

Der Wiederaufbau der Stadtzentren von Gießen und Frankfurt (Oder) nach dem Zweiten Weltkrieg – eine vergleichende Untersuchung zu Kontinuität und Diskontinuität von Stadtplanung

ROBERT HIMMELSBACH

1. Einleitung

1.1 Thema und theoretischer Rahmen

Der Zweite Weltkrieg war mit verheerenden Folgen für die städtische Kulturlandschaft, mit traumatischen Auswirkungen auf die urbane Gesellschaft und mit der nahezu vollständigen Zerstörung zahlreicher Stadtzentren verbunden. Deren Wiederaufbau war die Leistung der nachfolgenden zwei Jahrzehnte. Die vorliegende Studie hat sich zum Ziel gesetzt, mit dem Wiederaufbau zweier zerstörter deutscher Städte einen ausgewählten Aspekt dieser ereignisreichen Phase näher zu untersuchen. Gegenstand sind die beiden Mittelstädte Gießen und Frankfurt (Oder).

Jede Stadt hat ihren „eigenen Charakter“ mit ihren spezifischen Eigenschaften, was eine Untersuchung ihrer Geschichte auf den ersten Blick kleinräumig erscheinen lassen kann. Doch die Geschichte einer Stadt leistet ihren „Beitrag zum Allgemeinen“ und kann sich von Haupttendenzen, Problemen und Zwängen der großen Geschichte nicht lossagen.¹ Gießen und Frankfurt (Oder) zeigen deutlich, welche Auswirkungen die allgemeinen politischen Entscheidungen und Entwicklungen des jeweiligen politischen Systems auf die individuelle Entwicklung dieser beiden Städte hatten. Diese beiden Städte veranschaulichen damit exemplarisch Prozesse, die in zum Teil sehr ähnlicher Weise auch in anderen Landesteilen wirkten.

Sowohl Gießen als auch Frankfurt (Oder) hatten vor dem Zweiten Weltkrieg - trotz ihrer räumlichen Distanz - viele Gemeinsamkeiten. Die Entwicklung der beiden Städte vor dem Zweiten Weltkrieg und während des Krieges wird daher zunächst betrachtet, denn bei dem Kriegsende am 8. Mai 1945 handelte es sich um „...alles andere als die ‚Stunde Null‘.“² Die Erfahrungen des Nationalsozialismus wirkten ebenso in die Nachkriegsentwicklungen aller Besatzungszonen hinein, wie die Suche nach Aufklärung und Wahrheit über die NS-Vergangenheit, die auch heute noch nicht abgeschlossen ist. Beide Städte waren ähnlich

1 Winfried Speitkamp, *Modernisierung in der Krise*, in: Ludwig Brake, Heinrich Brinkmann (Hg.), *800 Jahre Gießener Geschichte 1197-1997*, Brühlscher Verlag, Gießen 1997, S. 215.

2 Alexander Groß, *Vorwort*, in: Stefan Glaser, Thomas Pfeiffer (Hg.), *Erlebniswelt Rechts- extremismus*, Wochenschauverlag, Schwalbach/Ts. 2007, S. 8.

schwer vom Zweiten Weltkrieg und seinen Folgen betroffen. Wenn im Folgenden das Ausmaß der Zerstörungen skizziert wird, soll damit nicht die deutsche Schuld relativiert werden. Doch bereits etwa ein Jahr nach Kriegsende – mit der Einbeziehung der jeweiligen Besatzungszonen in die entstehenden Blöcke – zeichnete sich ab, dass die Entwicklung beider Städte verschiedene Wege gehen würde. Obwohl der Schwerpunkt dieser Arbeit auf der Betrachtung von städtebaulichen Planungen und Entwicklungen liegt, wird diese Untersuchung auch zeigen, dass dabei das Gesellschaftssystem mehr als der bloße Hintergrund oder Rahmen war, sondern in einem hohen Maß Einfluss auf die Stadtentwicklung der beiden Städte nahm. Im Zentrum steht also die Frage, wie der Wiederaufbau der beiden Städte erfolgte und inwieweit gesellschaftliche Entwicklungen im geteilten Deutschland Einfluss auf deren städtebauliche Entwicklung hatten.

Welche Bauentwicklung einer Stadt gehört noch zum Wiederaufbau und ab wann ist dies nicht mehr der Fall? Zunächst ist der Wiederaufbau die Wiederherstellung des Zustandes vor einer Zerstörung. Des Weiteren ist er als eine spezifische Stadtentwicklungsphase zu sehen, die in kürzester Zeit und damit unter „extremem Stress“³ erfolgt. Diese Stresssituation gründet auf den großen Zerstörungen und dem daraus folgenden Druck, schnellstens Abhilfe zu schaffen. Neben dem Begriff des Wiederaufbaus werden in der Literatur aber auch die Begriffe ‚Neuaufbau‘ oder ‚Anpassungsneubau‘ verwendet. Die genaue Differenzierung ist dabei nicht eindeutig. Zu Beginn des 20. Jahrhunderts bezeichnete Wiederaufbau sogar den Prozess der Bebauung nach vollständigem Abriss.⁴ Auch nach dem Zweiten Weltkrieg war den Architekten und Planern die Breite des Begriffs bewusst. Er wurde von vielen Stadtplanern als „Konzession [...] gegenüber der traditioneller gestimmten politischen Öffentlichkeit“⁵ genutzt und doch von vielen abgelehnt, sowohl von Anhängern des neuen Bauens als auch von eher traditionellen Stadtbaumeistern.⁶ Zur genaueren Differenzierung der Wiederaufbaumaßnahmen bildeten sich recht schnell drei Leitbilder heraus, die als „drei Formen des Wiederaufbaus“⁷ bezeichnet werden können. Nach Klaus von Beyme sind dies der rekonstruktive Wiederaufbau, der traditionale Anpassungsneubau und der Neubau.⁸ Diese Dreiteilung sah schon 1946 der Braunschweiger Stadtbaurat Johannes Göderitz, wenn auch in abgewandelter Formu-

3 Josef Nipper, Gießen im Wiederaufbau. 15 Jahre zwischen Planung und Realität, Mitteilungen des Oberhessischen Geschichtsvereins (künftig abgekürzt: MOHG), NF 81, Gießen 1996, S. 70.

4 Vgl. Hermann Heinrich Manz, Der Wiederaufbau der Zentren der beiden Städte Magdeburg und Hannover nach dem Zweiten Weltkrieg – Ein Vergleich der politischen Hintergründe, der Aufbauziele, der Planungen und deren Realisation, in: Geographisches Institut der Universität zu Köln (Hg.), Kölner Geografische Arbeiten – Heft 67, Selbstverlag Geographisches Institut der Universität zu Köln, Köln 1995, S. 1.

5 Klaus von Beyme, Der Wiederaufbau – Architektur und Städtebaupolitik in beiden deutschen Staaten, Piper Verlag, München 1987, S. 173.

6 Ebd., S. 173.

7 Nipper, Gießen im Wiederaufbau. 15 Jahre zwischen Planung und Realität, S. 73.

8 Vgl. Beyme, Der Wiederaufbau, S. 176.

lierung. Der rekonstruktive Wiederaufbau meint dabei den Wiederaufbau im engeren Sinne, also die Wiederherstellung des Gewesenen. Der traditionale Anpassungsneubau enthält dagegen schon deutliche Änderungen, basiert aber auf alten Strukturen. Der Neubau bezeichnet einen vollständigen Neuaufbau unabhängig von alten Strukturen und Bauweisen.

Für den Wiederaufbau von Gießen und Frankfurt (Oder) wird der gleiche Begriff des Wiederaufbaus verwendet, auch weil sich im geteilten Deutschland die Termini in diesem Punkt „unbeabsichtigt annäherten“.⁹ Nach Klaus von Beyme sprachen „die Verantwortlichen in der Bundesrepublik von ‚Wiederaufbau‘, meinten aber zunehmend Neubau“.¹⁰ Der erste Aufbauminister der DDR, Lothar Bolz, verdeutlichte 1950 auf der deutschen Bautagung in Leipzig diese Richtung, indem er sagte, dass „wir Wiederaufbau überhaupt nur dann [...] einen Sinn geben können, wenn wir ihn als Aufbau eines Neuen betrachten und betreiben“.¹¹ Nach Klaus von Beyme war der Begriff des „Wiederaufbaus [...] daher] ganz offensichtlich eine Trostformel, um das Volk nicht unnötig aufzureiben“.¹² Die Verwendung des Wiederaufbaubegriffs für Frankfurt (Oder) und Gießen geschieht daher im Folgenden nicht gänzlich unbegründet und auch aus praktischen Gründen. An Stellen, die eine Differenzierung erfordern, wird diese nach dem dargestellten dreiteiligen Schema deutlich erfolgen.

