwischen Weichsel, Oder und Ostsee, dem späteren Polen, gehen zurück auf das 9. Jh. Die Slawen waren als "demokratische" Kulturgemeinschaft zu verstehen, die sich seit dem 6. Jh. auf Ost- und Mitteleuropa verteilte. 25

HERZOG
MIESZKO I.

1019

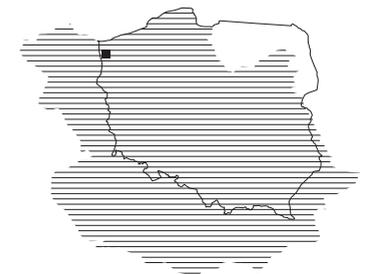


So entwickelte sich das Gebiet der Polanen, das später als Großpolen und zugleich als die Wiege Polens bezeichnet wird, unter Herzog Mieszko I. zu stattlicher Größe. Mit ihm beginnt die Zeit der Piastendynastie, die vor allem dahingehend von besonderer Wichtigkeit ist, als dass man sich ihrer speziell nach 1945 zur Existenzberechtigung Polens bediente.

Durch die Christianisierungsprozesse der slawischen Siedlungen unter Mieszko I. wurde Polen ein Land mit festgeschriebenen Grenzen 26: "entlang der Ostsee bis zum Gebiet der Pruzen im Norden, östlich bis an die Rus', im Süden bis nach Krakau und im Westen bis an die Oder und in die Oberlausitz." 26

PIASTEN
DYNASTIE

1120



Eine erhebliche Ausdehnung erreichte das polnische Königreich 1025 unter Boleslaw I., nachdem es sich schließlich durch den hochzeitpolitischen "Akt von Gnesen" seiner Tributpflichten gegenüber dem Kaiser entledigen konnte. Mit diesem Ereignis wurde die Eingliederung des Piastenreiches in das abendländisch-christliche Imperium und der Name "Polonia" offiziell.

Zu dieser Zeit wurde in Stettin vor allem mit deutschen Kaufleuten reger Handel betrieben. Demzufolge siedelten sich innerhalb des Burgwalles immer mehr Fremde an. Der Bau der noch heute existierenden Jakobikirche 1180-1187 bildete den Mittelpunkt der ersten deutschen Niederlassung in Stettin und markiert zugleich den Beginn einer planmäßigen Germanisierung. Während in Pommern das deutsche Städte- und Lehnswesen begann, veranlasste Herzog Barnim I. in der Absicht, aus dem "Slawenfleck" eine deutsche Stadt zu machen, den Bau einer zweiten Siedlung unterhalb des Hügels am Fluss. So wuchs Stettin allmählich aus der Jakobisiedlung und der Unterstadt (Nikolei-Siedlung) zusammen. Mit dem Erlangen des Magdeburger Stadtrechts am 3. April 1243 wurde Stettin schließlich als deutsche Stadt anerkannt. **4**

Die Entwicklungen Stettins wurden vom Handel und der Schifffahrt bestimmt. Dabei waren die verliehene Zollbefreiung und mehr noch das Niederlagsrecht von 1283 wegbereitend. Sämtliche Waren, die Stettin passierten, mussten dort einige Zeit "niedergelegt" und für die Bewohner zum Verkauf angeboten werden - die Weichen für die Aufnahme in den Bund der Hanse waren gestellt worden. Durch den Erhalt jener Privilegien, mit der Stadt Lübeck, der "Königin der Hanse" als wichtigstem Handelspartner, breitete sich die Stadt rasch auch auf die rechte Oderseite aus. So säumten Mühlen, Wassertore und Ladebrücken die Ufer des Flusses, an dem die Zukunft Stettins lag. **5**

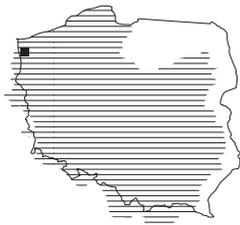
Stettin hatte wie viele andere deutsche Städte große Unabhängigkeit erhalten. Von ihrem Bestreben nach Wachstum und Selbständigkeit profitierten auch seine Landsherren, die im Gegenzug Schutz und Ruhe gewährten. In diesem Sinne kam es auch zur Abtragung des alten slawischen Burgwalls durch Herzog Barnim I., die von den Stettinern eingefordert wurde. Er verhinderte zum Einen die Ausdehnung der Stadt und zum Anderen betrachtete man ihn als Gefahr für die städtische Selbständigkeit. Gleichzeitig war an dieses Ereignis das Versprechen geknüpft, nie mehr eine Burg in Stettin zu bauen. Das gute Verhältnis zu den Landsherren endete mit der Verweigerung der Stettiner, dem eventuellen Nachfolger Barnim III. die Erbhuldigung zu leisten.

Stattdessen verbündeten sie sich mit den Wolgaster Herzögen. Als Reaktion begann Barnim III. auf Grundlage eines Vertrages im Jahre 1346 in Stettin mit dem Bau einer Burg. Damit waren Freiheit und Selbständigkeit Stettins zum ersten Mal stark angeknackst. **6**

GERMANISIERUNG

1138

BOLESLAW III.



NIEDERLAGS RECHT

1187

4 TEIL FÜRSTENTÜMER

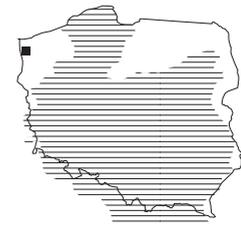


1283

BURG

1320

KLEINPOLEN
GROßPOLEN



1333

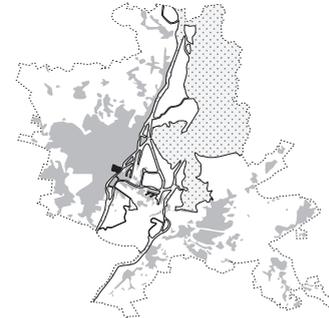
Nichtsdestotrotz erwies sich die dynastische Herrschaft in den darauffolgenden Jahren als zu schwach gegen den wachsenden Einfluss von Klerus und Adel, was sich in Landgewinnen und -verlusten ausdrückte. **27**

Boleslaw III. war der letzte alleinige Regent über das polnische Territorium, bevor es unter dessen vier Söhnen in die Teilfürstentümer Niederschlesien, Großpolen, Kleinpolen und Masowien aufgeteilt wurde. Ab diesem Zeitpunkt folgte ein tiefgreifender gesellschaftlicher und wirtschaftlicher Wandel, der Polen trotz seiner Zersplitterung zu einer Vormachtstellung in Ostmitteleuropa verhalf. Jedes einzelne Teilfürstentum setzte für sich auf innere Entwicklung in Sachen Wirtschaft und Raumplanung, letztere besonders durch den deutschen Orden gefördert. **28**

Wirtschaftlich stabil und innerlich gefestigt schlossen sich die polnischen Herzogtümer im 14. Jh. aus Angst vor äußeren Bedrohungen wieder unter einer Krone zusammen. 1320 wurde Wladyslaw Lokietek zum König der beiden Teilfürstentümer Groß- und Kleinpolen gekrönt, die sich in Gesellschaft und Wirtschaft stark unterschieden. Bald darauf folgte ihm sein Sohn Kazimierz

Mit der Demütigung durch Barnim III. fand Stettin engen Anschluss an andere Städte. Die offizielle Aufnahme in den Bund der Hanse erfolgte 1352. Diese Mitgliedschaft bedeutete in erster Linie Schutz in der Fremde und die Vertretung wirtschaftlicher Interessen. In der Pflicht, den anderen Handelspartnern im Falle äußerer Angriffe beizustehen, nahmen sich die Stettiner jedoch eher zurück. Ihrer Auffassung nach lagen Handelsinteressen immer über den territorialen Besitzansprüchen, was in der Kombination mit der partikularistischen und eigensüchtigen Stadtpolitik, wie sie für das Mittelalter üblich war, die Stadt an der Oder zu wirtschaftlicher Blüte führte.

Aufgrund der mannigfachen Kriege, die die Herzöge gegen die Nachbarstaaten führten, war der Rat der Hanse umso mehr um die Sicherung der See- und Flusswege auch in Zeiten des Krieges bemüht. Stettin profitierte dabei u.a. von einem Schutzbrief, den König Wladislaw von Polen 1390 den pommerschen und anderen Städten zugestanden hatte und die Handelsbeziehungen zu Krakau garantierte. **8**



BUND
DER
HANSE

SCHUTZBRIEF
WLADISLAW

1346

KÖNIGREICH
POLEN



1352

1385

UNION
POLEN
LITAUEN



1390

III. auf den Thron. Als großer Modernisierer konnte er sein Königreich auf wirtschaftlicher, wissenschaftlicher und kultureller Ebene zu einer Großmacht ausbauen. Kasimierz III. blieb ohne Nachfolger und so endete mit seinem Tod 1370 die dynastische Piastenherrschaft bzw. die polnische Stadtgründungsphase.

Nachdem die Thronfolge zwischen Kasimierz und Ludwig von Ungarn vertraglich geregelt wurde, letzterer aber verstarb, führte die Heirat seiner Tochter mit dem litauischen Großfürsten Jagiello zu einer Fusion zwischen Polen und Litauen.

Als "Vormauer der Christenheit" zog das Großreich mit Kreuzzügen durch das Land, um auch die letzten heidnischen Volksstämme im Osten zu unterwerfen. **29**

Der wachsende Wohlstand führte zum Ausbau der Befestigungsanlagen mit stattlichen Toren und Türmen, Wiekhäusern und Wassertoren, die wir uns heute nur noch vorstellen können. Etwa zur gleichen Zeit entstanden auf der Lastadie Speicher und Lager sowie die Kirche St.Gertrud mit dem dazugehörigen Hospital.

Mit dem zunehmenden Einfluss der Stadt sahen sich die jeweiligen Herzogtümer, was in Stettin die Greifen waren, in ihrer Macht bedroht. Bis zur Zeit Bogislaw X., dem ersten pommerischen Fürsten, konnten die Stettiner einen ständigen Wohnsitz der Fürsten innerhalb der Stadt verhindern, ehe dieser 1490 mit besonderer List anlässlich seiner Hochzeit mit Prinzessin Anna von Polen auf den Mauern der ehemaligen Burg Barnims III. ein Schloss errichten ließ und damit seine landesherrliche Gewalt unter Beweis stellte. 9

BOGISLAW X. u.
PRINZESSIN ANNA
VON POLEN

1490

JAGIELLONEN
DYNASTIE

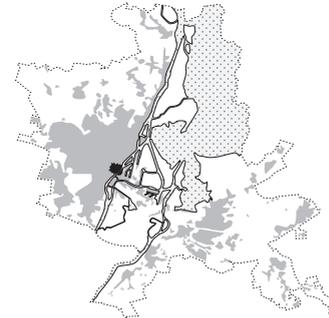


Polen-Litauen war durch seine außenpolitische Erfolge zu einer Vormacht in Ostmitteleuropa geworden. Die dem Adel wohlgesonnene Politik der Jagiellonen-Dynastie zog bald auch Stände anderer Länder wie Böhmen und Ungarn an. Damit wurde Polen-Litauen zu einem riesigen Reich zwischen Ostsee, dem Mittel- und Schwarzem Meer. Geistige und kulturelle Errungenschaften prägten diese Zeit, in der die Jagiellonen-Monarchie ihren Höhepunkt erreicht hatte. 30

Mit den ersten Anzeichen der Reformation im Jahre 1520 begannen die Stettiner sich allmählich von der katholischen Kirche zu entfernen. 1535 erwirkten die Protestanten schließlich eine Überarbeitung des Kirchenwesens zugunsten der Gemeinde. Daneben wurden viele Kirchen und Klöster säkularisiert und für gemeinnützige Zwecke verwendet. 10

In der zweiten Hälfte des 16.Jh. gewann die wachsende Fürstengewalt gegenüber der städtischen Verwaltung die Oberhand, womit die Selbständigkeit Stettins endgültig gebrochen wurde. Besonders nachteilig wirkte sich dabei der 1563 ausgelöste Krieg zwischen Schweden und Dänemark aus, der sämtliche Anrainerstaaten der Ostsee, einschließlich Stettin, in Mitleidenschaft zog.

Unter dem Greifenfürsten Johann Friedrich, weltgewandt, doch besonders herrschsüchtig, wurde das Schloss bis 1577 durch große Umbauten in seine bis heute noch erkennbare Form gebracht.



ZEIT DER
REFORMATION

1569

ADELS
REPUBLIK

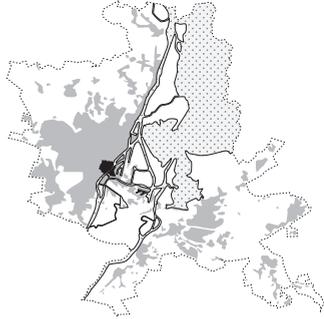


1577

Durch den zunehmenden Einfluss des Adels - im 16.Jh. wird Polen oft als "Adelsrepublik" charakterisiert - wurde die Jagiellonenmonarchie Polen-Litauens 1569 durch die parlamentarische Union Lublin ersetzt. Gleichzeitig führten die aufkommenden Religionskriege und die Machtansprüche Russlands zum Bündnis mit Schweden, was allerdings schlussendlich in einen langwierigen Krieg "Einer-gegen-alle" ausartete. 31

Der Stettiner Handel erreichte seinen Höhepunkt, wobei hier die Beziehung zu Frankfurt an der Oder eine besondere Rolle spielte. Demzufolge veränderte sich das Stadtbild merklich. An den Entwicklungen des aufblühenden Atlantikverkehrs nahm Stettin auch im Schiffsbau im Vergleich zu den anderen Ostseehäfen Lübeck, Stralsund und Danzig so gut wie nicht teil. Sein Hoheitsgebiet beschränkte sich auf die Oder- und Wartheschiffahrt, wodurch auch der Einfluss des Hansabundes mehr und mehr zurückging.

Die Zeit der Handelsblüte Stettins endete just in dem Moment, als Gustav Adolf von Schweden am 10. Juli 1630 das mittlerweile durch den Dreißigjährigen Krieg finanziell und innenpolitisch geschwächte Stettin als strategisch wichtigen Ausgangspunkt für seinen Feldzug gegen Deutschland, Polen und Russland, besetzte. Als schließlich der letzte Greifenherzog Bogislaw XIV. starb, wurde Pommern geteilt und Stettin kurzzeitig schwedisch. 11



DREIßIG JÄHRIGER KRIEG

1630

1655

AUFLÖSUNG POLEN LITAUEN



Die militärischen Unruhen, in denen Polen-Litauen gleichzeitig die Schweden und die Russen gegen sich hatte, führte 1655 geradewegs zur Auflösung der polnisch-litauischen Union zugunsten einer neuen schwedisch-litauischen Union.

Das Land stürzte in eine schwere Krise, die im Jahre 1700 mit dem Ausbruch des großen Nordischen Krieges um die Vorherrschaft im Ostseeraum umso schlimmer wurde. 32

Um einer völligen Zerstörung zu entgehen, traten die Schweden ca. 1711 Stettin an Friedrich I. von Preußen ab. Was lediglich als Schutzherrschaft gedacht war, endete nach einem Krieg zwischen den beiden Vertragspartnern damit, dass Stettin am 10. August 1721 wieder preußisch wurde.

Das Königreich Preußen hatte wieder einen Fuß am Meer.

Unter Friedrich Wilhelm I. wurden umwälzende Wiederauf- und Umbaumaßnahmen ergriffen. Am deutlichsten waren die Entwicklungen an den Veränderungen der Festung ersichtlich. Die mittelalterliche Stadtmauer wurde größtenteils niedergerissen und durch neue Anlagen ersetzt. Sowohl das Königs- als auch Berliner Tor, die noch heute erhalten sind, wurden als prachtvolle Barockbauten neu errichtet. Ein durchgehender Glacis schützte die Festung, dessen nordöstlicher Teil als "Fort Leopold" und der nordwestliche Teil als "Fort Wilhelm" bezeichnet wurde. 1740 war man schließlich mit dem Bau der stärksten Festung der damaligen Zeit fertig. 12

PREUßISCHES STETTIN

1721

1772

ERSTE TEILUNG

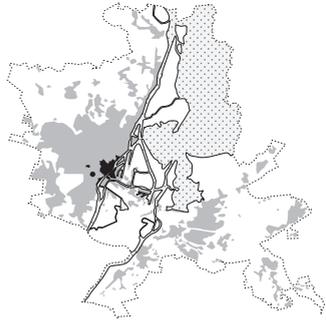


Die Zerstörungen des Krieges hinterließen in Polen tiefe Wunden. Es sollte bis zur Mitte des 18. Jh. dauern, bis das Land seinen wirtschaftlichen Rückstand aufgeholt hatte, was besonders in Warschau zu erkennen war. Nutznießer war dabei der Adel, während die Bauern immer mehr verarmten. Die innenpolitischen Spannungen nahmen jedoch derartig zu, dass Polen schließlich zu einem russischen Protektorat wurde. Schnell entzündeten sich Aufstände, die sich durch die Kriegserklärung der Osmanen an Russland zu einem europäischen Konflikt ausweiteten. Am Ende stand Polen-Litauen der Allianz Österreich, Preußen, Russland, der sogenannten drei Adler, gegenüber. 1772 erfolgte daraus die "erste Teilung". Dabei wurden großräumige Gebietsabtretungen Polen-Litauens jeweils unter den drei Großmächten aufgeteilt. Somit wurde sowohl das Machtmonopol eines einzigen Herrschers als auch das des Adels beendet.

Das Werk Friedrich Wilhelm I. wurde durch seinen Sohn Friedrich des Großen fortgesetzt.

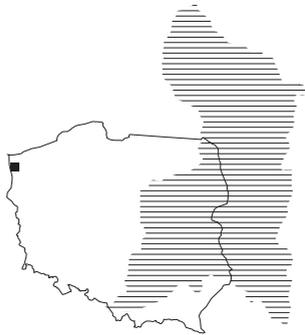
So wie sich die Stettiner ehemals immer auf ihr Niederlagsrecht berufen hatten, galt ihnen ab 1752 der freie Handel auf der Oder als besonders wichtig.

Der Anstieg des Flussverkehrs war u.a. aufgrund der Schiffbarmachung der Swine im Auftrag des Königs bis zum Jahr 1747 möglich, an deren Mündung sich allmählich eine Siedlung gebildet hatte. Aus Swinemünde wurde der Vorhafen Stettins.



FREIER
HANDEL
a. d. ODER

1791



1790
ZWEITE
TEILUNG

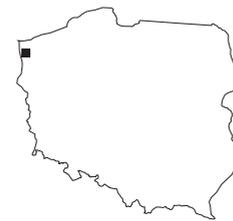
Mit Argwohn beobachteten Preußen und Russland die aktuellen Entwicklungen, die von Frankreich herübergeschwappt waren. Als in Polen am 3. Mai 1791 die erste Verfassung Europas verabschiedet wurde, noch heute als Nationalfeiertag begangen, antwortete die Zarin mit 100.000 Soldaten, um "das Gift des französischen Demokratismus" (Heyde, S.52, Z.29) unschädlich zu machen. Eine neuerliche Teilung zwischen Preußen und Russland 1793 war die Folge.

Gegen Ende des 18. Jhs. erreichte der Handel wieder seinen Höhepunkt, was sich auch anhand zahlreicher Ausbauten auf der Lastadie bemerkbar machte. Jahr für Jahr entstanden neue Fabriken, besonders der Schiffsbau boomte. Der Fluss brachte die Arbeit und damit Menschenströme, die nach Stettin pilgerten. Trotz seiner geringen Fläche wurde die Stadt an der Oder als erste Seehandelsstadt Preußens bald zur Großstadt. 13

SEEHANDELS
STADT
PREUßEN

1797

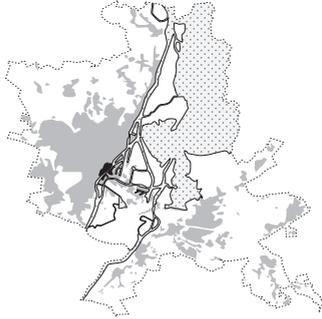
DRITTE
TEILUNG



1800

Der Versuch der zur Wehrsetzung gegen die Teilungsmächte 1794 führte zu nichts anderem als zur totalen Auflösung Polen-Litauens. 1797 wurde Polen für volkrechlich erloschen erklärt. Erst 123 Jahre später, mit dem Ende des 1. Weltkrieges, sollte Polen wieder auf der Landkarte erscheinen. 33

Durch den Ausbruch der Koalitionskriege 1806 gegen Frankreich fiel Stettin am 30. Oktober an Napoleon. Wie schon die Schweden zuvor, nutzte er die strategisch günstige Lage für seinen Krieg gegen Russland, den jedoch am Ende nicht er, sondern unzählige Polen für ihn gekämpft und verloren haben. Die französische Belagerung Stettins endete somit 1813. 14



NAPOLEON

1806

1809

HERZOGTUM WARSCHAU



Napoleon II. galt als Hoffnungsträger für die Befreiung Polens, der Seite an Seite mit den polnischen Legionen gegen die Fremdherrschaft voranschritt. Er erzwang die Rückgabe der in der 2. und 3. Teilung an die Preußen abgetretenen Gebiete und bildete daraus das Herzogtum Warschau, was 1809 noch einmal um die österreichischen Gewinne erweitert wurde. Darüberhinaus gründete er die Freie Stadt Danzig und setzte 1807 die vormalige Verfassung, überarbeitet und angelehnt an die französische Version, wieder in Kraft. 34

Die Franzosenzeit fügte Stettin in jeder Hinsicht derartigen Schaden zu, dass es praktisch danach wieder bei Null beginnen musste. 1816 setzte der Wiederaufbau innerhalb wie außerhalb der Stadtmauern ein. Bald darauf folgte der Bau des Bahnhofes und damit auch die Errichtung eines neuen Stadtteils an der Parnitz auf der rechten Oderseite. Die „Stadt des fehlenden Raumes“ (Wehrmann, S.444, S.17) machte 1845 die Abtragung eines Teils der Festungsanlagen im Süden der Stadt notwendig.

Auch im Bereich des Hafens rief der Wachstumskurs bald neue Anpassungen auf den Plan. Der Dampfschiffahrt wurde immer größere Bedeutung beigemessen. Die Oder wurde ausgebaggert und reguliert, ihre Ufer bereinigt und mit neuen hölzernen Bollwerken befestigt.

Wie die Wasserwege wurden auch Straßen- und Eisenbahnbau vorangetrieben. Bald wurde aufgrund der beengten Situation am Hauptbahnhof der sogenannte Breslauer Bahnhof auf der Lastadie errichtet.

Die erste als modern angesehene Anlage, lange Zeit die Stettiner Fabrik, wurde 1817 von der Pommerschen Provinzial-Zucker-Siederei gebaut und siedelte 1823 auf die Lastadie um. 1851 wurden in Bredow die Grundsteine für die berühmte „Vulkan-Werft“ gelegt.

INDUSTRIALISIERUNG

1815

KONGRESS POLEN

1845



1815 wurden auf dem Wiener Kongress die Grenzen Polens erneut verhandelt. Der größte Teil des Herzogtums Warschau fiel an die Russen und wurde als Kongresspolen weitergeführt, das deren absolutistischen Führungsstil bald zu spüren bekam. Tausende Polen wurden ab diesem Zeitpunkt nach Sibirien deportiert, enteignet und vertrieben, ganz besonders die jüdische Bevölkerung, die zur Abwanderung in die neuen Industriezentren gezwungen wurde. 35

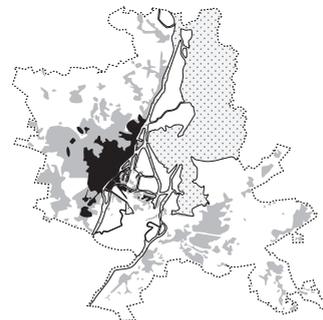
Mit fortschreitender Industrialisierung wurde der Beschluss zur Entfestigung am 1. Juli 1873 gefasst. 15 Anstelle des Fort Leopolds wurde die Hakenterrasse errichtet, deren Konzept zur Gänze dem Fußgängerverkehr und dem „Stadtwandern“ gewidmet war.

Darüberhinaus entstand das System sternförmig angelegter Plätze mit radial zulaufenden breiten Boulevards und Sichtachsen, das Stettin noch heute prägt. Die beiden Tore Friedrich Wilhelms I. erhalten. Mit der Eingemeindung 1910 schien die Stadt gegenüber dem Jahr 1871 von 76.280 auf 236.145 buchstäblich zu explodieren. 16 Angesichts der drückenden Konkurrenz aus Lübeck und Hamburg begann eine regelrechte Neugestaltung des Hafens. Dabei wurde der Wasserweg nach Berlin umso wichtiger. Die Flussufer waren gesäumt von zahlreichen Brücken und den Fabriken, die von Süden als auch von Norden immer weiter in die Stadt rückten. Weit bekannt waren die „Vulkan AG“, „Nüschke & Co“ oder die Stoewer-Werke. 17 Mit den laufenden Stadterweiterungen wurden auch zunehmend innerstädtische Grün- und Parkflächen zur Naherholung geschaffen. 18

Die neuen gehobenen Bevölkerungsschichten zogen in opulente Villen im Grünen. Noch heute vermitteln sie einen lebendigen Eindruck von der damaligen Blütezeit Stettins als Industriestadt. 19

Durch den Ersten Weltkrieg (1914-1918) wurde der wirtschaftliche und gesellschaftliche Aufschwung unterbrochen. Obwohl Stettin nicht direkt vom Krieg betroffen war, führte die einsetzende Krise zu einer Inflation und dem Kollaps vieler Firmen, wovon sich die Stadt jedoch langsam erholen konnte. 20

Zwischen 1924 und 1931 entwickelte sich nicht zuletzt auch der Hafen mithilfe großer Staatsausgaben wieder dynamischer. Beschleunigender Faktor war dabei die Aufrüstungspolitik des Nazi-Regimes in den darauffolgenden Jahren. 21



ENTFESTIGUNG

ZWISCHENKRIEGSZEIT

1864

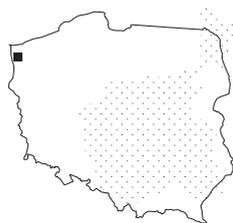
1873

1918

1924

WEICHSEL
LAND

UNABHÄNGIGKEIT
POLENS



Inzwischen war die Integrationspolitik der Teilungsmächte gescheitert. Die russischen Gebietsansprüche führten dazu, das 1864 aus dem „Königreich Polen“ das „Weichselland“ wurde und der Begriff Polen verschwand. Mit der Gründung des Deutschen Reiches 1871 versuchte man gleichzeitig in den preußischen Ostprovinzen alles Polnische zu unterdrücken. 36

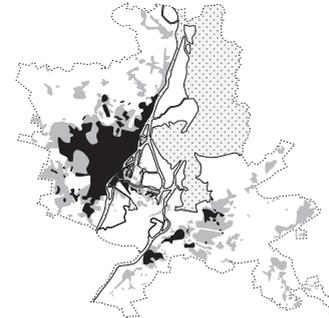
Wenige Jahre später kam es zum Ausbruch des Ersten Weltkrieges. Schließlich erhielt Polen als freie Republik seine Unabhängigkeit zurück. Die Übergabe des Oberbefehls über die polnischen Streitkräfte erfolgte am 11. November. Einige Jahre später wurden durch die Siegermächte und Deutschland im Vertrag von Versailles die neuen Grenzen Polens fixiert. Darin wurde unter anderem der sichere Meereszugang gewährleistet. Die zweite Republik Polen war nun ein Land mit heterogener Bevölkerungsstruktur und deutlichen Entwicklungsunterschieden. Aufkommende innenpolitische Probleme trafen auf die Weltwirtschaftskrise. Ein Milieu, in dem sich Feindschaften gegenüber Minderheiten besonders gut verbreiteten. Wieder waren es die Juden, auf die man es besonders abgesehen hatte. Als Pole kein Katholik zu sein, bedeutete die gesellschaftliche Ausgrenzung, die erst dann abflaute, als die ersten Nachrichten der „Lösung der Judenfrage“ des nationalistischen Deutschlands vorgedrungen waren. 37

Als kurz vor Ausbruch des Zweiten Weltkrieges weitere angrenzende Gemeinden an das Stadtgebiet angeschlossen wurden, umfasste Stettin 460km² und war mit 383.000 Einwohnern die drittgrößte Stadt Deutschlands. 22

Der Zweite Weltkrieg stellt wohl das finsterste Kapitel in der Stadtchronik Stettins dar.

Waren die anfänglichen Jahre noch ruhig, folgten im Frühling 1943 schwere Luftangriffe, die überwiegend die Oder-Ufer, den Hafen und die Industrie-Gebiete zerstörten.

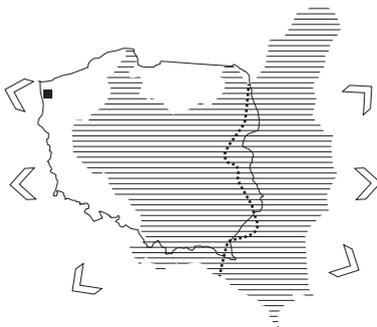
In der großen Offensive kämpften am 15.März 1945 die vorgerückten Truppen Stalins in der Dabie-Region und in den Wäldern des Ostufers der Oder. Stettin wurde in Erwartung eines Luft-Angriffs zur Festung erklärt. 23



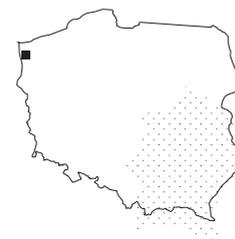
ZWEITER WELTKRIEG

1939

HITLER
STALIN
PAKT



GENERAL GOUVERNEMENT



Auf den "Hitler-Stalin-Pakt", wo u.a. insgeheim die Grenzen Polens neu ausgehandelt wurden, folgte am 1.September 1939 Hitlers Überfall auf Polen und damit der Ausbruch des Zweiten Weltkrieges. Nach einem regelrechten Vernichtungsfeldzug musste Warschau zwei Wochen später kapitulieren, die politische Führung ging ins Exil nach London. Jahre voller Terror, Gewalt und Vertreibung folgten.

Das sogenannte Generalgouvernement war der klägliche Rest, der von Polen übrig blieb und als "Reservoir für billige polnische Arbeitskräfte" (Heyde S.104, Z.23f) von Nutzen war. Die Menschen wurden entweder als "Volksdeutsche" zwangsgermanisiert, vertrieben, deportiert oder ermordet. Gleichzeitig wurde das ehemalige Polen zum Austragungsort der Ermordung der Juden erklärt. Beinahe in jeder größeren Stadt gab es Ghettos, von wo sie in die Vernichtungslager abtransportiert wurden. Ab 1943 begann sich das Blatt zu wenden. Die Befreiung Polens schien von Osten her zu kommen. Vorher holten die Deutschen allerdings noch einmal aus, um Warschau dem Erdboden gleichzumachen. 38 Bis heute liegt in der Überwindung dieser historischen Ereignisse eine schier unerschöpfliche Quelle des kollektiven Selbstbewusstseins der Polen.

1945

1	Heyde S.9	11	ebd., S.195-282	25	Heyde S.9
2	Wehrmann, S.7-11	12	ebd., S.333-351	26	ebd., S.10
3	ebd., S.11-16	13	ebd., S.370-400	27	ebd., S.11 Z.1-4
4	ebd., S.23-26	14	ebd., S.408-435	28	ebd., S.10-18
5	ebd., S.10-58	15	ebd., S.435-496	29	ebd., S.18-23
6	ebd., S.32-40	16	ebd., S.497-509	30	ebd., S.18-23
7	Vgl. Partikularismus: Streben staatlicher Teilgebiete, ihre besonderen Interessen gegen allgemeine Interessen durchzu setzen (www.duden.de)	17	Szczecin-Travel-Guide, S.27	31	ebd., S.28-36
8	Wehrmann, S.69	18	ebd., S.185	32	ebd., S.40-44
9	ebd., S.61-121	19	Szczecin-Travel-Guide, S.73	33	ebd., S.46-53
10	ebd., S.157-194	20	Nagłowaska/Jankowska, S.115	34	ebd., S.54-55
		21	Lopuch, S.123	35	ebd., S.56-71
		22	ebd., S.29	36	ebd., S.72-74
		23	Szczecin-Travel-Guide, S.30	37	ebd., S.87-101
		24	Wehrmann, S.4	38	ebd., S.88-110



- ▨ Sowjetunion
- ▤ Satellitenstaaten der Sowjetunion
- Eiserner Vorhang
- ⋯ Oder-Neiße-Linie

Nach 1945

Polen

Als am 1. September 1939 die Nazis im preußischen Stettin einfielen und wenige Tage darauf die Sowjetunion von Osten her vorrückte, wurde Polen zum Austragungsort des Machtkampfes der beiden Diktatoren Hitler und Stalin erklärt. Warschau musste kapitulieren, die politische Führung ging ins Exil nach London. Jahre voller Terror, Gewalt und Vertreibung folgten. Die große Offensive von 1945 gegen das Hitlerreich bestimmte schließlich den weiteren Kriegsverlauf und sein Ende. ¹ Auf der Potsdamer Konferenz wurden die Geschicke Polens am 2. August 1945 endgültig durch die drei Siegermächte besiegelt, die u.a. die neue Grenzziehung bis zur Oder-Neiße-Linie festlegten. ² Außerdem bewilligten sie Polens neue Regierung der Nationalen Einheit, gebildet aus der provisorischen kommunistischen Staatsführung und der Londoner Exilregierung, was die Volksrepublik zu nichts anderem als einem Satellitenstaat Moskaus werden ließ. Zum Ausgleich für den Verlust großer Gebiete im Osten, bekam Polen den Süden von Ostpreussen, Westpreussen, große Teile Pommerns, aber auch die Neumark in Brandenburg und Schlesien. Neben denen, die freiwillig vor Stalin flüchteten, wurden 2 Millionen Polen aus den verlorenen Ostgebieten „repatriert“ um in den ebenfalls nach Flucht und Vertreibung verlassenen ehemals deutschen Gebieten angesiedelt zu werden. Die neue Grenzziehung wurde der Idee eines „piastischen“ Polens entsprechend argumentiert - der Landgewinn „von nun an „wiedergewonnene Gebiete“ genannt und der Bevölkerung als urpolnisches und über Jahrhunderte zwangsgermanisiertes Land dargestellt“ (Jäger-Dabek, S.50, Z.19 ff). ³

In erklärter Absicht in Polen den Kommunismus durchzusetzen, wurden in einem Gleichschaltungsprozess schrittweise sämtliche oppositionelle Bewegungen aus der Nationalen Einheit eliminiert. Führende Partei wurde die Polnische Vereinigte Arbeiterpartei

¹ Jäger-Dabek, S.47-50

² Heyde, S.121

³ Heyde, S.111-113

(PZPR) – 1952 verfassungsrechtlich festgehalten - Bauernpartei und Demokraten „durften“ weiter bestehen. Obwohl Polen schließlich „endgültig angepasstes Mitglied der sowjetisch dominierten sozialistischen Staatengemeinschaft“ (Jäger-Dabek, S.51, Z.28ff) wurde, blieben stets zwei Unterschiede zu anderen sozialistischen Ländern. So konnte weder eine umfassende Zwangskollektivierung des Bodens ⁴ durchgesetzt, noch der Einfluss der Katholischen Kirche zur Gänze ausgeschaltet werden.⁵

Nach den verheerenden Kriegszerstörungen ging es daran, das Land wieder aufzubauen. Der Verstaatlichung der Industrie folgten Drei- und Sechsjahrespläne, die den Neuaufbau der Schwerindustrie vorschrieben, allem voran die Schiffsbauindustrie im Norden und die Stahlindustrie im Süden mit der dazugehörigen Verkehrsinfrastruktur. ⁶ Ging es auch der Wirtschaft am Anfang noch gut, die Betriebe wurden zum Mittelpunkt des gesellschaftlichen Lebens, stieg der Druck durch höhere Normen und schlechtere Versorgung auf die Industriearbeiter, die eigentlich zu den Gewinnern des Systems zählen sollten.

Daher schwelgten immer wieder oppositionelle Reformbewegungen an der Oberfläche, die sich den teilweise auch gewaltsamen politischen „Säuberungen“ zu widersetzen suchten und mit Stalins Tod, dem Beginn der sogenannten „Entstalinisierung“ in der Sowjetunion im Sommer 1956 umso intensiver wurden. ⁷ Waren es zu Beginn noch arbeitspolitische Inhalte, die die Leute auf die Straße trieben, wurde schnell das System als solches und die damit verbundene UdSSR-Abhängigkeit kritisiert. Die polnische Bevölkerung erwirkte durch ihre Proteste die Freilassung und Wiedereinsetzung des ehemals ersten Generalsekretärs der PPR ⁸ Wladyslaw Gomulka, der im Zuge der Gleichschaltungsprozesse verhaftet wurde und nun als personifiziertes Sinnbild für Veränderung galt. Um die Lage zu entspannen, hielt sich währenddessen Moskau mit Nikita S. Chruschtschow als erstem Sekretär der KPdSU jedoch zurück, was

4 Damit ist eine planmäßige Enteignung der Bauern für den Zusammenschluss zu staatlichen Großbetrieben gemeint.

5 Jäger-Dabek S.51

6 Jäger-Dabek, S.53

7 Heyde, S.116

8 Die polnische Arbeiterpartei wurde bereits 1942 im Untergrund von Warschau gegründet. Wurde sie zunächst auch unter Stalin aufgelöst, traten später vor allem die polnischen Vertreter im Widerstand gegen Nazi-Deutschland auf.

zeitlich als die sogenannte „Tauwetterperiode“ bezeichnet wird.⁹ Auf der politischen Agenda Gomulkas stand zudem die Sicherung der polnischen Westgrenze, für deren Gewährleistung die Sowjetunion unentbehrlich schien. Auch wenn durch das Görlitzer Abkommen von 1950 die Oder-Neiße-Linie offiziell als Grenze zwischen der DDR und Polen akzeptiert wurde, schien die Grenzfrage nach Ansicht der Bundesrepublik erst durch den Abschluss eines Friedensvertrags mit einem vereinten Deutschland als vollends geklärt, was sich besonders nachteilig auf die Wiederaufbau- und Ansiedlungsprozesse in den „wiedergewonnenen Gebieten“ auswirken sollte. Erst 1970, als die Bundesrepublik mit dem in Warschau unterzeichneten Grundlagenvertrag die Unverletzlichkeit der Grenzen anerkannte und mehr noch der medienwirksame Kniefall Willy Brandts vor dem Denkmal für die Opfer des Warschauer Ghettos, wurde ein neues Kapitel des Verhältnisses zwischen Deutschland und Polen aufgeschlagen.¹⁰

Trotz dieses außenpolitischen Erfolgs wurde Gomulka den Ansprüchen eines großen Reformers nicht gerecht. Sein Regime war hart und nicht weniger totalitär. Eine immense Erhöhung der Lebensmittelpreise führte erneut zu Aufständen, hauptsächlich von Danzig ausgehend, die Gomulka jedoch rücksichtslos niederschlagen lies.

Die Gründung der Solidarnosc

Inzwischen war die polnische Wirtschaft in ernsten finanziellen Schwierigkeiten.

Um der Versorgungskrise gewahr zu werden, hatte sie einen Boom simuliert, der mit

westlichen Krediten finanziert wurde. Schon zeichnete sich der Kollaps ab. Auf dem Höhepunkt der Schuldenkrise kam es 1980 zu den berühmten Arbeiteraufständen in der Danziger Lenin-Werft. Auslöser war die Entlassung der Kranführerin Anna Walentynowicz, Symbolfigur der bereits 1970 stattfindenden Streikbewegungen in Danzig und Mitglied einer 1976 gegründeten Bürgerrechtsbewegung zur Verteidigung der Arbeiter (KOR), aus der die spätere Solidarnosc hervorging.¹¹

„[...] man ging nicht auf die Straßen, sondern besetzte das

⁹ Jäger-Dabek, S.50-53

¹⁰ Heyde, S.114

¹¹ Jäger-Dabek, S.54-55



Werftgelände. In dieser Aufbruchstimmung des „polnischen Sommers“ erzwangen die Streikenden im Danziger Abkommen vom 31. August 1980 die Zulassung der Gewerkschaft „Solidarnosc“. [...] Der Zusammenschluss von Arbeitern und Intellektuellen hatte vollbracht, was im sozialistischen Block bisher undenkbar gewesen war: Die Gründung einer unabhängigen Vertretung der Arbeiterinteressen.“(Jäger-Dabek, S.56, Z.1-10)

Die Partei sah sich durch die Mitgliederzahl der Gewerkschaft in die Bedeutungslosigkeit gedrängt. Auf die zunehmende politische Unsicherheit und die immer noch prekäre wirtschaftliche Lage antwortete die PZPR 1981 mit einem Führungswechsel und der Verhängung des Kriegsrechts, bei dem die Gewerkschaft verboten wurde und tausende ihrer Anhänger in Haft kamen. Im Jahr 1983 - das Kriegsrecht wurde inzwischen wieder aufgelöst - stand Polen vor dem wirtschaftlichen Ruin. „Die Verschuldung war gigantisch, die Löhne sanken, die staatliche Produktion stand am Rande des Zusammenbruchs. Die Läden waren leer, die Lebensmittel rationiert, an manchen Tagen war selbst das Brot knapp“ (Jäger-Dabek, S.58, Z.4-9). Aus dem tiefen Vertrauensverlust resultierte die Abkehr der Bevölkerung vom sozialistischen System.

Die Drahtzieher im sozialistischen Wandel

Ein strategisch wichtiger Moment für Helmut Kohl, auch Vater der Einheit genannt, der sich die Wiedervereinigung Deutschlands als Vorbereitung zu einem vereinten Europa zum obersten Ziel machte. Dabei waren ihm sowohl eine wirtschaftlich angeschlagene Sowjetunion wie auch die Reformpolitik ihres Staatsoberhauptes von großem Nutzen. Gorbatschows „Glasnost“ und „Perestroika“-Offenheit und Umbau - konnte sich schließlich auch Polen nicht länger widersetzen. Unter der Bedingung, Deutschland bleibe weiterhin Mitglied der NATO, hatte Kohl auch die USA mit G. Bush auf seiner Seite, was als Brückenschlag vor dem Hintergrund des Kalten Krieges umso bedeutender war. Doch keine Einheit ohne die VIER Mächte. So bildeten Frankreich (Mitterrand) und noch mehr Großbritannien mit Margaret Thatcher, auch „eiserne Lady“ genannt, das Gegenlager. Die britische Premierministerin warnte stets vor einem europäischen Superstaat und selbst nach ihrem Rücktritt 1990 hörte sie nicht auf, die proeuropäischen Entwicklungen zu

kritisieren. 12 Nichtsdestotrotz nahmen die Geschichte ihren Lauf. Der sogenannte „Zwei-Plus-Vier-Vertrag“ vom 12. September 1990, unterzeichnet von der DDR, der Bundesrepublik, Frankreich, den USA, Großbritannien und der Sowjetunion stellte schließlich nicht nur offiziell die Weichen für ein vereintes Deutschland¹³, sondern war auch gleichbedeutend mit der bedingungslosen Anerkennung der polnischen Westgrenze. 14

Inzwischen es kam in Polen zu Gesprächen am Runden Tisch 15. Dabei wurde als Sofortmaßnahme die Wiederzulassung der Solidarnosc erreicht, es kam zu ersten Demokratisierungen politischer Institutionen, vor allem aber zu ersten teildemokratischen Wahlen.

Die neue Regierung setzte sich zusammen aus dem, vom Volk bestimmten, Senat und dem Sejm. Bei den ersten Wahlen fuhr die Solidarnosc einen 99%-igen Sieg ein und war somit erstmals in der Lage, aktiv politisches Geschehen zu beeinflussen. 16 Zusammen mit

mit der Öffnung der ungarischen Grenze nach Österreich wurde damit die friedliche Revolution eingeläutet, die im Herbst 1989 alle Länder des sowjetischen Einflussbereichs im mitteleuropäischen Raum erfasste und freie und demokratische Wahlen ermöglichte. 17

Die Entwicklungen seit 1990

Nach der Wende leiteten entsprechende Reform-Beschlüsse, der sogenannte Balcerowicz-Plan, die Marktwirtschaft ein – aus der Volksrepublik wurde die Republik Polen und Lech Walesa, der ehemalige Streikführer der Solidarnosc, ging bei den ersten

12 Helmut Kohl – der Patriot (TV-Sendung, gesendet am 19.05.09, 05.15 Uhr)
www.phoenix.de, www.youtube.com 03.01.2012

13 de.wikipedia.org/wiki/Zwei-plus-Vier-Vertrag 06.09.12, 13:34

14 Heyde, S.121

15 Der Runde Tisch in Polen bezeichnet die Gespräche, die in der Übergangsphase vom sozialistischen Staat zur demokratischen Republik von Vertretern der PZPR, der Solidarność, der katholischen Kirche und anderen in Warschau geführt wurden. Die Gespräche betrafen alle Bereiche des öffentlichen Lebens und führten zu tiefgreifenden Veränderungen. Das besondere an daran speziell in Polen ist, dass beiden Seiten ein Kompromiss zwischen einer Reform und einer Revolution gelungen ist, obwohl ihre jeweiligen Interessenslagen als unüberbrückbar schienen.
de.wikipedia.org

16 Jäger-Dabek S.58-60

17 Heyde, S.115

Präsidenten-Wahlen als Sieger hervor. Die anfängliche Euphorie hielt nicht lange an, denn ernsthafte wirtschaftliche Probleme ließen den Lebensstandard sinken und führten in die politische Desorientierung. Erst als 1997 endgültig die neue Verfassung in Kraft getreten war, spätestens mit dem EU-Beitritt am 1. Mai 2004 jedoch, stabilisierte sich die Lage einigermaßen.

Nichtsdestotrotz haftet polnischer Politik bis heute noch der Ruf des ewigen Wechsels an, denn wenn nicht schon vorzeitig durch ein Mißtrauensvotum der Macht enthoben, halten sich die Regierungen meist nie länger als für die Dauer einer Legislaturperiode.

Demzufolge ist die niedere Wahlbeteiligung als Ausdruck der politischen Gleichgültigkeit zu verstehen, die sich allmählich innerhalb der Bevölkerung breit macht. 18

NACH 1945

Aus Stettin wird Szczecin 1

Einen Tag nachdem sich das deutsche Militär aus Stettin zurückzog, besetzten sowjetische Soldaten am 26. April 1945 die Stadt. Während die Russen anfangs noch das Oberkommando behielten, wurde „Szczecin“ am 5. Juli unter polnische Verwaltung gestellt. Das Amt des ersten Stadtpräsidenten ging an Piotr Zaremba, der künftig für die äußerliche Gestalt Szczecins noch eine tragende Rolle spielen sollte. 2

73

Die Besiedelung

Von der deutschen Bevölkerung wurden bis 1948 in sogenannten „Repatriierungsaktionen“ die ausgesiedelt, die noch nicht freiwillig gegangen, geflohen oder wegen ihrer nützlichen Qualifikationen noch geduldet waren. Die Wohnungen blieben nicht lange leer, Zurückgelassenes fand bald einen neuen Besitzer, wollte man doch die künftige Szczeciner Bevölkerung mit genügend Wohnraum und materiellen Zuwendungen in ihrem neuen Zuhause willkommen heißen. 3

Planmäßig wurden neue Siedler für die „wiedergewonnenen Gebiete“ angeworben.

Zu den Polen, die schon vor der Übernahme als Industrie- oder während des Krieges als Zwangsarbeiter in Szczecin waren, kamen größtenteils solche aus Großpolen mit der Hauptstadt Posen, weniger aus Warschau, Masowien und Südostpolen hinzu. Die meisten waren Bauern, weswegen man es umso mehr auf die intellektuelle städtische Bevölkerung, wie die aus Posen, abgesehen hatte. Es galt „aus diesen verschiedenen Elementen den Typ eines neuen Menschen zu schaffen, eines Menschen, der sich seiner Bürgerrechte und -pflichten bewusst ist, eines Menschen der Arbeit, mit dem [...] Gefühl, das große Werk der Polonisierung dieser

1 Im Verlauf dieses Kapitels wird aufgrund der geschichtlichen Bedeutung jeweils der polnische Name Stettins verwendet.

2 Muskamp, S.31 f

3 Diese Wohnungen aus der deutschen Gründerzeit wurden zu sozialistischen Zeiten aus ideologischen Gründen missachtet und von sozialen Randgruppen bewohnt. Erst in den letzten Jahren begann sich diese stigmatisierende Wahrnehmung allmählich zu ändern.

Gebiete zu vollbringen.“(Musekamp, S.109, Z.22f)

Um die polnische Besiedelung möglichst schnell abschließen zu können, drängte Zaremba auf einen raschen Wiederaufbau. Immerhin waren durch den Zweiten Weltkrieg 90% der Altstadt ⁴ zerstört worden. Darüberhinaus bot sich die Möglichkeit, dem Ausland zu beweisen, aus eigener Kraft wie Phönix aus der Asche zu steigen und damit einen symbolischen Sieg davonzutragen. Eine Motivation, die im Übrigen angesichts der zahllosen Klischees über Polen, Beständigkeit hat.

War der neue Grenzverlauf zum damaligen Zeitpunkt noch ungeklärt, kehrten Tausende Deutsche zurück, in der Hoffnung, ihr altes Leben wieder aufnehmen zu können. So waren es vor allem die Heimkehrer, die die Inbetriebnahme der Stadt, in erster Linie sowohl auf technischer als auch auf administrativer Ebene, vollzogen. Darüberhinaus wären weder die neuen polnischen Siedler noch die Sowjets zur Instandsetzung der städtischen Infrastruktur in der Lage gewesen, da ihnen jegliche Fachkompetenz fehlte, was sich besonders im Bereich der Seewirtschaft niederschlug. In den folgenden Jahren wurden massenweise „Reparationsleistungen“ in Form demontierter Maschinen und Industrieanlagen im Szczeciner Hafen, der noch bis 1955 sowjetisch besetzt blieb, für den Weitertransport in die UdSSR verladen. Die damaligen Demontagen und auch Plünderungen sind mit ein Grund, weshalb das polnisch-russische Verhältnis bis heute als wesentlich gespannter zu bewerten ist als das polnisch-deutsche. ⁵

Kulturelle Aneignung

Der Wiederaufbau der Stadt kam erst ab 1956 im Zuge der Entstalinisierung ins Rollen, als Gomulka, Vorsitzender des Ministeriums für die „Wiedergewonnenen Gebiete“, zurückkehrte. Wenn zu Beginn etwas zaghaft, hatte die Löschung der deutschen Spuren aus dem Stadtbild oberste Priorität. In einem Prozess der kulturellen Aneignung wurden Aufschriften an öffentlichen Gebäuden übermalt, Schilder ausgewechselt, Denkmäler beseitigt und Literatur zensiert, um der Bevölkerung möglichst die Identifikation mit ihrer neuen Stadt zu erleichtern. Die Hafenstadt wurde zur „Seestadt Szczecin“ - darauf wird an anderer Stelle noch genauer eingegangen - der Piastenmythos auf nationaler, der Greifen auf

⁴ Nagłowaska/Jankowska, S.14

⁵ Musekamp, S.50-97

regionaler Ebene zur Legimitation für die neuen Grenzen erhoben. Manchmal eigens konstruiert, sollten jene Erzählungen Gefühle der Beständigkeit, Vertrautheit oder des Stolzes implizieren. 6

„Psychose der Vorläufigkeit“ 7

Tatsächlich musste zumindest eine Generation übersprungen werden, bis sich in Szczecin eine annähernd großstädtische Gesellschaft geformt hatte. Die Frage nach einem „Typ des Stettiners“ bleibt angesichts der großen soziokulturellen Unterschiede der damaligen Siedler auch deswegen bis heute offen, da die Bereitschaft, sich dauerhaft in einer ehemals deutschen Stadt niederzulassen und „Heimat“ zu nennen, eigentlich erst nach der Wende einsetzte. Ein entscheidender Faktor war in diesem Zusammenhang eine latente Angst vor der erneuten Verschiebung der Grenzen Stettins, die zuletzt vor der Wiedervereinigung zur Debatte stand. Jan Musekamp spricht hier von einer „Psychose der Vorläufigkeit“ (Musekamp, S.125, Z11), ausgedrückt in einem Abwanderungsstrom, der sich erst 1970 langsam legte. Gründe hierfür wären die „bedrohliche“ Nähe der Grenze und die Tatsache, dass sich die Stadt auf der linken Seite, lange ohne funktionierende Verbindung Richtung Osten und damit vom „Mutterland“ abgetrennt, befand. 8

Identitätssuche - der „local turn“ 9

Die Wende brachte für Stettin ein entspannteres Verhältnis zu seiner Vergangenheit. Wie in ganz Europa wandelte sich langsam die Eigenwahrnehmung der Städte, als zivilisatorisches Gefüge seinen Kurs selbst bestimmen zu können. Als Bürger einer Stadt war man plötzlich befähigt, partizipatorisch in die Geschehnisse einzugreifen, indem der

„Öffentliche Raum auch als Ort der Meinungsbildung und -äußerung und der Erörterung gesellschaftlicher Probleme verstanden“ (Lewitzky, S.49, Z.18-20) wurde.

Damit begann auch ein breites Interesse an der deutschen Stadtgeschichte bzw. wenn man so will, einer Identitätssuche der Stettiner. Bestes Beispiel ist die Gründung der Internetseite sedina.pl als Plattform stadtgeschichtlicher Diskussion. Musekamp

6 ebd., S.127-156

7 Musekamp S.125, Z.11

8 Musekamp, S.122-132

9 Musekamp, S.327, Z.11

zufolge ist diese aufkeimende Neugier im Allgemeinen auf die bisherige Unterdrückung einer Bürgerkultur in den vormals unter sowjetischem Einfluss stehenden Staaten zurückzuführen. So zeigen auch die Diskussionen im Zusammenhang mit Feiern anlässlich von Gründungsjubiläen - sie stehen für eine direkte Auseinandersetzung des kulturellen Gedächtnisses - eine Hinwendung zu einer Betrachtung der ganzheitlichen Stadtgeschichte. Wurde zu sowjetischen Zeiten ausschließlich der Tag der Befreiung durch die Rotarmisten gefeiert, stehen jetzt zwei verschiedene Termine als offizielle Jahrestage zur Wahl: Zum einen das Jahr der Verleihung des Magdeburger Stadtrechts 1243, was Stettin seinerzeit, obwohl von deutschen Siedlern bewohnt, einen enormen Entwicklungsschub versetzte. Zum anderen das Jahr 1945, als Stettin polnisch wurde, wodurch auf die Miteinbeziehung der deutschen Vergangenheit hingewiesen wird. 10

Für die Entwicklung Szczecins ist und bleibt die gefühlte Zweitrangigkeit gegenüber Warschau besonders nachteilig, die ihre Wurzeln, abgesehen von der geografischen Randlage, in der sozialistisch regierten Staatsform hat.

Anschauliches Beispiel für den Versuch sich davon zu lösen und eine lokale Identität zu schaffen, sind die Diskussionen um die Wahl des „Mitbürgers des Jahrhunderts“ im Jahre 2000. Laut Umfragen hatte diese Auszeichnung nicht Piotr Zaremba verdient, sondern der Oberbürgermeister Hermann Haken, seines Zeichens verantwortlich für das gleichnamige Wahrzeichen der Stadt. Vertretbar sei seine Nationalität deswegen, da er

vor 1933 regierte und die Terrasse ohnehin weder zu deutschen noch zu polnischen Zeiten an Bedeutung verloren hätte. Damit wurde ein wichtiger Punkt, ein sogenannter „local turn“ (Musekamp, S.327, Z.11) markiert, an dem sich die Menschen als Bürger einer Stadt begriffen, deren Geschichte nicht ausschließlich polnisch war. 11

Für Diskussionen sorgten auch die nach 1989 neu errichteten Denkmäler Szczecins. Festzuhalten ist, dass Denkmale, als Integrationsangebote verstanden, weit wirksamer sind, wenn sie sich auf die Geschichte von Stadt und Region stützen, als auf abstrakte politische Propaganda. 12 Man konnte sich also schnell

10 ebd., S.308-316

11 ebd., S.321-328

12 Musekamp, S.3

bei der Errichtung des Monuments zu Ehren Papst Johannes Paul II. einigen, dessen Besuch am 11. Juni 1987 ¹³ wie der eines großen Staatsmannes gefeiert wurde.

Problematischer war die jahrelange Suche nach einer geeigneten Skulptur zur Erinnerung an die Arbeiteraufstände der Solidarnosc-Bewegung 1970, die es unbekannterweise nicht nur in Danzig, sondern auch in Szczecin gegeben hat. Nach zahllosen Wettbewerben mahnt heute ein „Freiheitsengel“ an die Unruhen, der auf dem Platz vor der Peter und Paulkirche errichtet wurde.

Zu den neuen Denkmälern kam das aus Warschau zurückgewonnene Colleoni-Reiterstandbild auf dem Plac Lotnikow hinzu. Darüberhinaus wurde die Anfertigung einer Kopie der Sedina, einer Personifizierung der Stadt Stettin, die im Originalen 1898 von Ludwig Manzel erschaffen wurde, in Auftrag gegeben. Allegorisch übersetzt fanden sich Handel, Schifffahrt und die Werft als Quellen des Reichtums Stettins in dieser Figur vereinigt. Sie thronte auf einem Brunnen an der Grünen Schanze, an deren Stelle nach ihrem Verschwinden im Zweiten Weltkrieg ein Anker trat, der für viele nur ein kläglicher Ersatz ist. Dass sich an dieser Situation so bald nichts ändern wird, liegt wieder einmal an den Finanzen, die das „Projekt Sedina“ vorerst zum Erliegen gebracht haben. ¹⁴

Deutsche Vergangenheit?

Bei der Frage nach dem heutigen Verhältnis zu der deutschen Vergangenheit postuliert die Literaturprofessorin Inga Iwasiow eine Beziehung der Stettiner zu ihren „deutschen Vorfahren“, die nicht durch Blutsbande, sondern durch die gebaute Stadt und ihre Aura miteinander verbunden seien. ¹⁵ Trotzdem wäre es naiv zu glauben, die Grenzen zwischen Ost und West, Polen und Deutschland, alter und neuer Geschichte wären aufgehoben. In Wahrheit liegt der Schlüssel der Überwindung jener tiefsitzenden Wunden in der Art und Weise, wie die kommende Generation kommunikatives Gedächtnis, also die mündliche Überlieferung von Vergangenen ¹⁶, verwertet und wie und was sie davon in ihr kollektives Gedächtnis überträgt. Und die Chancen stehen gut, denn sie zeigt sich besonders interessiert an dem, was vorher war!

¹³ Szczecin-Travel-Guide, S.35

¹⁴ Musekamp, S.331-343

¹⁵ ebd., S.349

¹⁶ Cordes, S.14



Zu den Transformationsprozessen in Polen

Die Transformationsprozesse Polens, die gegebenenmaßen auch Teil der bis in die Gegenwart reichenden Vergangenheit Szczecins sind, haben in einer gar unübersichtlichen Weise eine ökonomische, politische und ideologische Dimension.

Nachstehend kann aufgrund der thematisch jeden Rahmen sprengenden Komplexität höchstens abrissartig auf die wichtigsten Punkte zu den Hintergründen des polnischen Systemwandels eingegangen werden.

79

EXKURS

Bedeutung der polnischen Reformbewegungen vor dem Hintergrund Sowjetischer Diktatur im Ostblock

Versuche der Ostblockstaaten, sich gegen das stalinistische Regime zu setzen, schlug Moskau (häufig) gewaltsam nieder. Auf der Welle der, durch Arbeiterunruhen im polnischen Posen ausgelöst, Wiedereinsetzung Gomulkas 1956 hoffte man in Ungarn auf eine ähnliche Annäherung. Daraufhin gingen Studenten in Budapest mit der Forderung nach Freiheitsrechten, Parlamentarismus und nationaler Unabhängigkeit auf die Straßen. Aus einer friedlichen Demonstration wurde nach dem Einmarsch der Sowjets ein mehrere Wochen dauernder Freiheitskampf, bei dem Regimegegner verfolgt und hingerichtet wurden. ¹

1968 besetzten Truppen des Warschauer Paktes die Tschechoslowakei, wo Reformbemühungen der tschechoslowakischen kommunistischen Partei als Reaktion auf die schwerwiegenden gesellschaftlichen und ökonomischen Krise eine Abkehr von der UdSSR vorzeichneten: Wirtschaftlich sollte das Planungssystem, das zur Stagnation geführt hatte, durch eine sozialistische Marktwirtschaft ersetzt werden, während man politisch nach einem reformierten und demokratischen Sozialismus verlangte. Die Hoffnungen der Reformbewegungen, als „Prager Frühling“ bezeichnet, wurden als „Konterrevolution“ geahndet und führten letztlich ins genaue Gegenteil: Die Tschechoslowakei war eines der repressivsten Länder

¹ de.wikipedia.org, 31.01.13

des Ostblocks. 2

Das 1945 neu gegründete Jugoslawien mit Tito als Vorsitzendem der kommunistischen Partei wendete sich schon früh von der Sowjetunion ab. Titos eigenmächtiges Handeln und Unabhängigkeitsstreben wurde von Stalin nicht geduldet. Mit dem Ausschluss Jugoslawiens 1948 aus der kommunistischen Weltorganisation war der Bruch mit der Sowjetunion vollzogen, der Konflikt öffentlich ausgetragen. Indem sich Tito mit den Westmächten verbündete, konnte die militärische Eskalation zurückgehalten werden.

Der „Titoismus“ (1945-1980) war ökonomisch an der sozialistischen Marktwirtschaft ausgerichtet und politisch organisiert als ein föderatives System mit sechs Teilrepubliken 3. Trotzdem ließ auch Tito bei aller Demokratisierung und Liberalisierung politische Widersacher und Andersdenker verfolgen. 4

Ausnahme Polen

In Hinblick auf die drei eingangs erwähnten Aspekte nahm Polen verglichen mit anderen sozialistischen Ländern eine Sonderstellung ein. Von der Ideologie her wurde der Kommunismus, verstanden als philosophischer Atheismus und Kultur, stets von dem übermächtigen Katholizismus in Schach gehalten. Gestärkt durch einen polnischen Papst mit hoher Präsenz, der als gesprächsbereit und unerschrocken in der Welt breite Anerkennung fand und damit zur Schlüsselfigur bei der Beendigung des Staatssozialismus in Polen wurde, ließ sich die Bevölkerung in einer fast kulturrevolutionären Art zum Aktivismus ermutigen.

Auf ökonomischer Ebene setzte sich eine zentrale Planwirtschaft angesichts einer vorherrschenden Doppel- und Dreifachwirtschaft nicht durch, da zum einen der Dollar offiziell als Zweit-Währung geführt und zum anderen die sonst übliche Kollektivierung des Bodens nicht umfassend vollzogen wurde. Eine weitere Besonderheit lag in dem Umstand, dass Polen besonders zu kommunistischen Zeiten in der Weise finanziellen Spielraum für großangelegte Staatsausgaben wie Infrastruktur und Wohnungsbau hatte, in der es sich durch regelmäßige familieninterne Finanzspritzen polnischer

2 http://de.wikipedia.org/wiki/Prager_Fr%C3%BChling (31.01.13, 12:58)

3 Slowenien, Kroatien, Bosnien und Herzegowina, Montenegro, Serbien, Mazedonien

4 de.wikipedia.org/wiki/Jugoslawien#Sozialistische_FC3.B6derative_Republik_Jugoslawien_281963.E2.80.931992.29 (31.01.13, 10:00)

Auswanderer⁵ quasi „fremdfinanziert“ hat. In der Konsequenz drang eine einseitig ausgerichtete Haushaltsführung an die Oberfläche, in der ausschließlich Subventionen für (defizitäre) Staatsgüter, wie zum Beispiel die Schwerindustrie, nicht aber für die notwendige Modernisierung und Neustrukturierung des landwirtschaftlichen Sektors aufgebracht wurden. ⁶ Das Resultat war die Versorgungskrise und letzten Endes die Arbeiterstreiks in den Danziger Werften. Selbst nach der Wende rückte die polnische Regierung nicht von einem einseitig orientierten Kurs ab, sondern spekulierte mit den traditionsgemäßen Mechanismen familiärer Selbsthilfe. ⁷

Genauso hartnäckig hält sich das Problem der rückständigen Kleinbauernwirtschaft in Polen, das heute besonders dann zum Tragen kommt, wenn es um die Erfüllung der EU-Förderrichtlinien geht.

Demokratisierungsprozess

Als die Regierung Ende der 80er Jahre dem wirtschaftlichen wie dem öffentlichen Druck nicht mehr standhalten konnte, musste sie einer Gewaltenteilung zustimmen, was zu den bereits erwähnten Gesprächen am Runden Tisch führte. Ein wesentlicher Schritt auf dem Weg zur Marktwirtschaft, wobei Polen durch die Anerkennung der Opposition bzw. des damit einhergehenden politischen Pluralismus im Vergleich zu anderen sozialistisch geführten Staaten eine „Pionierrolle“ einnahm. Nichtsdestotrotz konnten sich Verfechter des alten Systems aufgrund politischer Fehlentscheidungen und mangelnder Erfahrung der Solidarnosc nach wie vor in wichtigen Positionen halten, was die Transformationsprozesse umso schwerer machte.

Die neue Regierungspartei um Lech Walesa sah sich ihrer neuen Aufgabe nicht gewachsen. Innerparteiliche Zerwürfnisse, sogar Absplitterungen, erschütterten das Vertrauen der Bevölkerung, was einst geschlossen hinter der ehemaligen Oppositionsbewegung stand. Zudem wurde erst 1997 eine endgültige Verfassung eingeführt – nachdem das Land durch Streitigkeiten zwischen Präsident und

5 Schon mit der Massenemigration seit der 2.Hälfte des 19.Jh. gilt Polen bis in die Gegenwart als Auswanderungsland. Heute wird unter dem Begriff „Polonia“ die weltumfassende Verstreuung polnisch stämmiger Volksangehöriger zusammengefasst. Die meisten von insgesamt ca. 20 Mio. Exilpolen leben in Deutschland, USA, Brasilien, Frankreich und Kanada. www.wikipedia.org/wiki/Polonia, 30.01.13

6 „Landwirtschaft in Polen zwischen 1945 und 1989“, von Dr.W.Woyno (www.polish-online.com/polen/wirtschaft/landwirtschaft, 30.01.13

7 Vgl. Univ.-Prof. Dr.phil. Simone Hain

Parlament beinahe als „unregierbar“ galt.

Besonders lähmend für die Transformationsprozesse war jedoch die immer größer werdende Kluft zwischen der polnischen Bevölkerung und deren Interessensvertretern, da sie wenig mehr als sich selbst und ihre Elitengruppen repräsentieren würden, während soziale Interessen völlig in den Hintergrund geraten waren. Die Antwort waren hohe Wahlenthaltung und WechselwählerInnen als Ausdruck fehlender Identifikation mit dem Staat.

Angesichts der instabilen Regierungsverhältnisse gilt die polnische Reformpolitik weitgehend als ineffizient verstärkt durch die Schwerfälligkeit von Parlament, öffentlicher Verwaltung und Justiz, dem Mangel an qualifiziertem Personal und letztlich durch latenten Zentralismus. So brachte sich Polen um EU-Fördergelder in Millionen Euro-Höhe, indem es selbst zum Zeitpunkt des EU-Beitritts verabsäumte, notwendige Konzepte zur Förderung der ländlichen Gebiete zu erstellen.

Politikverdrossenheit

Das ohnehin schon verschuldete Polen hatte mit enormen sozialen Kosten zu kämpfen, die die wirtschaftlichen Umstrukturierungen mit sich brachten. Zunehmende Arbeitslosigkeit, sinkende Löhne und steigende Armutsraten, speziell in strukturschwachen Regionen ⁸, sorgten vielerorts für tiefe Enttäuschung, war das Phänomen der Klassengesellschaft doch bisher unbekannt. Selbst der Mythos Walesa gilt heute als angekratzt: Vor allem von der nationalkonservativen Partei um die Brüder Kaczynski (einer davon war der amtierende Staatspräsident Lech, der 2010 bei einem Flugzeugabsturz verunglückte) wird ihm vorgeworfen, damals innerhalb der Gespräche an den Runden Tischen mit den Kommunisten gemeinsame Sache gemacht bzw. die soziale Frage, also Löhne, Beschäftigung, Erhalt der Fabriken, Mieten usw. verraten zu haben. Auch die Schließung der Werften wird heute Walesa angelastet. Im Wahljahr 2005 rief man im gegnerischen Lager zur moralischen Revolution, „um Polen von der Erbsünde des faulen Kompromisses des Jahres 1989 rein zu waschen und das politische „Netzwerk“ zu zerschlagen, das seit den Abmachungen am „Runden Tisch“ im Land regiere“.⁹

Bei all dieser innerpolitischen Zerrissenheit wundert es also nicht, das die nötige soziale Partizipation zum Aufbau eines demokratischen

8 Im Jahr 2000 lebten 60% der unter die Armutsgrenze fallenden Menschen in ländlichen Gebieten.

9 oel.orf.at/artikel/214990, 11.02.13

Systems ausblieb. Stattdessen zog und zieht sich die Bevölkerung wie schon zu sozialistischen Zeiten in ihre Familienkreise zurück. Anfängliche Euphorie wandelte sich in Sehnsucht nach alten Zeiten, da für viele die politische Wende ein wirtschaftlicher und sozialer Abstieg im politischen Vakuum bedeutete. 2002 waren es immer noch 39% der PolInnen, die sich, laut einer Umfrage, das alte System zurückwünschten, wobei nicht von einer Ablehnung gegenüber der Demokratie im Allgemeinen, sondern eher von der Skepsis gegenüber der gängigen politischen Praxis und mangelnder sozialer Fürsorge auszugehen ist.¹⁰

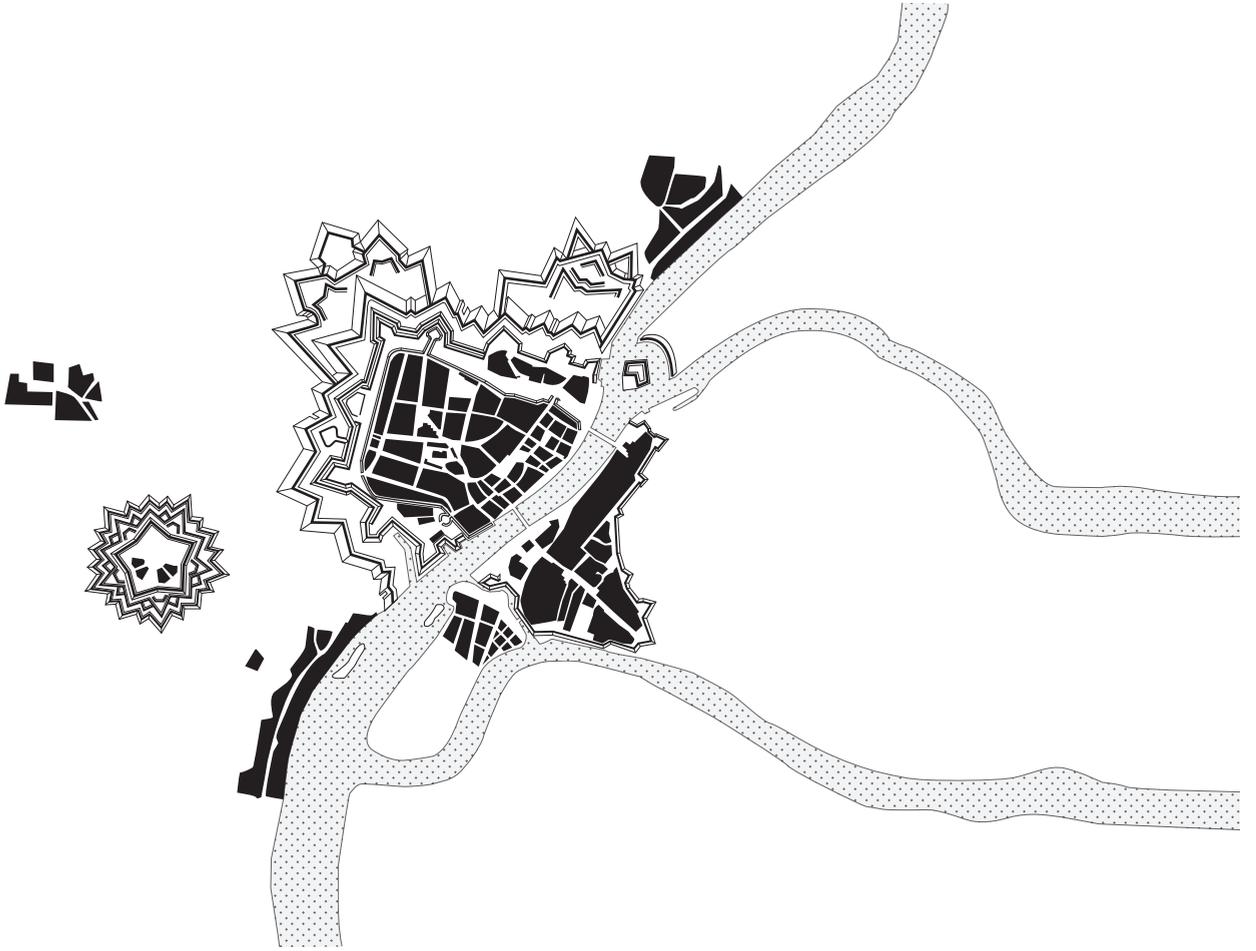
Mangel der kulturellen Verankerung der Demokratie

„Das ausgeprägte Misstrauen gegen politische Akteure und Institutionen, das mangelnde Sozialkapital, die Dominanz informeller Beziehungen und die damit einhergehende Korruption, die Entfremdung von der Politik und der daraus resultierende Rückzug ins Private, [...], zeigen deutlich, dass es innerhalb der polnischen Gesellschaft nach wie vor an einer demokratischen politischen Kultur mangelt. [...] In formaler Hinsicht war die Demokratie in Polen bereits innerhalb weniger Jahre verankert. Was ihr jedoch nach wie vor fehlt, ist eine hinreichende gesellschaftliche Unterfütterung und damit die Legitimität, die ein demokratisches System nur aus der aktiven Unterstützung und Partizipation der Gesellschaft generieren kann. Auch wenn die Demokratie in Polen sowohl von politischen Eliten als auch der breiten Bevölkerung als „the only game in town“ inzwischen akzeptiert wird, spricht doch Vieles dafür, dass die Möglichkeit ihrer Weiterentwicklung in entscheidender Weise von der Weiterentwicklung der polnischen Gesellschaft und dabei insbesondere von der Herausbildung einer demokratischen politischen Kultur abhängt.“ (Egger, S.303 Z.6-24)

¹⁰ Aus: „Die Auslandsarbeit der polit. Stiftungen zwischen Entwicklungs- und Transformationskontext, Miriam Egger, S.269-303







Stadtbaugeschichte

Der Blick auf den Stadtgrundriss verrät die Komplexität historischer, sozialer, kultureller und politischer Korrelationen und Konflikte, in deren Sphären Stettin seine heutige Form erhalten hat. Fragmente verschiedenster Zeitperioden addieren sich zu einer heterogenen Stadtstruktur, deren perforierter Charakter vor allem durch die ungleichmäßige Verteilung ihrer Elemente über ein weitläufiges Stadtfeld ausgedrückt wird. In diesem Zusammenhang ist das Jahr 1945 als zeitliche Grenze geschichtlicher Kontinuität und gleichzeitig als tiefgreifender Bruch zu sehen, unter dem die Stadt noch heute zu leiden hat.

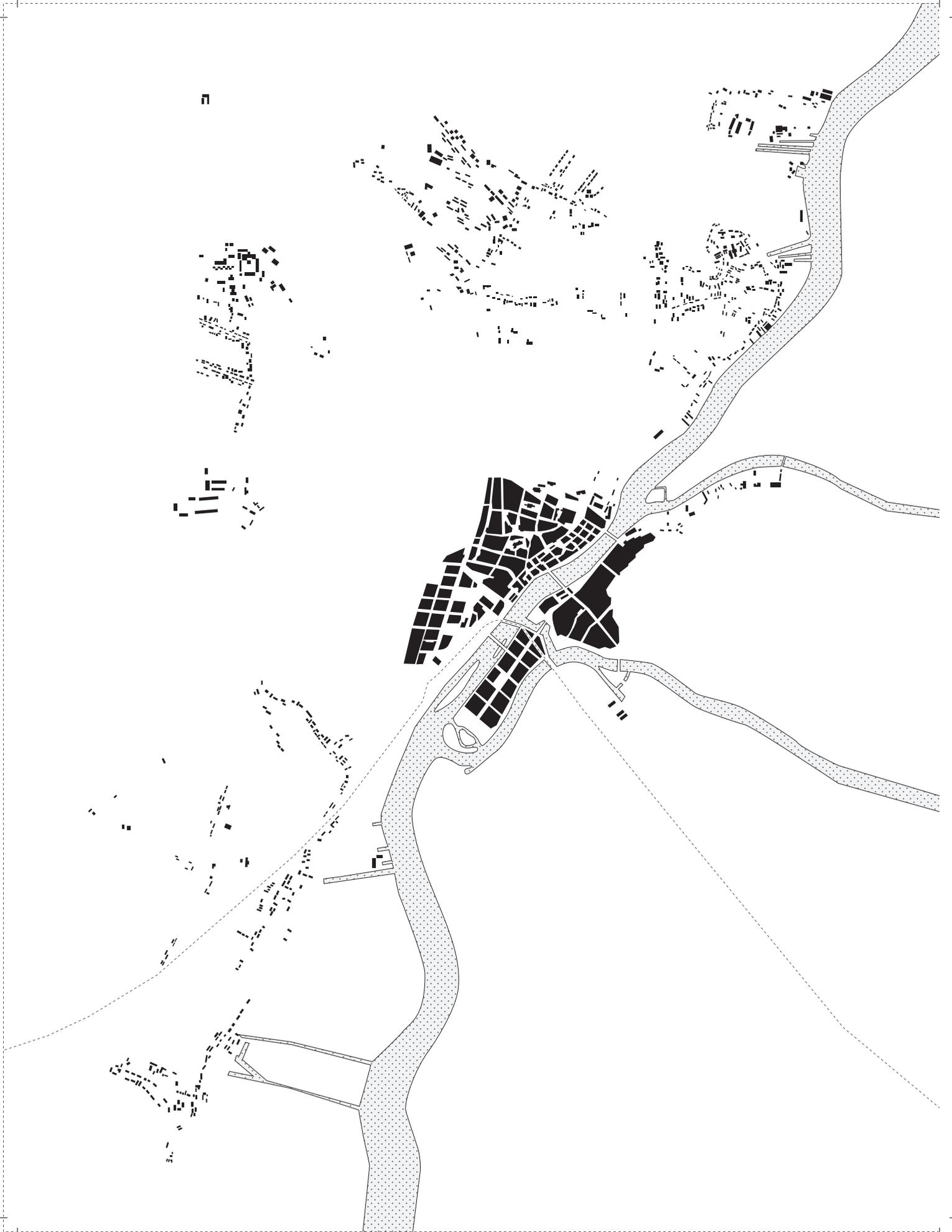
Bis 1945

Vorzeit bis zum 9.Jh. Die Anfänge Stettins gehen zurück auf die ersten slawischen Siedler, die sich am Ufer der Oder niederließen. Auf der linken Flussseite entstand nach und nach auf einem Hügel eine Burg mit den slawentypischen Burgwällen. Die Stadt begann sich in nördlicher und südlicher Richtung auszudehnen. ¹

Mittelalterliche Blütezeit bis zum Dreißigjährigen Krieg. Durch den regen Handel, der in Stettin auch immer mehr Fremde anzog, nahm die Zahl der Siedler innerhalb des Burgwalles stetig zu. 1180-1187 kam es zum Bau der Jakobikirche, die den Mittelpunkt der ersten deutschen Niederlassung in Stettin markiert. Damit begann die systematische Gründung nach Art der deutschen Stadtanlagen. Einer einfachen Befestigung mit einem daran anschließenden Burggraben im Jahre 1200 folgte der Bau einer zweiten Siedlung (Nikolei-Siedlung) unterhalb des Hügels. Nach und nach wuchs Stettin aus der Jakobisiedlung und der Unterstadt zusammen, in deren Mitte sich jeweils der Ross- bzw. der Heumarkt (1310 bzw. 1306) befanden. Mit dem Erlangen des Magdeburger Stadtrechts am 3. April 1243 wurde Stettin schließlich als deutsche Stadt anerkannt. ²

¹ Wehrmann, S.4-18

² Wehrmann, S.23-26



Stettin lag zu Beginn meist in der Gunst der Landesherren, was dem Handel und der Schifffahrt und damit der Ausdehnung der Stadt nur zuträglich war. So veranlasste Herzog Barnim I. 1249 auch die Abtragung des slawischen Burgwalles. Stettin wuchs damit mehr und mehr und breitete sich schließlich auch auf das andere Ufer aus. Die Aufnahme in den Bund der Hanse bedeutete neuen Reichtum. Folglich war man unermüdlich mit dem Ausbau der Festungsanlagen und gleichzeitig der Bebauung der Lastadie beschäftigt. In dieser Zeit stand die Stadt auf dem Höhepunkt ihrer Blüte.

Frühe Neuzeit. 1490 errichtete man anstelle der alten Burg das pommersche Herzogschloss auf Geheiß Bogislaw X. 3, das bis 1577 unter dem Greifenfürsten Johann Friedrich in seine bis heute noch erkennbare Form im italienischen Renaissance-Stil gebracht wurde. Gleichmaßen veränderte sich das Stadtbild: Zu den immer neuen Buden und Kellern kamen mit der Schmalseite zur Straße stehende Giebelhäuser, die den ohnehin schon engen, verwinkelten Gassen Luft und Licht nahmen. 4

Als im 15. Jh. der Einfluss des Bundes zurückging endete die Handelsblüte Stettins spätestens mit der Belagerung durch die Schweden 1630 während des Dreißigjährigen Krieges. Als schließlich der letzte Greifenherzog Bogislaw XIV. starb, wurde Pommern geteilt und Stettin schwedisch. 5

Königreich Preußen und Deutsches Reich. 1711 ging Stettin an Friedrich Wilhelm I. von Preußen, der zugunsten eines schnellen Wiederaufbaus die Stadtverwaltung dem Staat unterstellte. Eine große bauliche Umgestaltung setzte ein. Der Plan de Ville von 1721, der erste Plan Stettins mit sämtlichen Häusern und Grundstücken, die mit Nummern versehen waren, vermittelt einen Eindruck dieser Zeit. Auch wenn schon wieder verschwunden, traten an die Stelle der noch existierenden, aber baufälligen Giebelhäuser einfache zweigeschossige Gebäude, etwa zu vergleichen mit den Marienstiftshäusern, wie man sie zu mehr auf der Lastadie gefunden hat. Dort waren die Kriegsschäden besonders groß, was dem König 1727 Anlass zum Bau eines völligen neuen Stadtteils

3 Wehrmann, S.32-124

4 Wehrmann, S.204-220

5 Wehrmann, S.280-282



gab. In diesem Sinne musste die Baumbrücke 1731 zu einer soliden Verbindung, die auch das Passieren der königlichen Kriegsschiffe erlaubte, adaptiert werden.

Am deutlichsten waren die Entwicklungen an den Veränderungen der Festung ersichtlich. 1725 wurde der Stadtgraben zugeschüttet, um dort den weißen (später Königsplatz) und den grünen Paradeplatz anzulegen. Die mittelalterliche Stadtmauer wurde größtenteils niedergerissen. Deren Funktion übernahm nun ein Hauptwall, von vier Toren durchbrochen, an den sich ein tiefer Graben legte. Sowohl Königs- als auch Berliner Tor, die noch heute erhalten sind, wurden als prachtvolle Barockbauten an Stelle des Mühlen- bzw. Neuen Tores neu errichtet. Ein durchgehender Glacis schützte die Festung, dessen nordöstlicher Teil als „Fort Leopold“ und der nordwestliche Teil als „Fort Wilhelm“ bezeichnet wurden. 1740 war man schließlich mit dem Bau der stärksten Festung der damaligen Zeit fertig. ⁶

Das Werk Friedrich Wilhelm I. wurde durch seinen Sohn Friedrich des Großen fortgesetzt. Mit dem Anstieg des Flussverkehrs erreichte der Handel gegen Ende des 18. Jh. wieder seinen Höhepunkt, was sich auch anhand zahlreicher Ausbauten auf der Lastadie bemerkbar machte. Jahr für Jahr entstanden neue Fabriken, besonders der Schiffsbau boomte. Trotz seiner geringen Fläche wurde die Stadt an der Oder als erste Seehandelsstadt Preußens bald zur Großstadt. ⁷

Industrialisierung. Von 1806 bis 1813 hielt Napoleon Stettin besetzt. Die Schäden des vorangegangenen Krieges waren so groß, dass der Wiederaufbau ab 1816 mit einem Neubeginn gleichzusetzen war. Innerhalb wie außerhalb der Stadtmauern wurden ständig neue Ansiedlungen und öffentliche Anlagen, Landhäuser, Villen, Gärten und allerlei Aussichtspunkte errichtet.

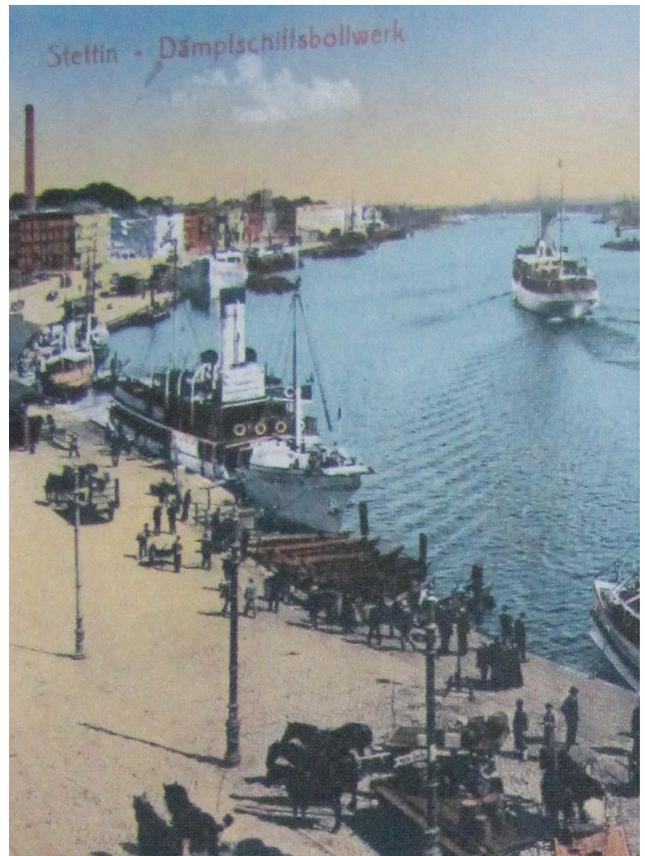
Die erste als modern angesehene Anlage, lange Zeit die Stettiner Fabrik, wurde 1817 von der Pommerschen Provinzial-Zucker-Siederei gebaut und siedelte 1823 auf die Lastadie um. 1851 wurden in Bredow die Grundsteine für die berühmte „Vulkan-Werft“ gelegt. Mitte des 19. Jh. wurde mit dem Bau des Bahnhofes und gleichzeitig mit der Errichtung eines neuen Stadtteils an der Parnitz auf der rechten Oderseite begonnen. Die rasant steigende Zahl der Einwohner, die Stettin bald zur „Stadt des fehlenden Raumes“

⁶ Wehrmann S.333-351

⁷ Wehrmann, S.370-400



Hakenterrasse



(Wehrmann, S.444, S.17) machte, veranlasste König Wilhelm IV. 1845 im Süden der Stadt zu einer Abtragung eines Teils der Festungsanlagen zugunsten der sogenannten „Neustadt“.