Neben dem Begriff des Wiederaufbaus gilt es auch den des Stadtzentrums zu definieren. Heinrich Schmidt¹³ unterscheidet in seiner Untersuchung die Begriffe Altstadt und Innenstadt, die es im Folgenden in Beziehung zum Stadtzentrumsbegriff zu setzen gilt. Die Altstadt ist demnach der Teil der Stadt, der die historische Bausubstanz innerhalb der Umwallung der Stadt umfasst. Im Gegensatz dazu ist die Innenstadt der Teil, der nach der Schleifung der Umwallung im 19. Jahrhundert neu bebaut wurde, einschließlich einiger Lücken- und Verdichtungsbebauungen innerhalb dieser ehemaligen Umwallung und der historischen Altstadt. Der Begriff des Stadtzentrums ist zu dem der Innenstadt als synonym zu betrachten und bezeichnet ebenfalls den weiter gefassten Bereich bis zur Außengrenze der ehemaligen Wallanlagen der Stadt. Diese Einteilung führt Schmidt am Beispiel Gießens vor Augen, das bis 1805 von einer Wallanlage mit

9 Ebd., S. 174.

10 Ebd.

11 Lothar Bolz, Von deutschem Bauen, Berlin (DDR), Verlag der Nation, 1951, S. 16; zitiert nach Beyme, Der Wiederaufbau, S. 174.

12 Ebd., S. 174.

13 Dipl. Ing. Heinrich Schmidt wurde am 05.01.1907 in Burkhardtsfelden geboren und studierte an der TH Darmstadt Geodäsie sowie nach seinem Abschluss Vermessungswesen. Im Jahr 1939 bekam er von der Stadt Gießen eine ‚Ratsstelle‘. Diese Tätigkeit wurde durch den Zweiten Weltkrieg unterbrochen. Im Zuge der Wiederaufbauplanungen Gießens wurde ihm als Vermessungsrat und damit Leiter des Gießener Vermessungs- und Grundstücksamtes die Aufgabe übertragen, das Baulandumlegungsverfahren zu leiten. Schon während seiner Dienstzeit begann er seine Tätigkeiten wissenschaftlich aufzuarbeiten und in mehreren Aufsätzen in den Jahren 1962, 1981, 1989, 1991 und 1993 zu veröffentlichen. Letzterer entstand in Zusammenarbeit mit dem Gießener Geografen Josef Nipper. Heinrich Schmidt starb am 04.11.1994. Vgl. Erwin Knauß, Nachruf - In Memoriam, StaG.

einer mittleren Breite von 80 Metern umgeben war, die ab 1810 durch neue gerade Straßen erschlossen und mit neuen massiven Bürgerhäusern bebaut wurde. Dementsprechend wird im Folgenden auch der Innenstadtbereich von Frankfurt (Oder) definiert, der damit im Norden durch die Mauerstraße und im Norden und Westen der Stadt durch den Lennépark, sowie im Süden durch die Logenstraße und im Osten durch die Oder begrenzt wird. Diese Eingrenzung läuft wie auch im Fall Gießens nicht exakt auf dem ursprünglichen Umwallungsverlauf, ist aber die pragmatischere, auch weil zum Beispiel der ursprüngliche Verlauf der Stadtmauer durch das heutige Hauptgebäude der Universität Viadrina überbaut ist.

1.2 Literatur- und Quellenlage

Zur Nachkriegszeit und zum Wiederaufbau der Stadt Gießen gibt es sehr fundierte und umfangreiche Arbeiten. Besonderen Wert haben dabei die Aufsätze von Vermessungsrat Heinrich Schmidt, der nicht nur unmittelbar am Wiederaufbau der Stadt beteiligt war, sondern diesen mit seinem umfangreichen Wissen auch noch zu Lebzeiten wissenschaftlich aufgearbeitet hat.¹⁴ Unterstützung erhielt er dabei auch vom Gießener Geografen Josef Nipper, der ebenfalls zu diesem Thema forschte und einige Lücken im Forschungsstand durch Interviews mit Heinrich Schmidt füllte.¹⁵ Des Weiteren sind gute Überblicksdarstellungen der Gießener Geschichte und Nachkriegsgeschichte durch Gießens Stadtarchivare entstanden, wie Herrn Dr. Ludwig Brake.¹⁶ Außerdem stellte das Stadtarchiv Gießen freundlicher Weise umfangreiches Bild- und Quellenmaterial mit Plänen und Skizzen zur Verfügung. Für den Wiederaufbau der Stadt Frankfurt (Oder) erwies sich die Literaturlage als schwieriger. Zur Stadtgeschichte gibt es einige Überblicksdarstellungen, wie die von Stadtarchivar Ralf-Rüdiger Targiel oder Wolfgang Stribrny und Fritz Zäpke, die jedoch die Thematik des Wiederaufbaus nur am Rand behandeln.¹⁷ Daneben gibt es auch eine vergleichend angelegte Untersuchung zur Nachkriegsgeschichte von Dagmara Jajeśniak-Quast und Katarzyna Stokłosa mit dem Titel „Geteilte Städte an Oder und Neiße“, die die Vorgänge um die Teilung Frankfurts und die Geschichte des abgetrennten

14 Heinrich Schmidt, Gießens Entwicklung von der mittelalterlichen Innenstadt zum modernen Geschäftszentrum, in: MOHG, NF 46, Gießen 1962, S. 85-122; ders., Wandlungen in der Innenstadt Gießens, in: MOHG, NF 66, Gießen 1981, S. 55-132; ders., Beitrag zur baulichen Entwicklung der Stadt Gießen zwischen 1919 und 1982, S. 24-313; ders., Beitrag zum Wiederaufbau der zerstörten Innenstadt von Gießen nach 1945, in: MOHG, NF 76, Gießen 1991, S. 67-147.

15 Josef Nipper, Gießen im Wiederaufbau. 15 Jahre zwischen Planung und Realität, S. 69-108.

16 Ludwig Brake, Neuanfang und Aufbruch: 1945 bis 1960, in: Ludwig Brake, Heinrich Brinkmann (Hg.), 800 Jahre Gießener Geschichte 1197-1997, Brühlscher Verlag, Gießen 1997, S. 263-287.

17 Ralf-Rüdiger Targiel (Hg.), Frankfurt (Oder) – so wie es war, Droste Verlag, Düsseldorf 1994; ders., 110 Jahre Straßenbahn für Frankfurt(Oder), Stadtverkehrsgesellschaft mbH, Frankfurt (Oder) 2008; Wolfgang Stribrny, Fritz Zäpke (Hg.), Frankfurt/Oder. Portrait einer Brückenstadt, Westkreuz-Verlag, Berlin/Bonn 1991.

Stadtteils Slubice untersucht. Eine tiefer greifende Betrachtung von Frankfurts Wiederaufbau erforderte deshalb eine gründlichere Recherche vor Ort in der Stadtbibliothek, dem Stadtarchiv, und vor allem im Bundesarchiv – Stiftung Archiv der Parteien und Massenorganisationen der DDR, wo sich aufgrund der zentralen Steuerung des Wiederaufbaus von Frankfurt (Oder) nahezu die gesamte Wiederaufbauplanung befindet.

2. Gießen – Wiederaufbau unter marktwirtschaftlichen Bedingungen

2.1 Gießen vor dem Zweiten Weltkrieg und seine Zerstörung

2.1.1. Gießen in den zwanziger und dreißiger Jahren

Gießen war in den zwanziger Jahren des 20. Jahrhunderts eine „mit einer Universität ausgestattete bürgerlich geprägte Mittelstadt“.¹⁸ Die Stadt war während der Kaiserzeit sehr schnell gewachsen. Dieser Trend setzte sich in den zwanziger Jahren fort, wenn auch in geringem Tempo, sodass die Stadt 1933 auf rund 36.000 Einwohner angewachsen war.¹⁹

Die wirtschaftliche Mischstruktur der Stadt hat sich bereits zur Kaiserzeit herausgebildet. Gießen war nach Speitkamp das regionale Zentrum in den Bereichen Verwaltung, Handel und gewerbliche Versorgung. Industrie spielte in Gießen eine untergeordnete Rolle. Trotz einiger Ansiedelungen im Sektor der industriellen Fertigung und Eisenmanganerzabbau in geringem Ausmaß, kann Gießen nicht als Industriestandort angesehen werden. Insgesamt bedeutender für die Wirtschaft der Stadt waren Handwerk und Gewerbe, die Stadt und Umland versorgten. Genannt seien in diesem Zusammenhang die Nahrungs-, Genussmittel- und Bekleidungsindustrie. Nach Speitkamp waren so „mehr als die Hälfte der Beschäftigten in der Industrie für die örtliche Nachfrage“²⁰ tätig.