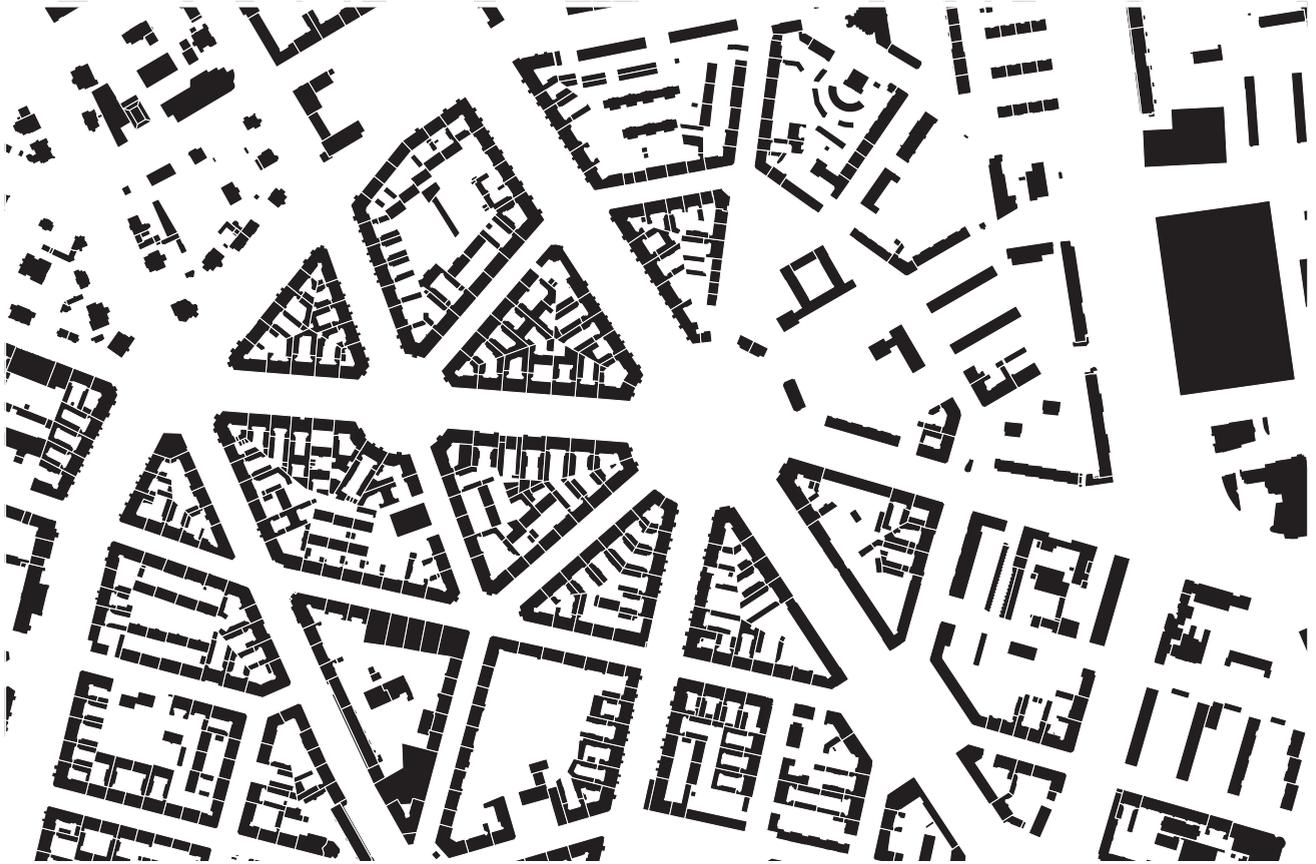
Auch im Bereich des Hafens rief der Wachstumskurs bald neue Anpassungen auf den Plan. Mit dem Aufkommen der Dampfschiffahrt wurde die Oder ausgebaggert und soweit reguliert. Die Ufer wurden mit neuen hölzernen Bollwerken befestigt, darunter auch das Dampfschiffbollwerk auf der linken Oderseite zwischen Langer Brücke und Baumbrücke. Vom Bahnhof über die damalige Ahrensinsel zum rechten Ufer wurde 1853 bis 1854 die „Neue Brücke“ als weitere Oderquerung errichtet. An der Parnitz entstand zwischen 1864 und 1868 ein Zentralgüterbahnhof. Zeitgleich wurden Oder und Parnitz über einen Kanal verbunden. Wie die Wasserwege wurden auch Straßen- und Eisenbahnbau vorangetrieben.

Dabei war die Verbindung zu Berlin besonders wichtig, 1877 wurde der sogenannte Breslauer Bahnhof auf der Lastadie errichtet, nachdem der Hauptbahnhof auf dem linken Oderufer zwischen 1866 und 1869 in einen Durchgangsbahnhof umgewandelt und die räumliche Situation zu eng geworden war. Die Erweiterungen der Eisenbahn wurden 1879 um die Straßenbahn und 1898 um eine heute nicht mehr betriebene Ringbahn ergänzt.

Mit der zunehmenden Industrialisierung wurde auch dem Sanitätswesen besondere Aufmerksamkeit geschenkt. Überhaupt zeichnete sich ein neues Verständnis für Körper und Geist ab, das auf die Erkenntnis des regenerativen Wertes von Freizeit und Bewegung zurückzuführen ist. Ebenso bildete sich ein bisher nie dagewesenes Interesse an Kultur und Wissenschaft heraus, was den Bau zahlreicher kultureller Bauten nach sich zog. Mit anderen Worten befand sich Stettin zum damaligen Zeitpunkt äußerlich wie innerlich an der Schwelle zu einer modernen Stadt.

Die Entstehung der Hakenterrasse. Am 1. Juli 1873 wurde der Beschluss zur Entfestigung gefasst. ⁸ Die weitere Nutzung des ehemaligen Fort Leopolds blieb trotz zahlreicher Vorschläge fast 40 Jahre lang unklar. Die besonderen topografischen Gegebenheiten dieser ausgedehnten Flächen ließen den Blick weit in die Ferne

8 Wehrmann, S.435-496



System sternförmiger Straßen und Plätze

schweifen, was letztlich den Ausschlag für eine Bebauung auf zwei Ebenen gab.

Umwälzende Entwicklungen wie allem voran der Bau des Breslauer Bahnhofs hatten zu einer sukzessiven Verlagerung der wichtigsten Hafenfunktionen auf die Lastadie geführt. Darüberhinaus wurden die Kaianlagen besonders durch die Oderbrücken den Anforderungen tendenziell größer werdender Schiffe und ihrer Fracht nicht mehr gerecht. Während der Güterhafen also nach Osten wanderte, wurde die linke Uferseite künftig für Passagierbetrieb und speziell der Dampfschiffahrt und gleichzeitigen Entstehung der Ostseebäder in Ahlbeck, Heringsdorf, Misdroy und Kolberg wegen als Touristenhafen genutzt.

In Anlehnung daran entstand für die Umnutzung des Fort Leopolds die Idee einer Aussichtsterrasse, an das ein prächtiges und zeitgemäßes Wohnviertel mit großzügigen Parkanlagen anschließen sollte. Zum ersten Mal sollte es möglich sein, abgeleitet aus dem aus englischen Landschaftsparks heraus entwickelten Konzept der „schönen Aussicht“, den Blick über die Oder und ihr weit verzweigtes Flusssystem aus der Vogel-Perspektive genießen zu können. Das gesamte Terrassenkonzept war dem Fußgängerverkehr, dem „Stadtwandern“ gewidmet. Im Sinne einer Öffnung zum Fluss hin plante der Architekt Wilhelm Meyer-Schwartau eine durchgrünte symmetrische Anlage im neobarocken Stil mit maritimen Motiven. 18 Meter über dem Flussniveau und flankiert von stattlichen Repräsentationsbauten, heute der Meeresakademie, dem Nationalmuseum, dem pommerschen Woiwodschaftsamt, bietet sich dort ein pittoreskes Panorama über den Hafen und die anschließende Oderlandschaft. Nicht weniger eindrucksvoll muss der Anblick für den Besucher gewesen sein, der mit dem Schiff im Hafen Stettins ankam, war doch die dekorative Integration des Bauwerks in das Stadtpanorama erklärte Absicht.

Ästhetische Kriterien über nützliche zu stellen markierte damit ein weiteres Mal den langsam einsetzenden Wandel der Auffassung des Stadtbegriffs im ausgehenden 19.Jh., als öffentlicher Raum durch ein aufstrebendes Bürgertum zusehends sowohl zur Erholung als auch zur Kommunikation genutzt wurde.

Nach einer Bauzeit von 20 Jahren zog die „Hakenterrasse“, benannt nach dem damaligen Oberbürgermeister Hermann Haken, ab 1921 vor allem die Berliner an, um dort an der Oder zu flanieren. Noch heute ist die „Waly Chrobrego“, die durch den Krieg weitgehend unversehrt blieb, das Wahrzeichen der Stadt und zugleich beliebteste



Touristenattraktion, auch wenn es den Stereotyp des „gepflegten Tagesausflugs“ von damals nicht mehr gibt. ⁹

Die sternförmigen Straßen-Anlagen. Wie bei der Hakenterrasse war man auch bei der Ausschmückung der Straßen und Plätze der alten Stadt bemüht, die Stettin sein unverwechselbares Gepräge gaben.

Dahingehend kam es bereits 1870 zum Bau der Kanalisation ¹⁰ unter der Leitung des Stadtplaners James Hobrecht, der sich zuvor für den ersten Bebauungsplan Berlins verantwortlich zeichnete. ¹¹ Ab 1862 wurde dort der sogenannte „Hobrecht-Plan“ in Anlehnung an die in Paris angewendeten Planungs-Prinzipien Baron Haussmanns umgesetzt. ¹² So fand das System sternförmig angelegter Plätze mit radial zulaufenden breiten Boulevards und Sichtachsen auf namhafte Gebäude oder Denkmäler ausgerichtet seinen Weg über Berlin schließlich nach Stettin.

Nicht weniger energisch wurden in der Absicht, die Stadt zu ordnen und zu modernisieren, Wege und Straßen gepflastert, teilweise asphaltiert, Bürgersteige angelegt, manch schönes Patrizierhaus abgerissen. Die Zahl öffentlicher Gebäude monumentalen Ausmaßes stieg beträchtlich. Die beiden Tore Friedrich Wilhelms I. blieben als historische Mahnmale an die Stadt des „mangelnden Raumes“ (Wehrmann, S.498, Z.3f) erhalten, deren Einwohner mit der Eingemeindung 1910 gegenüber dem Jahr 1871 von 76.280 auf 236.145 geradezu explodierte. ¹³

Der Ausbau des Hafens. Nach 1873 begann eine regelrechte Neugestaltung des Hafens. Im Zuge zahlreicher Modernisierungsmaßnahmen nach 1873 mussten ständig die Fahrrinnen gewartet und verbessert werden. Angesichts der drückenden Konkurrenz aus Lübeck und Hamburg wurde der Wasserweg nach Berlin vor dem Hintergrund noch folgender Bauten wie dem Kaiser-Wilhelm-Kanal, Oder-Spree-Kanal und Elbe-Spree-Kanal umso wichtiger. Bald wurde ein großflächiger Freihafen errichtet.

⁹ Lopuch, S.13-101

¹⁰ Wehrmann, S.505

¹¹ de.wikipedia.org, 4.09.12

¹² Hauck/ Keller/ Kleinekort, S.10

¹³ Wehrmann, S.497-509

So wird der eindrucksvolle Blick über den weiten Hafen und die Oder von der Hakenterrasse wie folgt beschrieben: „Da grüßen die Bauten des Freihafens, die Schuppen und Kräne herüber, da liegen die Bahnanlagen am Dunzigkai, da ragen die Masten und Schornsteine empor und zeugen von dem blühenden und wachsenden Handel und Verkehr, der zum guten Teile die Grundlage für das Gedeihen der ganzen Gemeinde ist.“ (Wehrmann, S.501, Z.26-30). Unterstrichen wurde dieses imposante Bild auch durch die stattlichen, teils erneuerten Brücken: Mit ihren Klappen und Aufzügen lag ihnen die technisch anmutende Symbolik des fortschrittlichen Stettins zugrunde, das noch deutlicher wurde, als die Industrie von Norden wie von Süden immer weiter in die Stadt rückte. ¹⁴

Die Ausdehnung der Stadt. Im Zuge der Stadterweiterungen wurde nicht nur permanent Raum für kleine Einfamilienhäuser und Villen im Grünen, sondern auch zunehmend innerstädtische Grün- und Parkflächen geschaffen. Anschaulichstes Beispiel ist der ab dem Jahre 1900 angelegte Zentralfriedhof - heute der zweitgrößte Europas - im Sinne der aufstrebenden englischen Landschaftsparks des 18.Jh.. ¹⁵

Opulente Villen an den äußeren Stadträndern zeugen noch heute von der damaligen Blütezeit Stettins als Industriestadt. Mit dem Auszug der „Elite“ aus der Stadt verkam die Unterstadt, einst der Nabel Stettins, immer mehr zur „schlechten Gegend“. ¹⁶

Wie sich Stettin vom Ersten Weltkrieg dank der Aufrüstungspolitik der Nazis langsam erholen konnte, wurde auch der Erweiterung der innerstädtischen Erholungsflächen wieder mehr Interesse geschenkt: Zwischen 1926 und 1927 entstand auf dem Privatgrundstück des Industriellen Martin Quistorp ein öffentlicher Park im Anschluss an das erst kurz zuvor fertiggestellte neo-barocke Gebäude des Hauptamtes der Provinz Pommern ¹⁷, der heutigen Stadtverwaltung und der Stettiner Philharmonie. Der sogenannte Jasne-Blonia-Platz, wo am 11.06.1987 sogar Papst Johannes Paul II. feierlich empfangen wurde, erstreckt sich als riesige Rasenfläche Richtung Nord-Westen. In der gleichen Achse folgen der Jan Kasprowicza-Park aus dem

¹⁴ Wehrmann, S.435-518

¹⁵ Szczecin-Travel-Guide, S.185

¹⁶ ebd., S.73

¹⁷ ebd., S.153

frühen 19.Jh. und schließlich der Arkona-Wald (Las Arkonski), der zwischen 1925 und 1926 als Wald-Park angelegt wurde. ¹⁸

Um die Wohnungsnot zu bewerkstelligen wurden an den Rändern der Stadt neue Siedlungen errichtet. Sie entstanden beispielsweise in Gumience als uniforme Einfamilien- und Reihenhäuser wie sie für die Architektur der Nationalsozialisten typisch waren ¹⁹, in Glebokie im Stil des aufkommenden Landhausbaus mitten im Grünen ²⁰ oder „ohne Dach“ kombiniert mit Balkon-Häusern in Pogodno, der Wohngegend des Stettins der Vorkriegszeit, wo bereits zuvor die schönsten Villen im 19.Jh. bzw. 20.Jh. errichtet wurden und teilweise noch heute zu bewundern sind. ²¹

¹⁸ Szczecin-Travel-Guide, S.196-198

¹⁹ ebd., S.211

²⁰ ebd., S.179

²¹ ebd., S.171-174



Sozialistischer Realismus

Nach 1945

Das Jahr 1945 markiert in der Geschichte Stettins den Beginn der systematischen Abgrenzung gegenüber seiner deutschen Vergangenheit. In diesem Sinne ist die Fortführung des Kapitels Stadtbaugeschichte eine Geschichte des Stadtumbaus.

Umbau statt Wiederaufbau

Die Entwicklungen des Wiederaufbaus Szczecins ²² wurden hauptsächlich von zwei sich zunehmend divergierender Größen bestimmt: Auf der einen Seite der Denkmalschutz, der sich langsam seit den 1980er Jahren von ökonomischen Zwängen löste und den kulturellen Wert des deutschen Erbes erkannte. Auf der anderen Seite die modernistischen, von nationalstaatlicher Ideologie überdeckten, Planungen Piotr Zarembas, der Schlüsselfigur im Wiederaufbauprozess der stark zerstörten Stadt.

Nach 1945 war Zaremba erster Stadtpräsident des annektierten Stettins.

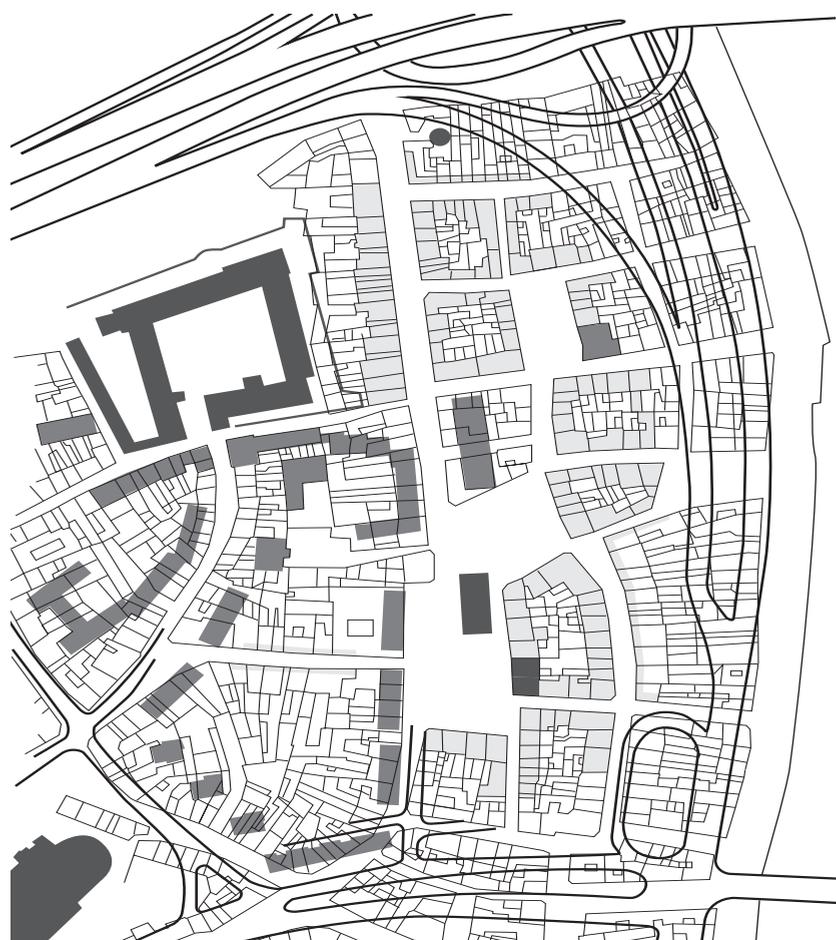
Seine technische Hochschulausbildung zum Ingenieur für Brücken- und Straßenbau in Lemberg ließ ihn dafür als besonders geeignet erscheinen. Nicht selten wurden in Polen nach dem Krieg Architekten und Städteplaner für den Wiederaufbau der zerstörten Großstädte betraut.

Zaremba erhob die Aufgabe des Wiederaufbaus in den Rang einer Pionierleistung.

Seinen Vorstellungen nach hatte man ganz im Sinne eines sozialistischen Neuanfangs, mit jeglicher Kontinuität deutschen Städtebaus zu brechen, um einerseits den „tatsächlichen polnischen architektonischen und urbanistischen Charakter“ (Musekamp, S.221, Z.16f) wiederherzustellen und andererseits die Fehler jahrelanger Fremdherrschaft zu beheben. Was den „polnischen Charakter“ jedoch ausmachte, bleibt unklar und fragwürdig, da sich Zarembas Entwürfe nachweislich einerseits an dem deutschen Stadtplaner Hans Bernhard Reichow und andererseits an den modernen städtebaulichen Lehren internationaler Strömungen orientiert haben.

Weitere Prämisse in Sachen Wiederaufbau war die Anpassung der Stadt an eine moderne Gesellschaft. Damit war in erster Linie

²² Im Verlauf dieses Kapitels wird aufgrund der geschichtlichen Bedeutung jeweils der polnische Name Stettins verwendet.



- Rekonstruktion von 1983 (bis heute nicht abgeschlossen)
- Wohngebiet aus den 1960er Jahren
- „slawische“ Bebauung
- Straßenprojekt

0 25 50 100 m

die Neuordnung des Verkehrs gemeint, der künftig nicht mehr nach Berlin, sondern wieder auf seine „natürliche Verbindung zum südöstlichen Hinterland - nach Polen“ (Musekamp, S.221, Z.10f) bzw. zum Meer hin ausgerichtet werden sollte. ²³ Seiner Meinung nach wiesen sowohl die Anschlüsse der Straßen als auch die Eisenbahnverbindungen über die Oder erhebliche Mängel auf. Ein Punkt, der angesichts der Pläne Warschaus, den Hafen- und Werftstandort Szczecin innerhalb Polens ausbauen, von übergeordneter Bedeutung war.

Dahingehend lassen drei große Verkehrsprojekte im Rahmen des Wiederaufbaus den Bruch mit der deutschen Vergangenheit Stettins am deutlichsten erkennen, worauf an anderer Stelle jedoch genauer eingegangen wird. (vgl. „die drei großen Verkehrsprojekte“).

Ab 1949 breitete sich im polnischen Städtebau der von der Sowjetunion ausgehende sozialistische Realismus aus. Aufgrund mangelnder finanzieller Mittel entstand ab 1954 das erste und gleichzeitig letzte größere Wohnbauprojekt „Śródmiejska Dzielnica Mieszkaniowa“ in diesem Stil. Davon abgesehen sind es vor allem die Außenbezirke Szczecins, die im Zeichen sozialistischer Architektur stehen. ²⁴

Im Gegensatz zu Danzig, Warschau oder anderen Innenstädten wie Breslau und Posen war man nicht an einer Rekonstruktion der historischen Substanz der Altstadt interessiert. Ausnahmen waren lediglich das Schloss, die drei mittelalterlichen Kirchen, das alte Rathaus und der Loitzenhof. Der Grund lag in der Handhabe des Denkmalschutzes, in dem die Propaganda der „Wiedergewonnenen Gebiete“ ihre direkte Umsetzung fand. Man bediente sich dabei einer konstruierten Linie zwischen dem pommerschen Herzogtum der Greifen und den polnischen Piasten aus der Zeit vom 10. bis zum 12.Jh.. Demnach galten sämtliche gotischen („slawisch-polnischen“) Bauwerke sowie jene, die wie der Umbau des Schlosses im Renaissance-Stil erbaut wurden, als schützenswert. Dagegen wurde die Bebauung des ausgehenden 19.Jh., einschließlich des ehemaligen Stadttheaters, auch aufgrund der Haltung gegenüber dem Bürgertum innerhalb der sozialistischen Ideologie als nicht erhaltenswert betrachtet. Trotzdem kam es nicht zu einem vorsätzlichen Abriss, was aufgrund der stilistischen Vielfältigkeit

²³ Musekamp, S.219-221

²⁴ Musekamp, S.219-229



oben: Obere Altstadt, unten: Untere Altstadt

historischer Bauten in Szczecin umso erfreulicher ist. 25

Die obere Altstadt. Zwischen 1956 und 1960 sah man in einem Etappenplan vor, die sich bis dahin schleppenden Aufräumarbeiten zum Abschluss zu bringen. Es folgte die Ausschreibung eines Wettbewerbs für die Altstadt, in dem man sich, dank eines langsam einsetzenden Paradigmenwechsels hinsichtlich des Denkmalschutzes an die mittelalterliche Form hielt. Ihr slawischer Charakter wurde als besonders schützenswert erachtet.

Darüberhinaus sprachen auch paradigmatische Gründe, wie das vorhandene Kanal- und Leitungsnetz dafür. So entstanden zunächst in der Oberstadt drei- bis fünfgeschossige Wohnbauten mit Satteldächern.

Die neu gebaute Oberstadt, die zwar ihre ehemalige Zentrumsfunktion eingebüßt hat, wurde 1956 wegen ihres ausgleichenden Charakter zwischen historischer Baukunst, sozialistischen Paradigmen und allgemeinen urbanistischen Entwicklungen von der UNESCO ausgezeichnet.

Weniger vorbildlich verhielt es sich bei der Bebauung entlang der Breiten Straße. Im Zuge der Straßenverbreiterung der ul. Wyszyńskiego, eines der drei Verkehrsprojekte, entstanden dort neugeschossige uniforme Wohnblocks, die sich in ihrer Lage nicht an den historischen Straßengrundriss hielten. Die Anpassung der Hansa-Brücke ist bis heute nicht erfolgt, weshalb es dort zu regelmäßigen Verkehrsstaus kommt. 26

Wohnbauten der 60er und 70er Jahre. Wie für einen sozialistisch geführten Staat üblich, lag der bautätige Schwerpunkt auf der Beschaffung von Wohnraum für die „neu [geschaffenen], klassenbewussten ArbeiterInnen als finale Produkte der sozialistischen sozialen Revolution“ (Czepcynski, S.26, 63-65) der ansässigen Industrien, deren „Diktatur [...] für alle sozialistischen Ökonomien zum Credo“ (Czepcynski, S.26, 48f) wurde. Als Reaktion auf den damit einhergehenden Wohnraumbedarf, der durch das langsame Einpendeln der Einwohnerzahlen ab 1970 noch zusätzlich erhöht wurde, entstanden neben einzelnen kleineren Projekten diesseits der Oder überwiegend im südlichen Stadtteil Pomorzany

25 Musekamp, S.219-233

26 Muskekamp, S.241-247



oben: Bogusława-Straße, unten: Danzig

27 und jenseits der Oder ganze Stadtteile - Sloneczne (für 50.000 Einwohner 28, Bukowe und Majowe - mit großmaßstäblichen uniformen Wohnbauten, wobei sich letztere vor allem durch ihre Monumentalität und Zeichenhaftigkeit hervorheben. 29

Die untere Altstadt. Hatte sich die Haltung des Denkmalschutzes zwar schon gelockert, folgte in den 1980er Jahren ein zweiter Paradigmenwechsel. Dem war ein auf internationaler Ebene eingesetzter Wandel der Bewertung kulturellen Erbes vorausgegangen.

Die Stettiner erkannten plötzlich den Wert des kulturellen Erbes aus deutscher Zeit.

Für den Aufbau der unteren Altstadt bedeutete dies eine Rückkehr zur alten Bebauung.

1983 wurde für die Revitalisierung der Unterstadt ein Wettbewerb ausgeschrieben, nachdem sich Entwürfe aus früheren Zeiten nicht durchsetzen konnten und dort über Jahrzehnte gähnende Leere herrschte. Sieger war Stanislaw Latour. An Stelle ausgedehnter Grünflächen, die nach dem Krieg ganz im Sinne des Bandstadtgedankens angelegt wurden, schlug Latour vor, die 140 Gebäude-Rekonstruktionen, unter Berücksichtigung sowohl des traditionellen Straßennetzes als auch der Traufhöhen auf den historischen Grundrissen zu errichten. Die Fassaden sollten ein postmodernistisches Aussehen, ähnlich wie in Glogau und Elbing, erhalten. Das Gelände des ehemaligen slawischen Suburbiums 30 nördlich des alten Rathauses sollte nicht überbaut werden, da es abgesehen von archäologischen Gründen den freien Blick auf das Schloss gewähre. „Podzamcze“ wurde aufgrund der knappen finanziellen Möglichkeiten erst nach der Wende, wenn auch noch immer nicht vollständig, mit privaten Mitteln realisiert. Die Folgen einer Wirtschaftskrise führten 2001 zum einstweiligen Baustopp. 31 Heute bieten die freigelegten, zum Teil schon völlig überwucherten Fundamente mit dem Autobahnpanorama im Hintergrund ein trostloses Bild, das eher Resignation als Entwicklung vermittelt.

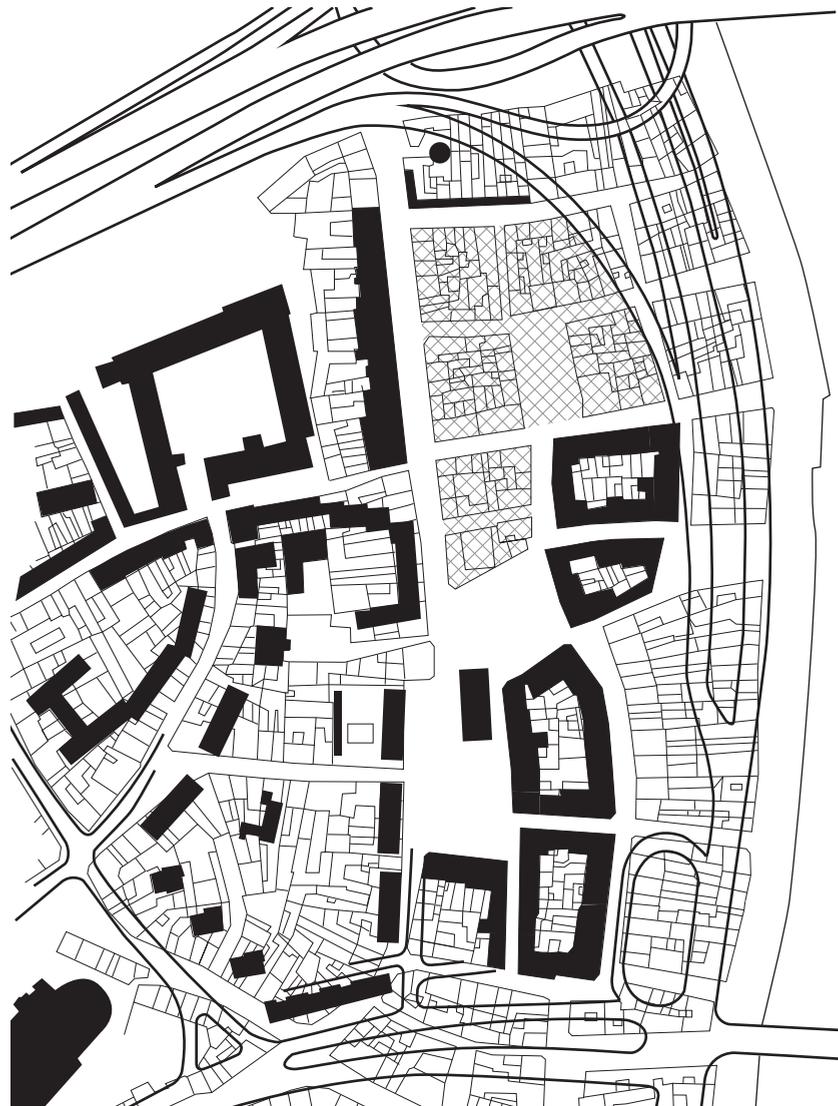
27 Szczecin-Travel-Guide, S.204

28 Hackmann, „Grenzen und Grenzräume in der deutschen und polnischen Geschichte“, S.229

29 Szczecin-Travel-Guide, S.244-247

30 Suburbium:Vorstadt (besonders einer mittelalterlichen Stadt) (www.duden.de)

31 Hackmann, „Stettin: Zur Wirkung der deutsch-polnischen Grenze auf die Stadtentwicklung nach 1945“, S.226-229, vgl. auch Musekamp, S.262-263

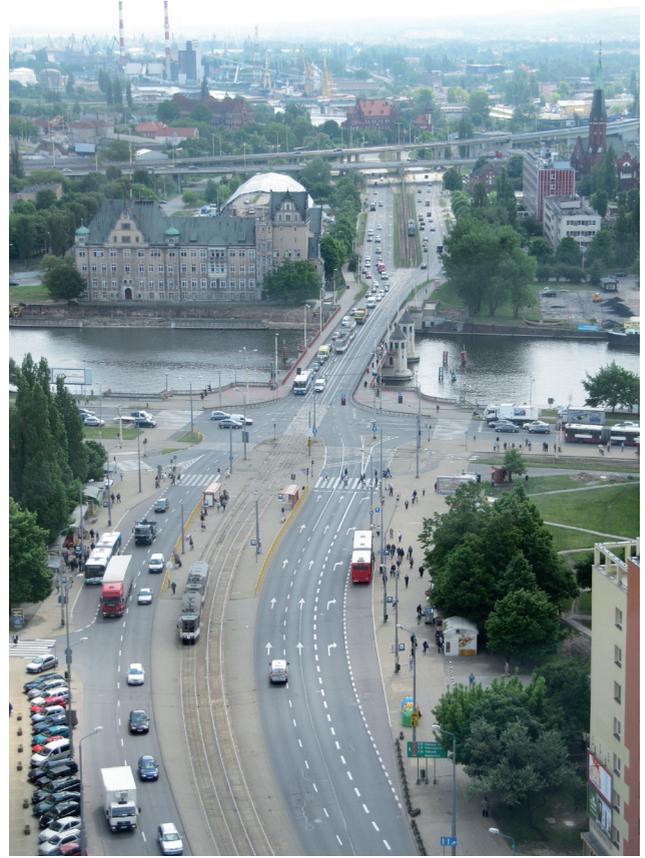


- ××× sichtbare Fundamente der ehemaligen deutschen Bebauung
- heutige Bebauung
- Straßenprojekt

0 25 50 100 m

Wären da nicht die beiden aufwendig gestalteten barocken Fassaden, die zusammen mit dem alten Rathaus und noch weiteren Wohn- und Geschäftshäuser den kopfsteingepflasterten Heumarkt rahmen. An seinen Rändern sitzen in den Nachmittag- und Abendstunden Menschen in Cafés und Restaurants und genießen sichtlich die neue Altstadt-Atmosphäre, die nur von den unzählig parkenden Autos gestört wird.

Bebauung des 19.Jh. Wie beim Wiederaufbau der Altstadt überdachte man auch die Haltung gegenüber der nach dem Krieg aus ideologischen Gründen missachteten Gründerzeitbebauung, die größtenteils unbeschadet blieb. 1975 erfolgte die Unterschutzstellung der inzwischen schon baufällig gewordenen Gebäude. Aufgrund mangelnder finanzieller Ressourcen und dem Übergang in Privateigentum warten viele dieser Gebäude noch heute auf eine Restauration, wie sie in der Ulica Boguslawka, dort in Verbindung mit einer Fußgängerzone, umgesetzt wurde. Trotzdem war es nur durch einen Bewusstseinswandel, der ein demokratisches Polen und die Überwindung der Wirtschaftskrise ab den 1990er Jahren voraussetzte, möglich, jene Struktur aus Plätzen und radial zulaufenden Straßen zu erhalten, die das Bild Stettins bis heute besonders prägt. 32



oben links: Fundamente der deutschen Altstadt, oben rechts: Lange Brücke (Most Długi), unten: Trasa Zamkowa

Die drei großen Verkehrsprojekte

Mit den Umbaumaßnahmen nach 1945 drehte Stettin der Oder allmählich den Rücken zu. Die ehemalige Flaniermeile wird heute, abgesehen von einem anonymen Gehstreifen, zur Gänze von mehrspurigen Schnellstraßen und überdimensionierten Verkehrsbauten vereinnahmt. Der Fluss wird somit unweigerlich von der Stadt abgetrennt.

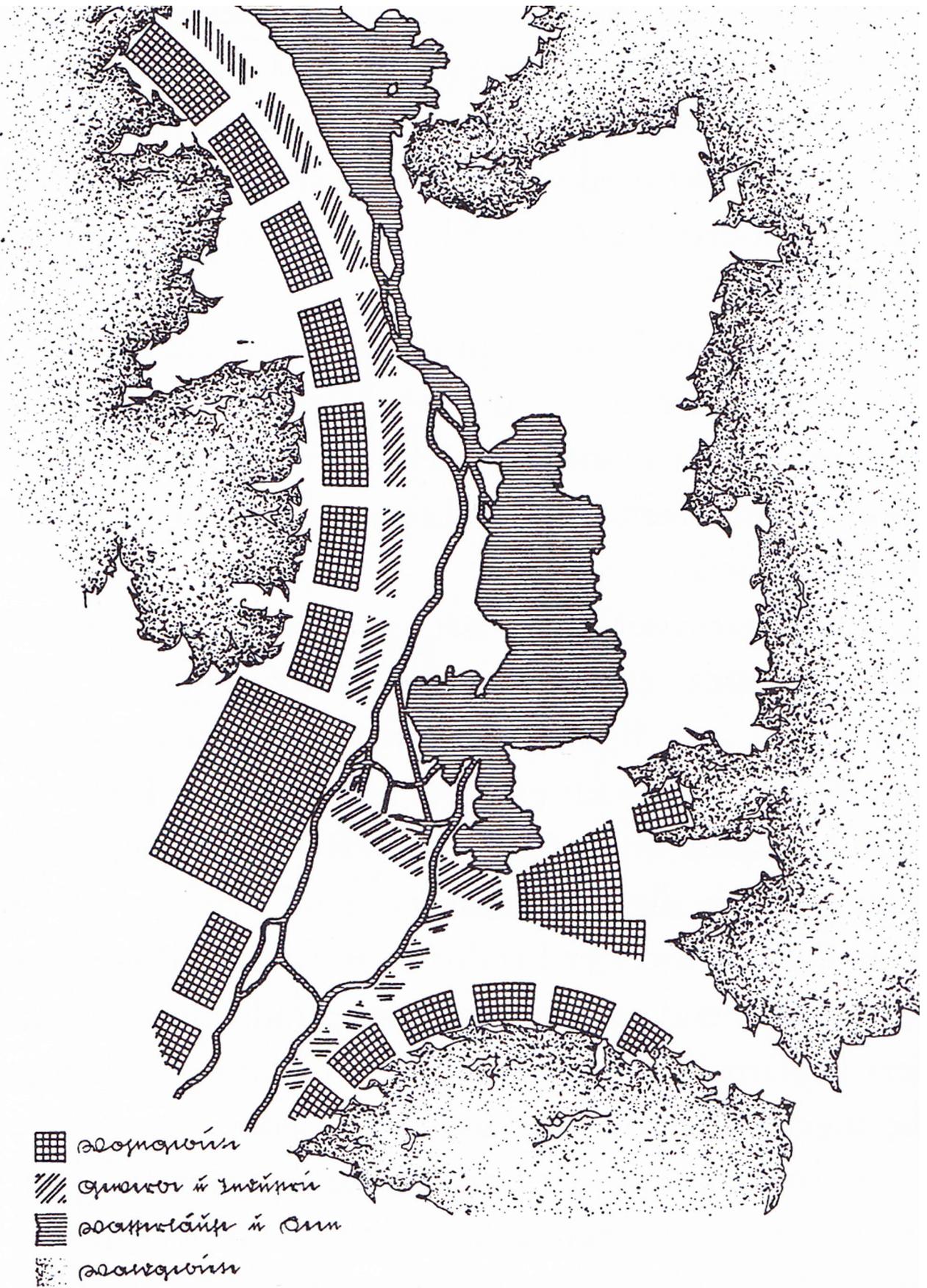
Mit den drei großen Verkehrsprojekten, die den Bruch mit der deutschen Vergangenheit am deutlichsten zeigen, wurde die Stadt nicht nur umgedreht, sondern auch in ihrem inneren Zusammenhang zerrissen.

Die Oder-Arterie. Zarembas Polonisierungs-Rhetorik fand unter anderem im Bau einer großzügigen Oder-Ufer-Straße als erstes von drei großen Verkehrsprojekten seine konkrete Umsetzung. Zwischen 1947 und 1949 wurde die sogenannte „Oder-Arterie“ mit der „natürlichen Ausrichtung zum Meer“ als Nord-Süd-Verbindung von Bahnhof und Hakenterrasse auf den Trümmern der Altstadt gebaut. Die Ignoranz solcher Verkehrsprojekte gegenüber historischem Grundriss gab es in Europa im Zuge der Anlage moderner leistungsfähiger Verkehrsnetze häufig.

Die Verbreiterung der ul. Wielka (heute: ul. kard. Wyszyńskiego)

Als Antwort auf das bereits vor dem Krieg diskutierte Problem der unzureichenden Leistungsfähigkeit der innerstädtischen Ost-West-Verbindung folgte 1958-1960 die Verbreiterung der damaligen Breiten Straße (ul. kard. Wyszyńskiego), ausgehend vom Berliner Tor (Brama Portowa) bis zur Oder hin. Inkonsequenterweise blieb die Anpassung der daran anschließenden Langen Brücke (most Długi) trotz ihrer Bedeutung als eine der wichtigsten Zubringerstraßen bis zum heutigen Tag aus, weshalb es dort aufgrund der Nadelöhr-Situation zu regelmäßigen Verkehrsstaus kommt.

Die Schlosstrasse (Trasa Zamkowa). Ab 1975 entstand an der Stelle der im Krieg zerstörten Baumbrücke die Trasa Zamkowa als langgezogene Hochbrücke, die vom Schloss über den Fluss und die anschließende Lastadie hinweg Richtung Osten führt. Maßgebend für deren Errichtung war zum Einen die Notwendigkeit, für den Anschluss der Chemieindustrie in Pölitz (Police) auf die Grabower Straße (ul. Matejki) ausweichen zu müssen, da die Flussufer nördlich der Hakenterrasse von Hafен- und Werftanlagen besetzt waren. Zum anderen boten sich



Hans Bernhard Reichow: Gesamtplanungsschema des Stettiner Raumes

für deren Konditionierung durch den Abriss des Stadttheaters in den 50ern ausreichend Flächen an, womit im Zusammenspiel mit der Oder-Arterie eine breite Flussquerung als logischer nächster Schritt erschien. Bezüglich ihrer konkreten Umsetzung war jedoch nicht nur Zaremba geteilter Meinung. ³³

³³ Hackmann, „Stettin: Zur Wirkung der deutsch-polnischen Grenze auf die Stadtentwicklung nach 1945“, S.219-224

Einflüsse auf die Stadtplanungen Szczecins. In den Planungen Zarembas finden sich trotz aller Polonisierungslogik Parallelen zu den „Stettiner Planungen“ des Architekten und Städteplaners Hans Bernhard Reichow, der zwischen 1936 und 1945 der letzte Stadtbaudirektor des deutschen Stettins war. ¹

Hans Bernhard Reichow (1899-1974). In Deutschland war Reichow bekannt als „Mann, der die Kreuzung abschaffen wollte“. Die Fachwelt etikettierte ihn 1966 als revolutionären Avantgardisten, nachdem er auf dem Höhepunkt seiner Karriere die „autogerechte“ Sennestadt (1954-1969) ² geplant hatte. In den Nachkriegsjahren realisierte er in Kooperationen Projekte in Lübeck, Hamburg, Frankfurt und Bremen, denen 1940 im Sinne einer grundlegenden Vorarbeit seine erste umfassende Planung für den Groß-Stettiner Raum vorausgegangen war, die allerdings wegen des Krieges nicht zur Ausführung kam. ³

Reichow vertrat neben der „autogerechten Stadt“ die Ideale der „Stadtlandschaft“ ⁴ und des „organischen Planens und Bauens“, denen er zeit seines Lebens treu blieb. ⁵

In den nationalsozialistischen Siedlungsprogrammen wurden ab 1940 die „Stadtlandschaft“ und die „Siedlungszelle“ die dominierenden Leitbilder. Sie beruhten auf den Erfahrungen des Krieges und der Absicht der „totalen“ Organisation der Bevölkerung. Die „Stadtlandschaft“ wurde begriffen als eine lockere Siedlungsstruktur, deren Flächengliederung sich mit einem

- 2 1959 publizierte H. B. Reichow im Zusammenhang mit dem Bau der Sennestadt Bielefeld das aufgrund seines Titels oft missverstandene Werk „Die autogerechte Stadt“ (Stolzenburg, S.139)
- 3 Während Reichows Stettiner Zeit war er zusätzlich am Generalbebauungsplan für Hamburg tätig (1940/41), weshalb häufig städtebauliche Parallelen zwischen Hamburg und Szczecin gezogen werden. (Stolzenburg, S.138)
- 4 Dieser Begriff fand 1920 durch das Buch „Stadtlandschaften der Erde“ des Hamburger Geographen Siegfried Passarge Verbreitung. (Stolzenburg, S.141)
- 5 Kritik: Wie viele andere bekannte Architekten war auch Reichow als ständiger Berater in Speers „Arbeitsstab für den Wiederaufbau bombenzerstörter Städte“ tätig. Dahingehend soll Reichows Sympathie gegenüber dem Nationalsozialismus und eine zumindest formale Zugehörigkeit zur NSDAP nicht verleugnet werden. Selbst nach dem Krieg äußerte er sich niemals kritisch zu seiner politischen Vergangenheit. Wie Reichow kehrten die meisten Architekten des Wiederaufbaustabes nach dem Krieg in ihre Positionen zurück, wodurch die Kontinuität einer von nationalsozialistischer Ideologie durchsetzten, zwar rhetorisch aufpolierten Stadtkonzeption nach 1945 gegeben war.

Minimum an Verdichtungsgrad dem Landschaftsbild anpassen sollte.

Die Stettiner Planungen (1940)

Anlässlich des „Gesetzes zur Neugestaltung deutscher Städte“ (4.10.1937) sollte auch Stettin dem ideologischen Bild der Nationalsozialisten entsprechend umgestaltet werden.