Für den wirtschaftlichen Aufschwung Gießens war seine Rolle als Bahnknotenpunkt seit der Industrialisierung von großer Bedeutung. Dieser begann mit dem Bau der durchgehenden Verbindung zwischen Frankfurt und Kassel, der 1852 abgeschlossen war. In den folgenden Jahren kamen weitere Strecken hinzu, die von Gießen ausgingen, wie die nach Wetzlar oder sogar weiträumigere Verbindungen nach Koblenz, Siegen und Köln. Insgesamt entstand so aufgrund der verkehrsgünstigen Lage im Süden der Stadt ein ausgedehnter Verschiebebahnhof, der einen regen Umschlag von Güterverkehr ermöglichte.²¹ Neben dem

18 Speitkamp, *Modernisierung in der Krise: 1918-1945*, S. 222.

19 Speitkamp, *ebd.*, S. 222, nennt 1919: 33.409 Einwohner, 1933: 35.913 Einwohner.

20 *Ebd.*

21 Vgl. Dietrich Graef, Hake. *Angriffsziel Gießen 1944/1945*, Selbstverlag des Oberhessischen Geschichtsvereins, Gießen 1986, S. 52 f.

Handel und dem Handwerk waren auch die Universität und die Garnison „traditionell wichtige Wirtschaftsfaktoren“.²²

Zusammengefasst war Gießen in den zwanziger Jahren eine bürgerlich und kleinbürgerlich geprägte Stadt, denn die Arbeiter, die in der Industrie tätig waren, kamen überwiegend aus den umliegenden Vororten. Diese wirtschaftliche und soziale Gliederung der Stadt zeigte sich auch im Stadtbild. Im Zentrum waren Handel, kleine Handwerksbetriebe und Verkehr angesiedelt, während die großflächigeren Wirtschaftssektoren wie die Industrie, die Kasernen und die Universitätsgebäude am Stadtrand lagen. Auch der Wohnungs- und Häuserbestand war überwiegend bürgerlich geprägt, während die Arbeiterviertel deutlich separiert lagen, beispielsweise jenseits der Lahn. In den zwanziger Jahren entstanden in Gießen erstmals Ansätze einer Struktur- und Stadtentwicklungspolitik, Speitkamp spricht für die Zeit zwischen 1924 und 1929 von einer „abgeschwächten Weiterführung der massiven baulichen Expansion der späten Kaiserzeit“, besonders in den Bereichen der Liebig-, Gnauth- und Wilhelmstraße.²³

Nach Speitkamp „prägten der Aufstieg der Nationalsozialisten und [die] ‚Machtergreifung‘ die Stadt Gießen nachhaltig“.²⁴ Die kommunale Selbstverwaltung wich der strikten Unterordnung unter zentrale Partei- und Staatsbehörden, und Verwaltungsfachleute wurden durch Nationalsozialisten ersetzt. Wirtschaftlich und politisch bedeutsam war in diesem Zusammenhang die Stationierung weiterer Soldaten in Gießen ab dem Jahr 1934 und die Einrichtung eines Fliegerhorstes 1938. Für Gießen bedeutete dies nicht nur die Ankündigung einer offensichtlichen Aufrüstungspolitik, sondern auch die „Wiederbelebung der städtischen Wirtschaft und ein Anknüpfen an alte Traditionen der Garnisonsstadt Gießen“.²⁵ Des Weiteren intensivierten die Nationalsozialisten die in den zwanziger Jahren rückläufige Bautätigkeit. Fortgeführt wurden der Wohnungsbau, sowie die dichtere Bebauung um die „punktuellen Zentren und Katalysatoren der Bautätigkeit“, gemeint sind die Universität, die Kliniken und die Kasernen. Durch das Heranwachsen der Stadt an ihre Vororte und deren Eingemeindung hatte Gießen im Jahr 1939 schon 45.087 Einwohner, 1938 waren es noch 36.505 Einwohner, und erhielt den Status einer kreisfreien Stadt.²⁶

Der Geist des Nationalsozialismus äußerte sich auch in symbolträchtigen Namensgebungen von Straßenzügen und Stadtvierteln. Beispielhaft seien das Ostpreußen-Viertel an der Licher Straße und die Danziger Straße genannt. Zur „Manifestation der neuen Machtverhältnisse“ wurde aber auch der Anlagenring umbenannt. Aus West-, Süd-, Ost-, Nordanlage wurden Horst-Wessel-, Hindenburg-, Hitler- Werner-Wall.²⁷ Neben diesen Planungen für den Stadtrand wurden

22 Vgl. Speitkamp, *Modernisierung in der Krise: 1918-1945*, S. 223.

23 Genannt seien Wieseck, Watzenborn-Steinberg, Klein-Linden, ebd., S. 223.

24 Ebd., S. 241.

25 Ebd., S. 242.

26 Ebd.

27 Speitkamp, *Modernisierung in der Krise: 1918-1945*, S. 243.

auch noch während des Zweiten Weltkriegs Planungen für eine weitreichende Umgestaltung der Gießener Innenstadt unternommen.

2.1.2 Planungen für die Umgestaltung des Gießener Stadtzentrums vor 1944

Die während der NS-Zeit ausgearbeiteten Pläne für die Gießener Innenstadt gelangten nie in „die Nähe einer Realisation“. Dennoch ist ein kurzer Blick auf sie lohnenswert, da sich doch zumindest einige der Nachkriegsaufbaupläne an eben diesen Planungen orientierten, wie im Folgenden zu zeigen sein wird.²⁸

Ganz im Sinne der nationalsozialistischen Architekturvorstellungen sollte die Gießener Innenstadt in einem „neoklassizistischen-monumentalen Sinn erneuert werden“.²⁹ Die Planungen sahen dazu die Neuanlage von geradlinigen mehrstöckigen Häuserreihen auf breiten Radialstraßen vor, die auch Straßendurchbrüche durch alte Häuserzeilen einschlossen, wie die Abbildungen 3 und 4 sehr anschaulich zeigen. Jeweils hervorgehoben sind auf den handgefertigten Skizzen der umgestaltete Markt auf Abbildung 3 und die Verbreiterung und Umgestaltung der Löwengasse auf Abbildung 4. Gänzlich neue Durchbrüche waren zum Beispiel an der Wolkengasse vorgesehen, aber auch eine weitläufige Ausfallstraße vom Landgraf-Phillipp-Platz in die Wieseckau war geplant, wo die bereits angesprochenen Sportanlagen inklusive eines großen Aufmarschplatzes entstehen sollten. Speitkamp erkennt hinter diesen Planungen auch „politische Wirkungsabsichten“ und Ähnlichkeiten zu den Neugestaltungsplänen der ‚Gauhauptstädte‘ für die Zeit nach dem Zweiten Weltkrieg.³⁰ Verantwortlich für diese Pläne war in Gießen der schon 1928 im Amt befindliche Stadtbaurat Wilhelm Gravert, dem „das Regime die Möglichkeit gab, eine systematische Stadtentwicklung in Gang zu setzen“.³¹ Gravert warb für sein Konzept auch regelmäßig in Artikeln in der Presse.³² Diese hießen allesamt „Gedanken zur Gießener Bauausstellung“ und bezogen sich auf eine Ausstellung, die in der zweiten Hälfte des Jahres 1938 im Turmhaus zu sehen war. Sie stellte Teile eines Bbauungsplanes für Gießen der Öffentlichkeit vor, der eine Modernisierung der Innenstadt nach den damaligen aktuellen Anforderungen vorsah.³³

Für Gravert war vorrangig die Anpassung des alten Straßen- und Wegenetzes an die neuen Anforderungen der gesteigerten motorisierten Mobilität. Dazu schlug er eine Verbreiterung der wichtigen innerstädtischen Straßen vor, um den bisher „undurchdringlichen Kern“ der Stadt aufzulösen.³⁴ Als Ideallösung sah er

28 Ebd.

29 Ebd.

30 Vgl. ebd., S. 245.

31 Ebd.

32 Reihe: Gedanken zur Gießener Bauausstellung in der Oberhessischen Tageszeitung mit Artikeln vom 30.11., 1.12., 2.12., 4.12., 6.12., 7.12., 8.12. 1938., Stadtarchiv Gießen.

33 Wilhelm Gravert, Gedanken zur Gießener Bauausstellung, in: Oberhessische Tageszeitung, 30.11.1938.

34 Wilhelm Gravert, Gedanken zur Gießener Bauausstellung, in: Oberhessische Tageszeitung, 01.12.1938.

ein „großes Straßenkreuz Kaiser-Allee/Lahnbrücke und Frankfurter Straße in einwandfreier Breite“. Allerdings stellte Gravert ebenfalls fest, dass eine solche Lösung nicht umzusetzen sei, da „bei der heutigen Qualität unserer Feuerwehr kaum noch solche Riesenbrände zu erwarten [sind], wie sie um 1470 und 1560 gewütet haben und die die Möglichkeit gaben, eine einwandfreie Sanierung zu betreiben“.³⁵ Die Möglichkeit der Anlage einer Fußgängerzone verwarf Gravert jedoch, da „mit Recht bezweifelt werden kann, dass eine derartige Lösung im Sinne unserer Geschäftswelt liegt“.³⁶ Ziel seiner Maßnahmen war die Umstrukturierung der Stadt, hin zu einem „gesunden Wohnen“.³⁷ Dieses gesunde Wohnen war für Gravert durch eine offene Bebauung gekennzeichnet, die „eines Tages das Beiwort ‚Gartenstadt‘ als berechtigt erscheinen lässt“. Hier lag eine weitere Motivation für den Wunsch nach Verbreiterung der Straßen in der Innenstadt. Tatsächlich reichten dort etliche Straßen vor dem Zweiten Weltkrieg nicht für Gehweg und eine Fahrspur, geschweige denn für zwei Fahrspuren aus. Um dem Gesamtziel einer „gesunden und schönen Garten-, Garnison- und Universitätsstadt von klar ausgeprägtem Format“ näher zu kommen, schlug Gravert zudem vor, den Grüngürtel um die Stadt herum zu vervollständigen, sowie Naherholungseinrichtungen in der Wiesseckau zu schaffen. Die Stadt sollte so alle Vorteile der Urbanität mit der Lebensqualität ländlicher Siedlungen verbinden und ihren „etwas undefinierbaren Charakter einer Landstadt“ aufgeben.³⁸

Der Anschluss Gießens an die ‚Reichsautobahn‘ im Jahr 1937 war ebenso Umsetzung dieser Modernisierungsbestrebungen, wie der Ausbau der Licher Straße und die Einführung der ersten Omnibusse 1936 und der ersten Oberleitungsbusse im Jahr 1941. Die Busse schienen moderner als Straßenbahnen, weil sie Bahnschienen flexibler kreuzen konnten, was für den Eisenbahnknotenpunkt Gießen von großer Bedeutung war.³⁹

Diese kurze Skizzierung der städtebaulichen Pläne für Gießen vor dem Zweiten Weltkrieg soll genügen, um die Nachkriegsplanungen einzuordnen.

2.1.3 Die Zerstörung Gießens im Zweiten Weltkrieg

Die Zerstörungen des Krieges beschränkten sich in Gießen, wie auch in allen anderen Teilen Deutschlands, natürlich nicht nur auf die materielle Ebene, sondern zeigten sich auch in einem „ideellen Untergang“⁴⁰ der Stadt. Dieser ging dabei den materiellen Zerstörungen voraus und umfasste die rassistische Durchdringung des Alltags, die Beschäftigung von Zwangsarbeitern in der Stadt und

35 Ebd.

36 Ebd.

37 In diesem Zusammenhang erwähnt Gravert auch den Begriff des Luftschutzes; Wilhelm Gravert, Gedanken zur Gießener Bauausstellung, in: Oberhessische Tageszeitung, 08.12.1938.

38 Ebd.

39 Vgl. Speitkamp, Modernisierung in der Krise: 1918-1945, S. 223.

40 Ebd., S. 255.

das gänzliche Zerbrechen der Gießener Bürgerschaft als Folge der zunehmenden wirtschaftlichen Not.⁴¹

Die materielle Zerstörung Gießens setzte erst im Frühjahr 1944 ein, als die ersten Bomben über Klein Linden niedergingen. Sie richteten zunächst keine größeren Schäden an. Es folgten bis zur Jahreshälfte weitere vereinzelt Streuwürfe und schließlich erstmals der Beschuss des Stadtzentrums durch „herumstreunende Jagdbomber“⁴² mit Bordwaffen. Insgesamt nahmen die Bombardements dann bis zum Jahresende zu. Hintergrund war die seit Oktober 1944 gestiegene militärische Bedeutung Gießens auf Grund der Verlagerung des Oberkommandos des Westtheeres in einen Bunker im Schifftenberger Wald. Dieser Standort war nun neben Bahnhof und Industrieanlagen Ziel der Angriffe, die zudem die Bevölkerung demoralisieren sollten.⁴³

Die dreiteilige Angriffsserie, die schließlich zur vollständigen Zerstörung des Stadtzentrums von Gießen führte, begann in der Nacht vom 2. auf den 3. Dezember 1944 unter dem Tarnnamen ‚Hake‘ (dt.: Hecht). Die Fortsetzung erfolgte am 6. und 7. Dezember. Der erste dieser Angriffe verursachte erstmals erhebliche Schäden in der gesamten Stadt. Die Innenstadt war im Bereich zwischen Marktplatz und Kreuzplatz, sowie entlang der Kaplansgasse bis zum Seltersweg durch Markierungsbomben in Brand geraten. Die vollständige Zerstörung des historischen Stadtbildes brachte aber erst der Abend des 6. Dezember. Nach einer ersten Angriffsphase zur Ausleuchtung der dunklen Stadt und einigen wenigen Sprengbomben mit Zeitzündern folgte um 20:10 Uhr die Welle, die die Zerstörung der Innenstadt Gießens und zwar vor allem deren nördlicher Hälfte zur Folge hatte. Zum Einsatz kamen hauptsächlich Luftminen und Brandsätze.

Am 11. Dezember folgte nach den abendlichen britischen Flächenbombardements der erste amerikanische Tagesangriff mit dem Ziel, zusätzlich zum Gießener Bahnzentrum auch Brückenanlagen zu zerstören. Aufgrund der schlechten Wetterlage und Sicht fiel auch die Universitätsbibliothek diesem Angriff zum Opfer. Rückblickend waren dies die Bombardierungen, die die Innenstadt maßgeblich zerstörten, auch wenn es nicht die letzten waren. Es folgte am 24. Dezember 1944 ein Tagesangriff auf das Flugplatzgelände, am 1. Januar 1945 auf einige Industrieanlagen, am 9. Februar 1945 auf das Bahngelände und am 17. Februar 1945 erneut auf das Bahngelände. Bei dem letztgenannten Angriff „streute jedoch ein großer Teil“⁴⁴ in den bereits zerstörten Bereich des Stadtzentrums hinein. Es folgten noch zahlreiche weitere Angriffe bis zum 25. März 1945, bevor Gießen am 28. März 1945 durch amerikanische Truppen besetzt wurde. Eine detaillierte und sehr eindrucksvolle Beschreibung mit ebenso ein-

41 Vgl. ebd., S. 254 f.

42 Gaef, Hake. Angriffsziel Gießen, S. 38.

43 Vgl. ebd., S. 51 ff.

44 Graef, Hake. Angriffsziel Gießen, S. 171.

drucksvollen Fotos aus der Perspektive der fliegenden Bomber findet sich bei Dietrich Graef.⁴⁵

Innerhalb von wenigen Dezembertagen war damit das alte Stadtbild Gießens in der Innenstadt „zu mindestens 70% zerstört“.⁴⁶ Aus Abbildung 1 ist zudem gut ablesbar, dass gerade im Bereich des südlichen Seltersweges aufgrund der beschriebenen Verlagerung der Bombardierung nach Norden deutlich mehr Bausubstanz erhalten ist, als im restlichen Stadtgebiet. Von insgesamt 5.500 Gebäuden im Stadtgebiet Gießens waren 4.800 schwer beschädigt oder zerstört. Die Bevölkerungszahl der Stadt sank in Folge des Krieges von etwa 43.600 Einwohnern im Jahr 1939 auf 31.000 Einwohner zu Beginn des Jahres 1945.⁴⁷ Die meisten Menschen waren vor den Bombenangriffen aus der Stadt geflohen, 813 Menschen überlebten diese Luftangriffe nicht.⁴⁸ Das genaue Ausmaß der Zerstörungen und die damit verbundenen Konsequenzen für das städtische Leben werden im nächsten Abschnitt dargestellt werden.

2.2 Erste Planungen des Wiederaufbaus

2.2.1 *Die Nachkriegssituation bis zum Jahr 1949*

Prägend für das Stadtbild der unmittelbaren Nachkriegszeit waren zunächst die großen Schuttberge, aus denen sehr symbolträchtig der Stumpf der zerstörten Stadtkirche ragte. Bevor an einen Wiederaufbau zu denken war, musste dieser Schutt beseitigt werden.⁴⁹ Der eigentliche Wiederaufbau der Stadt begann jedoch wie an vielen anderen Orten Deutschlands erst nach 1949.