Die ab 1933 einsetzende Aufrüstung erzeugte einen wirtschaftlichen Aufschwung und damit die Zunahme der Bevölkerung. Bald wurde die Vergrößerung des Stadtgebietes notwendig, womit sich Stettin flächenmäßig hinter Berlin und Hamburg als drittgrößte Stadt Deutschlands stellte.

Leitbilder: die Stadtlandschaft, die Bandstadt, die Sammeltangente

Die stadträumliche Neugliederung erfolgte unter Berücksichtigung von Geografie, Topografie, Klima, Verkehr, wachsender Flächenbedarf für Wohnen und Arbeiten und schließlich Ideologie. Reichow sah in den natürlichen Gegebenheiten Stettins die idealen Voraussetzungen für das Konzept der „Stadtlandschaft“, die er im Entwurf mit der Idee der „Bandstadt“ und der „Sammeltangente“ überlagerte.

Die „Stadtlandschaft“ sollte somit mehr als nur eine weite, von Grün- und Freiflächen durchzogene offene Bebauung sein, sondern auch alle Funktionen von Arbeiten, Wohnen, Verwaltung und Kultur enthalten. (Vgl. Bild Stolzenburg S.143)

Das Prinzip der Bandstadt, das schon seit 1882 durch die Planungen des Spaniers Soria y Mata bekannt war und u. a. durch den Aufbau der Industriestädte im revolutionären Russland an Bedeutung gewann, setzte Reichow planerisch in Form von radial ins Umland reichende Siedlungsbänder um. Eine „Sammeltangente“ als verkehrliche Schwerachse, wie er schon zuvor in Dresden die kreuzungsfreie Elbuferstraße geschaffen hatte, sollte als übergeordnete Erschließung dienen.

Stettin gliederte sich seinerzeit in drei große Siedlungsgebiete, die je von Waldgebieten begrenzt waren. Hier war es vor allem das Gebiet des Westoder-Ufers, das Reichow zur Beschreibung des Bandstadt-Gedankens diente. Nach Reichow sollte sich künftig die Lage der

6 In diesem Zusammenhang soll auch der Plan Obus in Algier von Le Corbusier erwähnt werden.

Wohnungen an den Arbeitsstätten orientieren, um nicht zuletzt auch den Verkehr zu entlasten. In Bezug auf die Bebauung forderte er die Anordnung von Siedlungszellen, aus Sicherheitsgründen (Luftschutz) die Vermeidung geschlossener Höfe bei öffentlichen Bauten und die optimale Lage für Wohnbauten aller Art mit versetzten und gestaffelten Baufluchtlinien.

Als Anhänger der sozialen Mischung sah Reichow in der Bandstadt die Möglichkeit, die alten Strukturen der aus liberalen Zeiten bekannten Villen- und Beamtenviertel, auszuschalten. Nach Ordnung der „neuen Gemeinschaft“ sollten die Menschen in den Siedlungszellen zusammenleben, womit Reichow eindeutig in die Kerbe der Nationalsozialisten schlug. Hinter deren „Gemeinschaftsidealen“ verbarg sich lediglich das Ziel der systematischen Kontrolle über die Bevölkerung.

Reichow setzte die Stadtlandschaft mit einem Leistungsorganismus gleich, der „durch einheitliche Ausrichtung von der Siedlungszelle her“ nach den neuen politischen Vorstellungen aufzubauen sei.“ (Stolzenburg, S.146, Z.17ff)

Das Entwurfsschema der West-Oder-Bandstadt lässt deutlich die zellenartige Anordnung der Wohneinheiten, durch Wald und Hang sowohl vom Lärm des Verkehrsbandes als auch von den Luftverschmutzungen des Industriegebietes geschützt, erkennen. Parallel zur Oder verlaufen Industrie- und Verkehrsband. Darüberhinaus waren Gemeinschaftsanlagen, die sich zwischen Grün- und Wohnband schoben, vorgesehen.

Auch wenn die 1941 landesweit veröffentlichten Pläne von Hans Bernhard Reichow durch das politische Schicksal Stettins nach 1945 nicht zur Ausführung kamen, gibt es dennoch nachweisliche Parallelen zu den späteren polnischen Stadtplanungen. ⁷ Inwieweit sich die jeweiligen Entwurfsansätze überlagern bzw. welche Rolle dabei internationale urbanistische Strömungen spielten, soll im Folgenden erläutert werden.

⁷ Stolzenburg in Lichtnau, S. 137-146

Gemeinsamkeiten: Verlegung des Zentrums - Innenstadt.

Sowohl Reichow als auch Zaremba hielten die Gründerzeitbebauung für artifiziell.

Sie forderten die Verlegung des Zentrums in die Innenstadt vom Berliner Tor ausgehend Richtung Norden, da das bisherige nicht mehr den modernen Ansprüchen genüge und aufgrund der beengten Situation in der Altstadt entwicklungstechnisch an seine Grenzen gestoßen wäre. Nach dem Krieg lagen Vision und Realität jedoch weit auseinander. Aus paradigmatischen Gründen gingen die Entwicklungen eines ersten Zentrums vor allem von der Aleja Wojska Polskiego aus, wo die Bausubstanz noch erhalten war.

Weiterer Umstand für den Erhalt der Innenstadtbebauung war der dringende Bedarf nach Wohnraum ab Mitte der 50er Jahre.

Ausdehnung. Beide Stadtplaner verfolgten die Idee einer Ausdehnung in Form neuer Wohnquartiere an den Stadträndern nach Osten und Norden hin. Hier sei besonders die Siedlung Sloneczne erwähnt, die ab 1974 östlich der Innenstadt für 50.000 Menschen errichtet wurde. Demzufolge kann man Zarembas geforderte Neuausrichtung zum Meer und zum polnischen Mutterland nur schwer gelten lassen.

Verkehrs Anpassungen. In der Planung bezüglich einer Nord-Süd-Verbindung von Bahnhof und Hakenterrasse bestehen Übereinstimmungen. Der Unterschied liegt allein in der Lage. Während Reichow eine verbreiterte Straße durch die Altstadt (heute: ul. Panienska/ Msciwoja/ Pod Brama) vorsah, setzte Zaremba die „Oder-Arterie“ direkt am Ufer durch.

Darüberhinaus glichen Reichows Vorschläge sowohl für die Anpassung der Breiten Straße, als auch für die beiden Oder-Querungen, also einschließlich der Hochbrücke anstelle der Baumbrücke dem, was nach 1945 entstanden ist. Dahingehend legte Zaremba 1967 Veto ein: Die Hochbrücke würde die Umgebung des Schlosses stören. Stattdessen zog er einen Grüngürtel vom Königsplatz zur Oder hin und die Verbreiterung der Langen Brücke vor. ⁸

Demnach wurde gezeigt, dass die neue Stadtkonzeption nicht ausschließlich einer polnischen entsprungen ist. Vielmehr wurde

8 Hackmann, „Stettin: Zur Wirkung der deutsch-polnischen Grenze auf die Stadtentwicklung nach 1945“, S.224-229

Reichows „Stadtlandschaft“ bzw. das Konzept der „Bandstadt“ nach dem Krieg von Zaremba zitiert. Dies wird besonders in der Argumentation seiner Forderung nach einer Abkehr bisheriger Entwicklungsachsen und einer Korrektur von Fehlentscheidungen deutlich, da es die Topografie war, auf die sich die jeweiligen Planungen gründeten. 9

Die Nachkriegsmoderne

Vergleicht man die Stettiner Stadtplanungen nach 1945 mit denen anderer polnischer und auch deutscher kriegszerstörter Städte hinsichtlich ihres planungsrelevanten Umgangs mit topografischen Gegebenheiten, stößt man nicht zuletzt auf internationale urbanistische Strömungen, die seinerzeit besonders durch die CIAM 10 vorangetrieben wurden.

Der Interessensschwerpunkt der CIAM lag zu Beginn eindeutig auf dem Wohnen, was sich nach nur wenigen Jahren ändern sollte. Zur Aneignung des Stadtbau-Handwerks dehnte sie ihr bis dato auf Europa beschränktes Netzwerk zu einem globalen Beziehungsnetz aus. Besonders der Austausch mit Nordamerika ab den 1930ern war maßgeblich für die Etablierung eines „CIAM-Städtebaus“.11

Mit dem Aufkommen des Zweiten Weltkrieges wanderten viele, auch führende, Mitglieder der CIAM überwiegend in die USA aus.12 Die Emigration der CIAM-Protagonisten fiel mit einer Zeit des gesellschaftlichen Umbruchs zusammen, der sich auch in der Sichtweise von Architektur und Stadtplanung niederschlug. Die neue Überzeugung erklärte den architektonischen Entwurf und die Gestaltung des allgemeinen Lebensraumes für untrennbar. Die Betrachtung eines Hauses sei nur im Kontext seiner gebauten Umgebung und deren sozialen Bewohnerstruktur möglich. Von den kommenden Planungsprozessen versprach man sich, mit Hilfe einer „Planung für Jedermann“ (Domhardt, S.40, Z.22) positiven Einfluss

9 Hackmann, „Stettin: Zur Wirkung der deutsch-polnischen Grenze auf die Stadtentwicklung nach 1945“, S.232-234

10 Die CIAM - Congrès Internationaux d'Architecture Moderne - war eine interdisziplinäre Arbeitsgemeinschaft aus Architekten, Stadtplanern, Künstlern, Historikern, Soziologen, Publizisten und ein komplexes Laboratorium progressiver Ideen zur Gestaltung der Stadt zwischen 1928 und 1959.

11 Domhardt, S.9f

12 Domhardt, S.17-18

auf die Gesellschaft nehmen zu können. ¹³

Transatlantische Beziehungen. Als sich der Handlungsspielraum der CIAM in Europa zusehends verringerte, wurde diskutiert, entsprechend den Auswanderungsbewegungen ihrer Protagonisten in der zweiten Hälfte der 1930er Jahre, die Aktivitäten der Organisation über den Atlantik zu verlagern. Man erwartete sich, an einer „Modernisierung der amerikanischen Stadt und an einer Lebensform typisch amerikanischer Prägung - einer „American architecture of the future“ [...] mitwirken zu können (Domhardt, S.57, Z.18ff), so Gropius 1937. Dabei bestanden bereits seit den 1910er Jahren, ausgehend von Deutschland, Frankreich und Osteuropa, Verbindungen zu Nordamerika. Schon damals hatten die avantgardistischen Architekten und Stadtplaner in Europa die technischen Errungenschaften der amerikanischen Industriegesellschaft mit regem Interesse verfolgt.

Wichtige Bezugspunkte für die europäische Debatte zur modernen Stadt bildete die Automatisierung der Bevölkerung und das bewegte Bild des Kinos auf dem Weg zu einer Massen-, Populär- und Freizeitkultur in Nordamerika. Das „Land der unbegrenzten Möglichkeiten“ wurde angesichts der technischen Errungenschaften seit den 1880er Jahren zum Inbegriff für Fortschritt und Dynamik. Die im Zuge der Massenproduktion entwickelten Schlüsselinnovationen waren nicht zuletzt auch für das Bauwesen im Hinblick auf serielle Bebauungsweisen, Optimierung von Bauprozessen, Weiterentwicklung von Bautechniken und Typisierung von Bauelementen von großer Bedeutung, weswegen sich Walter Gropius bereits 1923 als damaliger Leiter des Bauhauses u.a. auch mit Henry Ford ausgetauscht hatte. Dabei war man besonders an seinen Erfahrungen mit der Anwendung des Fließbandsystems, das sich von den der Produktionssteigerung dienenden „wissenschaftlichen Betriebsführungen“ (Domhardt, S.59, Z.12) des Ingenieurs Frederick W. Taylor ableitete und Ford bereits seit 1913 für die Automobilproduktion einsetzte, interessiert. ¹⁴

Das europäische Interesse beschränkte sich jedoch nicht nur auf den Bereich der technischen Innovationen: Auch der Umgang mit den Problemen der amerikanischen Städte rückte in den Fokus. Unkontrolliertes Wachstum, Zersiedelung, Bedeutungsverlust der

¹³ Domhardt, S.40

¹⁴ Domhardt, S.56-59

Stadtzentren, alldem die amerikanischen Urbanisten planerisch entgegenzusteuern versuchten, waren in den USA bereits vor der Wende zum 20.Jh. in Erscheinung getreten ¹⁵. Der Ausbau der nordamerikanischen Städte lag in aller Munde ¹⁶, so dass „Amerika“ zu einem Begriff geworden war, „mit dem sich neben dem Architekten und dem Ingenieur auch der gestaltende und verwaltende Städtebauer auseinandersetzen musste.“ (Domhardt, S.61, Z.9-11) Demzufolge stützte man sich in der Diskussion zur Entwicklung eines Prototyps der modernen Stadt überwiegend auf die tiefgreifende Auseinandersetzung mit den nordamerikanischen Städten, die zeitlich zwischen die Gründung der Organisation und der Emigration ihrer führenden Mitglieder einzuordnen ist.

Grundlagen einer Stadtkonzeption der CIAM-Debatte.

In den Städten Europas, deren Bevölkerung im Zuge der Industrialisierung explosionsartig gestiegen war, bestand angesichts gravierender sozialer Probleme dringender Handlungsbedarf. In den Diskussionen um geeignete Lösungen vermengten sich die amerikanischen Erfahrungen mit dem Modell der „Garden-City“, das Ebenezer Howard bereits 1900 vorgelegt hatte. Städtebaulich und architektonisch war die Garten-Stadt entlang der Leitbegriffe Land, Familie und Natur auszuformulieren. Die Großstadt wurde aus Sicht der Garden-City als hinfällig betrachtet. Noch bis zur zweiten Hälfte des 20.Jh. hielt sich die Gartenstadtidee in den städtebaulichen Diskussionen. ¹⁷

Zu den Aufgaben der Stadtplanung zählte es fortan, abgesehen von den ästhetischen Problemen, solche der Hygiene, des Klimas, der Wirtschaft und der Gesellschaftspolitik zu lösen. Stadtgestaltung, die immer häufiger auch Grün- und Straßenräume miteinbezog, kam in der Weise Bedeutung zu, als ihr erzieherische und gesellschaftsformende ¹⁸, dem Wohnen gemeinschaftsbildende Eigenschaften zugesprochen wurden. Die visionären Vorstellungen einer Stadt von morgen setzten dabei die Verschiebung der Bodenbesitzverhältnisse voraus, was innerhalb der CIAM als „eines der schwerwiegendsten Probleme für den Städtebau“ (Domhardt,

¹⁵ Domhardt, S.123

¹⁶ Domhardt, S.60ff

¹⁷ Domhardt, S.99-101

¹⁸ Hier sei vor allem das nordamerikanische Konzept der „neighbourhood unit“ genannt, das bereits in den späten 1920er Jahren innerhalb der CIAM auf breites Interesse stieß. (Domhardt, S.150)

S.105, Z.39f) angesehen wurde.¹⁹

Der „Stadtbauplan“ bzw. „Generalbebauungsplan“ bildet das deutsche Pendant zum Konzept des „comprehensive city planning“, mit dem die Amerikaner zu Beginn des 20.Jh. dem verheerenden Suburbanisierungsprozess begegneten. Aus der ganzheitlichen Betrachtung der Stadt gingen dabei in Europa wie in Nordamerika drei Planungsmethoden hervor: Die Planung wurde über die Stadtgrenzen hinaus ausgeweitet, städtische Aktivitäten wurden systematisch getrennt und übergeordnete räumliche Zusammenhänge mit Hilfe einer einheitlichen Plandarstellung vergleichend analysiert. Die Stadt wurde als „organische Einheit“ betrachtet, deren Elemente sich ständig wechselseitig beeinflussen. Bis sich die ersten Projekte auch tatsächlich auf die Region ausdehnten, dauerte es allerdings Jahre. Erst 1937 wurde auf der CIAM 5 anhand eines von den polnischen Mitgliedern Szymon und Helena Syrkus und Jan Chmielewski vorgelegten Planes für Warschau eine Stadt in ihrem regionalen, nationalen und kontinentalen Kontext diskutiert.²⁰

In den 1930er Jahren wurde international auf ein städtebauliches Leitbild zurückgegriffen, das im Rahmen einer Interpretation der Nachbarschaftsidee die Dezentralisierung, Gliederung und Ordnung der Großstadt propagierte.²¹ Dafür bezogen sie sich vor allem auf die Sozialstrukturen eines Dorfes, ihrer Meinung nach das Ideal menschlichen Zusammenlebens. Die Aufgabe der Planung bestünde nun darin, ein Umfeld zu erzeugen, indem ein intaktes Gemeinschaftsgefühl entstehen könne, das in früheren Zeiten in den Städten bereits bestanden hätte, dann aber verloren gegangen wäre.²² Stadt wurde als ein natürlicher Organismus betrachtet, in dem die Familie die kleinste Gemeinschaftszelle²³ bilde und je nachdem, wachse und vergehe. Europäischer Vertreter dieser Auffassung war vor allem Hans Bernhard Reichow, wie zuvor bereits erwähnt wurde.²⁴

Der Krieg in Europa tat den Diskussionen um die Modernisierung der Stadt keinen Abbruch. Mit Euphorie wurden die gigantischen

¹⁹ Domhardt, S.104-106

²⁰ Domhardt, S.126-128

²¹ Domhardt, S.170

²² Domhardt, S.193

²³ Domhardt, S.197

²⁴ Domhardt, S.198

Projekte in den USA verfolgt. Dennoch konnte man die amerikanische Praxis nicht einfach über den Atlantik transferieren, war doch die Ausgangssituation eines „Wiederaufbaus“ jeweils eine andere: Während man in Europa mit verheerenden Kriegszerstörungen konfrontiert wurde, ging es in den USA im Rahmen der Stadtplanungsprogramme des New Deal hauptsächlich um die Bereitstellung von Wohnraum bzw. um die Identitätsbildung der Wohnquartiere zur Verbesserung der sozialen Lebensbedingungen. ²⁵

Für Gropius, der inzwischen den kompletten Neubau der Städte propagierte, sollte

die Planung des urbanen Raumes auf ein „sozioökonomisches Entwicklungsmodell, in dem die Stadt als Initiator einer umfassenden Reorganisation des Lebensumfeldes wirksam werden sollte“, (Domhardt, S.202, Z.9-11) aufbauen. „Ein räumliches Kontinuum, in dem sich ‚neighbourhood units‘ zu Neustädten - den ‚townships‘ - entlang eines überregionalen Systems von ‚super-highways‘ gruppieren“ (Domhardt, S.202, Z.17-19) sollten, war für Gropius die Antwort auf die zukünftige Ära der Automobilisierung, ²⁶ deren urbanisierende Kraft bereits im „motor-car-age“ der 1920er Jahren wahrgenommen wurde und vor deren Folgen für den menschlichen Lebensraum insbesondere José Louis Sert gewarnt hatte. ²⁷

Die Debatte um eine Stadtkonzeption innerhalb der CIAM sollte 1950 mit den Plänen zum Wiederaufbau des kriegszerstörten Berlins zur Fortsetzung gelangen, als sich die sowjetischen Gesprächspartner der deutschen Delegation bei der Frage nach den künftigen Aufgaben in der DDR zu Wort meldeten. Entschieden stemmte sich die Sowjetunion gegen die englisch-amerikanischen Leitideen, allen voran einer Planung, die sich auf die Entwicklung des Autos stütze. ²⁸ Nach heftigen Auseinandersetzungen zwischen Ost und West kam es schließlich nicht keiner übereinstimmenden Stadtkonzeption. ²⁹

²⁵ Domhardt, S.186f

²⁶ Domhardt, S.202f

²⁷ Domhardt, S.211

²⁸ Hain, S.55f

²⁹ Hain, S.58

Städtebau heute

Gliederung

Stettin wird in vier Bezirke gegliedert. Während der östlichste Stadtteil Prawobrzeże dem Konzept der „Satellitenstadt“ entspricht, liegt der wirtschaftliche, administrative und kulturelle Schwerpunkt der Stettins jenseits der Oder in Pólnoc (Norden), Zachód (West) und vor allem in Śródmieście, dem Stadtzentrum, das gleichzeitig das Hafengebiet auf der rechten Uferseite mit einschließt. ¹ Entlang der Oder findet man nördlich und südlich, vereinzelt auch weiter im Osten große, zum Teil auch brachliegende Industriegebiete.

123

Dichte

Wichtige administrative Funktionen, Handel- und Dienstleistungsunternehmen, Freizeit-, Kultur- und Bildungseinrichtungen verteilen sich weit über die Stadt. Dazwischen schieben sich riesige Parks bzw. Friedhöfe, zu überquerende Stadtautobahnen, unbebaute Freiflächen oder lange Wohnzeilen. Was man in anderen Städten als dicht empfindet, kippt in Szczecin ins Gegenteil.

Die aus dem europäischen Städtebau bekannten Raumhierarchien, allem voran der klassische „Hauptplatz“, gibt es in Stettin nicht. Ein Schritt in diese Richtung ist die erste kürzlich angelegte Fußgängerzone, die jedoch aufgrund ihrer einseitigen Nutzung und der mangelnden Ausrichtung ihrer Umgebung nur bedingt funktioniert. Ein Problem, das sich wiederholt. Ladenzonen im Ostblock-Schick entlang breiter vielbefahrener Hauptstraßen scheitern als Interpretation der „Einkaufsmeile“, weil der Dialog zwischen Gehsteig und gebautem Raum nicht möglich ist.

Körnung

Die Stadtränder dünnen nach Norden und Westen hin aus. Die Suburbanisierung, die in Stettin bereits mit der Errichtung repräsentativer Villenquartiere im ausgehenden 19. Jh begann, setzte sich in linearen Häuserreihen und einfachen Wohnhäusern der Zwischenkriegszeit, in den Satellitenstädten der 70er und 80er Jahre

¹ www.stat.gov.pl/gus, Statistical Yearbook of Szczecin 2011



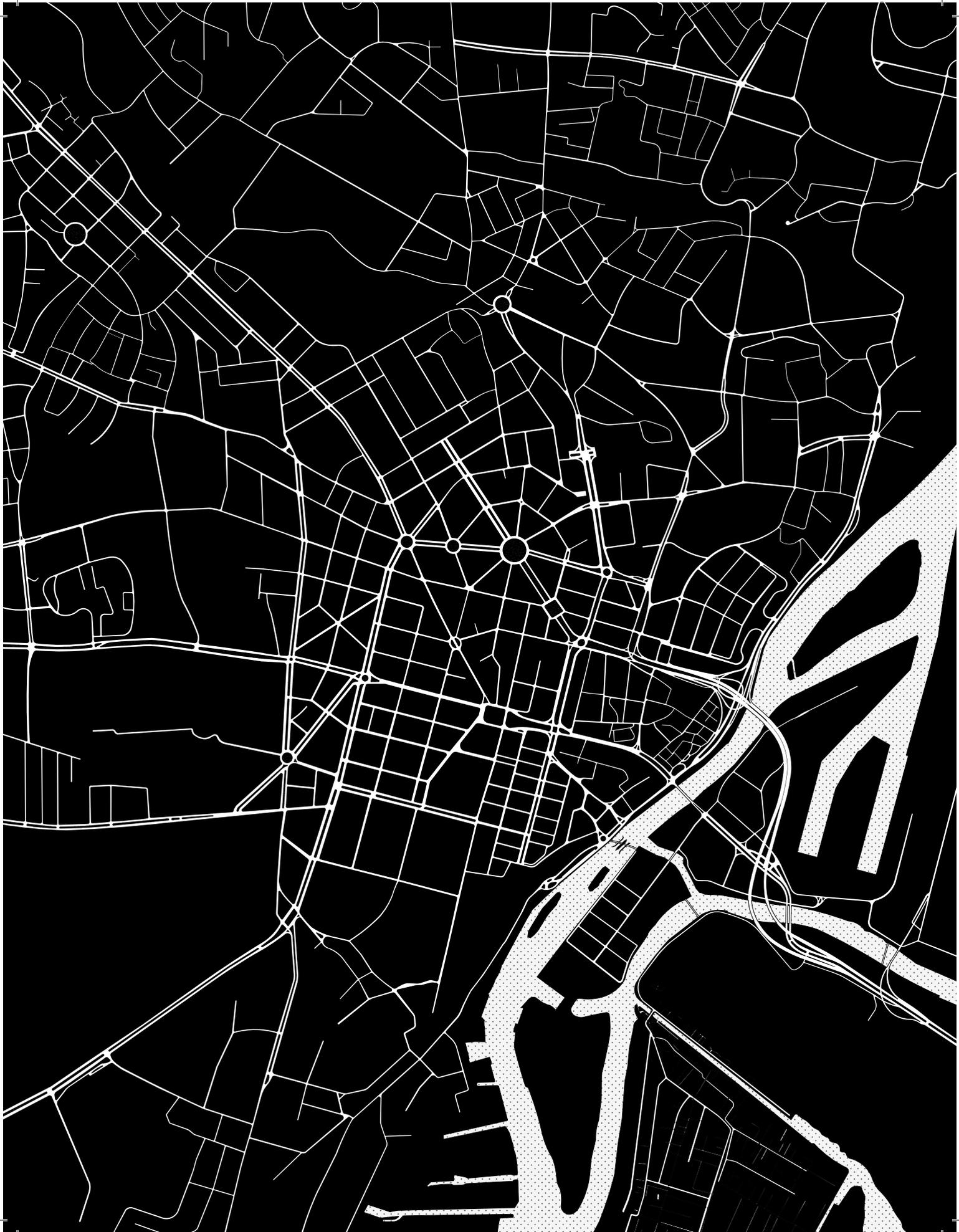


0 1000 1500 2000 m





0 100 500 1000 m



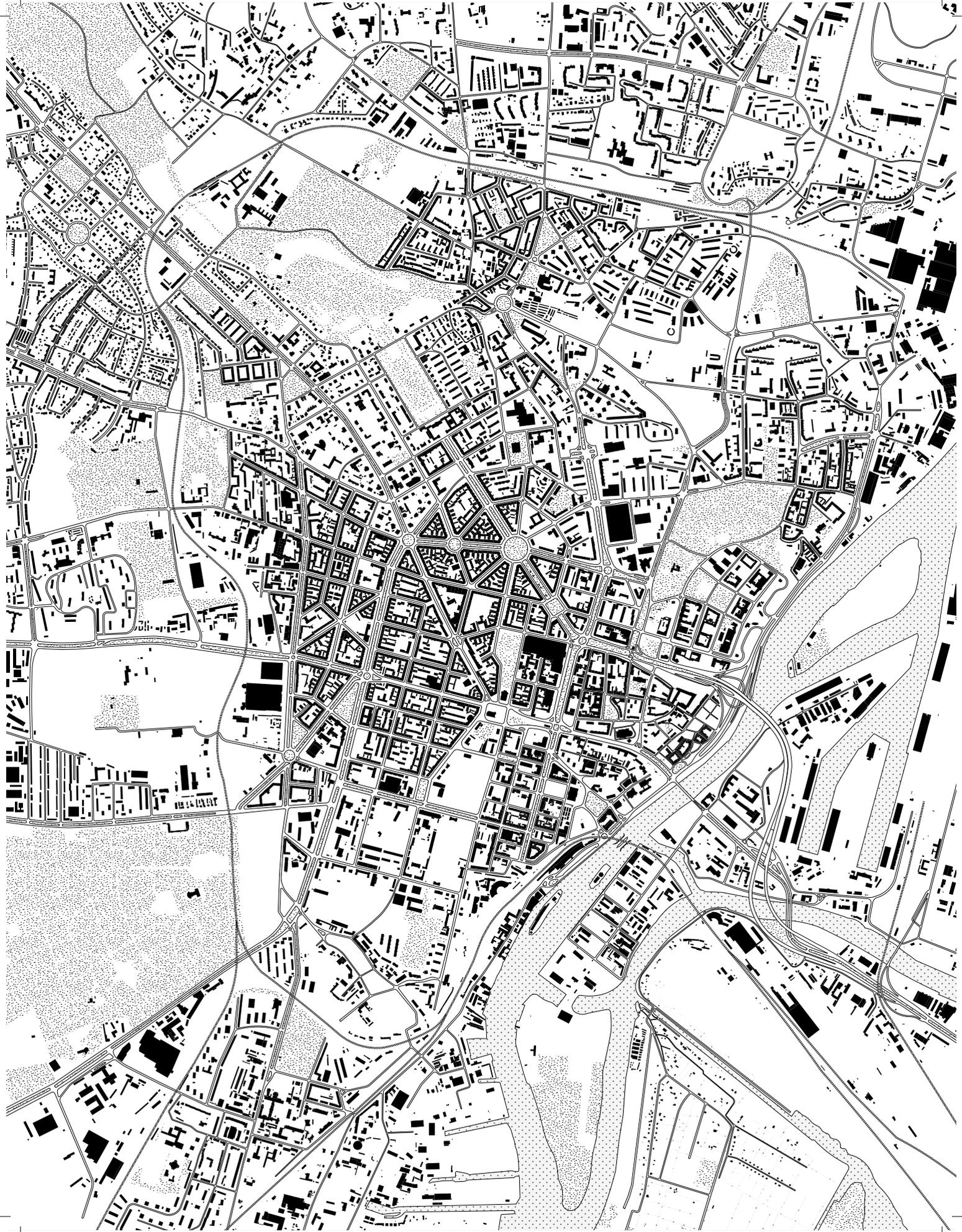


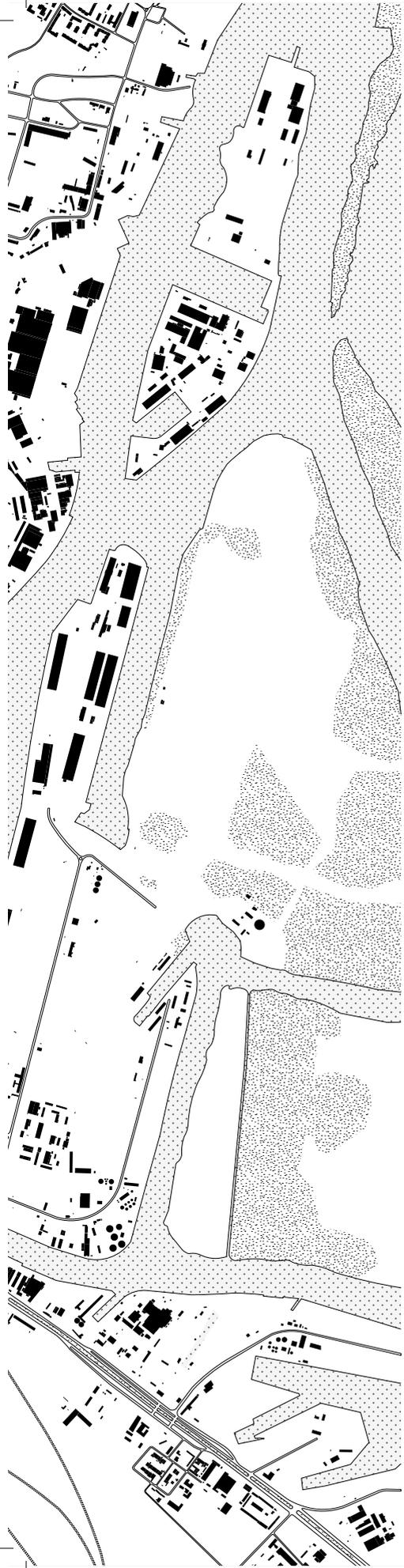
0 100 500 1000 m





0 100 500 1000 m





0 100 500 1000 m

und schließlich in klassischen Einfamilienhausteppichen fort, die nach der Wende als Traum vom Eigenheim im Grünen entstanden sind. Gleichfalls einzuordnen in diese Reihung sind die häufig anzutreffenden Kleingärten-Kolonien, von denen sich die größten auf einer der Flussinseln, der „Schlächterwiese“, und jenseits der Oder im Südosten der Stadt befinden.

Topografie

Obwohl Stettin in einem Tal liegt, ist dessen Topografie nur an wenigen Orten zu spüren. Die Flächigkeit der Stadt wird von einzelnen bis zu 10-stöckigen Plattenbauten, dem Galaxy-Tower und dem momentan errichteten Hanza-Tower durchbrochen. Dazu kommen die Jakobikirche, das Schloss und natürlich die Haken-Terrasse, die zusammen von der Flussseite her die Stadtsilhouette dominieren.

Architektur

Selten mischen sich die Stile, so wie es in Stettin der Fall ist. Im Vordergrund steht zum einen die von feuerroten Klinkerziegel geprägte Gotik, die zu meist den sakralen, öffentlichen und administrativen Funktionen vorbehalten ist. Zum anderen trifft man auf die (deutsche) Renaissance als vorherrschendem Stil hinsichtlich der Repräsentationsbauten von Stettin, wie zum Beispiel dem Schloss oder der Hakenterrasse. Die rekonstruierte Unterstadt greift die mittelalterliche Architektur der Hansestädte auf. Schmale hohe Giebelhäuserreihen, die, mit Ausnahme zweier Barockfassaden, ein postmodernistisches Äußeres haben.

Die Innenstadt ist geprägt von historistischer Gründerzeitbebauung, wobei das Bild immer wieder von typischen Ostblock-Plattenbauten gebrochen wird. Die Moderne hinterließ, abgesehen von ihren brutalen Verkehrsanpassungen, die auch aus anderen Städten bekannte „gesichtslose“ Zeilenbebauung, konzentriert in den Außenbezirken der Stadt. Glas-Stahl-Architektur, interpretierte Backsteintradition, Wohnzeilen, hier und da eine sanierte Gründerzeitfassade sind die Domänen der Nachwendezeit.

Verkehr

Die bereits erwähnten verkehrstechnischen Überentwicklungen entlang der Oder drücken den Vorzug gegenüber des Verkehrs aus. Meistens im Fluss rollen Individual-, öffentlicher, oder Schwerverkehr über die durchwegs breiten, nach Möglichkeit kreuzungsfrei gehaltenen Straßen durch die zerteilte Stadt.

Analyse

Stettin unter der Lupe

Im folgenden Teil dieser Arbeit soll versucht werden, mit Hilfe konventioneller Methoden den Ist-Zustand Stettins hinsichtlich seiner stadtbildenden Faktoren zu beurteilen. Dabei wird das Ziel, einen tieferen Einblick zu bekommen, von zweierlei Motiven geleitet. Einerseits sollen die Bedingungen für ein Leitbild, wie sie Stettin vorgibt, geprüft werden. Andererseits ist es eine Suche nach dem Alleinstellungsmerkmal, das zum Schlüssel für Entwicklung geworden ist, seit Städte in den globalen Wettbewerb eingetreten sind.

135

Wettbewerb

Jedes Jahr werden neue Ranking-Listen aufgestellt, in denen sich unsere Städte in einem globalen Wettbewerb um Einwohner- und Touristenzahlen, Unternehmensgründungen, Investitionen und Fördergelder gegenüberstehen. Aus einer stadtphilosophischen Sicht wird dabei in diesem Zusammenhang oft von der Stadt als Unternehmen gesprochen.

Um Schlüsse zur Beurteilung der Wettbewerbsfähigkeit Stettins ziehen zu können, werden an an dieser Stelle einerseits polnische wie auch Ostseestädte in die Betrachtung einbezogen, die jeweils in einem Konkurrenzverhältnis zu Stettin stehen.

Dabei soll es nicht um einen Eins-zu-Eins-Vergleich gehen, sondern vielmehr um einen Gesamteindruck dessen, dem sich Stettin zu stellen hat. Wichtig dabei ist, die einzelnen Kriterien stets in ihrer Relation zu bewerten.



Anbindung



Design - Architektur



Bedeutung



Bevölkerung



Wirtschaft



Kultur



Tourismus



Lebensqualität



Leitbild



Originalität



Bildung

INTERNATIONAL



Tallinn EST



Hamburg D



137



Helsinki FIN



Kaliningrad RUS



Lübeck D

Kopenhagen DK



139



Göteborg S

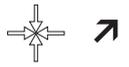


Malmö S

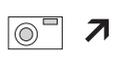
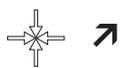


Oslo N

Riga LV



Rostock D



Sankt-Petersburg RUS



Stockholm S



Warschau



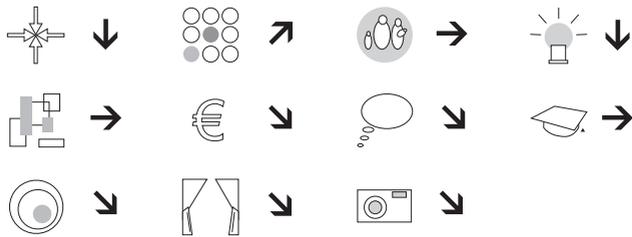
Posen



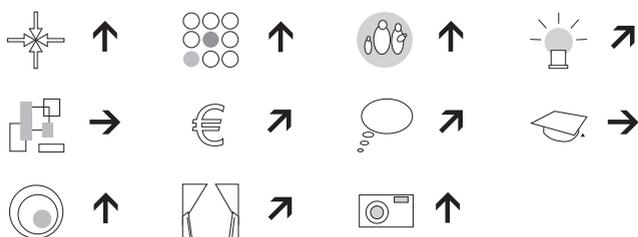
Breslau



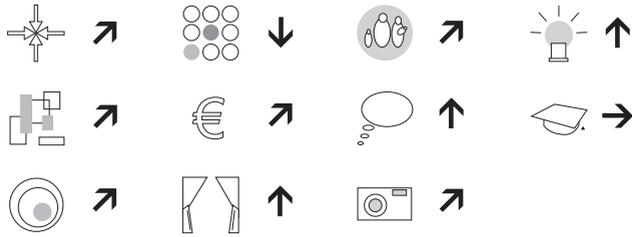
Stettin



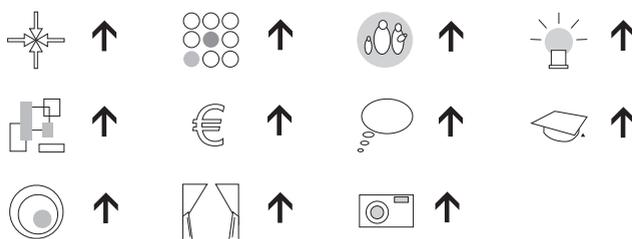
Dreistadt



Lodsch



Krakau





Oslo

Göteborg

Stockholm

Helsinki

Sankt-Petersburg

Tallinn

Riga

Köpenhamn

Malmö

Kaliningrad

Danzig

Hamburg

Lübeck

Rostock

Stettin

Posen

Warschau

Lodsch

Breslau

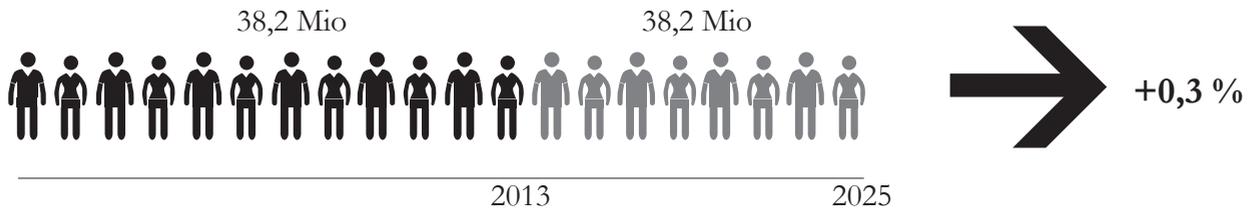
Krakau

Demografie

An den demografischen Entwicklungen einer Stadt hängen ihre Perspektiven für die Zukunft. Während weltweit Metropolen wachsen, haben sich vor allem altindustrielle Regionen den Problemen, die mit einem Bevölkerungsrückgang verbunden sind, zu stellen. In diese Kerbe schlägt würde auch Stettin schlagen. Darüberhinaus muss erwähnt werden, dass Polen als Auswanderungsland gilt und daher ebenso von Schrumpfung betroffen ist. So ist es mittlerweile eine aktuelle Anforderung an Politik und Planung geworden, Strategien für den Umgang mit Schrumpfung zu finden. ¹ Somit wirft Floating Garden die Frage auf, inwieweit sie sich als Strategie möglicherweise auch unter den Bedingungen negativer Entwicklungsdynamiken umsetzen lässt.

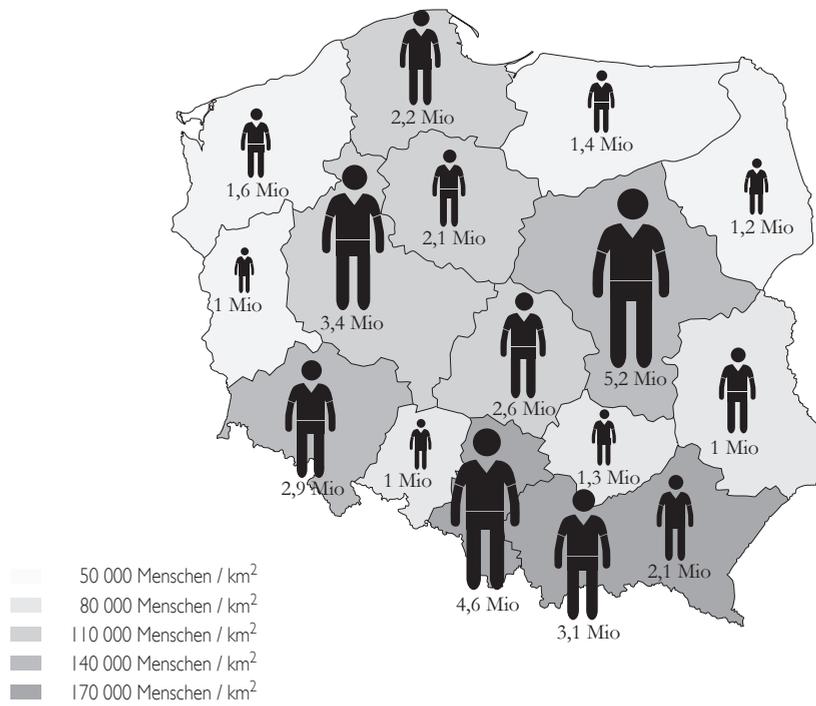
Die Folgen einer überalternden Gesellschaft, niedere Geburtenraten, Brain Drain und eine hohe Mobilitätsbereitschaft sind schwerwiegende Probleme, die sich nicht mit einem einseitig ausgerichteten Leitbild lösen lassen.

Nachstehend wurden die wichtigsten Fakten zu einer demografischen Beurteilung Stettins im Vergleich mit Polen zusammengetragen.



Bevölkerungswachstum Polen

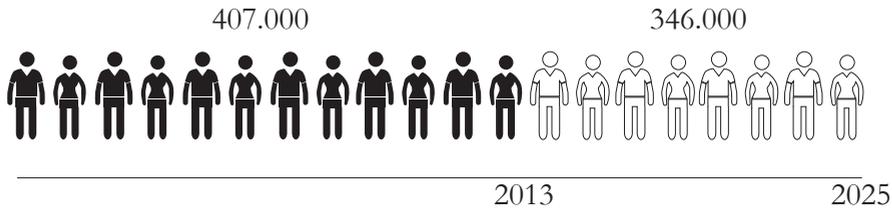
150



Bevölkerung der Woiwodschaften

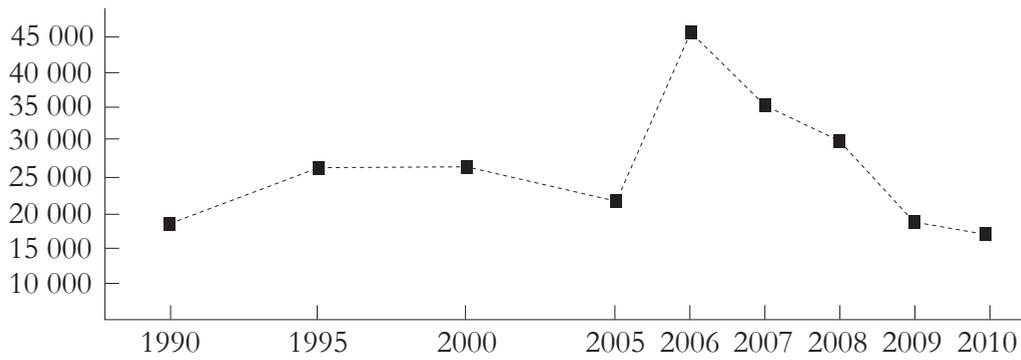


Phänomen der überalterten Bevölkerung



↓ - 17,6 %

Bevölkerungswachstum Stettin



Westpommern gehört zu den Regionen die am stärksten von Abwanderung betroffen sind

polnische Abwanderung seit 1990



22 % Arbeitslosigkeit der Akademiker 2010 in Stettin

Abwanderung der Akademiker

Anbindung

Die Verkehrsanbindung zählt zu den wichtigsten Auswahlkriterien im Investitionsverhalten von Unternehmen. Zur Beurteilung der wirtschaftlichen Standortqualität Stettins wird nachstehend die Einbindung in das nationale bzw. transnationale Verkehrsnetz zu Wasser, auf der Schiene, auf der Straße und in der Luft betrachtet. Für die infrastrukturelle Entwicklung spielen die Kohäsionsfonds der EU, genauer gesagt das Sectoral Regional Programme Transport für den Zeitraum 2007-2013 eine zentrale Rolle. ¹

Schienennetz

153

Polen

Grafik: Schienennetz Polens

Bis auf die höhere Konzentration rund um die wirtschaftlichen Zentren im Süden bzw. Südwesten in Verbindung mit Tschechien scheint das polnische Schienennetz auf den ersten Blick beinahe gleichmäßig verteilt. Nichtsdestotrotz ist der Investitionsbedarf enorm, wurden immerhin zwischen 1990 und 2005 beinahe ein Drittel der Bahntrassen stillgelegt, da die Leistungsfähigkeit der Schiene vor allem für den Güterverkehr als zu gering eingeschätzt wurde. ² Hierbei ist eine Trendwende festzustellen, die durch die EU-Zugehörigkeit zu erklären ist.