Ganz allgemein herrschte in Gießen, wie in vielen anderen Städten eine extreme Mangelsituation. In Gießen wurde diese durch die US-amerikanischen Besatzer verwaltet, die unzerstörte Gebäude besetzten, die Baumaterialien zuteilten und auch Instandsetzungsarbeiten an beschädigten Gebäuden erst auf Antrag zuließen. Des Weiteren erließ das Land Hessen am 14. Juni 1946 ein allgemeines Bauverbot, um Baumaterial für die im Notbauprogramm enthaltenen Projekte garantieren zu können, denn einige Privatleute hatten schon Baumaßnahmen ohne Baubehörden begonnen.⁵⁰ Also waren jegliche Wiederaufbaubestrebungen zunächst blockiert. Der zweite Faktor allgemeiner Natur, der den Wiederaufbau der Gießener Innenstadt zunächst blockierte, war das Fehlen eines allgemeinen Baurechts, einer einheitlichen gesetzlichen Planungsgrundlage für die Westzonen. Wenn es Bestrebungen dahingehend gab, so scheiterten diese an den unterschiedlichen Interessen der einzelnen Länder, sodass erst nach 1949 in diesen spezifische Wiederaufbaugesetze erlassen wurden. Bis zu diesem Zeit-

45 Vgl. ebd., S. 58-153.

46 Stefan Eberlein, Stefan Kielwein, Jörg Thorn, Der Wiederaufbau in Gießen nach 1945, in: MOHG, NF 76, Gießen 1991, S. 151.

47 Vgl. Brake, Neuanfang und Aufbruch: 1945-1960, S. 265.

48 Vgl. Schmidt, Beitrag zum Wiederaufbau der zerstörten Innenstadt, S. 73.

49 Vgl. Eberlein, Kielwein, Thorn, Der Wiederaufbau in Gießen, S. 153 f.

50 Vgl. Eberlein, Kielwein, Thorn, Der Wiederaufbau in Gießen, S. 159.

punkt galten alte Regelungen, teils auch aus der Zeit des Nationalsozialismus, wie die Reichsumlegungsverordnung aus dem Jahr 1937, aber auch wesentlich ältere, wie das Fluchtliniengesetz aus dem Jahr 1875.⁵¹

Neben den allgemeinen Gründen für den verzögerten Wiederaufbau der Stadt sind auch einige stadtsppezifische zu nennen. So wirkte sich gerade für Gießen die starke Zerstörung des Geschäftszentrums wirtschaftlich hemmend aus. Aber auch die anderen wirtschaftlichen Eckpfeiler der Stadt waren nach dem Krieg verloren gegangen, denn Gießen hatte mit dem Kriegsende seinen Status als Garnisonsstadt eingebüßt und die Universität schien zumindest in den ersten Jahren dauerhaft verloren. Damit hatten viele Gießener Bürger keine wirtschaftliche Grundlage mehr. Aus dieser Konstellation ergab sich bald die Forderung, zumindest das Geschäftszentrum der Stadt wiederherzustellen, zumal die weniger zerstörten „Konkurrenzstädte“⁵² Marburg und Wetzlar dauerhaft Gießens Rolle als Zentrum des Handels in Mittelhessen zu übernehmen drohten.

Diesem Druck, relativ schnell wiederaufbauen zu müssen, wirkten jedoch die Strukturen der Stadt entgegen. Da war zum einen die Boden- und Besitzstruktur der Gießener Innenstadt, deren Straßenführung und Grundstücksaufteilung noch weitgehend mittelalterlich geprägt und damit kleinteilig zersplittert waren. Einen Eindruck davon vermittelt der Übersichtsplan des Stadtzentrums von Gießen vor den Kriegszerstörungen (Abb. 2). Hier wird ersichtlich, dass der Parzellenzuschnitt in der Innenstadt nicht nur kleinteilig, sondern auch ungünstig war. Besonders eng geschachtelte Bereiche, wie der Straßenblock Neustadt-Sandgasse, waren schon in den dreißiger Jahren für eine Sanierung vorgesehen gewesen, welche aber nicht überall durchgeführt werden konnte.⁵³ Neben dieser Besitzstruktur hatte auch die unterirdische Infrastruktur auf das Wiederaufbaugeschehen einen Einfluss. Diese war „in großen Teilen nicht zerstört“,⁵⁴ da sie relativ tief unter der Oberfläche lag und zudem in den meisten Fällen unter den Straßenzügen entlang führte. Ein völliger Neuaufbau unabhängig von den alten Strukturen kam daher schlicht nicht infrage, da diese Infrastruktur wirtschaftlich zu wertvoll war.

2.2.2 Wiederaufbauplanungen: Gruber – Schweizer - Gravert

Diese „extreme Stresssituation“,⁵⁵ in der sich die Stadt durch die beiden Stressoren wirtschaftliche Situation und gesetzliche Grundlage befand, wurde im Wesentlichen erst nach 1948/1949 gelöst. Die Basis für ein wirtschaftliches Handeln wurde am 20./21. Juni 1948 mit der Währungsreform geschaffen. Der

51 Vgl. Nipper, Gießen im Wiederaufbau. 15 Jahre zwischen Planung und Realität, S. 77 f.

52 Ebd.

53 Ein Beispiel für eine durchgeführte Sanierung der dreißiger Jahre ist der Block Schlossgasse/Marktaubenstraße; vgl. Schmidt, Gießens Entwicklung von der mittelalterlichen Innenstadt zum modernen Geschäftszentrum, S. 93 f.

54 Nipper, Gießen im Wiederaufbau. 15 Jahre zwischen Planung und Realität, S. 80.

55 Schmidt, Gießens Entwicklung zum modernen Geschäftszentrum, S. 99.

hessische Landtag beschloss am 25. Oktober 1948 das „Gesetz über den Aufbau der Städte und Dörfer des Landes Hessen (Aufbaugesetz)“, das die nötige gesetzliche Planungssicherheit brachte. Die Gründung der Bundesrepublik Deutschland am 23. Mai 1949 schuf den festen politischen Rahmen für den Wiederaufbau. Entscheidend für den weiteren Fortschritt war die Regelung der Zuständigkeit in Paragraf 1 des Aufbaugesetzes, der „die Planung, sowie die Ordnung des Grund und Bodens und der Bebauung in den Städten und Dörfern des Landes Hessen“ zu einer „Selbstverwaltungsaufgabe der Stadt- und Landkreise“⁵⁶ machte. Weiter schrieb das Gesetz in den Paragrafen 2 bis 6 vor, dass die Grundlage der Bebauung so genannte Bauleitpläne zu bilden hätten, welche namentlich der Flächennutzungsplan, der Generalbebauungsplan mit seinem „Gesamtbild der vorhandenen und künftigen Bebauung“,⁵⁷ der aus beiden vorgenannten zu entwickelnde Baugebietsplan, der Fluchtlinienplan für die Gestaltung mindestens der Straßenfluchtlinien und der Bebauungsplan waren.⁵⁸

Aus der beschriebenen Situation der Stadt ergab sich für Gießen bis 1949 eine „erzwungene Untätigkeit“.⁵⁹ Klaus von Beyme wertet dies auch als Chance, langfristiger und vorausschauender zu planen, denn „wo noch keine Bauten vorgestellt werden konnten, gab es wenigstens die notwendige Grundsatzdiskussion“.⁶⁰ Nipper gliedert den Zeitraum bis 1949 in zwei Phasen. Eine erste Phase stellt für ihn dabei die Zeit zwischen dem Kriegsende und 1948 dar, die er eine Zeit des „schöpferischen Nachdenkens und der Untätigkeit“⁶¹ bezeichnet. In dieser Phase wurden demnach neue visionäre Konzepte diskutiert und revolutionäre städtebauliche Pläne konzipiert, die zwar nicht umgesetzt werden konnten, aber dennoch „äußerst fruchtbar“⁶² waren. In der zweiten Phase der planerischen Aktivitäten, die Nipper in den Jahren 1948/49 verortet, also zu der Zeit, als die gesellschaftlich und politisch relevanten allgemeinen Regelungen getroffen wurden, entstanden hingegen konkrete Planungen.

In dieser Zeit bis 1949 entstanden für Gießen insgesamt 16 Pläne zum Wiederaufbau der Innenstadt. Zur Ausarbeitung dieser Vorschläge wurden renommierte Städteplaner und einheimische Architekten durch die Stadtverwaltung beauftragt, um eine Grundlage für die sachliche Diskussion zwischen Hausbesitzern, Stadtverwaltung und Stadtverordnetenversammlung über die Art des Wiederaufbaus und die Straßenverbreiterungen zu erhalten. Die zahlreichen Planungen dieser Zeit führten auch zu Verdruss in der Gießener Bevölkerung, wie ein Artikel der Gießener Freien Presse vom 27. September 1948 mit dem

56 Gesetz und Verordnungsblatt für das Land Hessen, Gesetz über den Aufbau der Städte und Dörfer des Landes Hessen (Aufbaugesetz) vom 25. Oktober 1948, S. 139.

57 Ebd.

58 Ebd.

59 Wagner, Zur Freiheit des Handelns, 1947, S. 549; zitiert nach: Nipper, Gießen im Wiederaufbau. 15 Jahre zwischen Planung und Realität, S. 82.