Es gibt zwei Hauptverbindungen, die je von Ost bzw. Südost nach West verlaufen: Die E20 (aus Richtung Weissrussland über Warschau und Posen auf Höhe Frankfurt a.d. Oder nach Deutschland) und die E30 (aus Richtung Ukraine über Krakau, Breslau, bei Görlitz nach Deutschland).

Mit Fertigstellung einer ICE-Strecke 2020 will Polen diese Verbindungen verstärken. Dann sollen Warschau, Lods, Breslau und Posen noch schneller erreichbar sein. Besonders für Lods war

¹ Hintergrund ist die Erfüllung der Konvergenzkriterien. Dafür werden in diesem Sektor 835,5 Mio. von 982,9 Mio. Euro von der EU finanziert. www.ec.europa.eu/regional_policy/country (3.04.13)

² Maack/ Grundmann/ Krefz/ Lewandowska/Voß, S.110

dieser Anschluss von entscheidender Bedeutung, denn er stand als Bedingung am Anfang ihrer Stadtentwicklung. Dafür wurden sogar die Kosten für einen innerstädtischen Tunnel in Kauf genommen.

EU-Planungen sehen die Erweiterungen der Strecken Danzig-Warschau-Kattowice-Brünn-Wien/Bratislava bzw. die von Südwest nach Nordost verlaufende Verbindung Wien-Warschau-Tallinn vor. Für die Wirtschaft Polens ergeben sich damit entscheidende Vorteile, was die Erschließung der osteuropäischen Zukunftsmärkte anbelangt. ³

Stettin

Das Problem der unterentwickelten Infrastruktur gilt auch für den Anschluss Stettin. Besonders die unzureichenden, nicht elektrifizierten Verbindungen nach Deutschland bringen bedeutende Nachteile sowohl in wirtschaftlicher als auch in touristischer Hinsicht mit sich. Ein Beweis dafür ist die Aufkündigung der Eurolinie Prag-Berlin-Stettin-Danzig aufgrund zu geringer Nachfrage. ⁴ Stettin ist folglich nur noch mit Nahverkehrszügen zu erreichen. Gleichzeitig machte die Deutsche Bahn die Einrichtung einer täglichen Direktverbindung von Berlin über Posen nach Danzig bekannt. Stettin wird damit außen vorgelassen. Auch wenn der Ausbau für den Personenverkehr der Strecken Stettin-Danzig (momentan eingleisig) bzw. Stettin-Posen innerhalb des „Rail-Masterplan 2030“ vorgesehen ist, werden Stettin die positiven Dynamisierungseffekte einer gut ausgebauten Verbindung möglicherweise zu lange vorenthalten.

Was den Güterverkehr betrifft, wird in Zusammenhang mit einem neuen Containerterminal, dazu an anderer Stelle mehr, die Verbindung nach Breslau saniert. Die Strecken sind aufgrund ihrer speziellen Nutzungsanforderungen ausschließlich für den Güterverkehr bestimmt. Damit wird die Oder als Transportweg obsolet.

³ www.pkp.pl/cop/mapa, 3.04.13

⁴ <http://www.boulevard-baden.de/ueberregionales/wirtschaft/2012/04/13/bahn-stellt-eurocity-verbinding-nach-stettin-mangels-nachfrage-ein-498035/> (3.04.13, 9:55)

Straßennetz

Das Straßennetz Polens ist verglichen mit dem Westeuropas wenig dicht.

Darüberhinaus hatte Polen hinsichtlich seines baulichen Zustands einiges aufzuholen, was die Anpassung an internationale Standards betrifft. 2005 waren von 400 km Autobahnen 2/3 sanierungsbedürftig.

5

Polen verfügt über zwei Ost-West (E30, E40) und eine Nord-Südverbindung (E77, E75), die jeweils Teil europäischer Korridore sind. Erstere verlaufen in der Mitte bzw. im Süden Polens. Die Nord-Südverbindungen liegen in der mittleren Achse bzw. östlich davon. Im Allgemeinen sind die größeren Städte durch Schnellstraßen verbunden. Wie das Schienen- ist auch das Straßennetz in den Industrie- und Ballungszentren im Süden besser ausgebaut, womit sich in gleicher Weise die regionalen Disparitäten innerhalb Polens abbilden.

155

Der Ausbau der E75 und der E78 zur Autobahn wird von der EU unterstützt. Damit wird ein Anschluss an die bestehenden Verbindungen nach Wien und Bratislava geschaffen.

Mit Blick auf die Investitionen im Bereich des Schienenverkehrs wird die Nord-Süd-Achse Polens auf diese Weise deutlich verstärkt und durch die Einrichtung einer Fährverbindung von Danzig nach Schweden noch verlängert.

Stettin

Stettin ist von Westen hauptsächlich über die E28 von Berlin her zu erreichen. Als Schnellstraße führt sie ab Stettin weiter Richtung Danzig. Anschluss an Hamburg, Lübeck und Rostock bietet die E20, die bei Uckerfelde von der E28 Richtung Norden abzweigt.

Seine exponierte Lage erschwert Stettin den Zugang zu wichtigen Transit- Verbindungen wie dem Ost-West-Korridor von Frankfurt nach Warschau. Ein theoretischer Anschluss an den Süden wäre durch die E65 gegeben, steht in ihrer Leistungsfähigkeit allerdings nach.

Von großem Nachteil ist die Tatsache, dass ein Großteil des Transitverkehrs durch Stettin geführt wird, da das Straßennetz der Umgebung unzureichend ausgebaut bzw. häufig in einem schlechten Zustand ist. Daher bilden sich in der Innenstadt vor allem auf der

Langen Brücke zuverlässig Staus.

In einem mehrjährigen Investitionsprogramm der Stadt für den Zeitraum 2008-2013 sind über 1,6 Zloty hauptsächlich in den Straßenbau geflossen. Folgende Projekte standen dabei im Mittelpunkt: Der Bau der Schnellstraßenbahn 6, die Realisierung weiterer Abschnitte des Stadtringes, der Bau der Nordstraße und Umbauten zahlreicher innerstädtischen Nebenstraßen. 7

III. Flugverkehr

Aufgrund der wachsenden internationalen Rolle Warschaws wurde dort 2012 bereits ein zweiter Flughafen eingerichtet. Alle übrigen Großstädte verfügen jeweils über einen Flughafen. Über Planungen der EU ist in diesem Bereich nichts bekannt.

Stettin. Auch wenn der Flughafen Goleniów 45km außerhalb der Stadt voraussichtlich besser an die Stadt angebunden wird, spielt er eine untergeordnete Rolle. Die infrastrukturellen Mängel führten sogar schon zu der Überlegung, auf den bisher als Sportflugplatz verwendeten Flughafen Dabie auszuweichen. Dort wären die Investitionen allerdings wesentlich höher, da man bei Null anfangen müsste. 8

Neben Destinationen in England, Norwegen, Irland, sowie Hamburg und Frankfurt wird in Stettin meist Binnenverkehr abgefertigt. Für Fernreisen wird im Allgemeinen der nahe gelegene Flughafen Berlin in Anspruch genommen.

Schifffahrt

EU. Zur allgemeinen Bedeutung der Binnenschifffahrt in der EU Aus Gründen ökologischer Verträglichkeit und aus Kostenersparnis setzt die EU verstärkt auf das Schiff. Die wichtigsten Länder rund um die Binnenschifffahrt sind Holland, Deutschland, Belgien und Frankreich.

Allgemein ist zu beobachten, dass die Bedeutung des internationalen

6 2015 soll eine 4 km lange Schnell-Straßenbahn als Verbindung von linkem und rechtem Ufer fertiggestellt werden. Vertragsunterzeichnung zur Mitfinanzierung aus EU-Mitteln war am 15. März 2013. http://www.szczecin.eu/de/invest/aktualnosci/29683-stettiner_schnellstrassenbahn.html (3.04.13, 14:21)

7 http://www.szczecin.eu/de/baltic_neopolis/planowane_inwestycje/4_milliarden_fuer_investitionen.html_0 (10.02.11, 16:56)

8 Maack/ Grundmann/ Kreft/ Lewandowska/ Voß, S. 111

Transports die des nationalen übersteigt. Nichtsdestotrotz nahm die Binnenschifffahrt innerhalb der EU in allen Bereichen zu, was sowohl die Verkehrsleistungen (tkm ⁹) als auch die Gütermengen (t) anging. Ausnahmen bildeten dagegen Litauen und Polen. Hier gingen Umschlagsmengen und vor allem nationale Transporte zum Teil drastisch zurück.

Einem weltweiten Trend folgend, nimmt der Containertransport EU-weit zu. Auf den Gesamttransport bezogen entwickelte er sich sogar stärker, ganz besonders in Deutschland. Das meist beförderte Frachtgut auf den europäischen Wasserstraßen ist Eisenerz. ¹⁰

Im Zusammenhang mit der Bewertung der Oder als Transportweg wird an dieser Stelle vor allem Deutschland als unmittelbare Konkurrenz hervorgehoben.

Deutschland verfügt über ein leistungsstarkes Binnennetz, das aus dem Rhein mitsamt seinen Nebenflüssen (Neckar, Main, Mosel, Saar), der Donau, der Weser und der Elbe gebildet wird. Hinzu kommen die verbindenden Kanalsysteme bis zur Oder und zur Donau. Damit werden Gütermengen bis 240 Mio. t/Jahr erreicht, was einem Dreiviertel der Güterverkehrsleistung der Eisenbahn entspricht. In Ergänzung dazu stehen die deutschen Nord- und Ostseehäfen: Deren Güterumschlag im Jahr 2010 betrug ca. 274 Mio. t, wovon ein Drittel auf den Containertransport fiel.

Prognosen bis 2025 sagen für die deutschen See- und Rheinmündungshäfen weiterhin dynamisches Wachstum voraus. Hamburg wird seine Position als größter deutscher Seehafen noch weiter ausbauen. Der Containerumschlag wird sich um das Vierfache steigern. Bei der Erschließung der starken osteuropäischen Märkte kommen vor allem die Seehäfen, darunter auch die Ostsee-Häfen Lübeck, Rostock und Saßnitz-Mukran, zum Zuge. ¹¹

⁹ Tonnenkilometer

¹⁰ epp.eurostat.ec.europa.eu/portal/page/portal/eurostat/home/, 29.03.13

¹¹ www.bmsbs.de (Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Stadtentwicklung)

Polen

Die bekanntesten Binnengewässer Polens sind neben der Oder die Weichsel, die Warthe, der Bug und die Netze.

Wie aus oben gezeigten Grafiken ersichtlich spielt die Binnenschifffahrt Polens im EU-Vergleich eher eine untergeordnete Rolle. Im Hinblick auf den zunehmenden Containerverkehr wird dies sogar noch deutlicher, da die dafür notwendigen technischen Bedingungen und die Infrastruktur auf den Flüssen Polens oft nicht gegeben sind. Besonders nachteilig sind zudem auch die schlechten Anbindungen. So wird der Transport nach Deutschland leichter per Bahn und anschließend über die Ostsee abgewickelt, als über die polnischen Binnengewässer.

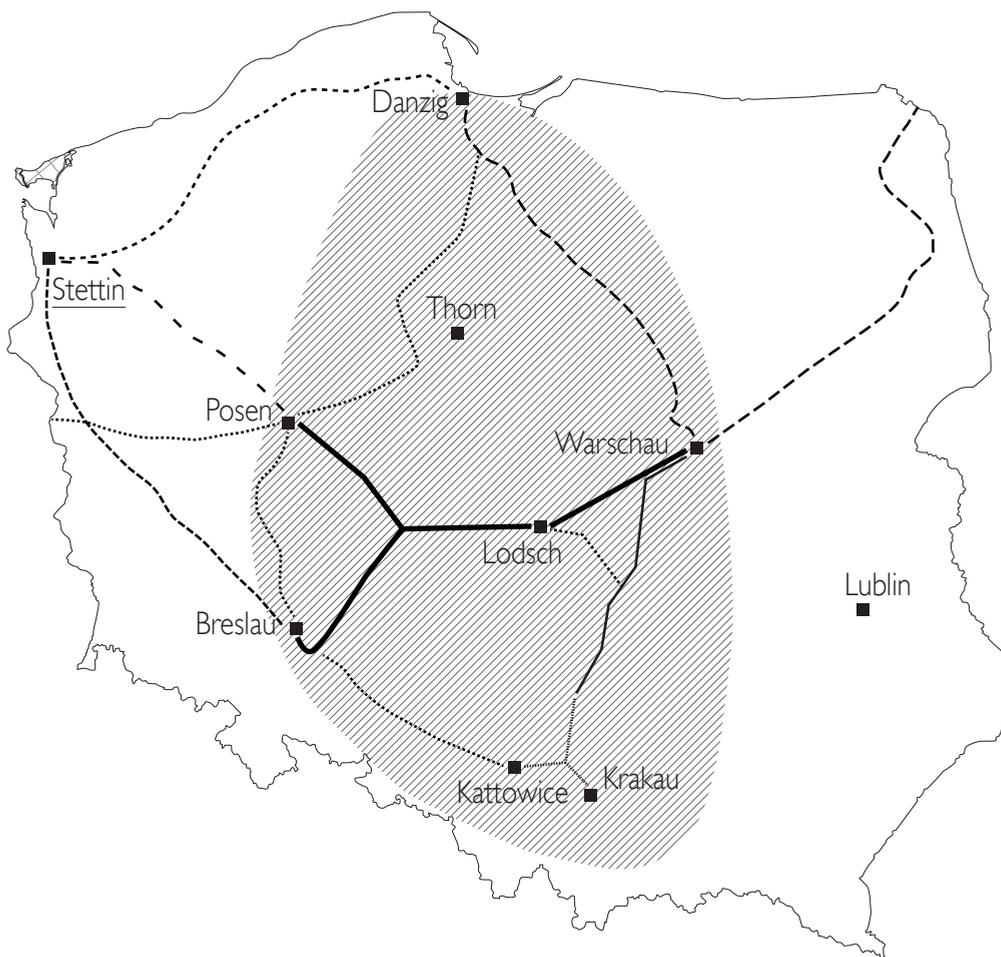
An dieser Situation wird sich auch so schnell nichts ändern: Auf der Dringlichkeitsliste der TEN-T-Programme 12 der EU, Kernstück der europäischen Wachstumsinitiative, erkennt man eindeutig einen Interessensschwerpunkt, was sowohl die transnationale Ausrichtung als auch die Art der Infrastruktur anbelangt.

Demnach wird Polen eher per Straße und Schiene von Nord bzw. Nordost über Danzig und Warschau an den Süden bzw. Südwesten angeschlossen. Eine kleine Ausnahme macht die EU bei der Ostseeverbindung von Danzig nach Karlskrona (S).

Die Oder-Schifffahrt

Nutzungsprofil der Oder. Bedingt schiffbar ist die Oder ab dem

12 Aus: „Das Transeuropäische Verkehrsnetz“, von Daniel Nitsch und Helena Pinter www.srf.tuwien.ac.at [10.02.11, 18:15]
TEN (Transeuropean Networks) sind Massnahmen der EU, die zur Stärkung des Binnenmarktes und zur Verbesserung sozioökonomischer Bedingungen führen sollen. Es gibt drei Kategorien: Verkehr (TEN-T), Energie (TEN-Energy) und Telekommunikation (e-TEN). In diesem Fall ist vom Verkehrsnetz die Rede. Sie umfasst Richtlinien bezüglich Straßen, Eisenbahnlinien, Inland-Wasserwegen, Flughäfen, Seehäfen, Inlandshäfen und Verkehrsmanagementsystemen. Der Schwerpunkt liegt vor allem auf der Schaffung grenzüberschreitender Verbindungen, die Beseitigung von Schwachstellen innerhalb der nationalen Netze, die Anbindung von Randregionen, die Kombination und Vernetzung der verschiedenen Verkehrsträger unter Berücksichtigung ihrer jeweiligen Vorteile, die optimale Nutzung der vorhandenen Kapazitäten, umweltverträglicher Aus- und Aufbau, die Interoperabilität in allen Teilbereichen, die Sicherheit und Zuverlässigkeit im Personen- und Güterverkehr, die Aussicht auf spätere Vernetzung mit den Netzen der EFTA-Staaten, der Mittel- und osteuropäischen Staaten (MOE-Staaten) sowie der Mittelmeerländer und die Entstehung homogener wirtschaftlicher und sozialer Bedingungen. de.wikipedia.org 11.02.11



-  Zukünftiger Entwicklungsbereich Polens
-  Güterstrecke 101-120 km/h
-  Personenverkehr 161-200 km/h
-  Personenverkehr 141-160 km/h
-  Zukünftige Sanierungen 161-200 km/h
-  ICE > 250 km/h
-  ICE > 350 km/h
-  EU - Sanierung 161-200km/h

südschlesischen Ratibor. Bei km 98 an der Mündung des Gliewice-Kanals wird sie zur Großwasserstraße, von wo weg sie bis Breslau vorrangig dem Kohletransport aus dem Revier Kotzle dient.

Zwischen km 300 und 330 ist die Oder nur bedingt nutzbar, da auf diesem Abschnitt mittlerweile das Ausbaggern der Fahrrinnen für die Frachtschiffahrt eingestellt wurde. Vor allem bei Niedrigwasser ist Vorsicht geboten, was im Übrigen für die ganze Oder gilt: Ihre Befahrung wird gemeinhin als anspruchsvoll eingestuft.

Die Oder steht mit Deutschland, dem wichtigsten Außenhandelspartner Polens, über den Oder-Havel-Kanal und den Oder-Spree-Kanal in Verbindung. Nichtsdestotrotz gilt auch, was sich für Gesamtpolen abzeichnet. Demnach geht die Binnenschiffahrt auf der Oder angesichts eines sehr hohen Investitionsbedarfs immer mehr zurück. Maßgebliche Parameter sind unter anderem die landseitige Infrastruktur, die gerade als „genügend“ eingestuft wird, der maximal zulässige Tiefgang von 1,1m oder die maximale Durchfahrtshöhe von 3,15m. Zukunftsfähige Bereiche, wie der Containertransport, werden daher in Anbetracht der (weltweit) drückenden Konkurrenz auf die Schiene gelegt. ¹³

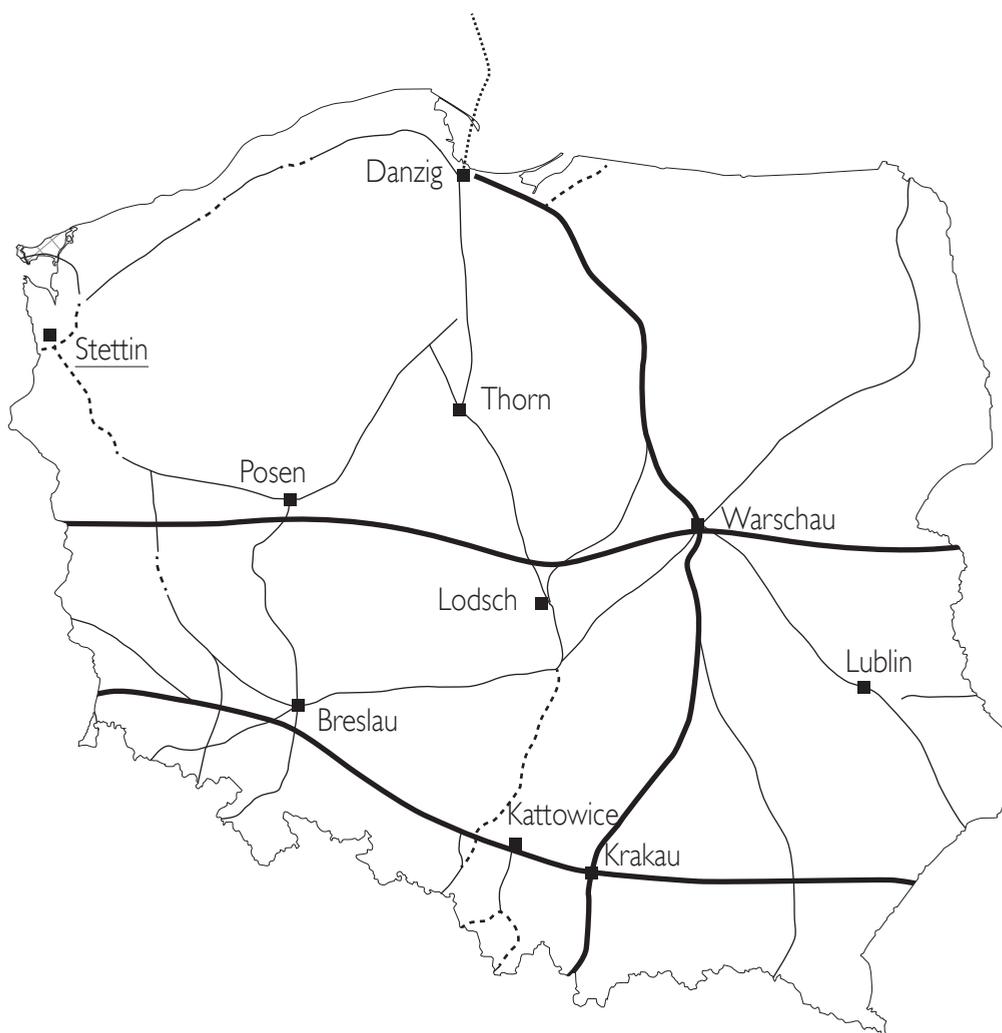
Stettin ¹⁴

Der allgemeine Rückgang der Binnenschiffahrt auf der Oder wird in Stettin durch das Vorhandensein zu niedriger Brücken zusätzlich verschärft. Sie wurden nach dem Zweiten Weltkrieg nicht als Zugkonstruktionen wiederaufgebaut. Selbst kleine Segelboote können Stettin nur mit eingeholtem Mast passieren. Daher müssen die Transporte mithilfe von Feederschiffen abgewickelt werden.

Detaillierte Informationen zur Bewertung der Stettiner Schiffahrt sind schwer erhältlich und wenn, meistens in polnischer Sprache. Nach Angaben der Stadt werden im Nordosten Stettins weitere Flächen für den Hafen erschlossen. Sie sollen vor allem dem Containertransport in Form eines intermodalen Terminals zur Verfügung stehen. Dafür ist der Bau einer Güterlinie zwischen Stettin und Breslau mit einem Planungszeitraum bis 2030 vorgesehen.

¹³ <http://www.water-ways.net/d/info/polen/oder.php> (2.04.13, 18:37)

¹⁴ Da der Personentransport auf der Oder, abgesehen zweier Verbindungen nach Swinemünde und ein paar Touristenrundfahrten, zu vernachlässigen ist, wird im Folgenden vor allem die gewerbliche Schiffahrt betrachtet.



- Hauptverkehrswege
- Landstrasse
- - - - - Autobahn
- „Motorway of the sea“

der Hafen

Der Hafenkomples Stettin-Swinemünde ist nach Danzig Polens zweitgrößter Ostseehafen. 65 km hinter der Küste ist der Stettiner Standort als einziger über den Oder-Havel-Kanal unmittelbar an das mitteleuropäische Binnenschiffahrtswegesystem angeschlossen. Während Swinemünde mit direktem Meerzugang als Passagier- und Fährhafen funktioniert, wird in Stettin, mit Ausnahme von 1-2 Passagierschiffen 1 pro Tag, vorrangig Schütt- und Stückgut umgeschlagen. Das Hafengebiet erstreckt sich östlich der West-Oder auf einer Gesamtfläche von 196 ha.

Bedeutungsverlust der maritimen Industrie

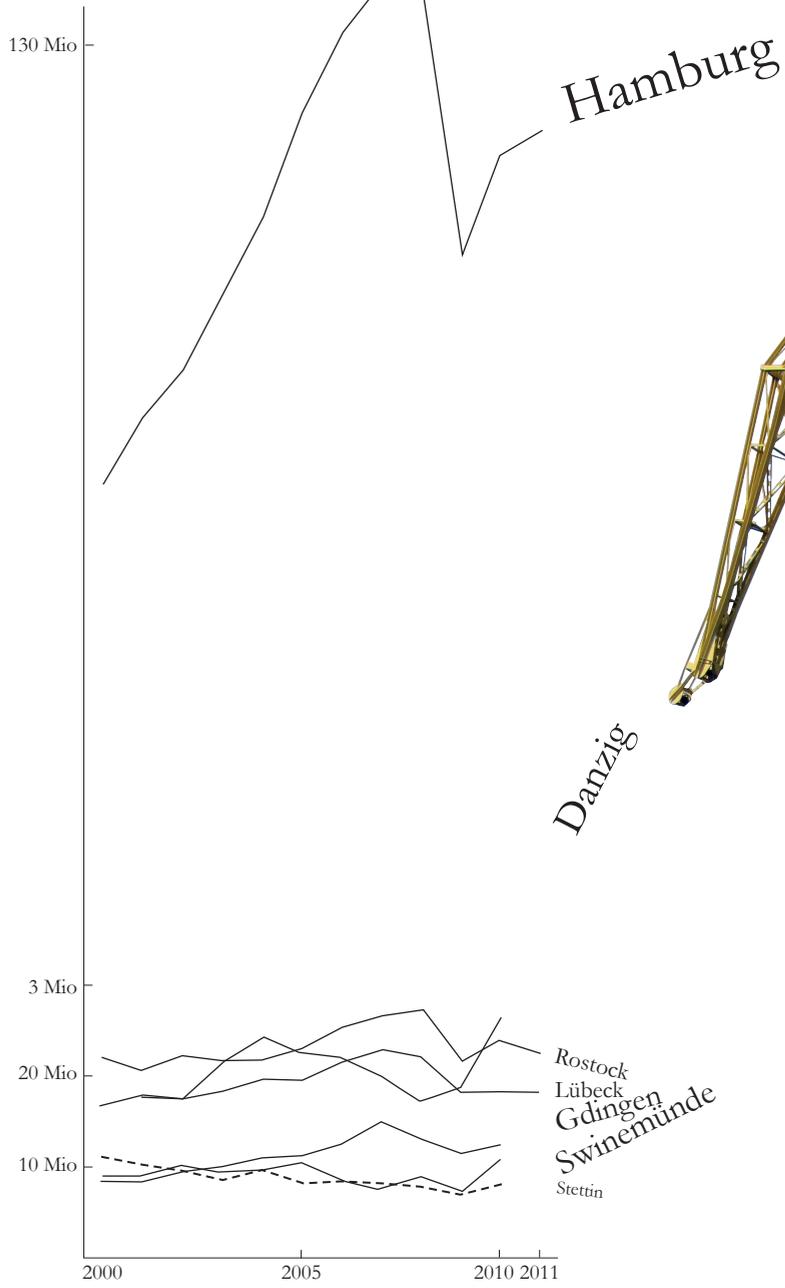
Zwischen 1993 und 1999 kaschierte lange starkes Wachstum der maritimen Industrie Polens die Notwendigkeit umfangreicher Investitionen. Mit der internationalen Schiffbaukrise 1999 kam der Investitionseinbruch - die polnische Schifffahrt erhielt dadurch volle Breitseite. Dabei wurde den Regierungsverantwortlichen Folgendes vorgeworfen (Entwicklungsstrategie Stadt Szczecin 2002):

»Die Tatsache, dass die nacheinander folgenden Regierungen die Rolle der Ostsee für die Entwicklung des Staates unterschätzten, sowie der wachsende Wettbewerb und die Krise auf dem internationalen Markt der Transporte führen zum langsamen Verfall der polnischen Seewirtschaft. Dies drückt sich darin aus, dass die Wettbewerbsfähigkeit der polnischen Unternehmen, Hafen und Reeder auf internationalen Märkten systematisch sinkt und dadurch auch die zerstörerische Konkurrenz auf dem polnischen Binnenmarkt zum Tragen kommt.«²

Der Abwärtstrend der polnischen Seewirtschaft zeichnete sich auch in Stettin mit der Schließung der Werft 2008 ab. So rasant, wie die Schiffsbauindustrie einst die Entwicklung des Hafens und damit der Stadt vorantrieb, so schnell reagierte sie auf deren Niedergang. Nur noch die Reparaturwerft Gryfia im Norden zeugt von den großen Tagen des Stettiner Schiffbaus. Seitens der Stadtregierung wurde dies

1 www.stat.gov.pl, 31.01.2012, 8:37

2 Maack, Grundmann, Kreft, Lewandowska, Voß, S.69, Z.14-20



Hamburg

Danzig

Rostock
Lübeck
Gdingen
Swinemünde
Stettin





Anbindung



Bedeutung



Perspektive



Strategische Netzwerke



Gesamt-Güterumschlag in tsd t 2010



Schiffe

Hamburg



Lübeck
Travemünde



Rostock
Warnemünde



Sassnitz



Danzig



Gdingen



Stettin
Swinemünde





- Nigeria
- Ghana
- Elfenbeinküste
- Deutschland
- Niederlande
- Finland
- Großbritannien
- Irland

2002 sogar offiziell in der Entwicklungsstrategie verankert: „Für den Zustand der gesamten Wirtschaft Stettins sind die mit der maritimen Wirtschaft verbundenen Bereiche immer weniger entscheidend.“³ Statt sie zu stärken, werden andere Branchen subventioniert, um im Falle eines Kollapses die Konsequenzen abzufedern.

Entwicklung des Stettiner Hafens

Während 2003 benachbarte Häfen wie der Passagierhafen Swinemünde oder der Chemiehafen Police noch schwarze Zahlen schreiben konnten, fiel der Umschlag im Stettiner Hafen um 9,6%. An dieser Situation hat sich bis heute verhältnismäßig wenig geändert (vgl. Diagramm am Blattende).

Lange konnten moderne Containerschiffe den Hafen nicht einlaufen, weil die Infrastruktur nicht gegeben war. An dieses Problem hängen sich wachsende Konkurrenz und fehlende Produktivität, worunter Seefischereien, Reedereien und Hafenbetriebe zu leiden haben, an.⁴ Weitere Einschränkungen ergeben sich aus der Befahrbarkeit der Oder: So sind die Distanzen bis nach Swinemünde langwierig nicht nur weil die Überfahrt lange dauert, sondern auch weil sie als anspruchsvoll eingestuft wird. So besteht im Bereich des Hafens Lotsenpflicht. Demnach wird hauptsächlich Schüttgut umgeschlagen, was mit Hilfe von Lastkränen auf sogenannte Feederschiffe⁵ verladen, gelagert und weitertransportiert wird. Dies betrifft hauptsächlich Kohle aus den Bergwerken Oberschlesiens, landwirtschaftliche Produkte wie Getreide oder Düngemittel bzw. Stahlerzeugnisse aus Tschechien, der Slowakei, Deutschland und Polen.⁶ Im Freihafen von Stettin werden Kakao, Alu und Granitblöcke umgeschlagen.

Heute

2007 wurde in Stettin mit Mitteln der EU und der Weltbank ein Containerterminal errichtet.⁷ Strukturelle Anpassungen, die die

³ Maack, Grundmann, Kreft, Lewandowska, Voß, S.68, Z.3-5

⁴ Maack, Grundmann, Kreft, Lewandowska, Voß, S.68-69

⁵ Feederschiff : Speziell für Container- oder Autotransporte gebautes Frachtschiff, das als Zulieferer und Verteiler für große Seeschiffe und Seehäfen tätig ist. Die Beladung erfolgt an den Containerterminals. www.wikipedia.org/wiki/Feederschiff [5.11.12, 5:58]

⁶ www.port.szczecin.pl, [25.07.11, 16:57]

⁷ www.max-boegl.de bzw. www.port.szczecin.pl/de, 20.04.13

Abwanderung des Hafens nach Osten verursachen, wo die Hafenbehörde künftig noch zusätzliche Flächen in Anspruch nehmen wird. Darüberhinaus wird eine Fahrrinnenvertiefung auf 12.5m gefordert. Der neue Container-Terminal ist Teil eines Intermodalen Transportsystems, das bis 2030 durch den Ausbau einer Güterstrecke nach Breslau umgesetzt werden soll. Größter Investor in Stettin ist bisher die Deutsche Bahn. ⁸

Fazit

Die Entwicklungsperspektiven des Stettiner Hafens erscheinen zum jetzigen Zeitpunkt angesichts seiner infrastrukturellen Mängel, der offensichtlichen Bedeutungslosigkeit der Oder als Transportweg und darüberhinaus der fehlenden Unterstützung der polnischen Regierung als fragwürdig. Stettin fiel bei der Aufnahme in das transeuropäische Netzwerk, das gerade im Wettbewerb der Häfen dringend notwendig wäre, aufgrund seiner exponierten Lage und einem (zu) hohen Investitionsbedarf durch den Rost. In dieser Beziehung wurde Danzig der Vorzug gegeben. Damit fällt Stettin weit zurück. Daran scheinen auch die EU-Investitionen nichts zu ändern, da sie möglicherweise zu spät greifen werden können!

⁸ http://portszczecin.deutschebahn.com/dbportszczecin-en/start/company/news/2402304/new_intermodal_terminal.html?start=5 (2.04.2013, 20:52)

Die Wirtschaft

Stettin plant ein transnationales Dienstleistungszentrum zu werden. Demzufolge richtet die Stadt ihre Entwicklungsstrategie auf Wachstum aus. Wie substantiell diese Perspektiven vor dem Hintergrund drückender globaler Konkurrenz sind, wird im Folgenden im nationalen Kontext betrachtet, da Polen gegenwärtig eine Aufschwungphase erlebt und festzustellen ist, wie sehr Stettin daran teilnimmt.

POLEN

In den Medien wird Polen oft als „Wirtschaftswunderland“ bezeichnet. Die Transformationsprozesse¹ der 90er Jahre gelten in den meisten Branchen als abgeschlossen. Der Beitritt zur EU am 1. Mai 2004, dem anfangs viele mißtrauisch entgegenblickten, brachte einen konstanten Wachstumstrend, der auch während der Finanzkrise nicht abreißen sollte.

Die wirtschaftlichen Säulen (Karte!) vgl. Statistik im restlichen Polen + Karte von FDI (Werbung)

Inzwischen trägt der Dienstleistungssektor bereits 66% zur Wertschöpfung bei. 30% sind Industrie und Gewerbe und nur 5% der Landwirtschaft zuzuordnen.

Dennoch werden letzteren eine wichtige Rolle beigemessen, da einerseits das Vorhandensein einer hohen Vielzahl an natürlichen Ressourcen wie Eisen, Zink, Braunkohle usw. die industrielle Entwicklung garantiert und andererseits 50% der Landfläche landwirtschaftlich genutzt werden. Neben der mit Abstand am wichtigsten Lebensmittelindustrie sind Energieerzeugung, Bergbau- und Hüttenwesen, Maschinenbau, Elektroindustrie, Fahrzeugbau, Textilien und Bekleidung weitere Industriezweige.

Ausländische Investitionen (FDI²)

Für die wirtschaftlichen Umstrukturierungen von unermesslichem Wert, wurde Polen Mitte der neunziger Jahre zunehmend interessant für den intersektoralen Handel – auch „Outsourcing“ genannt.

¹ Mit Transformationsprozess ist im speziellen der Umwandlungsprozess des sozialen Systems mittel- und osteuropäischer Staaten in Demokratien gemeint de.wikipedia.org, 24.01.2012

² FDI=foreign direct investment

Geringere Produktionskosten, Markterschließung und die Nähe zu Großkunden sind die vorrangigen Gründe.

Im Jahre 2000 waren 90% aller FDI's „Privatisierungsinvestitionen“, d.h. statt neue Arbeitsplätze zu schaffen, wurden sie eher abgebaut. In den letzten Jahren weicht dieser Trend jedoch den sogenannten „Greenfield-Investitionen“, bei denen Tochterfirmen mit ausländischem Standort gegründet werden. ³ Heutzutage fließt der Löwenanteil aus Deutschland, Frankreich, Luxemburg und den USA überwiegend in Unternehmensdienstleistungen sowie Kredit- und Versicherungsgewerbe bzw. im Bereich der produzierenden Industrie in die Lebensmittelbranche ⁴. Die meisten Investitionen werden dabei in den Gegenden um die großen infrastrukturell gut ausgebauten Städte Warschau, Posen und Krakau getätigt. ⁵ Auch wenn mittlerweile von Moskau überholt, gehört Warschau zu den wichtigsten Metropolregionen Ost-Europas. ⁶

Beschäftigung

Mit dem Umbau Wirtschaftssystems ging durch die Auflösung vieler staatlicher landwirtschaftlicher Betriebe vor allem im Nordwesten und Südosten Polens Massenarbeitslosigkeit und Abwanderung einher.

Die momentane Arbeitslosenquote liegt bei 10,0% ⁷ (Stand: Nov. 2011). Dabei gehört Westpommern zu den Woiwodschaften, die am stärksten betroffen sind.

Die Gründe hierfür liegen in der geringen Elastizität der Gesetzgebung, in der Beendigung der Privatisierungsvereinbarungen

³ www.gelon.de/lexikon/green-field-investition, 24.01.12

⁴ www.paiz.gov.pl/poland_in_figures/ 3.02.11

⁵ Maak, Grundmann, Kreft, Lewandowska, Voß, S.50-56

⁶ VGL. Studie laut Cushman und Wakefield, www.europeancitiesmonitor.eu (23.04.13,14:34)

⁷ epp.eurostat.ec.europa.eu 24.01.12

8 für Arbeitskräfte, in der Weltwirtschaftskrise, in der stark von der Hafenindustrie abhängigen Wirtschaft und schließlich in den Transformationsprozessen.

Regionale Disparitäten

Die Neugliederung des Landes in 16 Woiwodschaften nach 1990 erfolgte in zwei Schritten. Dabei wurden Teile der bisherigen Zentralverwaltung abgegeben. Die Strukturierung Polens hielt sich an die wenigen Stadtregionen, den großen traditionellen Industrierevieren und den Regionen mit hohem Agraranteil. Dementsprechend unterschiedlich sind Wirtschaftsniveau, Struktur und Entwicklung.

Am wirtschaftlich stärksten erweist sich mit Abstand die Hauptstadtregion Mazowiekie.

Seit Mitte der 90er Jahre konnten sich Gegenden mit hohem Diversifizierungsgrad, guter Infrastruktur und positiven Standortfaktoren 9 wirtschaftlich etablieren.

Die Entwicklung der ruralen Gebiete stellt ein wesentliches Problem dar und äußert sich in wirtschaftlicher Stagnation, steigender Beschäftigungslosigkeit und schließlich mit der Abwanderung. Besonders die Woiwodschaften Mazowiekie und Dolnoslaskie sind stark von versteckter Arbeitslosigkeit und Unterbeschäftigung betroffen.

Von Bergbau und Stahlindustrie geprägte Gegenden wie z.B. Oberschlesien, die einst Rückgrat des Landes darstellten, haben mit weitreichenden Umstrukturierungsproblemen zu kämpfen. 10

8 EU-Beitrittskriterium war u.a. die Modernisierung und Privatisierung der wirtschaftlichen Betriebe. Polen erhielt u.a. für die Sanierung der drei großen Werften Stettin, Danzig und Gdingen finanzielle Subventionen in Höhe von 1,3 Mill. Euro. Als jene Mittel jedoch nicht ihrer Verwendung zukamen bzw. die Umstrukturierungsmaßnahmen ausblieben, forderte die EU-Kommission die Rückzahlung. Dies bedeutete den Bankrott aller drei Werften sowie ihrer Zulieferbetriebe und damit die Entlassung tausender Arbeiter.
Vgl. <http://suche.ostpreussenarchiv.de/online-archiv/file.asp?Folder=archiv08&File=3020080726paz46.htm&STR1=26,juli%202008&STR2=&STR3=&STR4=>, 24.01.12, 16:05

9 <http://de.wikipedia.org/wiki/Standortfaktor>; 24.01.12, 17:12
„Standortfaktoren sind maßgeblich für die Attraktivität von (potenziellen oder bereits tatsächlich genutzten) Standorten für Unternehmen verantwortlich und beeinflussen diese damit bei ihrer Standortwahl (einschl. der Entscheidung, einen Standort zu verlassen). [...] Dabei gibt es deutliche Unterschiede in der Bewertung der Wichtigkeit der einzelnen Standortfaktoren durch die Unternehmen (branchen- und größenspezifische Unterschiede).“
Allgemein wird zwischen harten und weichen Standortfaktoren unterschieden.

10 <http://www.wisdom.at/euost/Polen.aspx>, Länderinfo Polen, S.1-11

STETTIN

In der ehemaligen Industriestadt waren zu Spitzenzeiten 25%, also jeder 4. Arbeitsplatz, der Industriebeschäftigung im Schiffsbau tätig. Gleich darauf folgten Möbelindustrie mit 18% und die Lebensmittelindustrie mit 15%. ¹¹ Diese Verhältnisse haben sich heute verschoben.

Ausländische Direktinvestitionen (FDI)

Den ausländischen Investitionen kommen in Westpommern gleichermaßen hohe Bedeutung zu ¹² Im Jahr 2004 beteiligten sich dort 94 ausländische Unternehmen, davon 37 in Stettin. Die größten Investoren sind die Metro AG, IKEA und PepsiCo.

Künftig wird die Bedeutung von erneuerbaren Energien gerade deswegen wachsen, da Polen noch immer 90% seines Strombedarfs aus Kohlekraft bezieht. In Zagorze an der Küste entstand der bisher größte Windpark des Landes. Die Windräder in den Produktionshallen werden in ehemaligen Werften hergestellt, wie ein Beispiel einer Windkraftanlage im Norden Polens zeigt. ¹³

Des Weiteren gelten nach Angaben der PAIZ (polnische Agentur für Information und Auslandsinvestition) die Bereiche für BPO (Business Process Outsourcing), Logistik, und Tourismus als besonders entwicklungsfähig. ¹⁴

Wirtschaftliche Schwerpunkte

Die größten Arbeitgeber Stettins sind der Hafen, die Chemieherstellung, die Nahrungsmittelindustrie, Telekommunikation, elektronische Geräte und Maschinen, die Möbelindustrie, das Baugewerbe und der Tourismus.

Neue Impulse geben vor allem die großen Einkaufszentren, unter denen sowohl der polnische Einzelhandel als auch die grenznahen

¹¹ Wachstumspol Stettin, S.91

¹² <http://www.reker-law.eu/german/downloads.php>, 24.01.12, 14:54

¹³ <http://www.youtube.com/watch?v=tXgblEbiNhM>, 24.01.12, 18:14

¹⁴ S.57-58, ebenda

„Polenmärkte“¹⁵ stark leiden.

Expertenmeinungen zufolge sind IT- und Tourismusbranche die großen Hoffnungsträger für die Region.