60 Beyme, Der Wiederaufbau, S. 11.

61 Nipper, Gießen im Wiederaufbau. 15 Jahre zwischen Planung und Realität, S. 82.

62 Ebd., S. 82.

Titel „Zu viele Pläne – aber keine Planung“⁶³ zeigt. Allen Plänen gemeinsam ist der Bezug auf die mittelalterliche Struktur der Stadt mit ihrem zentralen Straßenkreuz, das in fast allen Plänen durch die Nord-Süd-Achse Walltorstraße-Marktplatz-Seltersweg und eine Ost-West-Achse gebildet wird, die jedoch unterschiedlich angelegt war. Auch wenn eine öffentliche Teilhabe an diesen Entwürfen insgesamt „vom Gesetz her nicht erforderlich“⁶⁴ war, so zeigten die Vorstellungen der Pläne in der Gießener Freien Presse sowie eine Ausstellung zur Wiederaufbaukonzeption, dass den Verantwortlichen bewusst war, dass ein Wiederaufbau nur mit breiter Zustimmung der Bevölkerung möglich war.⁶⁵

Im Folgenden sollen nun zunächst zwei der erwähnten 16 Pläne zum Wiederaufbau Gießens kurz betrachtet werden, bevor ein näherer Blick auf den letztendlich umgesetzten Plan Graverts fallen soll. Ausgewählt sind die Pläne von Karl Gruber und Otto Ernst Schweizer. Als Grundlage dienen dazu neben den Plänen selbst auch Stellungnahmen der Architekten in der Gießener Freien Presse vom 02. Oktober 1948.

Der Plan Karl Grubers

Karl Gruber lebte von 1885 bis 1966 und war im Zeitraum von 1925 bis 1933 Professor für mittelalterliche Baukunst und Kirchenbau an der TH Danzig. Von 1933 bis 1953 hatte er die Professur für Baukunst, Städtebau und Altertümer an der TH Darmstadt inne und war gleichzeitig von 1938 bis 1945 Denkmalpfleger der Provinz Oberhessen. Neben den Wiederaufbauvorschlägen für Gießen aus den Jahren 1945 und 1946 erarbeitete er unter anderem auch solche für Lübeck und Darmstadt.⁶⁶ - Seine historische und denkmalpflegerische Prägung erklären seinen Vorschlag für den Wiederaufbau der Gießener Innenstadt. Karl Gruber ging davon aus, dass „jede Stadt ihr Urbild hat, [welches, ein] Niederschlag kulturbildender Ordnungen vergangener Epochen ist“.⁶⁷ Er sah daher „Ehrfurcht vor der Geschichte als grundlegende Forderung an die Gesinnung eines jeden, der sich mit dem Wiederaufbau einer alten Stadt befasst“. Er verstand seinen Entwurf daher als „organische Entwicklung des Neuen aus dem Alten“ und damit ausdrücklich nicht als Rekonstruktion. Gruber plante für die Gestaltung des Marktplatzes eine mittelalterlich inspirierte Arkadenbebauung, wie in Abbildung 5 gut zu erkennen ist. Kennzeichnend sind auch zahlreiche Gauben und Ziergiebel auf den Dächern der im Wesentlichen dreigeschossig angelegten Bebauung. Im Zentrum der Skizze ist das geplante Rathaus mit Uhrenturm zu erkennen, das zusammen mit der Pfarrkirche zu den „wichtigen Bauten einer städtischen Gemeinschaft, [mit ihrem] seit 700 Jahren angestammten Platz“ gehörte. Unterhalb des Rathauses, in der oberen und damit für diese Skizze

63 Gießener Freie Presse, 27.09.1948, zitiert nach: Nipper, Gießen im Wiederaufbau. 15 Jahre zwischen Planung und Realität, S. 81.

64 Nipper, Gießen im Wiederaufbau. 15 Jahre zwischen Planung und Realität, S. 85.

65 Vgl. ebd. S. 85.

66 Vgl. ebd., S. 91.

67 Karl Gruber, Vorschläge zum Aufbau der Innenstadt, Gießener Freie Presse (StaG), 02.10.1948, S. 3.

nördlichen Hälfte des Bildes, ist dabei der eigentliche Marktplatz zu erkennen, von dem die Schulstraße abzweigt. Vorgesehen waren auch Straßenumlegungen, Verbreiterungen und neue Durchbrüche, deren geplanter Verlauf auf dem Übersichtsplan Grubers für die gesamte Innenstadt erkennbar ist (Abb. 6). Durchscheinend ist die erhaltene Bausubstanz nach den Zerstörungen im Krieg dargestellt.

Insgesamt orientierte sich Gruber am „Urbild Gießens“ mit seiner zentralen „Weggabel, gebildet durch den nord-südlichen Zug Walltor-Seltersweg und den westlichen nach der Lahnbrücke ziehenden Zweig“. Neben der Lage des Rathauses und der Beibehaltung der Nord-Süd-Achse war Gruber auch der Anschluss des Bereichs um das Alte Schloss an das städtische Verkehrsnetz wichtig, der sich „am besten für Bauten der Kultur eignet“.⁶⁸

Der Plan Otto Ernst Schweizers

Otto Ernst Schweizer zählt zu den bedeutendsten Architekten der Zwischenkriegszeit und prägte deutschlandweit den Stil des Neuen Bauens mit. Er war in der Zeit von 1925 bis 1929 Oberstadtbaurat von Nürnberg und nach einjähriger Tätigkeit als freier Architekt ab 1930 Professor an der TH Karlsruhe. Er baute unter anderem das Wiener Praterstadion, das 1931 als modernste Sportanlage Europas galt. Neben vielen anderen Auszeichnungen erhielt er im Jahr 1960 das Große Verdienstkreuz der Bundesrepublik Deutschland.⁶⁹

Die Pläne Schweizers stellen einen gewissen Kontrast zu denen von Gruber dar. Zunächst stellte auch Schweizer die „Auseinandersetzung moderner Ideen mit dem bestehenden und als solche erkannten Werten der alten Städte“ ins Zentrum seiner Planungen, wies aber auf „entscheidende Wandlungen [...] in der soziobiologischen Struktur der Bevölkerung und ihrer Arbeitsbedingungen“⁷⁰ hin. Daher betrachtete er es als notwendig, in Zukunft die Bereiche für Arbeit, Wohnung und Erholung zu trennen. Des Weiteren wollte er die durch die Motorisierung als Lebensraum verlorengegangene Straße für den Fußgänger durch die Anlage von Freiräumen und Grünanlagen zurückgewinnen, ohne den Verkehr von den „Brennpunkten des städtischen Lebens“ fernzuhalten. Diese Prinzipien kehrten in der Gießener Konzeption aus dem Jahr 1947 deutlich wieder. Er legte das zukünftige Stadtzentrum sehr großzügig an, vom Selterstor bis zur Dammstraße reichend. Insgesamt behielt er die alten Straßenzüge im Wesentlichen bei, auch wenn kleinere Straßen und Gassen verschwanden. Den Schwerpunkt des von ihm definierten Stadtzentrums sah er an der Stelle des alten Marktes. Dort „muß das Rathaus errichtet werden, [da] seine Verlagerung an eine Stelle gar außerhalb der Kernstadt unorganisch wäre und überdies eine allmähliche Zerspaltung des Geschäftsmittelpunktes nach sich ziehen“⁷¹ würde.

68 Ebd.

69 Vgl. Architekturzentrum Wien, <http://www.architektenlexikon.at/de/588.htm>, letzter Zugriff: 27.09.2010.

70 Otto Ernst Schweizer, Vorschläge zum Aufbau der Innenstadt, Gießener Freie Presse (StaG), 01.10.1948, S. 3.

71 Ebd.

Seine verkehrstechnischen Planungen beinhalteten unter anderem eine großzügige Ausweitung des zentralen Bereichs bis zum Kreuzplatz (Abb. 7). Dieser Platz sollte die beiden Hauptverkehrsstraßen auffangen. Auch Schweizer sah in seinen Planungen einen Anschluss des Bereichs um das Alte und Neue Schloss an das Zentrum der Stadt vor und konzipierte ihn als Platz für Verwaltungseinrichtungen.⁷²

Die auffälligste Änderung der Planungen Schweizers im Vergleich zum Vorkriegszustand betraf jedoch die Bebauungsweise der Innenstadt, für die er im Wesentlichen vierstöckige Blockbebauung mit Flachdächern vorsah (Abb. 8). Diese Bauweise galt schon in den zwanziger Jahren als „klar, modern, kompromisslos“.⁷³ Sein Bauen wurde dabei aber ebenso bereits in den zwanziger Jahren von Kritikern als „nicht altstadtgerecht“⁷⁴ bezeichnet. Schweizer brachte bevorzugt Stahlbeton, Glasfronten und Flachdächer zum Einsatz, womit sich sowohl die Form der im Zentrum stehenden Häuser, als auch die Eigentumsverhältnisse der Grundstücke grundlegend ändern müssen. Die von Schweizer angeordneten großen Wohn- und Geschäftshäuser hatten durch ihre lockere Bebauungsweise auch zwangsläufig große Grünflächen zur Folge, die die Übertragung von Grundstücken in öffentliche Hand erforderten. Damit steht Schweizer in enger Beziehung zu anderen modernen Architekten, die ganz allgemein das „nebeneinander von öffentlichem Interesse und privatem Grundbesitz kritisierten [und die] Zurückeroberung der öffentlichen Kontrolle über den gesamten Grund und Boden der Stadt propagierten“.⁷⁵

Der Plan Wilhelm Graverts

Wilhelm Gravert war, wie bereits eingangs erwähnt, bereits von 1928 bis 1945 Stadtbaurat von Gießen, wurde aber im Zuge der Entnazifizierung zunächst dieses Amtes enthoben, bevor er 1949 erneut zum Stadtbaudirektor ernannt wurde.