Beschäftigung

Stagnierendes bzw. negatives Wachstum zwischen 2000 und 2003 führten dazu, dass beinahe jeder dritte Arbeitsplatz in Stettin verloren ging. Der Grund liegt u. a. in den Umsatzeinbußen im Schiffsbau, der als ehemals umsatzstärkster Industriezweig von der Möbelindustrie verdrängt wurde.¹⁶ 2011 lag die Arbeitslosigkeit in der Woiwodschaft bei 16,4%, in Stettin bei 9,6%. Dabei ist die Altersgruppe von 25-34 mit niederem Bildungsgrad am stärksten betroffen.¹⁷

Situation in ausgewählten Branchen

Möbelindustrie: Ca. 2/3 der Industrieumsätze in Stettin entfallen auf die Möbelindustrie. 18% aller Beschäftigten arbeiten in dieser Branche. Die finanziellen Mittel kamen vor allem durch die Swedwood Holding aus den Niederlanden und Schweden.¹⁸

Lebensmittelindustrie: Wie in ganz Polen hat die Lebensmittelindustrie in Westpommern gleich nach der Holzbranche einen hohen Stellenwert. In Stettin sind die größten Unternehmen die der Fleischverarbeitung (Fa. Drobimex), Bier-/Getränkeherstellung (Fa. Bosman/ Carlsberg und PepsiCo) und Süßwaren (Elite Wyroby und Cukiernicze Polska).

Die allgemeinen Entwicklungschancen der Lebensmittelindustrie in Stettin werden als gut angesehen. Die Hauptstadt Westpommerns könnte in der Erschließung des polnischen Marktes als Produktionsstandort und auch als logistisches Zentrum eine Brückenfunktion übernehmen. Nichtsdestotrotz ist der deutsche Markt für die polnische Lebensmittelindustrie schwer zugänglich. Oft werden die Produkte, auch aus anderen Bereichen, nicht unter

¹⁵ Gleich hinter der Grenze befinden sich mancherorts die sogenannten Polenmärkte. In kleinen provisorischen Hütten bzw. an Ständen werden polnische Nahrungsmittel, Zigaretten, gefälschte Designerware und vieles mehr zu Schleuderpreisen verkauft. Durch den Währungsvorteil werden vor allem die deutschen Touristen angezogen.

¹⁶ S.66-75, ebenda

¹⁷ www.stat.gov.pl, Stand: 2011

¹⁸ S.75, ebenda

ihrem originalen sondern unter einem deutschen Label vertrieben.

Interessanterweise wird seitens der Kommunal- und Regionalpolitik nichts zur Förderung der Lebensmittelindustrie getan – im Gegenteil. Die geringe Konjunkturanfälligkeit dieser Branche könnte eine mögliche Ursache dafür sein, weshalb ihr so wenig Beachtung zuteil wird. ¹⁹

Baugewerbe: Zwischen 2000 und 2003 gingen in Stettin in der Baubranche, die als äußerst sensibel gilt, die Umsätze um 42,5% zurück. Parallel dazu reduzierte sich die Zahl der Beschäftigten beinahe um die Hälfte.

Da die Stadt Stettin als größter Investor selbst mit Liquiditätsschwierigkeiten kämpft, wird sich die Situation der Branche kurzfristig nicht verbessern. Effiziente Aufträge werden an internationale Firmen wie Hochtief oder Ferol vergeben. Der vordergründige Boom des privaten Wohnungsbaus verhilft der Bauwirtschaft nicht zu schwarzen Zahlen, da Kleinbetriebe und Schwarzarbeit dominieren. Letztlich ist es auch die allgemeine Investitionsträgheit, die ein Wachstum verhindert.

Tourismus: Von 1,5 Mio. Touristen, die jährlich nach Westpommern kommen, besuchten im Jahr 2009 ca. 350.000 Stettin. Seit 2000 stieg dieser Anteil um 17%. ²⁰

Allgemein gesagt setzen die politischen Akteure Stettins große Hoffnungen in die Tourismusbranche. Geographische Lage, die Nähe zum Wasser und zu vielen Natur- oder Nationalparks oder das kulturelle Erbe Stettins sind die hauptsächlichen Attraktionen, mit denen die Touristen angelockt werden sollen.

Maritime Industrie: Dieser Begriff umfasst die Teilbereiche Hafen, Schifffahrt/Transport, Schiffbau und Schiffsreparatur. 2008 gab es 1057 Betriebe mit 14.604 Beschäftigten. Davon waren ca. 7.000 im Schiffsbau bzw. -reparatur tätig ²¹.

Zuvor erfolgte in diesem Segment zwischen 1995 und 2001 ein

¹⁹ S.75-79, ebenda

²⁰ Stettin in figures 2010

²¹ Stettin in figures, 2010

gravierender Beschäftigungsabbau, wo sich die Zahl von 27.000 auf 11.000 reduzierte. Dieses Beispiel veranschaulicht sowohl die ehemalige wie auch die zukünftige Bedeutung der maritimen Wirtschaft für Stettin und schließlich auch für Westpommern. Um jedoch im internationalen Vergleich standhalten zu können, fehlt es an der nötigen Infrastruktur im Bereich der See- und Hafenwirtschaft. 22

Die maritime Wirtschaft Stettins wird lediglich noch von der Reparaturwerft Gryfia, dem Hafen und der Stettiner Schifffahrt dominiert.²³ Die symbolträchtige Stettiner Werft, die AG Vulcan Stettin, konnten dem zunehmenden Wettbewerbsdruck durch Globalisierung und Internationalisierung ohne politische Unterstützung weder von der EU noch von der Stadtregierung nicht länger standhalten. Im Juni 2009 wurde sie geschlossen, 4.000 Mitarbeiter verloren ihre Jobs. Die Werft wurde in Teilen verkauft. Über die zukünftige Nutzung des Geländes und der Hallen herrscht Ungewissheit. 24

Abgesehen von der Danziger Werft, die durch das Engagement ausländischer Investoren in Teilen noch weiter bestehen kann, werden auch in Gdingen künftig keine Schiffe mehr gebaut. 25

Allgemein lässt sich der Niedergang der polnischen Werften auf verschiedene Faktoren zurückführen: Westeuropa bietet zwar höhere Preise aber gute Qualität, die baltischen Werften punkten mit einem niederen Lohnniveau und finanzieller Unterstützung aus Skandinavien. Südostasien kann die Vorteile der Massenfertigung in Form von niederen Preisen bei guter Qualität ausnutzen. Schließlich leistete der nationale Konkurrenzdruck einen entscheidenden Beitrag zum Niedergang der Werften.

Bildung, Forschung und Wissenschaft

Obwohl in Stettin die ersten Hochschulen erst zur Mitte des 20. Jahrhunderts entstanden sind, gibt es inzwischen ca. 62 000

22 S.83, ebenda

23 S.83-84, ebenda

24 <http://www.eurasischesmagazin.de/artikel/?artikelID=20090610> [26.01.11, 15:46]

25 <http://www.gtai.de/GTAI/Navigation/DE/Trade/maerkte,did=62638.html>, 25.01.12, 13:54

Studenten. Die Hochschul- und Fachausbildung ist stark geprägt von der See- und Hafen-Industrie. Auf dem Weg zu einem Bildungs- und Wissenschaftszentrum verfolgt die Stadt ehrgeizige Pläne. In der Entwicklungsstrategie verankert sollen in Zukunft durch unterschiedliche Ansätze Bildungsqualität verbessert bzw. Lehrende unterstützt und geschult werden.

Dennoch wird der Universität in Stettin prinzipiell vorgeworfen, zu wenig wirtschaftsnah zu arbeiten. Zudem gibt es weder mit der eigenen Wirtschaft noch mit anderen Partner-Unis erwähnenswerte Forschungsk Kooperationen.²⁶

Fazit Wirtschaft

Die mangelnde Liquidität sowohl lokaler Unternehmen wie auch der Stadt führt zur Abhängigkeit ausländischer Investoren. Deren Standort-Kriterien werden in Stettin allerdings bei weitem nicht erfüllt. Der Mangel an wirtschaftspolitischer Kompetenz, instabile Politik, fehlendes Humankapital, schlechte Infrastruktur in Verkehrs-, See- und Hafenbereich, sogar das geringe Investitionsinteresse in die deutschen Nachbarregionen sind Gründe, die der wirtschaftlichen Entwicklung Stettins schwer zu schaffen machen.

Hinzu kommen Defizite, die den sogenannten weichen Standortbedingungen entsprechen. Dazu gehören auch die schlechte Gebäudesubstanz, der Mangel an qualitativem Wohnraum, das Fehlen populärer einzigartiger Symbole und Attraktionen und allem voran das „Herz der Stadt“, wie es auch in der Strategie heißt. Schließlich wird auch die fehlende Identifizierung der Bevölkerung mit ihrer Stadt als Problem erkannt.²⁷

Nicht nur die wirtschaftlichen, sondern auch die stadtentwicklungspolitischen Bemühungen konzentrieren sich indessen auf den Dienstleistungssektor (Vgl. Rendering). Zweifellos spielt dabei der Entwicklungsdruck der EU-Förderpolitik eine zentrale Rolle. Künftig möchte sich die Stadt in den Bereichen IT, Logistik, Outsourcing und Windkraft etablieren. Branchen, die durch einen hohen Technologisierungsgrad charakterisiert sind. So ist also anzunehmen, dass sich die Arbeitsmarktsituation in einer am stärksten von Arbeitslosigkeit betroffenen Regionen Polens,

26 S.102-105, ebenda

27 Wachstumspol Stettin, S.105-106

nur unwesentlich verbessern wird, da Stettin bislang Hafen- und Industriestadt war und daher nicht über die nötigen Fachkräfte verfügen kann. 28

Obwohl es nach wie vor an materieller Infrastruktur und Kooperationsbereitschaft fehlt, sehen Experten in grenzüberschreitender Zusammenarbeit und in der Einbeziehung der wirtschaftlichen, technologischen und Humanpotentiale des deutschen Umlandes die einzigste Möglichkeit, Stettin nachhaltig zu der angestrebten Zentrumsfunktion zu verhelfen.²⁹ In dieser Hinsicht wird die Stärkung der Achse Berlin-Stettin besonders hervorgehoben. Dort, wo historisch betrachtet, die wirtschaftliche Bedeutung des Hafens für die Stadt begründet liegt, wären überregionale Netzwerke strukturpolitischer Entwicklung dienlich. Das könne sich sowohl auf den Ausbau der Verkehrsinfrastruktur aber auch auf die Kooperation der deutschen und polnischen Ostseehäfen beziehen.³⁰

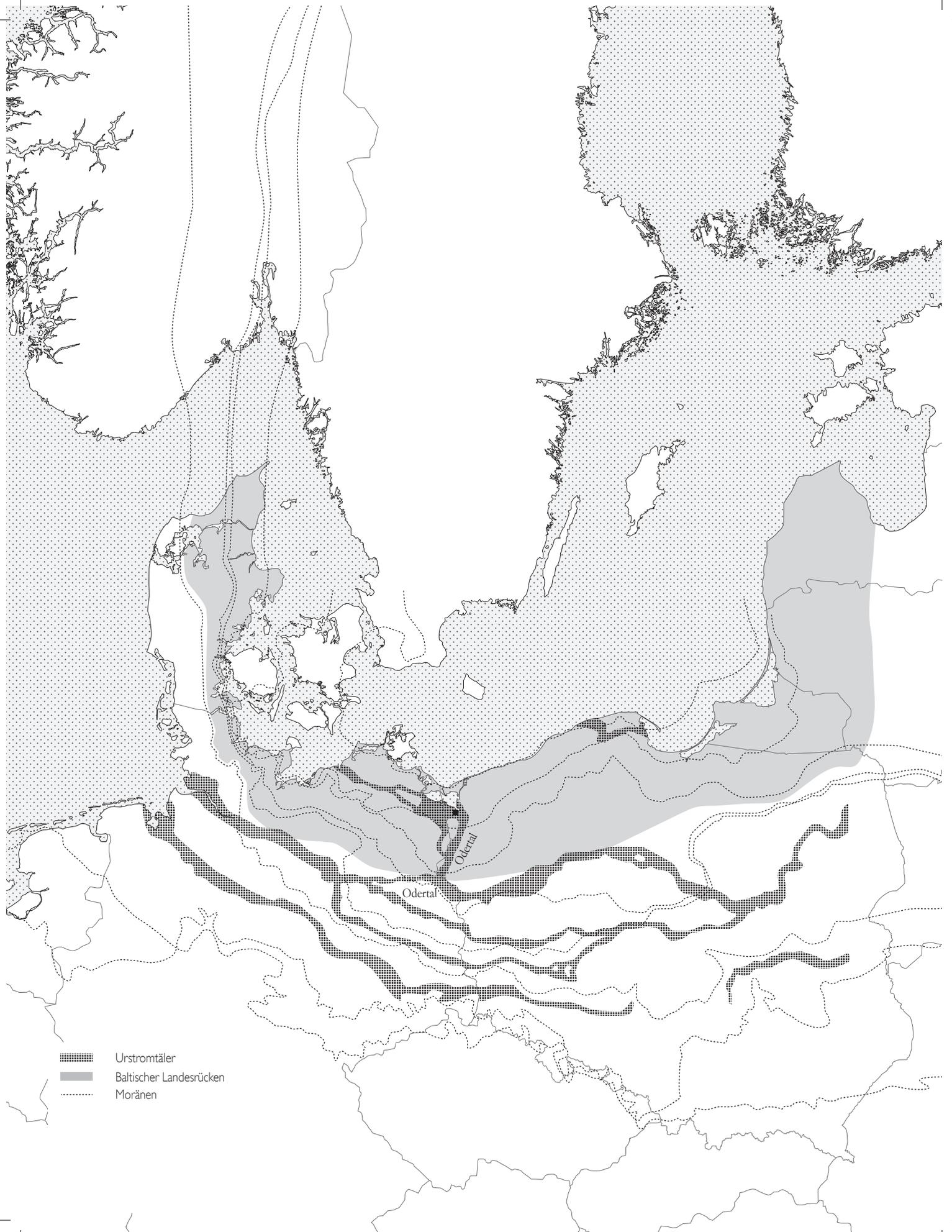
Des weiteren müsse das maritime Potenzial der Stadt Stettin als Kern der Entwicklung der Stettiner Wirtschaft wie auch der Stadt insgesamt begriffen werden.³¹ Dessen Bedeutung als Identifikationselement sowohl für die Bevölkerung als auch für die Außenwahrnehmung wäre im globalen Standortwettbewerb wesentlich!

28 Stettin in figures 2009

29 Beispielgebend ist die EUROREGION POMERANIA, eine grenzüberschreitende Region mit Beteiligung von grenznahen Kommunen und Kommunalverbänden Deutschlands, Polens und Schwedens, finanziert aus dem Fond der EFRE (Europäischer Fonds für regionale Entwicklung), oder die „Oder-Gemeinschaft“ als Kooperationsnetzwerk zwischen Berlin, Stettin und der Öresund-Region.

30 S.85, ebenda

31 ebd. 182-183



- Urstromtäler
- Baltischer Landesrücken
- Moränen

Die Landschaft des Odertales

Über Jahrhunderte spielte der Fluss eine zentrale wirtschaftliche Rolle für die Stadt. Mit dem Rückgang der Binnenschifffahrt wurde ein Bedeutungswandel möglich, der die Oder allmählich vom Druck ökonomischer Zwänge befreit. Vielmehr wird sie als geschlossenes Ökosystem begriffen, das es zu schützen gilt. Dabei besteht enormer Handlungsbedarf, sind doch die Schäden vergangener Jahrzehnte nicht mehr zu übersehen.

Auch Floating Garden bezieht sich als Leitidee auf die einzigartige Umgebungslandschaft Stettins. Die grünen Niederungen des Odertales sind von einem weit verzweigten Fluss- und Seensystem durchzogen, zu dem nicht zuletzt auch die innerstädtischen Inseln gehören. Im Folgenden sollen die wichtigsten Hintergründe zu deren Entstehung beschrieben werden.

179

Zur Entstehung des südlichen Ostseeraums

Das Land südlich der Ostsee entstand durch die Vergletscherung in der Weichselkaltzeit, als letzte von drei Eiszeiten. Dabei wurde eine vielfältige Jungmoränenlandschaft hervorgebracht. 4 Vorstoß-Phasen hinterließen jeweils eine Gruppe von Endmoränen, die als sogenannte Staffel bezeichnet wird. Die Landschaft Stettins ist in der Mecklenburg-Phase oder Rosenthaler Staffel entstanden. Der wellenförmige Endmoränenzug, der sogenannte Baltische oder Nordische Rücken, prägt die heutige Ostseeküste bis nach Nordpolen und lässt sich von Stettin durch Vorpommern hindurch bis südlich von Rostock verfolgen.

Zur gleichen Zeit bildeten sich die Urstromtäler von Elbe, Havel, Oder und Spree aus. Wichtig bei deren Entstehung war der Umstand, dass das von Norden kommende Eis auf ansteigendes Gelände traf. Das ablaufende Schmelzwasser rann folglich in Entwässerungsbahnen seitlich ab. Im Osten kreuzten sie sich mit dem tieferliegenden Odertal, dessen Ausschüfung bereits während der ersten Kaltzeit begonnen hatte.¹ Dabei wurde das sogenannte Oderbruch, eine ausgeprägte Geländekante mit einer Höhendifferenz von bis zu 100m, ausgebildet.²

1 www.idg.geographie.uni-frankfurt.de (26.03.13)

2 www.eiszeitstrasse.de (27.03.13)

Mit dem Abschmelzen der Gletscher zogen sich die Eisränder nach Norden hin zurück, wodurch sich allmählich die heutige Ostsee ausbildete.³

Während sich die nördlichen Landmassen weiter anhoben, senkten sich die südlichen Bereiche ab. Nachströmendes Wasser überspülte die jungglaziale Landschaft und formte sie dabei um. Dabei entstanden drei verschiedene Küstenformen: Fördenküste, Buchtenküste und die Bodden- bzw. Boddenausgleichsküste, wie das Stettiner Haff.⁴ Ausgleichsküsten, wie die Küste Polens, sind strömungsbedingte Flachküsten mit geradem Küstenverlauf. Durch Wind und Wasser entstehen Sedimentverfrachtungen, die je nach Richtung und Stärke der Meeresströmung variieren. Dabei werden Dünen, weite Sandstrände, teils Haffe oder Nehrungen gebildet. Die vom Meer durch Landzungen abgetrennten Haffe stehen nur noch über schmale Wasserstraßen mit dem Meer in Verbindung.⁵

Klima der Ostsee

Das Klima Westpommerns wird einerseits vom kontinentalen Klima Osteuropas und andererseits von dem gemäßigten maritimen Klima West- und Mitteleuropas bestimmt. Daher wird von Übergangsklima gesprochen. Der Grund liegt einerseits in der Abkoppelung der südlichen Ostseeregionen vom klimabeeinflussenden Golfstrom. Andererseits kann die Ostsee aufgrund ihrer geringen Größe und ihres niederen Salzgehalts nur wenig zum klimatischen Ausgleich beitragen.⁶ Während die Winter ungewöhnlich kalt werden können, was von regelmäßigen Vereisungen bis zur geschlossenen Eisdecke führen kann, werden die Sommer bei einer Mittlere Temperatur von 18 Grad warm und nicht heiß. Darüberhinaus zeichnen sich die Sommer-Perioden durch eine hohe Zahl an Sonnenstunden (8h< pro Tag) aus.⁷

3 www.kristallin.de (26.03.13)

4 de.wikipedia.org (27.03.13)

5 Zimmermann, S.8-10, www.ikzm-d.de (22.04.13)

6 http://www.nationalpark-unteres-odertal.de/de/landschaften_und_lebensraeume/landschaften/zwischenoderland 21.05.2012

7 <http://www.westpommern.net/klima/> (24.10.2012, 16:25)

Land-Seewindzirkulation (kleinräumiges Windsystem)

Dem Küstengebiet Eigentümliche sind lokale Luftzirkulationen, die sich durch einen Druckunterschied in der Luft ergeben. Die sogenannte Brise entwickelt sich vor allem in warmen Jahresperioden. Die Luft über dem Meer erwärmt sich schneller als über dem Land und steigt nach oben, während von unten kühlere Meeresluft nachrückt. Die aufsteigende Luft weicht in der Höhe nach allen Seiten Höhe aus. Ein Teil weht Richtung Land, was als Meeresbrise bezeichnet wird. Für gewöhnlich ist deren Entstehungsbereich max. 20-30km breit und 200m hoch. Während die Meeresbrise nur am Tag weht, dreht sich dieses Phänomen in der Nacht um, wenn sich die Landmassen schneller als das Wasser abkühlen. Dann wird von der Landbrise gesprochen.⁸

Naturlandschaft der Oder

Durch immer wiederkehrende Überschwemmungen bietet die Oder ideale Lebensbedingungen für zahlreiche Vogel-, Tier- und Pflanzenarten. Die Wasserqualität konnte sich mit dem Verschwinden der Schwerindustrie in Tschechien schon etwas erholen. Zu den schönsten Abschnitten zählen die Sumpfgegend des Oderbruchs sowie der Nationalpark Unteres Odertal. Mittlerweile setzt sich dort das Konzept des sogenannten „Sanften Tourismus“, insbesondere das Kajakfahren, allmählich durch.

Unteres Odertal

Das „polnische Zwischenoderland“ erstreckt sich über eine Fläche von 6000 ha.

Die östliche Seite des Tales, das in der Breite zwischen 2 und 8km variiert, wird begrenzt durch steil aus dem Wasser reichende Hügel, die in eine sanft gewellte Hochebene übergehen. Nach Westen hin überblickt man eine artenreiche Auenlandschaft, die von den Oderarmen und Kanälen geprägt und durch die Flussverlagerungen zwischen Ost- und Westoder entstanden ist. Hier befindet sich die einzigste intakte Polder-Landschaft⁹ Deutschlands. Im Winter und im Frühjahr werden die Polderwiesen geflutet, um dem Wasser mehr Raum zum abfließen zu geben. Auf diese Weise wird die Gefahr von Hochwasserkatastrophen für viele Orte an der Oder, unter anderem

⁸ Natur Westpommerns, Ehrenschildherrschaft des Marschalls der Woiwodschaft Westpommern (Hrsg.), Verlag Oficyna In Plus, Wolczkowo 2004, S.59

⁹ Polderlandschaft bedeutet Überschwemmungsgebiet oder Hochwasserschutzpolder > flaches Gelände an Flüssen oder Binnenseen, das durch Überflutung größere Mengen vom Hochwasser aufnehmen kann. de.wikipedia.org (22.04.13)

auch für Stettin, zumindest gedrosselt.¹⁰

Wasserqualität der Oder

Im europäischen Vergleich schneidet die Oder sehr schlecht ab. Die hohe Besiedelung, die ehemals starke industrielle Nutzung und der hohe Anteil an Landwirtschaft sind dabei primäre Ursachen. Der Bau notwendiger Kläranlagen lässt leider noch vielerorts auf sich warten. Dazu kommen Probleme, die die unterschiedliche Gesetzgebung in Deutschland und Polen betreffen. Während hier der Einsatz von Düngemittel einer gesetzlichen Regelung unterliegt, fehlen dort derartige Bestimmung.

Das Ökosystem des Stettiner Raums (Bezirk „Untere Oder“) gilt in Bezug auf den ökologischen Zustand als auch das ökologische Potential der Oder als schlecht. Die Erholungs- und Badewässer werden als empfindliches bzw. teils gefährdetes Gebiet eingestuft,¹¹ so die Bewertung der Internationalen Kommission zum Schutz der Oder gegen Verunreinigungen.

Fazit

Das Potential des Odertales

10 http://de.wikipedia.org/wiki/Nationalpark_Unteres_Odertal (22.Mai2012)

11 <http://www.mkoo.pl/index.php?mid=17>(22.Mai 2012)

Tourismus

Der erste Anblick Szczecins lässt ein wenig daran zweifeln, ob und wie sich diese Stadt in die Riege der europäischen Ostseemetropolen als Urlaubsdestination eingliedern kann. In diesem Zusammenhang gilt Danzig als unmittelbarste Konkurrenz.

Noch heute sind die Spuren des Zweiten Weltkrieges im Stadtbild ersichtlich. Sie überlagern sich mit den Folgen der Transformationsprozesse, die der Systemwechsel mit sich brachte. Immer wieder wird das Bild schön sanierter Prestigebauten und weitläufiger Parks durchbrochen von bröckelnden Fassaden, Baracken und Leerflächen. Andererseits versprühen die alten Industrieruinen entlang der Oder einen besonderen Charme, den Stettin in seiner Eigenwahrnehmung, das grüne Venedig des Nordens zu sein, als touristisches Lockmittel wirksam einsetzt.

In Stettin liegen die Schwerpunkte aufgrund seiner geografischen Lage im Bereich Transit- und Geschäftstourismus. Darüberhinaus werden auch viele Wochenendtouristen vor allem aus Deutschland angezogen. Nicht wenige davon kommen mit dem Ziel, die ehemalige Heimat ihrer Ahnen kennen zu lernen. Andere besuchen Stettin häufig auf die klassische Art im Rahmen einer Busreise. Hier wiederholt sich ein Problem: Im Allgemeinen gilt ein knapper Tag zur Erkundung der Stadt als völlig ausreichend, ehe man sich entweder an die Küste, nach Berlin oder Richtung Süden begibt.

Die beliebteste Sehenswürdigkeit der Stadt ist die Hakenterrasse, an die sich eine breite, von dichten Kastanien gesäumte Allee und ein Ensemble historischer Prachtbauten anschließen. Mit dem Blick über die alten Hafenanlagen der Lastadie und die mäandrierende Oderlandschaft lässt es sich dort entspannt flanieren.

Angesichts dieser Kulisse, deren Reiz sich durch die Abendlichter noch steigert, findet man dort auch eine Reihe guter Restaurants und Cafés, die allerdings eher von Geschäftsleuten und Touristen aufgesucht werden, da sie preislich relativ hoch liegen.

So bildet die Hakenterrasse den passenden Auftakt für die städtische Touristenroute. Eine 7 km lange rote Bodenmarkierung in Form einer roten Linie und Kennziffern, die jeweils mithilfe des richtigen Folders die Informationen dazu liefern, führt den Fußgänger zu den wichtigsten Sehenswürdigkeiten der Stadt. Dabei mischen



Sanfter Tourismus



Bosmann Express

sich die Themen: Historische Bauten, zahlreiche öffentliche Parks, Einkaufszentren oder andere lokale Besonderheiten. Nach 5 Stunden hat man schließlich das Programm absolviert, das aufgrund der weiten Streuung seiner Elemente und des manchmal schwer zu überwindenden Verkehrs etwas verdrießlich stimmt.

Im Gegensatz zur Roten Route, die sich programmäßig auf die Innenstadt konzentriert, schließt die „Goldene Route“ das näher gelegene Umland mit ein.

Überhaupt bezieht sich Stettin in punkto Freizeitaktivitäten vor allem auf seine landschaftlichen Vorzüge. Hier locken die weitläufigen Naturschutzparks des Unteren Odertals ganz im Zeichen des sanften Tourismus genauso wie die Nähe zur Küste.

Erst vor kurzem wurde die flussläufige Verbindung von Stettin nach Swinemünde (Swinoujście) mit einer Fahrzeit von 75 Minuten wieder aufgenommen. Von der Hakenterrasse aus, wo auch die Schiffe zur Hafenerundfahrt ablegen, startet zweimal täglich ein Tragflächenboot Richtung Stettiner Haff. Für relativ teures Geld, weswegen dieser „Shuttle-Service“ meist nur von den Touristen in Anspruch genommen wird.

Was den Wassersport angeht, wird meist auf dem Dammschen See und der Ostsee gesegelt, während sich die Oder zum Kajakfahren immer größerer Beliebtheit erfreut. Ein kleiner Wehmutstropfen ist die Wasserqualität. Einheimische bevorzugen zum Schwimmen die Seen der deutschen Nachbarn.

Das kulturelle Angebot Stettins deckt die wichtigsten Bereiche ab: Verschiedene Museen, Theater, Kinos, sogar das älteste der Welt, Galerien, Clubs und Diskos gibt es dort wie in jeder anderen Stadt auch. Klassische Konzerte oder ähnliche Ereignisse finden meist im Innenhof des Schlosses statt. Die neue Philharmonie in der Nähe des Königstors, die dieses Jahr noch fertiggestellt werden soll, wird daran vermutlich

einiges ändern. Neu dazugekommen ist auch eine Art temporäre Oper auf der Lastadie, gleich hinter dem historischen Zollhaus. Über die Art der Umsetzung und ob sie sich als solche bezeichnen lässt, kann man geteilter Meinung sein.

Nicht weit davon entfernt werden auf dem Areal des ehemaligen Schlachthofs

von Zeit zu Zeit Open-Air-Veranstaltungen und Festivals abgehalten, für die die alten Hafenanlagen ein entsprechendes Ambiente bieten.

Dazu gehören auch die alljährlich gefeierten Meerestage im Juni. Ein programmatischer Höhepunkt im Jahr 2007 waren zweifelsfrei die Tallship-Races. Noch heute erzählen die Stettiner mit Stolz erfüllter Brust von dem großen Event, für das die Menschen von weit her in ihre Stadt kamen. Sie berichten von dem dichten Gedränge auf der Trasa Zamkowa und auf beiden Seiten der Oder und von den prächtigen Segelsegelschiffen, die vor der Hakenterrasse angelegt hatten.

Betrachtet man die Stadt als Ganzes erscheint die Tatsache, dass es in Stettin den gewohnten Stadtkern nicht gibt, etwas fremd. Cafés und Restaurants, Geschäfte oder kleine Läden verteilen sich über die ganze Stadt. Für den Ortsunkundigen eine mühsame Angelegenheit. Auf der Suche nach der „gewissen“ Atmosphäre und der damit verbundenen Kleinteiligkeit wird man am ehesten in der Altstadt fündig. Die rekonstruierten Fassaden, die daran erinnern sollen, dass Szczecin einmal Hansestadt war, begrenzen den Platz, an dessen Rändern es sich vor allem in den Nachmittags- und Abendstunden gemütlich sitzen lässt.

Ein Versuch, weitere Räume für die Öffentlichkeit attraktiv zu machen, ist die erst kürzlich angelegte Fußgängerzone in der Oberstadt (Boguslawka), auch wenn sie aufgrund ihrer einseitigen Nutzung und der mangelnden Integration in ihre Umgebung nur bedingt funktioniert. Etwas besser verhält es sich mit den kleinen schießbudenartigen Cafés, die zwischen Platz Grundwaldzki und Jasne Blonia auf den Trennflächen der breiten Boulevards aufgestellt wurden. Wird der Verkehr an dieser Stelle durchaus als störend empfunden, sind sie dennoch ziemlich frequentiert, da öffentlicher Raum in Stettin nur an sehr wenigen Stellen eine Aufenthaltsqualität dieser Art vorzuweisen hat. Demnach sollen weitere Projekte folgen.

Stettin wird häufig als Einkaufsstadt etikettiert. Was früher noch die „Polen-Märkte“ kurz nach der Grenze waren, sind heute die riesigen Shopping-Center, die Stettin zu einer echten Pilgerstätte für „Konsumjunkies“ mutieren lässt. Der teilweise eklatante Preisunterschied zwischen den Euro-Ländern und Polen wird als offizielles Werbelockmittel eingesetzt.

Zusammenfassend lässt sich sagen, dass der Tourismusbereich für Stettin quasi Neuland ist. Sie scheinen zwar ihre Potentiale erkannt zu haben, gehen aber etwas unbeholfen damit um, wenn sie sie nach außen einfach in einem 1:1-Vergleich präsentieren. Bestes Beispiel

ist das „Grüne Venedig des Nordens“. Dabei werden Erwartungen geschürt, die eindeutig zu hoch sind und die Gefahr besteht, das Gegenteil zu erreichen.

Dabei ist die Situation in Stettin aufgrund seiner Vergangenheit sehr speziell. Während andere polnische Städte den Wert ihrer Geschichte erkannt bzw. akzeptiert haben, musste in Stettin mindestens eine Generation übersprungen werden, damit dieser Aufarbeitungsprozess überhaupt in Bewegung geriet. Langsam beginnen sich immer mehr junge Leute für die Geschichte der Stadt zu interessieren. In diesem Kontext wird der Umstand, dass sich Stettin „plötzlich“ seinem gebauten Erbe bewusst wird, zur Vermarktungsstrategie degradiert, um möglichst viele Touristen anzulocken. Dabei steht völlig außer Frage, wie groß der Druck durch das naheliegende Danzig oder die Hauptstadt ist. ¹ Hält man sich jedoch vor Augen, dass Stettin aus touristischer Sicht schon einmal dort war, wohin es heute will ², wirken all die Anstrengungen, um mit den anderen gleichzuziehen, möglicherweise verspätet.

¹ Beispiele sind die Fußball-EM 2012 oder die Wahl zur Kulturhauptstadt, bei dem Stettin immer außen vor gelassen wurde.

² Zur Erinnerung: Man fuhr nach Stettin um an der Uferpromenade zu flanieren.

Stettin und das Meer!

Für den Außenstehenden schwer nachvollziehbar wird Szczecin gemeinhin als Stadt am Meer bezeichnet. Der Grund liegt in einem Mythos aus der Zeit der Teilungen Polens zwischen Erstem und Zweitem Weltkrieg.

Mythen und Kulte im Prozess der kulturellen Aneignung des deutschen Stettins

Nach 1945 wurde innerhalb der kulturellen Inbesitznahme Stettins eine Gesellschaftspolitik betrieben, die der neuen Bevölkerung die Identifikation mit ihrem neuen Wohnort erleichtern sollte. In diesem Sinne kamen in Polen etliche Mythen und Kulte auf, die zu verschiedenen Zeitpunkten von unterschiedlicher Beständigkeit und Tiefenwirkung waren. Jan Musekamp postuliert „[...] eine[r] „Erfindung von Tradition“, die in der Menschheitsgeschichte seit der Antike zu beobachten ist. Dabei wurden und werden noch heute Traditionslinien hergestellt, die in dieser Form Fiktion sind, jedoch durch die Schaffung ‚ritueller und symbolischer Komplexe‘ helfen können den gesellschaftlichen Zusammenhalt zu ‚zementieren‘ und die Schaffung neuer Institutionen zu begründen.“ (Musekamp, S.145, Z.17-22)

Hierzu zählt der, auf nationaler Ebene zum Staatsmythos emporgestiegene Piastenmythos, auf den man sich bei der Angliederung sämtlicher ehemals deutscher Gebiete berief. Für Szczecin im Speziellen spielte das pommersche Herrschergeschlecht der Greifen, denen eine direkte Verbindung mit der Piastendynastie angedichtet wurde, eine tragende Rolle. Von gleicher Bedeutung war auch die Mystifizierung der Pioniere der Aufbaujahre, die nach 1945 aus den Trümmern der Stadt das neue Szczecin hervorgebracht haben.

I Die Verwendung des polnischen bzw. deutschen Namens in diesem Kapitel hat jeweils geschichtspolitische Relevanz.

(Musekamp, S.158, Z.11) begangen. Ein quasi religiöses Ereignis, das den Beginn der Entwicklung eines bis heute noch anhaltenden „maritimen Nationalkultes“ markierte.

Die nachfolgende Zwischenkriegszeit war geprägt von der neuen Euphorie über ein „Polen am Meer“, u. a. in einem offiziellen Feiertag des Meeres ausgedrückt.

Mit der „Wiedergewinnung der Westgebiete“ 1945 konnte Polen mit Stettin und Danzig zwei weitere große Überseehäfen sein Eigen nennen. Sollten die Häfen auch zu neuer Blüte geführt werden, erwies sich der akute Facharbeitermangel, der auf die Zwangsaussiedlung der ehemals deutschen Bevölkerung und damit auch der Hafentarbeiter zurückzuführen war, als großes Problem. Besonders in Szczecin war man folglich darauf aus, mithilfe eines Ausbildungsangebots, das einer maritimen Ausrichtung entsprach, junge Neusiedler zu gewinnen um eine solide Basis für die neue wirtschaftliche Rolle des Szczeciner Hafens zu schaffen. Gleichzeitig war man darum bemüht, das „Bewusstsein für die Bedeutung des Meeresbesitzes in breitesten Bevölkerungskreisen zu wecken und zu vertiefen.“ (Musekamp, S.159, Z. 16f). Dazu kam Mitte der 1940er Jahre die „Wochenzeitung der Seestadt“ als lokale Komponente des nationalen Meereskultes heraus. Dahinter verbarg sich das Ziel, die bestehende Binnenlandmentalität der Bürger zu verdrängen bzw. in deren Bewusstsein die Sicht, Szczecin als Tor zur Welt zu begreifen, zu platzieren.

Kulturell thematisierte man das Meer in einer ersten Ausstellung zur Meeresproblematik am 29.6.1948 in Zusammenhang mit den noch heute jährlich abgehaltenen Meerestagen. Während die zentralen Feierlichkeiten in Szczecin stattfanden, waren dies zu Zeiten der Volksrepublik in ganz Polen gefeierte Propagandashows zur Betonung der wirtschaftlichen und historischen Bedeutung des Meeres für den Staat.³

Anfang der 1950er Jahre hatte die Seewirtschaft in Szczecin schließlich ihren Rang als wichtigster Wirtschaftsfaktor erreicht. Mit der gleichzeitigen Entstehung verschiedener maritimer Einrichtungen konnte sich „Szczecin als Stadt am Meer“ zusehends im kollektiven

³ Vgl. dazu ein Slogan zum Motto der Meerestage 1946: „Das ganze Volk im Meer vereint.“ bzw. „Das polnische Stettin als Hafen der gesamten slawischen Welt“ (Musekamp, S.160, Z.16f)

Exkurs: Mythenbegriff

In einer Annäherung an eine Definition des Mythenbegriffes folgert Musekamp in Anlehnung an Adelheid von Saldern: „Ein Mythos ist somit eine Erzählung, die Erklärungen oder Begründungen für Zustände in der Gegenwart liefert und dabei auf historischen oder vermeintlich historischen Ereignissen oder Personen basiert, um die herum eine metaphysische Aura geschaffen wird. Mythen weisen dabei eine große Beständigkeit auf und dienen meist der Auflösung von Widersprüchen in der komplexen, realen Welt sowie zur ‚Stabilisierung und Legitimierung bestimmter sozialer Gruppen sowie deren Handlungsweisen‘ (von Saldern in Musekamp, S.146, Z.25f), in unserem Fall der Inkorporierung der deutschen Ostgebiete samt Stettin in den polnischen Staat.“ (Musekamp, S.146, Z.20-27)

Mythen leben einerseits von Denkmäler und literarischer Dokumentation und andererseits von Wiederholung durch Ritualisierung und Festivalisierung mit dem Ziel, die Bevölkerung durch das Erleben eines vermeintlich vergangenen Ereignisses in der Gegenwart emotional zu binden.²

Meereskult

Wie fügt sich nun die unter der polnischen Bevölkerung gemeinhin verbreitete Anschauung, Stettin sei eine Stadt am Meer, in die Reihe oben genannter Mythen ein? Besonders, da ein Blick auf die Landkarte und mehr noch ein Besuch vor Ort jedes Indiz dafür vermissen lässt. Jan Musekamp bezeichnet die stilisierte Darstellung der „Seestadt Stettin“ mehr als Kult denn als Mythos mit dem Zweck, die nationale Bedeutung der Maritimen Industrie zu betonen sowie das Selbstbewusstsein der Szczeciner zu stärken.

Für den Außenstehenden drängen sich dabei etliche Fragen auf, zu deren Klärung erneut ein Blick in die Vergangenheit notwendig ist.

Sieht man einmal von der Tatsache ab, dass Szczecin bis Anfang der 1990er Jahre auf die Seewirtschaft ausgerichtet war, findet man zur Zeit der Teilungen Polens den Ursprung eines bis heute wirksamen Meereskultes. Als nach dem Ersten Weltkrieg im Rahmen des Versailler Vertrages die Grenzen des polnischen Staates neu verhandelt wurden, stand für Polen die Forderung nach einem Zugang zum Meer an erster Stelle. Die Inbesitznahme des zugestandenenen, wenn auch schmalen, Küstenabschnitts wurde am 10. Februar 1920 in Form einer feierlichen Zeremonie als „Vermählung mit dem Meer“

² Musekamp, S.145-147

Gedächtnis seiner Bewohner verankern.

Nichtdestotrotz wurde und wird noch heute die nicht vorhandene Meeresatmosphäre in der Stadt kritisiert. Die Ursache dafür liege größtenteils in der starken räumlichen Isolierung des Hafens. Dahingehend hätte sich dort auch keine maritime Gesellschaft herausgebildet, ungeachtet dessen, dass der Hafen der wichtigste Arbeitgeber in Szczecin gewesen ist.

In den achtziger Jahren ging man sogar soweit zu behaupten, Szczecin schäme sich seines Meerescharakters. Damit wurde der Meereskult als gescheitert erklärt. „Es fehlten entsprechende Buchhandlungen, Informationen über die Tätigkeit der Meeresliga, Geschäfte und Kneipen, zudem sei die Meeresabteilung des Museums sehr bescheiden. Zu dieser Zeit beklagten sowohl Publizisten als auch Wissenschaftler die städtebauliche Abwendung der Stadt von Oder, Hafen und Meer durch die Anlage der breiten und die Stadt vom Fluss abschneidenden Hauptverkehrsachse parallel zur Oder. Das Meer werde nur als Arbeitgeber betrachtet, eine entsprechende Atmosphäre sei nicht vorhanden.“ [Musekamp, S.165, Z.14-20)

Heute hat der Hafen als Arbeitgeber vor allem durch die Schließung der Werft seine Bedeutung verloren. Die räumlichen Verhältnisse sind noch die gleichen geblieben. Damit droht nicht nur der Hafen sondern auch das Meer im Bewusstsein der Szczeciner in den Hintergrund zu rücken. Ein Eindruck, der sich sowohl mit der Abwesenheit der großen Schiffe⁴ als auch mit dem flüchtigen Anteil von maritimen Symbolen und Denkmäler⁵ im Stadtbild zu manifestieren scheint. Man halte sich einmal Hamburg vor Augen. Nichtsdestotrotz werden die jährlichen Meerestage nach wie vor als großes Volksfest begangen, deren Höhepunkt ohne Zweifel die Tall Ship Races im Jahr 2007 waren.

Es steht außer Zweifel, dass in den Köpfen der Bevölkerung ein historisch überlieferter Bezug zum Meer besteht. Fragt man nach

4 Die Brücken wurden nach dem Krieg nicht mehr als Zugkonstruktionen, weshalb große Schiffe heute weit entfernt von der Innenstadt anlegen und die Stadt auch nicht mehr passieren können.

5 Eines dieser Denkmäler ist der Mast eines ehemaligen Segelschulschiffes, das 1991 an der Stelle des Stadttheaters auf der Schlosstrasse aufgestellt wurde.

dem repräsentativen Aushängeschild der Stadt⁶, wird die Nähe zum Meer lediglich als positives Merkmal ausgelegt. Hier wird die Liste eindeutig von der Hakenterrasse angeführt. Kommt das maritime Potential der Stadt zur Sprache, das die Stadtregierung in den Mittelpunkt ihrer Entwicklungsstrategie gestellt hat, ist im Grunde die Umgebung gemeint: Nahezu ein Drittel der Gesamtfläche Szczecins werden vom Wasser eingenommen.⁷

Zusammenfassend gibt Jan Musekamp zu verstehen, dass das Meer auch heute noch eine wichtige Rolle für das Bewusstsein und die Identität der Stettiner spielt. „Dabei ist es jedoch das Bewusstsein einer im Landesinneren wohnenden Bevölkerung, die sich im Laufe der Jahrzehnte unter dem Einfluss der Bedeutung der Seewirtschaft¹⁹³ und eines in der Zwischenkriegszeit wurzelnden Meereskultes ein für den Außenstehenden nur schwer begreifliches Eigenbild geschaffen hat. Das Bild der Seestadt Stettin hatte für den Einwohner auch deshalb eine große Bedeutung, weil man sich damit von anderen Städten absetzen und das Selbstbewußtsein stärken konnte - wobei der gemeinsam bewältigte (Wieder-)Aufbau der Seewirtschaft seinen Teil beitrug.“ (Musekamp, S.168, Z.29 - S.169, Z.1-8)

⁶ Im Rahmen einer von der Stadtverwaltung organisierten Konferenz „Marka Szczecina“ am 23.10.2006 wurde darüber diskutiert, welches Merkmal Szczecins ausreichend tragfähig zur Bildung einer Stadtmarke wäre. (Musekamp, S. 167)

⁷ Musekamp, S.156-169



Lesezeichen Salbke, Leipzig

Neuen Planungs- kulturen

Schrumpfende Stadt

Gegenwärtig sind in den Städten dieser Welt zwei verschiedene Entwicklungstendenzen zu beobachten. Während auf der einen Seite Metropolen in Asien und Südamerika geradezu explodieren, tritt auf der anderen Seite das noch junge Phänomen der schrumpfenden Stadt in Erscheinung.¹ Die neuzeitliche Schrumpfung kann Symptom von drei verschiedenen Prozessen sein: Die Deindustrialisierung, die Suburbanisierung und die Transformation. Stettin folgt dabei dem Beispiel Ostdeutschland, dem Labor der Schrumpfungsthematik, wo sich diese drei Prozesse zu einem spezifischen Schrumpfungsfall überlagern.