Gravert verstand die Stadt als „lebendigen Organismus [dessen] Innenstadt nur das Herzstück des Stadtkörpers ist“.⁷⁶ Damit funktionierte Wiederaufbau für ihn nur als die ganze Stadt betreffend. In dieser Analogie verstand Gravert weiter die Nord-Süd-Achse als „Rückgrat des Stadtkerns“ und schätzte deren verkehrstechnische Bedeutung damit ähnlich wie seine Mitbewerber ein. Er ging allerdings noch ein Stück weiter, indem er sich sogar gegen eine Verlagerung dieser Hauptachse aussprach, weil daraus „Verkrümmung und damit Störung“ resultiere, was keine städtebauliche, sondern wohl eher eine emotionale Begründung darstellte. Weniger bedeutend schätzte Gravert den Ost-West-Verkehr und

72 Vgl. Schweizer, Vorschläge zum Aufbau der Innenstadt, S. 3.

73 Matthias Weinrich, <http://www.nuernberginfos.de/bedeutende-nuernberger/otto-ernst-schweizer.html>, letzter Zugriff: 27.09.2010.

74 Ebd.

75 Leonardo Benevolo, Die Geschichte der Stadt, Campus Verlag, Frankfurt/New York, 2007, S. 991.

76 Wilhelm Gravert, Vorschläge zum Aufbau der Innenstadt, Gießener Freie Presse (StaG), 01.10.1948, S. 4.

damit auch die Verkehrsbelastung dieser Achse ein, diesen Verkehr wollte er über den Anlagenring um die Stadt herum leiten. Die Neustadt und die Neue Bäume sollten somit den Ausfallverkehr aus dem Stadtzentrum auffangen. Das Stadtzentrum legte auch Gravert auf den Marktplatz fest. Interessant ist die Rollenzuweisung Graverts an die Bahnhofstraße und den Seltersweg. Da eine Straße „nie beides, Verkehrsstraße und Geschäftsstraße sein kann“, sollte der Seltersweg in erster Linie die Funktion der Geschäftsstraße und die Bahnhofstraße hauptsächlich die Funktion der Verkehrsstraße übernehmen. Somit kam der Bahnhofstraße ebenfalls eine erhöhte Bedeutung als Verkehrsachse über den Marktplatz und das Walltor zu. Damit war aber eine Verbreiterung des Marktes für eine Einmündung der Bahnhofstraße notwendig. Daraus folgte für Gravert jedoch auch, dass der Anliegerverkehr aus dem südlichen Seltersweg fernzuhalten sei und direkt über die Hinterhöfe zu den Häusern geleitet werden sollte. Ebenso wie Schweizer sah auch Gravert im Landgraf-Philipp-Platz den geeigneten Ort für Behördenbauten, da hier durch die Baudenkmale des Alten und Neuen Schlosses, deren Erscheinungsbild erhalten bleiben sollte, und durch die verkehrstechnisch ruhige Lage gute Bedingungen für ein solches „Arbeitszentrum“ vorhanden seien.

All diese Überlegungen zeigen, dass Gravert den Schwerpunkt seiner Planungen in der Lösung der Verkehrsfragen sah, was auch schon vor dem Zweiten Weltkrieg für seine Planungen kennzeichnend war. Als Datengrundlage für diese Planungen griff Gravert dann auch auf die „Verkehrsverhältnisse des letzten Friedensjahres“ zurück und ausdrücklich nicht auf das aktuelle Verkehrsaufkommen von 1948.

2.2.3 Die Entscheidung der Stadtverordnetenversammlung

Aufgrund der Fülle der Planungsvorschläge beauftragte die Stadt am 11. Juni 1946 drei Gutachter und einen Obergutachter aus dem Regierungspräsidium, „einen allseits anerkannten Entwurf zur Ausführung vorzuschlagen“.⁷⁷ Doch auch sie konnten sich bis zum Sommer 1948 auf keinen gemeinsamen Vorschlag einigen. Die Verantwortlichen, im Fall Gießens die Stadtverordnetenversammlung, verabschiedeten schließlich am 18. November 1948 den Generalbebauungsplan für die Stadt. Dieser stellte eine Überarbeitung des Wiederaufbauplans von Wilhelm Gravert dar, nach Umsetzung einer Gutachterbemerkung von Göderitz⁷⁸ durch Gravert selbst. Die Entscheidung wurde von der Stadtverordnetenversammlung letztendlich einstimmig getroffen und hatte auch die Konsequenz, dass der Plan des damaligen Stadtbaudirektors Hardt zurückge-

77 Schmidt, Beitrag zum Wiederaufbau der zerstörten Innenstadt von Gießen nach 1945, S. 74.

78 Johannes Göderitz, einer der führenden Städtebauer in Westdeutschland, war von 1927 bis 1933 Stadtbaurat von Magdeburg. 1933 wurde er auf Veranlassung der NSDAP in Ruhestand versetzt und war 1936-1945 Geschäftsführer der Deutschen Akademie für Städtebau-, Reichs- und Landesplanung. In den Jahren 1945-1962 war er Professor an der TU Braunschweig; vgl. Nipper, Gießen im Wiederaufbau. 15 Jahre zwischen Planung und Realität, S. 85.

wiesen wurde und damit Gravert dessen Nachfolge antrat. Am 05. Mai 1949 wurde dann dem auf Grundlage des Generalbebauungsplans entwickelten Fluchtlinienplan und dem Bebauungsplan für die gesamte Innenstadt einstimmig zugestimmt. Damit erhielt Gießen in relativ kurzer Zeit und räumlicher Vollständigkeit ein tragfähiges Wiederaufbaukonzept.⁷⁹

Die Gründe, warum sich die Stadtverordnetenversammlung für den Vorschlag Graverts entschied, gliederte der damalige Vermessungsrat der Stadt Gießen, Heinrich Schmidt, schon 1962 in sechs Teilaspekte auf.⁸⁰

Der Aufbauplan für Gießen musste zunächst „die Innenstadt so rasch wie möglich funktionsfähig“⁸¹ machen, um sie als Mittelpunkt des Handels wieder zu fördern. Gießen hatte schließlich durch die Kriegszerstörungen Garnison und Universität als wirtschaftliche Grundlagen verloren und auch die Industrie war stark angeschlagen. Deshalb fürchteten die Verantwortlichen, Gießen könne seine Rolle als Handelszentrum dauerhaft an die Nachbarstädte Wetzlar und Marburg verlieren.

Der zweite Aspekt, den ein Wiederaufbauplan für Gießen erfüllen musste, wurde spätestens nach der Währungsreform am 20. Juni 1948 deutlich. Nach dem Krieg war nicht nur die Bevölkerung, sondern auch die Stadt Gießen verarmt. Der Stadt Gießen gingen durch die Währungsreform beispielsweise rund sieben Millionen Reichsmark verloren.⁸² In welchem Umfang finanzielle Unterstützung von außen zu erwarten war, blieb zunächst unklar, da zum Zeitpunkt der Entscheidung über die Wiederaufbaupläne die Bundesregierung noch nicht konstituiert war und Kredite auf dem freien Kapitalmarkt unerschwinglich waren. Der Wiederaufbauplan für Gießen musste also diesen finanziellen Rahmenbedingungen angepasst sein, um nicht über Generationen hinweg eine Utopie zu bleiben. Architektonische Gesichtspunkte waren deshalb für die Verantwortlichen sowohl auf privater wie auch öffentlicher Seite nachrangig.⁸³

Der dritte wichtige Aspekt, den der Plan berücksichtigen musste, betraf die bereits angesprochene unterirdische Infrastruktur, die bis auf geringe Schäden aufgrund ihrer vier bis fünf Meter tiefen Lage erhalten geblieben war. Eine neue Verlegung als Folge eines gänzlich neuen Straßennetzes wäre für die Stadt finanziell nicht tragbar gewesen. Schmidt spricht sogar von „nicht abschätzbaren Kosten“, weil nicht tragfähige Erdschichten den Untergrund schwierig machten. Auch dies war nur von Graverts Plan in „ausreichendem Maße berücksichtigt“, da seine Pläne lediglich eine Verbreiterung, Begradigung und Höhennivellierung vorsahen.⁸⁴

79 Vgl. ebd., S. 86.

80 Vgl. Schmidt, Gießens Entwicklung zum modernen Geschäftszentrum, S. 98 ff.

81 Ebd., S. 99.

82 Werner Elsner, Die städtische Verwaltung 1945-1952, in: Wolfgang Arnim Nagel, Magistrat der Stadt Gießen (Hg.), Dokument des Lebenswillens einer deutschen Stadt, Kuwe Verlag, Hanau 1952, S. 38.