Eine gezielte Deindustrialisierungspolitik machte aus dem Osten Deutschlands eine periphere strukturschwache Industrie-Region, die am Tropf des Westens hängt.² Im Hinblick auf den spekulativen Wachstumsgedanken und der damit einhergehenden Investitionsabhängigkeit, auf die die Entwicklungsziele der Stadt bauen, lassen sich dabei durchaus Parallelen zu Stettin ziehen.

Die Raumstrukturen ehemaliger sozialistischer Staaten sind gekennzeichnet durch eine „Verstädterung ohne Stadt“ (Prigge in Oswald, S.43. Z.36f), die sich aus dem systemimmanenten Zusammenhang von Industrialisierung und Urbanisierung ergab. Industrie war nicht nur städtebildender Faktor.³ „Die Fabrik wird zum Stadtersatz, sie ist der sozialistische Vergesellschaftungsraum, der die kollektiven Einrichtungen, für Versorgung, Freizeit und Kultur bereitstellt.“ (Prigge in Oswald, S. 44, Z.5-7)

Mit dem Eintritt in den globalen Wettbewerb der Städte wird der Fokus auf die Ansiedelung von Dienstleistungen, Konsum- und

1 Rienits in Oswald, S.20

2 Prigge in Oswald, S.42

3 Haller in *dérive*, Nr.29, „Schwerpunkt: Transformation der Produktion“, S.18

Freizeitkulturen gelegt. Innenstädte werden reurbanisiert, um für den Tourismus attraktiv zu sein. Dabei erfolgt die östliche Rückkehr zur europäischen Stadt zu einem „Zeitpunkt, an dem die europäische Stadtstruktur im Westen - bis auf einzelne Ausnahmefragmente mit dichter sozialer und kultureller Mischung - bereits flächendeckend wegrationalisiert wurde.“ (Prigge in Oswald, S.44, Z.26-29) Vor diesem Hintergrund erscheinen Planungsmodelle, die in der Anknüpfung an vorsozialistische Stadtstrukturen versuchen, die europäische Stadt neu zu erfinden, äußerst fraglich.⁴

Im Kontext von Abwanderung und industriellem Niedergang bezeichnet das Problem der Schrumpfung auch einen tiefgreifenden Identitätsverlust. „Jeder Abriss ist nicht nur Bereinigung von Leerstand, sondern immer auch eine Lücke im wesentlichen durch Raumbilder getragenen ‚kollektiven Gedächtnis‘ der (noch) da Gebliebenen,“[...] (Dürschmidt, S.274, Z.36-38) die darauf oft mit Rückzug und Resignation reagieren.

Jörg Dürschmidt spricht in diesem Zusammenhang von einer „Kultur der Resignation“, und schreibt dem sozialistischen Wertesystem eine Eigenlogik zu, in der an den Verlust des Arbeitsplatzes der Ausfall aus den sozialen Netzwerken geknüpft ist. Dabei waren Wohnortwechsel angesichts schwindender Arbeit oder Rückzug in die Privaträume, wo Freunde und Familie die soziale Anerkennung kompensieren, die einzigen Lösungen. In den seltensten Fällen suchte man gemeinsam nach Auswegen.

Gehen-bleiben-Wiederkehren? Familiäre Konstellationen spielen aber auch eine wesentliche Rolle, wenn es darum geht, die mobilitätsbereite junge Generation rückzubinden. Als Elixier der Entwicklung ist sie wertvoll für eine kritische innovative Kraft des Gemeinwesens aber genauso flüchtig. Sie nicht halten zu können bedeutet Brain-Drain und ein weiteres Schwinden der endogenen Potentiale einer Stadt.⁵ „Gerade wenn wir Schrumpfung und Abwanderung im Kontext umfassender postsozialistischer Transformationsprozesse und nicht als isoliertes städtebauliches Problem auffassen, wird letztlich durch die Generationenperspektive ein Horizont der Relativierung und Mäßigung erschlossen, insbesondere was Ambitionen politischer Steuerung betrifft.“ (Prigge in Oswald, S.279, Z.1-4)

4 Prigge in Oswald, S.42-47

5 Prigge in Oswald, S.274-279

Die Schrumpfungproblematik stellt nicht zuletzt auch tradierte Wachstumsbilder in Frage.

Zwischen Abriss und Umnutzung der Ausfallprodukte der Wertschöpfungskette fällt auf, dass es oft kulturelle Nachnutzungen sind, die die von Schrumpfung betroffenen Regionen wiederbeleben sollen. Dabei kreisen die Prämissen um kulturelles Engagement, gesteigerte Lebensqualität, geschichtliche Kontinuität „beziehungsweise durch Aneignung, (subversive) Inbesitznahme und damit auch Kritik an kapitalistischen Verwaltungsinteressen“ (Steiner in Oswald, S.438, Z.20f) im Vordergrund.

Dabei herrscht auch seitens der Investoren reges Interesse an solchen kulturellen Nutzungen, denn die Vorteile aus der ökonomischen Perspektive liegen in ihrem experimentellen Charakter. In dieser Betrachtung kann der vorläufige symbolische und dann wirtschaftliche Mehrwert, den Kultur bringen soll, ausgetestet werden.

Des Weiteren bieten kulturelle Nutzungen die Freiheit negativ aufgeladene Gebäude oder Gebiete verhältnismäßig einfach und gerade heraus neu zu konnotieren. Schon wird der Aufruf nach ‚Möglichkeitsräumen‘, nach ‚aktiven, kreativen, flexiblen Menschen‘ und nach ‚innovativen Unternehmen‘ (Steiner in Oswald, S.439, Z.16-18) laut. Dabei wird die Grenze zur Instrumentalisierung, hinter der sich eine Homogenisierungsabsicht versteckt, schnell überschritten. Dann werden „Regulationen zurückgenommen, Hierarchien abgeflacht, Kreativität, Innovation und Differenzen nicht nur anerkannt, sondern als Motor der Entwicklung wahrgenommen.“ (Steiner in Oswald, S.439, Z.19-21)

Die Vorstellungskraft zu besitzen und die Dinge anders zu sehen, wie sie sind, heißt auch, sich den den Hegemonien, in deren Sphären man arbeitet, zu stellen. Dafür müssen sie auch sichtbar gemacht und verändert werden. Das kann Kunst. Doch kann sie sich als Gegenstimme nicht einfach an den Rand stellen, sondern muss aktiv teilnehmen! Dann liegt ihre Fähigkeit darin, einen kritischen-reflexiven Raum zu schaffen, „der sich der Funktionalisierung und Verwertbarkeit entzieht, existierende Bewertungen und Interpretationen verschiebt, nach der Bedeutung von stereotypen, aber auch emanzipativen Bildern, Erzählungen, Symbolen innerhalb unserer Gesellschaft fragt, aber auch danach, wie diese kommentiert oder korrigiert werden können. [...] der ästhetische Raum [...] stellt jedoch auch einen ‚Widerstandraum‘ dar. Dieser bleibt nicht konstant, sondern muss immer wieder von neuem hergestellt

werden [...] durch ein permanentes In-Beziehung-Setzen zu den jeweiligen neuen gesellschaftlichen Situationen und Kontexten. [...] Dabei geht es nicht darum, einen gesellschaftlichen Status quo, die hegemonialen Koordinaten selbst, konstant zu halten, sondern um ihn/sie zur Disposition zu stellen. Und genau das tun [...] PlanerInnen und InvestorInnen nicht.“(Steiner in Oswald, S.441, Z.4-22)

Disziplinärer Wandel des Städtebaus

Obwohl sie noch immer umhergeistert, wurde die top down Konzeption der Modernisten, Städtebau als allmächtige Disziplin zu begreifen, die imstande ist, nicht nur räumliche sondern auch gesellschaftliche Ordnung zu schaffen, längst als Auslaufmodell, sogar als dystopisch, entlarvt.

Demnach lassen sich am Stadtentwurf Fragen nach der Konzeption von Stadt genauso abarbeiten wie die Frage, was unter Urbanität zu verstehen, wie diese zu konzipieren und zu realisieren ist. „Die neue Rolle des Städtebaus verlangt nach einer interdisziplinären Offenheit und Kooperationsbereitschaft, um auf der Höhe der Zeit agieren und der Dynamik der Stadtentwicklung gerecht werden zu können.“ (Krammer in *dérive* Nr.40/41, S.23, Z.11-13). Dabei wird nicht verlangt jede fachliche Differenz aufzukündigen um am Ende in einem lähmenden Konsens zu stecken. „Nachdem es das eine, heilbringende System nicht gibt, kann die Zukunft der Stadt nur kollektiv ausgehandelt werden. Dazu müssen die Einzelakteure vom Sockel steigen, den Elfenbeinturm verlassen, in die Stadt hinaus gehen, sich auf *dérives* im Raum und in der Theorie einlassen [...]“ (Krammer in *dérive* Nr.40/41, S.23, Z.16-19).

Allein die vielen „Learning from...“- Serien weisen darauf hin, dass sich Stadtproduktion vermehrt auf interdisziplinärer Ebene abspielen muss. Die Chance liegt dabei im Erfahrungsaustausch der sich überlagernden Fachbereiche, deren Erkenntnisse sich in einem offenen Prozess einer permanenten Qualitätskontrolle zu unterziehen haben.

Von entscheidender Bedeutung sind hierbei die AkteurInnen, die als Kontrollorgane den Erfolg bzw. Misserfolg, im übertragenen Sinne, die Zukunft der gentrifizierungs- und marginalisierungs-gebeutelten Städte maßgeblich beeinflussen. In diesem Zusammenhang haben lokale Initiativen, wie die Recht-auf-Stadt-Bewegung⁶ in Hamburg,

um nur ein Beispiel unter vielen zu nennen, längst deutlich gemacht, dass Bevölkerung nicht mehr nur als stillschweigende Kundschaft sondern als einflussreiches Schwergewicht in Stadtplanungsprozessen zu verstehen ist. Die Diskussion auf die „Straße“ auszuweiten, entspricht der Logik einer Entwicklung von innen, die es vermeidet, unsere Städte zu potemkinschen Dörfern⁷ werden zu lassen.

Integration kann das Vertrauen und die Akzeptanz schaffen, die für ein stabiles Verhältnis zwischen Bevölkerung und seiner Repräsentanten unverzichtbar sind, wenn es darum geht, die immer wiederkehrenden Krisen abzuwehren.

Abseits klassischer Planungsinstrumente liegt im sogenannten bottom up-Prinzip darüberhinaus die Möglichkeit, die Bewohner, die quasi nicht nur Augenzeugen, sondern auch unmittelbar Betroffene sind, zu aktivieren um daraus in Hinsicht auf eine langfristige Stadtentwicklung neue Perspektiven und Möglichkeiten zu gewinnen und zu erproben.

Ein weiteres wesentliches Kriterium hinsichtlich der Betrachtung der städtebaulichen Disziplin ergibt sich in der Gegenüberstellung zu Entwurf und Planung eines Einzelobjekts, sagen wir Architektur. Während das architektonische Projekt vom Anfang bis zum Ende dem Anspruch der Präzision unterliegt, simuliert der städtebauliche Entwurf mit einer notwendigen Unschärfe vorausgegriffene Szenarien in Form eines Rahmenwerks, das in der Lage sein muss, Entwicklungen auf lange Sicht kompensieren zu können. Dabei hat ein erfolgreiches städtebauliches Produkt häufig nichts mehr mit dem ursprünglichen Master-Plan zu tun. Aus der Sicht der städtebaulichen Lehre ergibt sich daher im Rückgriff auf die Forderung nach Multiperspektivität die Frage, inwieweit in der städtebaulichen Analyse objektive Probleme gefiltert, abstrahiert und repräsentiert werden. Wo liegen die Handlungsspielräume, wo die Grenzen zwischen dem, was definiert wird und dem, was offen bleibt? ⁸

7 Als potemkinsches Dorf wird etwas bezeichnet, das fein herausgeputzt wird, um den tatsächlichen, verheerenden Zustand zu verbergen. Oberflächlich wirkt es ausgearbeitet und beeindruckend, es fehlt ihm aber an Substanz. de.wikipedia.org, 12.02.13

8 Kramer in *dérive*, Nr.40/41, „Von der Allmacht zur Kooperation- Anmerkungen zum Verhältnis von Städtebau(lehre) und Stadtforschung“, S.20-24

IBA Emscherpark

In der Diskussion um die neuen Planungskulturen wird an dieser Stelle die IBA Emscher Park als Paradebeispiel für die Entwicklung strukturschwacher Regionen und der daraus abgeleiteten Planungspraxis des perspektivischen Inkrementalismus unter Karl Ganser, Abteilungsleiter der IBA, hervorgehoben. Dabei muss vorweggenommen werden, dass die unerschöpflich scheinenden finanziellen Kapazitäten, die zur Umsetzung notwendig waren, heute nicht mehr im Ansatz zur Verfügung stehen.

Die internationale Bauausstellung (IBA) Emscher Park hat von 1989 bis 1999 Impulse für den ökologischen, ökonomischen und städtebaulichen Umbau im nördlichen Ruhrgebiet gesetzt. Als Werkstatt für die Zukunft von Industrieregionen initiierte die IBA eine projektorientierte Bau- und Planungskultur, die unter den damaligen Bedingungen international beispielhaft für die Bewältigung von Strukturkrisen ist.

Genauer auf die IBA als besonderes Instrument der Stadtentwicklung einzugehen, würde den thematischen Rahmen sprengen. Im Zusammenhang mit Stettin wird vor allem hinsichtlich einer nachhaltigen Regionalentwicklung auf den besonderen Zugang von Karl Ganser, Wandel ohne Wachstum zu akzeptieren und ein anderes Planungsverständnis vorauszusetzen, hingewiesen.

Wandel ohne Wachstum

War Stadtentwicklungspolitik bislang auf Wachstum ausgerichtet, beispielsweise der fortwährenden Bereitstellung und Konditionierung von Flächenkapazitäten, wird sie sich vor dem Hintergrund der wirtschaftlichen und demografischen Schrumpfungproblematik nicht nur neu orientieren sondern auch ihre Instrumente überdenken müssen.⁹ „Noch so große Anstrengungen, ein quantitatives Wachstum herbeizuführen bleiben erfolglos und schädigen vor allem aus ökologischer Sicht

die Standortqualität. Deswegen geht es um innovative und qualitative Veränderungen unter den Bedingungen sinkender Einwohnerzahlen und abnehmender Arbeitsplätze. So setzte sich die IBA damit auseinander, wie einerseits Innovationen in einem nicht innovativen Milieu und andererseits ein qualitativer Bewusstseinswandel erzeugt

⁹ Vgl. Doehrer-Béhzadi, Keller, Klemme, Koch, Lütke-Daldrup, Reuther, Selle in disP 161, 2/2005, „Editorial 150 Jahre ETH - 40 Jahre DISP“, S.71

werden kann, wenn Qualität als Investitionshemmnis und Kostenlast empfunden wird.“ (Ganser in „Dortmunder Beiträge zur Raumplanung 99“, S.15, Z.8-16)

Ein anderes Planungsverständnis

Um die Projekte der IBA in einem relativ kurzen Zeitraum umsetzen zu können, war im Hinblick auf die gängige Praxis eine andere Auffassung von Planung erforderlich. Zuerst einen flächendeckenden Plan zu entwickeln, im Anschluss ein Programm zu formulieren, erst dann die Projekte anzugehen, um dann schließlich eventuell aufgrund der eigenen Komplexität und an nicht beschaffbarem politischen Konsens zu scheitern, wäre das gewohnte Szenario gewesen. So wurde eine Handlungsschema entwickelt, das die Plan- und Programmebene überspringt und im Abgleich mit der übergeordneten Strategie direkt ins Projekt übergeht. Einfachere und weniger Leitsätze rücken an die Stelle des traditionellen Plans.¹⁰ Dazu Ganser: „[...] das Plangebirge in der Republik ist so dicht, dass eine weitere Verdichtung keinen Sinn mehr macht. Vielmehr muss nun eine „pfiffige Methode“ gefunden werden, um mit List und Tücke in dieses schwerfällige System planerischer Vorgaben neue Projekte nicht nur einzupassen, sondern auch so zu beschützen und zu begleiten, daß ihre innovativen Qualitäten nicht an vermeintlichen oder tatsächlichen Vorschriften scheitern. Das bedeutet nicht mehr oder weniger, dass die „Pläne von den Projekten lernen müssen.“ Das fällt den Plänen und den dahinterstehenden Bürokratien mehr als schwer, sozusagen von einem konspirativen System der permanenten Ausnahmeregelung umgarnt zu werden.“ (Ganser in „Dortmunder Beiträge zur Raumplanung 99“, S.16, Z.21-29)

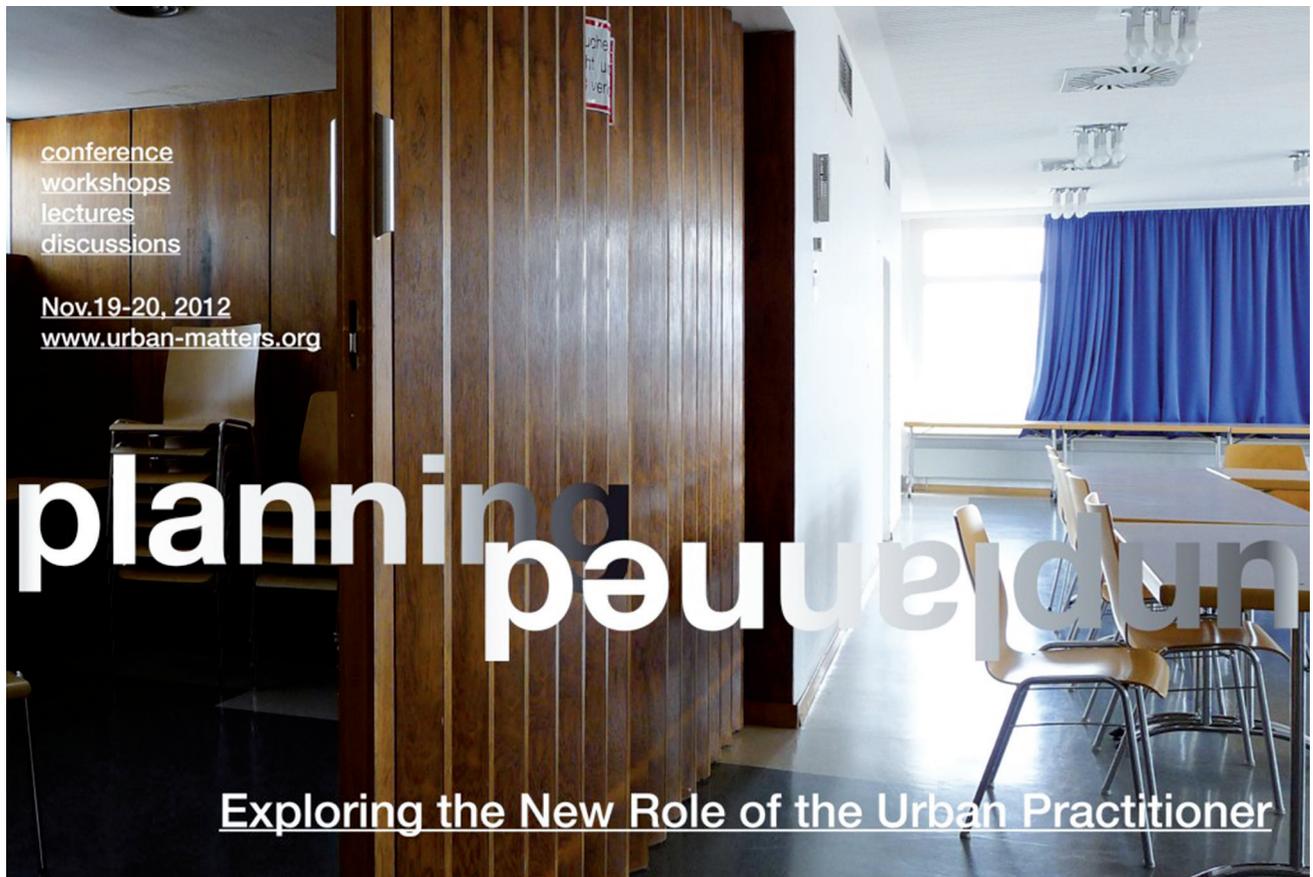
kann man vielleicht als bild darstellen

In der Konsequenz entwickelte Ganser den perspektivischen Inkrementalismus, dem folgende methodische Konstruktionsprinzipien unterliegen: „Die Festlegung allgemeiner Zielvorgaben, Prinzipientreue am Einzelfall, Projekte statt Programme, überschaubare Etappen, Verzicht auf flächendeckende Realisierung, Integration der Instrumente statt Integration der Programme und schließlich finanzielle Anreize statt rechtlicher Programme.“¹¹

¹⁰ Ganser in „Dortmunder Beiträge zur Raumplanung 99“, S.14-18

¹¹ Zöpel in „Dortmunder Beiträge zur Raumplanung 99“, S.19

202



Der Stadtplaner als urban practitioner ¹²

Im Mittelpunkt des urban matters¹³-Symposiums im November 2012 mit dem Titel Planning Unplanned - Exploring the New Role of the Urban Practitioner an der TU Wien stand die Frage, wie sich aus der Praxis der ArchitektInnen, UrbanistInnen und auch KünstlerInnen, die in Zeiten der Deindustrialisierung, Deregulierung und Privatisierung zunehmende Einflussgrößen in der Umstrukturierung unserer Städte sind, Konzeptionen, Methoden und Strategien für eine künftige „Stadtproduktion“ ableiten lassen, wenn sich Planungen mehr und mehr an den Wünschen von Investoren orientieren.

Welche Rahmenbedingungen sind erforderlich, um künstlerische und experimentelle urbane Strategien gleichberechtigt in die aktuelle Planungspraxis zu involvieren? Wie können sich diese Praktiken dem Radar neoliberaler Interessen und der damit einhergehenden Gefahr der Instrumentalisierung entziehen um zukunftstragende, innovative Vorstellungen gesellschaftlich wirksam werden zu lassen? Von der Brisanz dieses Themas zeugt dabei nicht nur die internationale Teilnehmerschaft des Symposiums, sondern auch ein Blick an die vorderste Front auf die Architektur Biennale 2012 unter dem Motto Common Ground ¹⁴ in Venedig. Gemeint ist der von der Jury ausgezeichnete USA-Pavillon mit dem Titel „Spontaneous Interventions: Design Actions for the Common Good“, bei dem 124 sozial motivierte urbane Interventionen ausgestellt wurden, die jedes für sich direkte Verbesserungen im öffentlichen Raum bewirkten. ¹⁵

Das Symposium verfolgte in einem interdisziplinären Dialog, geführt von PraktikerInnen und TheoretikerInnen aus Kunst, Urbanismus, Philosophie, Anthropologie und Soziologie sowie PolitikerInnen und VerwaltungsbeamtInnen der Stadt Wien die Spur des urban practitioners.

¹² www.urban-matter.org

¹³ www.urban-matters.org ist als wachsende Datenbank installiert, die Forschungsergebnisse des seit Februar 2010 andauernden Projekts „PlanningUnplanned_Towards a New Positioning of Art in the Context of Urban Development“ (Leiterin: Barbara Holub, TU Wien, Institut Kunst und Gestaltung I) sammelt, um sie nicht zuletzt auch für Gemeinden und konkrete Aufgabenstellungen verfügbar zu machen.

¹⁴ www.labiennale.org

¹⁵ <http://www.archdaily.com/268435/venice-biennale-2012-spontaneous-interventions-usa-pavilion/> [22.11.12, 15:53]

Mick Wilson (Künstler, Kurator, Theoretiker, Valand Academy Göteborg) erklärt, dass die Praktiken der urban practitioners oft als dezidierte Versuche angelegt sind, den Gegensatz zwischen Stadtplanung und der ungeplanten, unberechenbaren Entwicklung städtischen Lebens durch die aktive Produktion solcher Dynamiken im Rahmen urbaner Erneuerungsprozesse zu überbrücken. Dabei werden die oppositionellen politischen Zielsetzungen dieser Projekte oft verbunden mit Themen wie Basisdemokratie, Aktivismus, Kooperation und Selbstorganisation.

Die Soziologin Anette Baldauf näherte sich dem Thema mit einem geschichtlichen Rückgriff auf das Phänomen der Gentrifizierung. Erstmals 1964 von der britischen Soziologin Ruth Glass negativ konnotiert, beschreibt sie den sozioökonomischen upgrade ganzer Stadtviertel mit Hilfe der Kreativ-Industrie, ihrerseits mehr und mehr mit den Interessen von Wirtschaft und Immobilien verbunden, eindeutig als Klassenkampf und kommt zu dem Entschluss, den Mythos der „Kreativen Stadt“ entzaubern zu wollen: not gentrify but occupy!

In diesem Kontext stehen auch die Arbeiten von Torange Khonsaari (public works, London), die sich immer mit der Frage beschäftigen, wie öffentlicher Raum von seinen unterschiedlichen Nutzern gebildet wird und wie bestehende Dynamiken zwischen Partizipation und Kollaboration als längerfristige Strategien wirken können. Dabei variiert die Maßstäblichkeit der Projekte, die, zwischen Kunst und Architektur angelegt, sowohl formelle wie informelle Gegebenheiten eines Ortes aufgreifen. Die Nutzer werden in die Idee involviert und übernehmen, vergleicht man mit einer klassischen Architekten-Bauherrn-Situation, als Kenner des Ortes die Rolle des Experten. Torange Khonsaari bezeichnet ihre Projekte als Katalysatoren, die zur Bildung sozialer Netzwerke führen und darüberhinaus zu selbst organisierenden Gruppen werden können. Der Fokus liegt dabei auf Projekte, die auf einen längeren Zeitraum angelegt sind, um trotz ihres experimentellen und flüchtigen Charakters möglichst nachhaltig wirken zu können.

Den Arbeiten von Torange Khonsaari liegt eine Konzeption zugrunde, die Stadt, anders wie die europäische Stadt, als Ort sozialer Praktiken, als strategischen, ambivalenten Ort mit beweglichen Gebilden auffasst. Daran knüpft auch der Vortrag von Dr. Regina Bittner, Kulturwissenschaftlerin an der Bauhausuniversität Dessau,

mit dem Titel „Feldversuche in bewegter Stadt“ an. Der Kritik an der formalen, simulativen Repräsentation stellt sie die Sichtweise der Stadt als Ort des „Alltäglichen“ (vgl. Lefebvre) gegenüber. ¹⁶

Baudrillard

„[...] solange es Verfremdung gibt, gibt es Spektakel, Aktion, Szenen. Es ist (nicht) Obszönität - das Spektakel ist nie obszön. Obszönität beginnt ganz genau dann, wenn es kein Spektakel, keine Szenen mehr gibt, wenn alles transparent und sofort sichtbar wird, wenn alles dem harten und unerbittlichen Licht der Information und der Kommunikation ausgesetzt ist.“ ¹⁷

Vor diesem Hintergrund enthüllt sich ein allgemein zu beobachtender Paradigmenwechsel von der Dominanz des Planungsraumes des Planers und Architekten hin zum Lebensraum der Bewohner. Demzufolge agieren sie weniger als Experten denn als Kuratoren, Akteure oder Moderatoren. Nach Bittner rückt damit eine Raumproduktion zweiter Ordnung in den Blick, die den Alltag als Ressource aufnimmt. Bedingung dabei ist, das Temporäre gegenüber der Permanenz des gebauten Raumes, die Regeln des situativen Urbanismus¹⁸ (vgl. Bittner: „Es kann keine situationistische Architektur geben!“) und des informellen Raumes zu akzeptieren. Sich aus dieser komplexen Praxis heraus zu navigieren bewirkt, dass sich gestalterisches Handeln eher an Problemidentifizierung als an Problemlösung ausrichtet, womit der Architekt zur antihegemonialen Figur und Stadt zum Wissensobjekt wird. In der Rekombination und Sammlung von Informationen liegt die Möglichkeit neuer Lesarten und Perspektiven von Stadt. Anhand von Architektur, Kunst und Design wird innerhalb eines Experimentierfeldes das Potential sozialen Engagements getestet um daraus einerseits integrative Ansätze und neue Konstellationen inmitten von Gesellschaft zu gewinnen und andererseits der Homogenisierung

¹⁶ In diesem Zusammenhang ergänzt Nicole Huber die Sichtweise, Stadt als Ort des Alltäglichen um die, des Ereignisses (vgl. Deleuze, Guattari) und die des Radikalen „scène et obscène“ (vgl. Baudrillard). Erst durch dieses Auseinanderdriften der Konzeptionen, Stadt einerseits als Ort der sozialen Praktiken „jenseits der Sichtbarkeit“, andererseits als Ort des „allzu Sichtbaren“, der Simulation, zu betrachten, also die Verbindung von Sichtbarkeit und Rationalität zu negieren, war eine Kritik an der bildhaften Darstellung der Stadt möglich. (Huber in Genske/ Hauser, „Kon-Versionen - Zur Produktion neuer Sichtweisen des Urbanen“, S.182)

¹⁷ Huber in Genske/ Hauser, „Kon-Versionen - Zur Produktion neuer Sichtweisen des Urbanen“, S.182

¹⁸ Damit wird auch Vandalismus mit eingeschlossen.

des Wohlfahrtsstaates zu entgehen, indem er entsprechend unternehmerischer Handlungsweisen beispielsweise die Förderung der Kreativ-Industrie gegenüber der von Bildungseinrichtungen vorzieht oder Partizipativen als Planungsinstrumente ¹⁹ vermarktet.
20

Am Ende der Diskussion besteht in der Frage, wer oder was ein urban practitioner ist, Übereinstimmung: Eigentlich alle!

19 Vgl. Markus Miessen postuliert in seinem Vortrag „Albtraum Partizipation“ einen Missbrauch des Partizipationsbegriffs, behaftet mit dem nostalgischen Flair von Schutzwürdigkeit, falscher Solidarität und politischer Korrektheit, mit dem sich politische Akteure mittlerweile allzu gerne aus der Verantwortung nehmen. Dahingehend plädiert Miessen für die Rolle des „ungebetenen Gastes“, der sich entgegen aller Ja-Sager; nur mit seinem Intellekt und der Absicht zur Veränderung gerüstet, Konflikten stellt. (Symposium-Programmfolder; S.17)

20 Symposium-Programmfolder
http://urban-matters.org/matters/news/symposium/de/attachment/tu_planning_unplanned-2 (27.11.12, 18:22)

Unser Standpunkt

zu Floating Garden

Stettin will mit eindringlichen populären Bildern, wie das des fließenden Gartens

an unsere Emotionen appellieren. Auf diese Weise sind sie verführerischer und leichter „verkäuflich“ als ein möglicherweise schwer vermittelbares Konzept einer prozessualen Planung und Umsetzung.¹ Dahingehend ist der Assoziationsgehalt von „Floating Garden“ unendlich und gleichzeitig begrenzt. Trotz seiner immanenten Bildgewalt scheiden Mehrdeutigkeiten aus. Fügt man darüberhinaus noch einschlägige Farbcodes und Begriffe wie „Grünraum“ und „Wasser“ hinzu, wird ein Angebot zum Versprechen, das zwangsläufig mit einer bestimmten Erwartungshaltung verbunden ist!

207

Betrachtet man „Floating Garden 2050“ als strategischen Planungsansatz gilt es zu hinterfragen, inwieweit allgemein gültige Transformationsprozesse im Rahmen der dringenden Neu-Positionierung Stettins unter dem Aspekt der Nachhaltigkeit berücksichtigt werden. Dabei wird der ökonomische Zugang zum Thema Stadtentwicklung in dem Moment kritisiert, in dem er zur dominierenden Maxime wird. Stettins Strategie stützt sich durch die Akquirierung von Investitionskapital zur Finanzierung einer Baltic Neopolis auf einen rein spekulativen Wachstumsgedanken, was ihn zu einem reaktionären überholten Planungsansatz macht. Da Entwicklungsschübe konjunktureller Natur sind, platzt die Bombe umso schneller, wenn sie künstlich erzeugt und darüberhinaus als Muster übertragen wurden. Darüberhinaus besteht die Vermutung, dass Städte weitaus bessere Chancen im Gerangel auf Investoren haben, wenn sie sich angesichts labiler Planungsparameter mit Projekten zur Entwicklung und nicht zur Erneuerung beschäftigen. Dahingehend sollte die Motivation der Stadt Stettin weniger auf ein „Green Venice of North“ oder ein zweites Bilbao ausgerichtet werden, wenngleich die verkaufpsychologische Wirkung solcher Narrative auf der Hand liegt, sondern vielmehr darauf, adäquate Ankerstrukturen zu schaffen, die Stettin künftig auch Krisenzeiten überwinden und deren Stadtentwicklung damit nicht zur

¹ Krammer in *dérive*, Nr.40-41/2010, „Understanding Stadtforschung“, S.21

Endlosschleife werden lassen.

Zielgruppe

Der ikonografische Inhalt führt zur Frage nach der Zielgruppe. Durch die Dominanz werbewirksamer Knalleffekte - „the new green Venice of North“, „the City of Pioneers [...] only the Pioneer can build America“ oder „the most inventive City of Europe“ (Szczecin brand manifest, Szczecin-Travel-Guide, S. 44-45) - und suggestiver Initialwörter (groß, modern, berühmt, visionär, neu, magisch, spektakulär, revolutionär), die ihre Wirkung mit Komparativ und Superlativ noch steigern, überwiegt der Eindruck einer einseitigen Außenorientierung. „From this perspective Szczecin looks like a „makrodeveloper mega project“ that is looking for its „Gigainvestor“, beantwortet demnach die Frage nach dem Fokus und der Adresse von „Floating Garden“, die zumindest nicht die der Bewohner ist. Schon gar nicht, wenn man sich Yachthafen und Dienstleistungscluster neben 4.000 entlassenen Werft-Mitarbeitern vorstellt.

Inkrementeller Ansatz

Entwicklung als Prozess zu betrachten und damit den Faktor Zeit ins Spiel zu bringen geht aus einem veränderten Planungsverständnis hervor, das Karl Ganser im Rahmen der IBA Emscherpark (1989-1999) im sogenannten perspektivischen Inkrementalismus (vgl. Kapitel „Planungskulturen“) zusammengefasst hat. Stettin greift diesen Ansatz auf, indem Floating Garden etappenweise projektiert wird. Spätestens im Jahr 2050 soll die Vision vollständig materialisiert sein. Mit Blick auf die von Ganser entwickelten methodischen Konstruktionsprinzipien, u.a. überschaubare Etappen festzulegen und auf flächendeckende Realisierung zu verzichten², was, gräbt man lange genug, durchaus in der Absicht der Stadtplaner liegt (vgl. Rendering), scheinen Risse im Konzept von Floating Garden auf. Kann man den Bewohnern einer Stadt, deren Arbeitslosigkeit sich in den letzten 3 Jahren mehr als verdoppelte³ tatsächlich nicht nur die Ausdauer sondern und auch deren Steuergelder für ein Projekt abverlangen, das erst 2050 abgeschlossen sein soll?

Damit wird ein heikles, wenn nicht sogar das Thema in die Diskussion geworfen. Umso größer und sensibler müssen die Anstrengungen

2 Zöpel in „Dortmunder Beiträge zur Raumplanung 99“, S.19

3 per 31.12.10: 9,6%, www.stat.gov.pl, statistical yearbook of Szczecin 2011 [04.11.12, 21:01]

der stadtplanerischen Instanzen sein, um der unbestritten schönen Idee von Floating Garden in kleineren und realistischeren Schritten gerecht zu werden.

Alleinstellungsmerkmal

Das maritime und ökologische Potential Szczecins als Alleinstellungsmerkmale und zugleich Entwicklungsschwerpunkte zu definieren, erweist sich als positiv in zweifacher Hinsicht: Zum Einen bietet sich auf lokaler Ebene die Chance, die Stadt wieder dem Wasser zu zuwenden und zum Anderen nimmt sich Stettin damit global betrachtet in die Pflicht des Klimaschutzes, dem man sich ohnehin nicht mehr verweigern kann.

Nichtsdestotrotz wird der Verdacht erweckt, im Hinblick auf die Konkurrenz eher nach dem Ausschlussprinzip vorzugehen. Laut eigener Aussage stand in Verbindung mit der Suche nach der Singularität und der daraus abgeleiteten Entwicklungs-Idee die Forderung nach der eindeutigen Abgrenzung sowohl gegenüber anderen Städten wie auch Polen! Diesbezüglich sei es für Stettin beispielsweise ausgeschlossen gewesen, sich im Rahmen der Markenfindung auf seine Geschichte zu beziehen, da ihm Danzig bereits zuvorgekommen war. Auf der Spitze seiner Rhetorik unterstellt Stettin im nationalen Vergleich sogar, keine andere polnische Stadt könne sich entwickeln, da nur sie als selbsternannte Pioniere der Stadtentwicklung über eine derartige Vision verfügen würden! 4 Es gilt demnach zu klären, ob Stettin in dieser Konzeption sein(e) Alleinstellungsmerkmal(e) möglicherweise nicht viel eher in ein ausgrenzendes Produkt verwandelt, was der Stadt seine Eigenschaften offen, grenzüberschreitend, innovativ, visionär, multikulturell und mehrsprachig zu sein, ganz eindeutig absprechen würde. Zu allem Überfluss schwingt in dieser Betrachtung eine latente Ablehnung gegenüber der im allgemeinen Planungsdiskurs vorherrschenden Empfehlung zur Vernetzung bzw. zu vermehrtem strategischem Denken und Handeln mit, was sich geradezu aufdrängen würde, verstünde man nur die Oder als gemeinsame Ressource.⁵

Stadt als Produkt

4 Vgl. "Only the pioneers can build America!"

5 Maik Novotny, „Land der Berge, zukunftsbleich?“, Standard Ausg. 20.21.10.12 und Ganser in „Dortmunder Beiträge zur Raumplanung 99“, S.14 bzw. Detlef Kurth, S.84

Dem Stadtmarketing wird vor dem Hintergrund von Standortkonkurrenz umso mehr Bedeutung beigemessen, wie nicht zuletzt aufgrund zurückgehender Ressourcen vermehrt auf „weiche“ und kommunikative Instrumente zurückgegriffen wird.⁶ Dabei liest sich das Szczecin Brand Manifest wie das kleine Einmaleins modernen Stadtmarketings. Liegt es nun an dem hohen Anspruch oder an der Ungenauigkeit von „Floating-Garden“, weshalb man sich mit dem, was zunächst an die Stadtoberfläche tritt, nur schwer zufrieden gibt. Die Dominanz und die Beschränkung auf das reine Bild einer schwer greifbaren Utopie degradiert die Stadt zur Bühne und Marketingfläche. Jeder kleinste öffentliche Auftritt wird genutzt, um die stumme Botschaft von „Floating Garden 2050“ zu verkünden. Was sich als Werbeträger eignet, wird verhüllt, plakatiert oder bedruckt. Von den bröckelnden Fassaden der alten Industrie-Ruinen leuchtet der blau-grüne Schriftzug so grell, fast so, als gäbe es etwas zu verbergen. Nicht heute sondern 2050! mahnt uns der verheißungsvolle Projekttitle zur Geduld.

Kommunikation

Im Rahmen der Marktstrategie von Szczecin wird die Idee von Floating Garden in der Öffentlichkeit bisher allein durch ein „System der visuellen Erkennbarkeit“ in Form eines reißerischen Slogans, Logos und Farbcodes kommuniziert. Akteure beschränken sich bisher auf Politiker, Stadtplanungsabteilung, Architekten, Investoren und Studenten. Für die breite Masse ersticken genauere Informationen an der Oberfläche. Stattdessen stößt man auf verheißungsvolle Bilder und Namen, wie Howard Holding und West8, die man sich sehr wohl in Verbindung mit den Waterfront-Projekten in New York, Toronto und Rotterdam, nicht aber mit Stettin vorstellen kann. Hinweise zu konkreten Projekten sind, sofern überhaupt zugänglich, rar gesät und dann flüchtig. Erschwerend hinzu kommen die sprachlichen Barrieren, da das Wenigste in englischer Übersetzung verfügbar ist.⁷ So schleichen sich ganz sang- und klanglos da ein Einkaufszentrum und dort ein Hochhaus überall nur nicht auf der Lastadie ein, ohne die geringste Spur des Widerstandes, da die meisten froh sind, dass sich überhaupt etwas bewegt.

6 Hilber in „Stadtidentität - Der richtige Weg zum Stadtmarketing“, S.17

7 Vgl. dazu einen Auszug aus dem Manifest von Floating Garden: „In order to implement this vision, Szczecin has to become a strong academic center - preferably totally oriented on the problems of the Pomeranian Region being an Euroregion and on widely understood „balticness“.



Die Brücke

Die Erkenntnisse aus unserer Analyse haben deutlich gemacht, dass Wunsch und Wahrheit in Stettin völlig auseinanderdriften. Aus jetziger Sicht wurden die Entwicklungsziele der Stadt weder ausreichend reflektiert noch auf ihre spezifische Situation abgestimmt. Die Tatsache, dass Stettin schrumpft, erfordert einen völlig anderen Zugang zur Planungsaufgabe. Planungsparameter, Instrumente, die Aufgabe selbst müssen überdacht, Ressourcen neu definiert, endogene Potentiale zum ausschließlichen Arbeitsmaterial erklärt werden.

213

Für Stettin bedeutet das in erster Linie, die Bewohner, vor allem die vielen jungen Menschen, zu halten. Denn sie sind wirklich (noch) da! Dafür müssen Identifikationsangebote geschaffen werden, mit denen sie sich an ihre Stadt rückbinden lassen.

In zweiter Linie geht es um die Stadt. Deren Potential liegt an der Oder, der momentan sowohl physisch wie auch mental der Rücken zgedreht wird. Um diesen Zustand zu überwinden, muss die Rückbesinnung auf die Oder eine Bewusstwerdung sein, aus der ein tragfähiges Beziehungsverhältnis - was absolut notwendig für die Entstehung von Wirkungsfeldern und neuen Lesarten von Stadt ist - hervorgehen kann. Somit verlangt es also nach einem Vorgang, bei dem Raum und Zeit in Beziehung gesetzt werden.

Der Raum

Um in zukünftigen Entwicklungen die Flussinseln plausibel in das städtische Netzwerk einfügen zu können ¹, muss in einem ersten Schritt die Umgebung genauer betrachtet werden. Das betrifft vor allem die Uferzonen und den Anschluss an die Stadt.

In diesem Zusammenhang erweisen sich sowohl die Oder-Arterie als auch die Trasa Zamkowa in jeder Hinsicht als Barrieren. Während die eine die Stadt vom Fluss trennt, „überspringt“ die andere die Flussinseln ohne mit ihnen in „Kontakt“ zu stehen.

Dabei scheint sie sie mit ihrer mächtigen Optik förmlich zu erdrücken, die fast zynisch wirkt, bedenkt man die geringe Frequenz des Verkehrs.

¹ Vinzens in Züst, Joanelly, Westermann, S.33-40







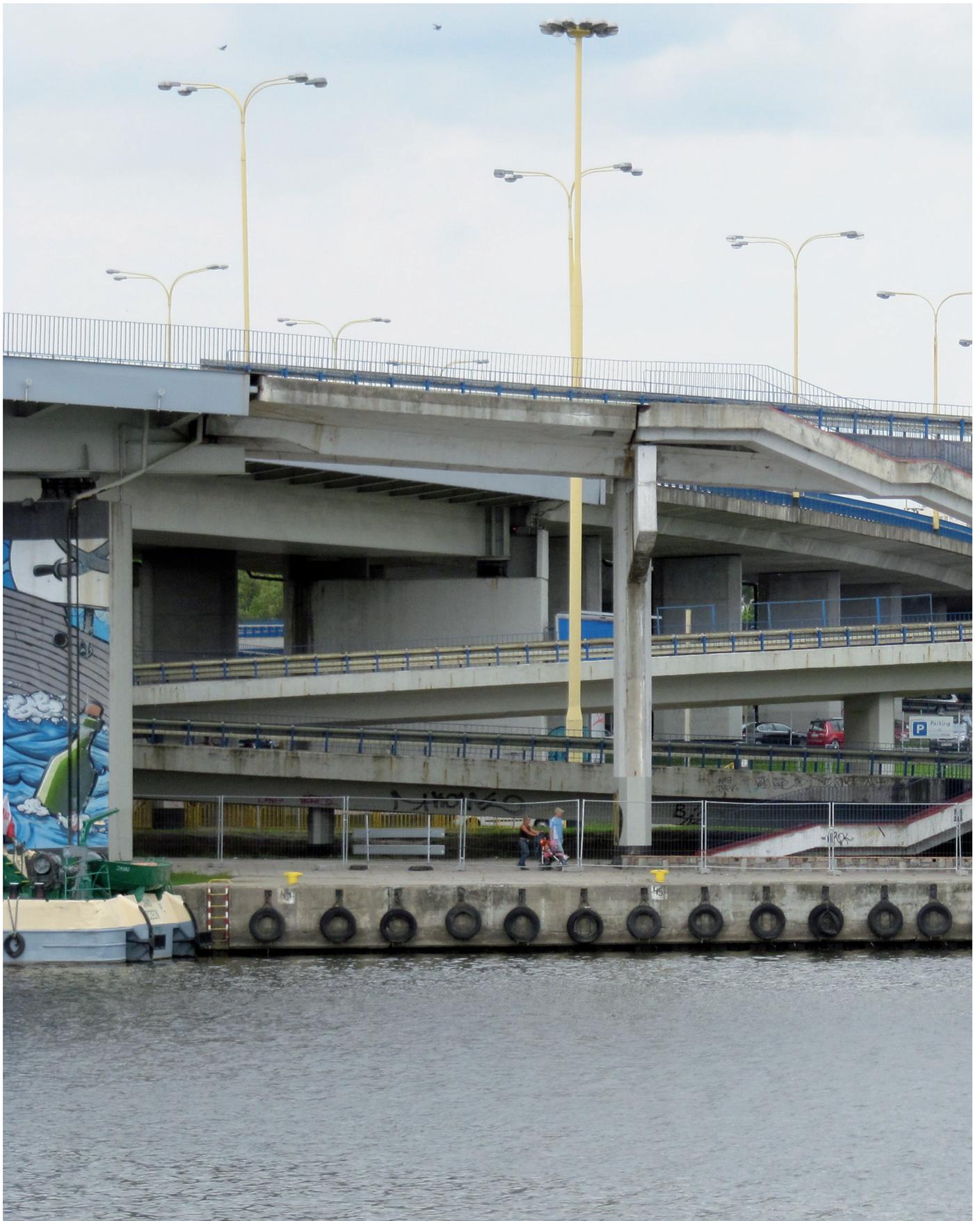




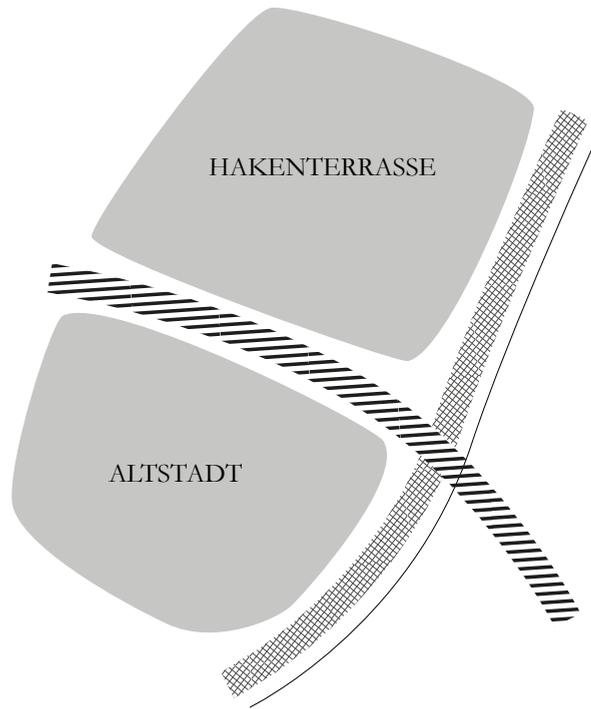




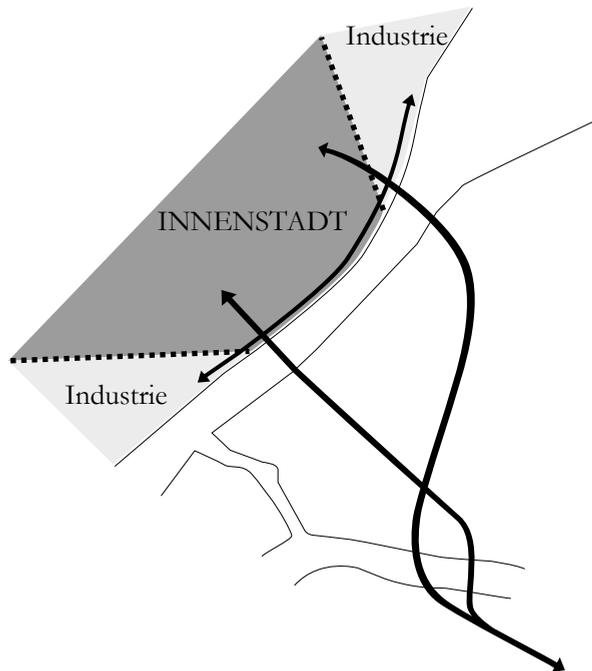








== Trasa Zamkowa
Oderarterie



Will man also die Flussufer „zurückerobern“, bedarf es zu allererst eines neuen Verkehrskonzepts. Der übliche und „saubere“ Weg wäre der Rückbau bzw. eine kostenintensive Untertunnelung, die im Stettiner Kontext eindeutig ausscheidet.

Also sucht man nach Alternativen. Das kann jedoch nur gelingen, wenn man bereit ist, die Brücke mit anderen Augen zu sehen!

Die Brücke ist...

Technisches Bauwerk

Die Brücke gehört als Verkehrsbauwerk zunächst einmal einem Infrastruktur-System an. Als großzügige, wenig frequentierte Stadtautobahn führt die „Trasa Zamkowa“ von Westen über die Oder Richtung Osten auf die A10 zur Stadt hinaus.

Ein Stück Geschichte

Die sogenannte Baumbrücke kann bis ins Jahr 1299 zurückverfolgt werden, als die Stadt durch Handel und Schifffahrt ständig wuchs. 2 Dabei erhielt die Brücke ihren Namen durch einen im Wasser treibenden Baumstamm, der die Einhaltung des Niederlagsrechts in der Nacht sichern sollte. Ähnliche Methoden fanden sich auch in Berlin, woran heute noch die Oberbaumbrücke als Verbindung der Bezirke Friedrichshain und Kreuzberg erinnert. 3

Im Zuge der Modernisierung der Festungsanlagen im 18.Jh. wurde der Stadtgraben, dessen Verlauf sich ungefähr an der heutigen Schlosstrasse zwischen Plac Zolnierza und dem westlichen Oderufer ablesen lässt, zugeschüttet. Daraufhin folgte die Anlage des weißen (ab 1848 Königsplatz, heute Platz des polnischen Soldaten) und des grünen Paradeplatz. Die mittelalterliche Stadtmauer wurde größtenteils niedergerissen. Deren Funktion übernahm nun ein Hauptwall, von vier Toren durchbrochen, an den sich ein tiefer Graben legte. Sowohl Königs- als auch Berliner Tor wurden als prachtvolle Barockbauten neu errichtet. 4 Sie konnten den Zweiten Weltkrieg deshalb überstehen, weil Teile davon im nahe gelegenen Arkona-Wald versteckt gehalten wurden, ehe man sie 1957 wieder komplettierte.

Nach umfassenden Restaurierungen zwischen 1993 und 1995

2 Wehrmann, S.44-45

3 de.wikipedia.org/wiki/Oberbaum, 5.09.12

4 Musekamp, S.349-351

beherbergt das Königstor heute ein beliebtes Restaurant sowohl für Einheimische als auch für Touristen, während das Berliner-Tor unzugänglich ist. 5

Im 19.Jh. wurde der Königsplatz begrenzt durch ein städtebauliches Ensemble der gotischen Peter und Paulkirche, der ältesten Kirche Stettins, des Königstors, des pommerschen Herzogschlosses und des klassizistischen Stadttheaters (erbaut 1846-1848 und nach dem Krieg abgerissen). Letzteres markierte als östlicher Abschluss des Platzes einen Übergang zu dem zur Oder hin abfallenden Gelände, das, glaubt man der Beschreibung Piotr Zarembas, ein beeindruckendes Panorama über die Flussniederungen freigegeben hat. 6.

Im Zuge des Wiederaufbaus nach dem Krieg schlug Zaremba zwischen Königsplatz und Oder einen breiten Grüngürtel vor. Durch die offensichtliche Berücksichtigung der natürlichen Topografie schlägt auch an dieser Stelle die von Reichow geprägte Idee der „Stadtlandschaft“ durch, die zum Nachteil der städtebaulichen Entwicklungen zunächst aus pragmatischen Gründen gescheitert ist.

Aus Zarembas „Grüngürtel“ ist schließlich eine Grasfläche mit Stauden und Büschen geworden, die ab 1975 der „Trasa Zamkowa“, das dritte der bereits in den 50er- und 60er -Jahren geplanten großen Stettiner Verkehrsprojekte, weichen musste.

Dabei waren die Neuausrichtung der Stadt auf ihr „natürliches“ Hinterland Polen und das Meer sowie die Anpassung an die Funktionalität modernen Städtebaus die entscheidenden Faktoren. Zaremba forderte „mutige Lösungen für die neuen Verkehrsbedürfnisse“ (Hackmann in Stöber/Maier, S.219 Z.19-20), wie es die Amerikaner vorgelebt hatten. So erhielt die bereits gebaute Oder-Ufer-Straße in der Trasa Zamkowa, die als überdimensionale mehrspurige Hochbrücke über die Oder geführt wurde, ihr Pendant. Dabei wurden die Konsequenzen dieses subversiven Eingriffes, der Zerschneidung eines historischen stadträumlichen Gefüges, zur Gänze missachtet.

Bedeutungsverlust

Die Brücke war zum einen als Ost-West-Verbindung über die Flussinseln hinweg und gleichzeitig als Entlastung der Langen

5 Szczecin - practical travel guide, S.106-109

6 Musekamp, S.232-233

Brücke gedacht, die etwas weiter flussaufwärts liegt. Dort kam und kommt es bis heute aufgrund der Nadelöhr-Situation regelmäßig zu Verkehrsstaus. An dieser Situation kann die Trasa Zamkowa nichts ändern, da sie aus heutiger Sicht zu weit im Nord-Westen ankommt bzw. an der Peripherie der Hauptverkehrswege liegt.

Als die Industrien entlang der Ufer noch intakt waren, rollte der Verkehr aus den Wohngebieten im Osten über die Trasa Zamkowa und verteilte sich nach rechts und links. Mit dem Niedergang der Industrien wird somit nicht nur die Berechtigung der Brücke sondern auch die Oder-Arterie in Frage gestellt. Die Abnahme des Verkehrs ist das sichtbarste Zeichen dieser Entwicklung. (Rechnung!) Diese wird auch noch weiter zurückgehen, da die Stadt eine großräumige Umfahrung plant.

227

Auch für die Stadtentwicklungspläne auf der Lastadie kann die Trasa Zamkowa nur eine untergeordnete Rolle spielen, da es keine direkte Abfahrt gibt. Stattdessen wird man in einer Entfernung von 2 km nach einem umständlichen Wendemanöver von der Rückseite über die Parnitz zum Hafen geleitet.

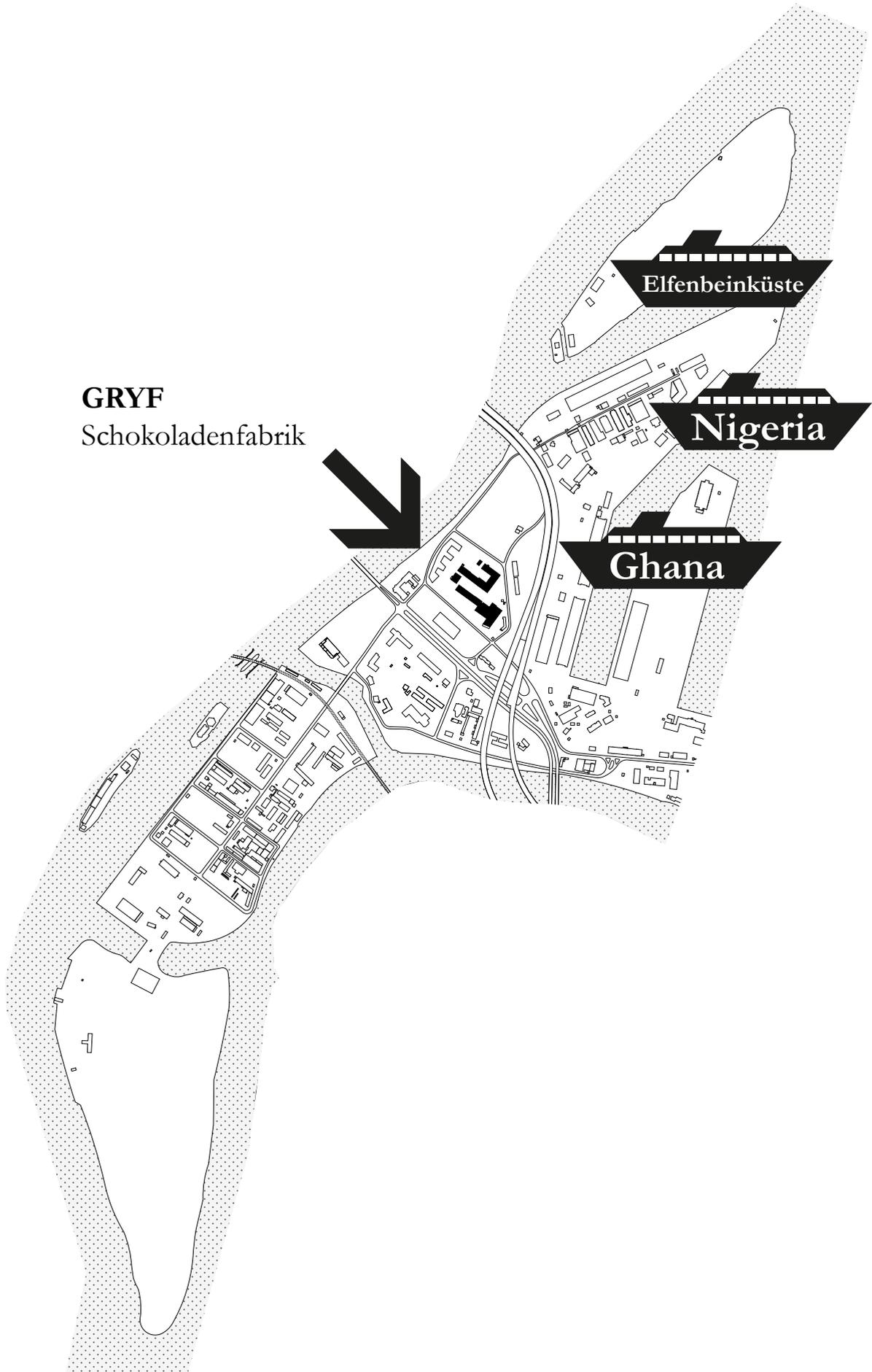
So sind die Flussinseln zwar zum Greifen nah, aber dennoch weit entfernt. Allerdings nicht für den Fußgänger. Auf beiden Seiten der Oder gibt es Treppen, die dann genutzt werden, wenn auf der Lastadie eines der Festivals stattfindet. Zu Anlässen, wie den Meerestagen, wird die Brücke auch gesperrt. Dann verschwindet sie sogar manchmal unter den vielen Menschenmassen.

Die Brücke hat zwar die Dimension einer Schnellstraße, wird aber durch eine Geschwindigkeitsbegrenzung nicht als solche genutzt. Mit dem Rückgang des Verkehrs und ihrer monumentalen Größe erweckt sie den Eindruck eines Abfallprodukts.

Dabei zeichnet sie sich durch ein Merkmal aus, das in Stettin einzigartig ist: Entsprechend ihrem Konzept der cinematographic view⁷ der Nachkriegsmoderne hat man von der Brücke den schönsten Blick auf die Stadt und die Umgebung.

Was Stettin in den Mittelpunkt seiner Strategie stellt, wird an einem unkonventionellen Ort sichtbar, der auf den ersten Blick an Bedeutung verliert. Doch jenseits des Sichtbaren liegen dort unerwartete Potentiale verborgen, die Mehrdeutigkeiten und damit

GRYF
Schokoladenfabrik



eine Neubewertung der Brücke zulassen.

An diese Sichtweise knüpft der sogenannte Infrastrukturbanismus⁸ an, der thematisch zwischen Architektur und Landschaftsurbanismus einzuordnen ist und Infrastrukturen als räumliche Kategorien begreift.⁹

Infrastrukturelle Landschaften

Im weitesten Sinne arbeitet das Konzept der Infrastrukturellen Landschaften mit schwierigen Situationen, die sich in den Gebieten entlang der hochleistungsfähigen Infrastrukturen vorfinden. Diese Räume müssen mit neuen Funktionen belegt und gleichzeitig durch langsamere Netzwerke zugänglich gemacht werden. Infrastrukturelle Landschaften sind mehrdeutige Landschaften, die die kinematografische Sicht des Fahrers einschließen und gleichzeitig Orientierung und Vielfalt bieten. Sie gestalten die Umgebung als nützliche Landschaft, trotz Lärm und dem Einfluss räumlicher Barrieren.

Solche Konzepte verstecken Infrastrukturen nicht. Sie versuchen eher die Verantwortung gegenüber Landschaftsarchitektur oder Städtebau einzubeziehen. Sie machen das, indem sie die Auswirkungen der Infrastruktur auf seine Umgebung, seine Erscheinung und seine funktionalen Eindrücke berücksichtigen, und indem sie eine neue Landschaft gemäß den besonderen Charakteristiken seines Ortes berücksichtigen.¹⁰

Wodurch werden diese Projekte getragen?

Dabei stehen Infrastruktur und Urbanismus je in einer Beziehung zueinander.

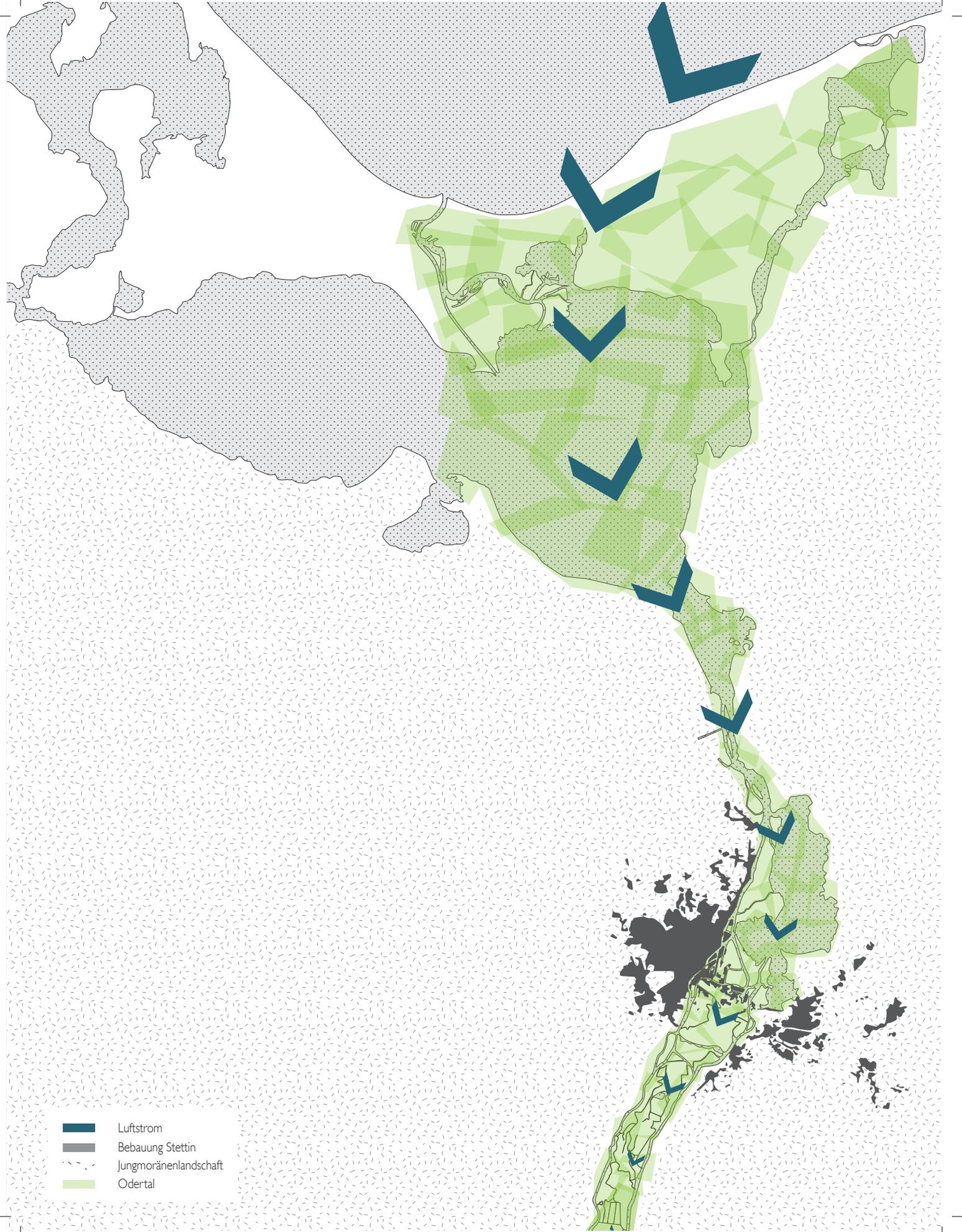
Auf der einen Seite gibt es die Straße als gebaute Betonstruktur, als ein Objekt von Ingenieuren gebaut und eingebettet in seine Umgebung. Auf der anderen Seite ist sie eine Figur, ein Charakter in verschiedenen Narrativen, wenn es um Fortschritt, Technologie und Wohlstand geht. In der Geschichte waren diese Narrative ebenso wichtig für die Transformation des öffentlichen Raumes der Stadt wie der Bau der Projekte selbst.¹¹

8 Vgl. Infrastructural Urbanism, Addressing the In-Between, Hauck, Keller, Kleinkort (Ed.), S.7

9 Hauck, Keller, Kleinkort, S.9

10 ebd., S.16

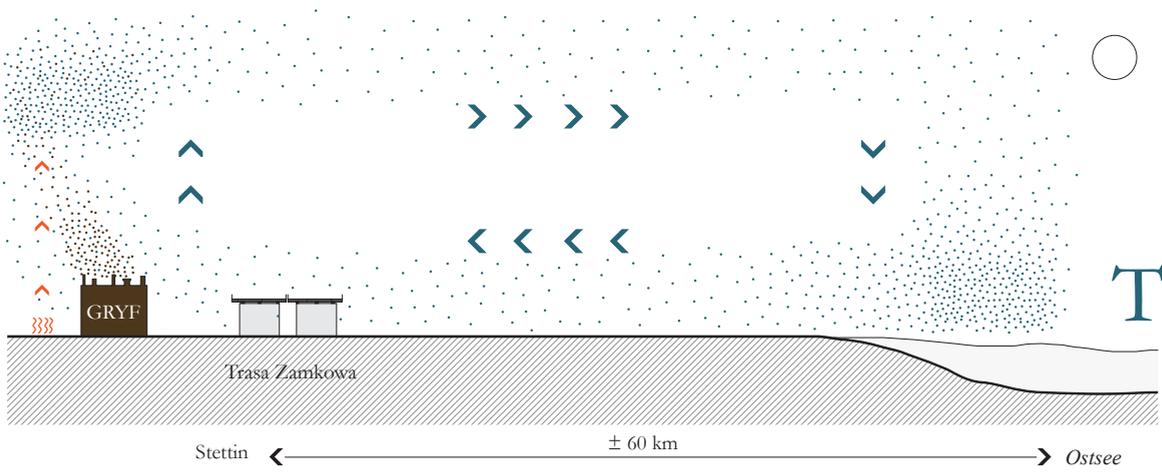
11 Peleman in Hauck, Keller, Kleinkort, S.214



- Luftstrom
- Bebauung Stettin
- Jungmoränenlandschaft
- Odertal

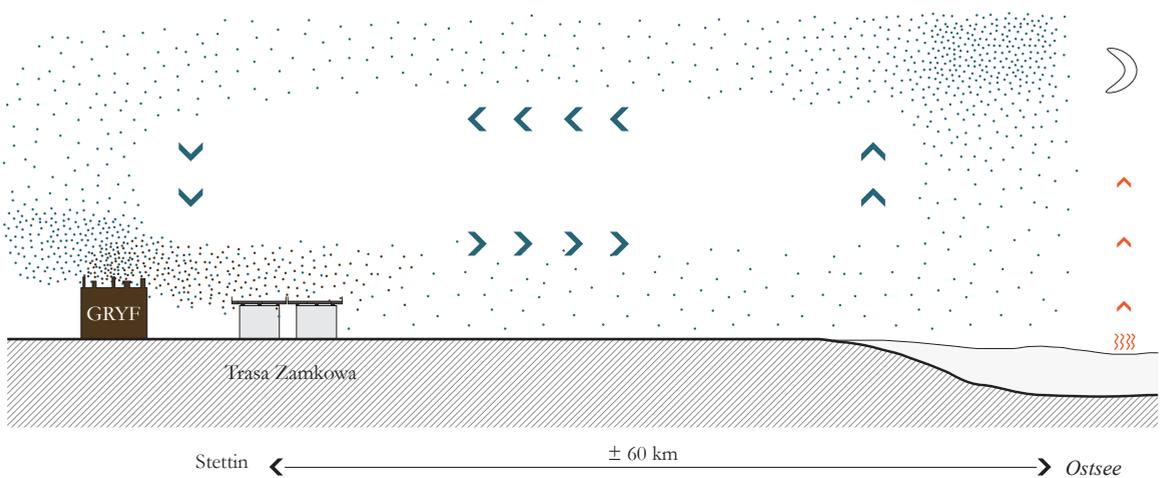
H *Der Schokoladengeruch steigt auf.*

Seewind / Meeresbrise



Landwind / Landbrise

H



T *Der Schokoladengeruch wird in Richtung Brücke geweht.*

Neue Betrachtungsweisen der Brücke bergen die Möglichkeit eines urbanen upgrades.

Dabei liegt die größte Herausforderung darin, wie dieses Potential kommuniziert werden kann, da die Brücke für viele nicht mehr, als ein übergroßer Betonkoloss ist, der zwar von jedem gekannt aber nicht beachtet wird!

So beginnt die Suche nach einer Möglichkeit, die Wahrnehmung der Brücke in den Köpfen zu ändern.

Dafür muss man sich zunächst einmal ganz auf sie und ihre Umgebung, in der sie eingebettet ist, einlassen. Das braucht Zeit. Und während man noch damit beschäftigt ist, weht einem völlig unerwartet der Duft von Schokolade um die Nase!

Der vertraute Geruch, der vor allem in den späten Nachmittagsstunden über die Oder zieht, gibt einem Rätsel auf, während er unsere Gedanken an einen fernen Ort trägt.

Die Schokofabrik „Gryf“ ist eine der letzten noch intakten Industrien auf der Lastadie. Als ehemalige Zuckersiederei 1817 gegründet, dominiert sie mit ihren teils noch historischen Gebäuden von weitem die Inseln. Sie liegt in nächster Nähe zum Freihafen, von wo aus sie direkt per Frachtschiff aus Afrika beliefert wird. Knapp die Hälfte der Schiffe, die den Stettiner Hafen anlaufen, bringen Kakaobohnen.

„Die Wahrnehmung des Geruchs steht am Anfang einer Erkenntnis, die sich niemals vollendet. Es ist eine rein initiale Empfindung.“¹²

Gerüche wecken Gefühle, Stimmungen und Emotionen, die der Geist nicht kontrollieren kann. Sie spielen vor allem für unsere Erinnerung eine wichtige Rolle. Nach Proust ist dabei zwischen bewusster Erinnerung und unwillkürlicher Erinnerung zu unterscheiden. Während die eine einer gezielter Anstrengung bedarf, steigt die andere aus der Tiefe der Seele empor, was er als den sogenannten Madeleine-Effekt beschreibt.

Dabei macht er einen ihm aus der Kindheit bekannten Geruch für eine Glücksempfindung verantwortlich, jederzeit, wenn dieser

12 Paul Valery in Ohloff Günther, „Düfte - Signale der Gefühls welt“, 2004, Verlag Helvetica Chimica Acta AG, Zürich S.13

wahrgenommen wird. 13

„Vergangene Ereignisse, auch wenn diese jahrzehntelang zurückliegen, lassen sich also vor dem geistigen Auge wieder aufleben.“¹⁴

Der Geruch von Schokolade breitet sich vor allem abends aus. Das hängt mit einem natürlichen Phänomen zusammen, das sich durch die spezielle Topografie und Geografie Stettins ergibt, und als Meeresbrise bezeichnet wird. Tagsüber weht Meeresluft ins Landesinnere, was sich am Abend umdreht. Durch die charakteristische Form des Odertales wird der Schokoladengeruch, der von der Fabrik aus strömt, über die Brücke zurück zum Meer geschickt. Damit wird ein Mythos zu einer belegbaren Wahrheit, die Stettin als Stadt am Meer kennzeichnet.

13 Günther, S.196

14 Günther, S.195, Z.1-3



Konzept

Sogenannte „Schnuppertage“ sollen die Bevölkerung Stettins aktivieren, indem sie die Menschen durch den süßen Geruch von zarter Schokolade auf die Brücke locken.

An diesen Tagen wird der Verkehr, der sonst über die Brücke Trasa Zamkowa in die Innenstadt fließt, für eine gewisse Zeit auf andere Einzugsstraßen umgeleitet, um die Brücke für die Bevölkerung Stettins zugänglich zu machen.

Der Zeitpunkt dieser Sperre ist wetterabhängig und somit im Voraus nicht planbar. Nur unter gewissen Schönwettereinflüssen verbreitet ein Luftstrom nämlich den Schokoladenduft der Gryf- Fabrik über den Bereich der Brücke, und bietet so - zusätzlich zu dem erhöhten Ausblick auf die Stadt - die Gelegenheit Stettin sinnlich in zweierlei Hinsicht wahrzunehmen. Ausgerüstet mit Liegestühlen und temporär aufgestellten Standkörben können die Menschen hier nun flanieren und in ruhiger entspannter Atmosphäre eher ungewohnte Blicke über die eigene Stadt schweifen lassen.

Aufgrund dieser neuen Erfahrung sollen die Stadtbewohner ein neues Bewusstsein für ihre Umgebung, sowie eine kritische Haltung hinsichtlich aufkommender städtebaulicher Eingriffe entwickeln.

(zu Bild 02)

Eine mögliche Weiterentwicklung dieses sozialen Events wäre im nächsten Schritt eine zeitliche Ausdehnung der Verkehrsumleitung verbunden mit einer breiteren medialen Vermarktung. So wären zum Beispiel Radio- oder Fernsehdurchsagen in Verbindung mit den sonst gängigen Wettervorhersagen eine Möglichkeit den Bekanntheitsgrad des Events zu steigern.

(zu Bild 03)

Schlussendlich wäre eine Stilllegung der Brücke zugunsten eines neuen innerstädtischen Erlebnisraumes ein wünschenswertes Szenario. Die städtische Dynamik würde an die Oder verlegt werden, und v. a. die Brücke als solches wäre als Barriere aufgehoben. Zukünftige



städtebauliche Planungen auf der Lastadie müssten aufgrund des neu gebildeten kollektiven Gedächtnisses auf die neuen Verhältnisse Rücksicht nehmen. Dies ergäbe eine sinnvolle Weiterentwicklung der bestehenden historisch- Städtischen Substanz, und würde unstimmgigen und in vielen Belangen überzogenen neuen Projekten entgegen wirken.

Ziel unseres städtischen, wie auch gesellschaftlichen Experimentes, soll keine weitere Bilderproduktion sein, sondern eine Selbstverortung. Die ansonsten übliche Bestechung des Auges im Zuge einer Reurbanisierung soll außer Acht gelassen werden.

Zitat

Beppo, der Straßenfeger: „Siehst du Momo, es ist so: Manchmal hat man eine sehr lange Straße vor sich. Man denkt, die ist so schrecklich lang; das kann man niemals schaffen. Und dann fängt man an, sich zu eilen. Jedesmal, wenn man aufblickt, sieht man, daß es gar nicht weniger wird, was noch vor einem liegt. So darf man es nicht machen. Man darf nie an die ganze Straße auf einmal denken. Man muß nur an den nächsten Schritt denken, an den nächsten Atemzug, an den nächsten Besenstrich. Dann macht es Freude; das ist wichtig, dann macht man seine Sache gut. Und so soll es sein. Auf einmal merkt man, daß man Schritt für Schritt die ganze Straße gemacht hat.“ (Ende, 1973)



Danke für Eure großartige Unterstützung!

Unsere beiden Familien
Martin, Thomas

Frau Univ.-Prof. Dr.Phil. Simone Hain
Institut für Stadt- und Baugeschichte

Jörg Hackmann

O. Univ.-Prof. Jean Marie Corneille Meuwissen
O. Univ.-Prof. Hans Kupelwieser

Barbara Holub
Institut für Kunst und Gestaltung TU Wien

Martin Zettel
Anna Jeinic
Barbara Weingartner
Marlies Christöfl
Magdalena
Aga
Monica Majerowicz
Kristel Junesch
Andrea
Joanna
AZ Turrm



Literatur

Bücher

Schulze Gerhard

„die Erlebnisesellschaft - Kultursoziologie der Gegenwart“
Campus Verlag, Frankfurt am Main 2005, 2.Auflage

Züst Roman, Joanelly Tibor, Westermann Reto (Hrsg.)
„Waiting Lands - Strategien für Industriebrachen“
Verlag Niggli AG, Zürich, 2008

Genske Dieter, Hauser Susanne
„Die Brache als Chance“
2003

Schubert, Dirk (Hg.)
„Hafen- und Uferzonen im Wandel - Analysen und Planungen zur
Revitalisierung der Waterfront in Hafenstädten“
Leue Verlag, Berlin 2002

Jäger-Dabek, Brigitte
„Polen - eine Nachbarschaftskunde für Deutsche“
Schriftenreihe Band 431
Bundeszentrale für politische Bildung
Christoph Links-Verlag, Bonn 2006

Hauck Thomas, Keller Regine, Kleinekort Volker (Ed.)
„Infrastructural Urbanism - Addressing the In-between“
DOM publishers, Berlin 2011

Augé Marc
„Nicht-Orte“
3. Auflage 2012
Verlag C.H. Beck, München 2010

Domhardt Konstanze Sylva
„The Heart of the City- Die Stadt in den transatlantischen Debatten der
CIAM 1933-1951“
gta Verlag, ETH Zürich 2012

Fourastié Jean
„Die große Hoffnung des zwanzigsten Jahrhunderts“
Bund Verlag, Köln 1969, zweite Auflage

Heyde Jürgen
„Geschichte Polens“
Verlag C.H. Beck, München 2006

Szczecin - practical travel guide
Walkowska Wydawnictwo/ JEL, Szczecin 2010

Wehrmann Martin
„Geschichte der Stadt Stettin“
Weltbild Verlag, Augsburg 1993,
(Unveränderter Nachdruck der Ausgabe von 1911,
erschienen im Verlag Léon Sauniers, Buchhandlung Stettin)

Hilber Maria Luise, Ergez Ayda
„Stadtidentität - Der richtige Weg zum Stadtmarketing“
Orell Füssli Verlag, Zürich 2004

Albers Gerd, Papageorgiou-Venetas Alexander
Stadtplanung - Entwicklungslinien 1945-1980
Wasmuth, Tübingen 1984

Ohloff Günther,
„Düfte - Signale der Gefühlswelt“,
Verlag Helvetica Chimica Acta AG , Zürich 2004

Texte

Huber Nicole in Genske/ Hauser, „Kon-Versionen - Zur Produktion neuer Sichtweisen des Urbanen“,
S.177-

Stolzenburg Kathrin
„Hans Bernhard Reichow (1899-1974), Ein Architekt und Städteplaner zwischen der
nationalsozialistischen Umgestaltung und der autogerechten Stadt“, S.137-152 in Lichtnau Bernfried
(Hg.), „Architektur und Städtebau im südlichen Ostseeraum zwischen 1936 und 1980 - Publikationen
der Beiträge zur kunsthistorischen Tagung Greifswald 2001“, Lukas Verlag, Berlin 2002

Hackmann Jörg
„Stettin: Zur Wirkung der deutsch-polnischen Grenze auf die Stadtentwicklung nach 1945“, S.217-234
in Stöber Georg, Maier Robert (Hg.),
„Grenzen und Grenzräume in der deutschen und polnischen Geschichte - Scheidelinie oder
Begegnungsraum?“, Verlag Hahnsche Buchhandlung, Hannover 2000

Hackmann Jörg
„Zwischen Zerstörung und Rekonstruktion: Beobachtungen zu historischen Altstädten zwischen
Lübeck und Narva 1945“, S.371-397 in Hecker-Stampehl Jan, Bannwart Aino, Brekenfeld Dörte,

Plath Ulrike (Hg.), „Untergangsvorstellungen im Ostseeraum“
Berliner Wissenschafts-Verlag, Berlin 2004

Ritter-Jasinska Antje
Pottmann Malgorzata Luiza
City Cult_Polska
Vliegen Verlag GmbH, Berlin 2009

Polen-Analysen Nr.104, 06.03.2011
Haase Annegret
„Schrumpfung als Herausforderung für polnische Großstädte“

Zeitschriften - Magazine
der Standard, Ausgabe 20./21.10.2012

Heeg Susanne,
„Was wollen wir wetten? Immobilienwirtschaftliche Spekulationen und Stadtentwicklung“
in *dérive* - „Understanding Stadtforschung“, Okt-Dez 2010, Nr. 40/41, S.11-15

Krammer André,
„Von der Allmacht zur Kooperation - Anmerkung zum Verhältnis von Städtebau(lehre) und Stadtforschung“,
S.20-24
in *dérive* - „Understanding Stadtforschung“, Okt-Dez 2010, Nr. 40/41

Czepcyłski, Mariusz
„Die Danziger Erfahrung - von Symbolen der Macht zu globalen Akteuren“, S.25-31
in *dérive* - „Schwerpunkt: Transformation der Produktion“, Okt-Dez 2007, Nr. 29

Doehler-Behzadi Marta, Keller Donald A., Klemme Marion, Koch Michael, Lütke-Daldrup Engelbert, Reuther Iris, Selle Klaus, „Planloses Schrumpfen? Steuerungskonzepte für widersprüchliche Stadtentwicklungen“ in *disP* 161, 2/2005, „Editorial 150 Jahre ETH - 40Jahre DISP“, S.71-78

TUHH, Städtebaulicher Entwurf - Prof. Paolo Fusi
Hefte zur Stadtmorphologie 4
„Grenzen, Schwellen und Formen der Stadt am Wasser - Entwürfe für Mölln und die Hafencity Hamburg“

Maak Klaus, Grundmann Martin, Kreft Jesco, Lewandowska Aleksandra, Voß Eckhard
Wachstumspol Stettin und seine Auswirkungen auf die Entwicklung der deutsch-polnischen Grenzregion
Edition der Hans Böckler-Stiftung 132
Düsseldorf 2005
Wissenschaftliche Arbeiten

Zimmermann, Stefan
Geologische Entstehung des Ostseeraumes

Geographisches Institut der Uni Kiel, Sommersemester 2004
www.ikzm-d.de (22.04.13)
www
www.ikzm-d.de (22.04.13)

Abbildungen

- Seite 10 Archiv Stettin
- Seite 16-35 Eigene Aufnahmen
- Seite 36 ZÜST Roman, TIBOR Joanelly, RETO Westermann, "waiting lands: Strategien für Industriebrachen", Cover, 2008 by Verlag Niggli AG, Sulgen | Zürich, Buchcover
- Seite 40-41 Eigene Aufnahme
Dirk Schubert (Hrsg.), „Hafen - und Uferzonen im Wandel. Analysen und Planungen zur Revitalisierung der Waterfront in Hafenstädten“, Leue Verlag, Zweite, durchgelesene Auflage, Berlin, 2002, S. 19
- Seite 44 Archiv Stettin
Logo: www.nortus.pinger.pl, 11.04.2013
- Seite 48 Eigene Aufnahmen
www.portalzeglarski.com, 11.04.2013
www.szczecin.blogx.pl, 11.04.2013
www.skyscrapercity.com, 11.04.2013
www.skyscrapercity.com, 11.04.2013
Eigene Aufnahme
Eigene Aufnahme
- Seite 50 Schaubild, Gemeinde Stettin
- Seite 54 -62 Polnische Karten:
www.euratlas.net, 14.01.2011
www.wikipedia.org, 17.01.2011
www.deutsche-und-polen.de, 17.01.2011
- Seite 54 Zabytki urbanistyki i architektury w Polsce (Haupttitel)
Odbudowa i konserwacja (Untertitel)
1 Miasta historyczne (Band)
W.Zina, W. Kalinowskiego (Autor)
Warszawa, 1986, Verlag Arkady, S. 440
ebenda, S. 440
ebenda, S. 440
- Seite 55 Archiv Stettin
Zabytki urbanistyki i architektury w Polsce (Haupttitel)
Odbudowa i konserwacja (Untertitel)
1 Miasta historyczne (Band)
W.Zina, W. Kalinowskiego (Autor)
Warszawa, 1986, Verlag Arkady, S. 441
- Seite 57 Archiv Stettin
- 58 www.gis.um.szczecin.pl, 6.04.2012
- 59 Archiv Stettin

- Wehrmann
- 60 www.gis.um.szczecin.pl, 26.04.2012
- 61 www.sedina.pl, 03.02.2012
- 62 www.gis.um.szczecin.pl, 26.04.2012
- 64 UDSSR - Karte: www.arte.tv, 23.04.2013
 Oder-Neiße-Linie: www.germanhistorydocs.ghi-dc.org, 23.04.2013
- 68 www.in-die-zukunft-gedacht.de, 23.04.2013
www.st-andrews.ac.uk, 23.04.2013
www.fotocommunity.com, 23.04.2013
<http://www.mojemiasto.swidnica.pl>, 23.04.2013
- 76 Polen Collage, 23.03.2012
 Gorbatschow + Kohl (www.n24.de) Margeret Thatcher (www.wallcapture.com)
 Mitterand (www.i.huffpost.com), Bush (www.de.academic.ru), Stalin (www.history1900s.about.com) Anna Walentynowicz (www.pomorskie.eu), Lech Walesa, (www.politiken.dk)
 Potsdamer Konferenz(www.wikipedia.org), Kulturpalast, (www.ehlingmedia.com)
 Willy Brandt, (www.lwl.org) Solidarnosc Aufstände, (www.insilesia.pl) Plattenbau
 (www.commonswikimedia.org), Flagge UDSSR (www.fahnen-fahnartikel.de),
 Fiat 126 (www.commonswikimedia.org) Papst (www.rosenkranzbeten.info) Dollar
 (www.interessantes.at)
- 84-85 Archiv Stettin
- 92 Eigene Aufnahmen
- 94 www.4dfoto.pl (24.04.2013)
- 100 www.szczecin.gazeta.pl (05.09.2012)
- 104 Eigene Aufnahmen
- 106 Eigene Aufnahmen
www.4dfoto.pl (24.03.2013)
- 110 Eigene Aufnahmen
- 112 Architektur und Städtebau im südlichen Ostseeraum zwischen 1936 und 1980
 Bernfried Lichtnau (Hg), Lukas Verlag 2002, S.141
- 102/ 108 Zwischen Stettin und Szczecin: Metamorphosen einer Stadt von 1945 bis 2005
 Jan Musekamp, Harrassowitz Verlag, 2010, S. 318