83 Nipper, Gießen im Wiederaufbau. 15 Jahre zwischen Planung und Realität, S. 97.

84 Schmidt, Gießens Entwicklung zum modernen Geschäftszentrum, S. 100.

Die vierte Anforderung, die der Wiederaufbauplan für Gießen erfüllen musste, war die Forderung der bisherigen Eigentümer, ihr Geschäft wieder an der alten Stelle neu aufzubauen. Diesen Punkt schätzte Schmidt sogar als von „besonderer und vielleicht ausschlaggebender Bedeutung“ ein. Die Möglichkeit, Eigentümer des alten Grundstücks zu bleiben „schien den Beteiligten nur beim Plan Gravert in zufriedenstellender Weise gegeben zu sein“⁸⁵. Inwieweit diese Erwartung tatsächlich durch den Plan Wilhelm Graverts erfüllt werden konnte, wird im Folgenden zu überprüfen sein.

Neben diesen Überlegungen spielten noch zwei allgemeinere Aspekte eine Rolle. Zum einen lagen 1948 in Deutschland kaum Erfahrungen beim Wiederaufbau zerstörter Städte vor, sodass auch Besichtigungen und Analysen in anderen Städten nicht möglich waren. Zum anderen ging man bei der Auswahl des Plans auch von der Annahme aus, dass Gießen auf absehbare Zeit eine Mittelstadt von regionaler Bedeutung bleiben würde und damit auch die Auslegung von Straßen und Plätzen, nicht der einer Großstadt folgen sollte. Selbstbewusst und die Eckpfeiler seines Wiederaufbauplanes charakterisierend, schrieb daher Stadtbaurat Gravert im Jahr 1952, dass „alle Lösungen, die die Struktur des Organismus Gießen nicht erkannt hatten, fehlschlagen mussten“.⁸⁶ Er verwies insbesondere auf den finanziellen Aspekt: „Aber wie bald kam die Ernüchterung als man feststellte, wie teuer Visionen sind und wie wenig [...] eine einzelne Generation zu leisten vermag“.⁸⁷

2.3 Der Wiederaufbau

2.3.1 Stadtplanung und Eigentumsverhältnisse

Zunächst sollen im Folgenden kurz die Hauptinhaltepunkte des Fluchtlinienplans und der anschließenden Baulandumlegung dargestellt werden, bevor ein abschließender Blick auf das tatsächliche Wiederaufbaugeschehen in Gießen fallen soll.

Als erstes wurden die beiden Hauptverkehrsachsen der Innenstadt auf eine Breite von je 16,50 Meter und eine durchgängig viergeschossige Bebauung festgelegt. Für die Nebenstraßen waren eine Breite von je 12,50 Meter und eine dreigeschossige Bebauung maßgebend. Damit erfolgte besonders im Fall der Nebenstraßen eine Verbreiterung. Neben diesen beiden Straßentypen sollte es im Stadtgebiet auch so genannte Versorgungsstraßen geben, die zu einer Breite von acht bis zehn Meter und einer zweigeschossigen Bebauung bestimmt wurden. Da die Bebauung am südlichen Seltersweg in größerem Umfang erhalten geblieben war und damit die für Hauptverkehrsstraßen angedachte Breite

85 Vgl. Ebd., S. 98 ff.

86 Wilhelm Gravert, Der Wiederaufbau der Stadt, in: Wolfgang Arnim Nagel, Magistrat der Stadt Gießen (Hg.), Dokument des Lebenswillens einer deutschen Stadt, Kuwe Verlag, Hanau 1952, S. 62.

86 Ebd.

87 Ebd.

nicht umgesetzt werden konnte, wurde zur Entlastung eine parallel zum Seltersweg verlaufende, 16 bis 23 Meter breite Durchbruchstraße konzipiert. Diese Maßnahme ist dabei eher als Stadtsanierung aufzufassen, da im Bereich zwischen Seltersweg und Bahnhofstraße große Teile der Bebauung erhalten geblieben waren. Dementsprechend wertete auch die Stadtverwaltung diese Maßnahme als Sanierung eines Altstadtgebietes.⁸⁸ Diese Durchbruchstraße entsprach im „Verlauf ungefähr der projektierten Entlastungsstraße, wie sie vor dem zweiten Weltkrieg bei der beabsichtigten Altstadtsanierung dieses Gebietes geplant war“.⁸⁹ Für dieses Verbreiterungsvorhaben, aber auch für die teilweise Neuanlage von Straßenverläufen, veranschlagte der Fluchtlinienplan eine zusätzliche Fläche für den Straßenraum von 26.000 Quadratmetern, die aus vor dem Krieg bebautem Privateigentum zu entnehmen waren. Die Auflösung einiger Gassen und Sackgassen - sogenannter Einfahrten - durch den Fluchtlinienplan erbrachte eine frei werdende Fläche in öffentlicher Hand von 2.000 Quadratmetern. Diese wurden durch die Stadt genutzt, um den ehemaligen Privateigentümern einen Teil der benötigten 26.000 Quadratmeter zu ersetzen.

Grundsätzlich sollte in der Innenstadt eine geschlossene Bebauung erfolgen. Um die kleinteilige Zersplitterung der innenstädtischen Grundstücke aufzulösen, wurde eine Mindestgröße von 120 Quadratmetern und eine Mindestbreite von acht Metern festgelegt. Damit entfielen für viele alte Grundstückslagen die Wiederaufbaugenehmigungen. Den Erwartungen der Eigentümer, die vor allem deshalb für Graverts Plan gestimmt hatten, konnte also nicht in jedem Fall entsprochen werden. Des Weiteren enthielt der Plan auch die Feststellung, dass „die im zweiten Weltkrieg eingeleiteten Maßnahmen zur Altstadtsanierung [...] weiterzuführen“⁹⁰ seien.

Um den Restbedarf von 24.000 Quadratmeter Fläche zur Begradigung und Erweiterung der Straßen decken zu können, bedurfte es eines so genannten Baulandumlegungsverfahrens, das Schmidt präziser ein „Grundstückstauschverfahren“ nannte. Durch dieses Verfahren konnten im Bedarfsfall „alle Grundstücke eines Gebietes zwangsweise zugezogen werden“.⁹¹ Aus dieser Gesamtmasse wurden dann die benötigten Flächen herausgeschnitten und der übrig bleibende Rest auf die bisherigen Eigentümer aufgeteilt. Dabei wurde berücksichtigt, welchen Wert und welche Größe das Grundstück vor dem Verfahren hatte. Die Rahmenbedingungen des Flächennutzungsplans, wie die Mindestgröße, wurden eingehalten und zersplitterter Besitz zusammengeführt. Zu kleine Grundstücke wurden daher als nicht bebauungsfähig eingestuft und der Gegenwert ausgezahlt. Des Weiteren wurde eine maximale Verlustgröße von 9,4% des Grundstücks in zerstörten Stadtteilen festgelegt, die mit der Begrün-

88 Eine Vorstellung der genauen Projektierung als Diskussionsgrundlage zwischen den Bürgern und der Stadt fand sich in den Mitteilungen der Stadtverwaltung Gießen vom 14. Mai 1960, S. 52 f.

89 Schmidt, Gießens Entwicklung zum modernen Geschäftszentrum, S. 101.

90 Ebd.

91 Ebd., S. 104.

dung, durch diese Maßnahmen eine verbesserte Raumnutzung und Verminderung von Baukosten zu schaffen, entschädigungslos enteignet werden konnte.⁹² Flächen, die darüber hinaus abgegeben werden mussten, sollten „angemessen vergütet“ werden.⁹³ Bemerkenswert ist, dass Eigentümer, die diese Grenze nicht erreichten, eine Ausgleichszahlung an die Stadt leisten mussten.⁹⁴

Als Beispiel für dieses Verfahren zeigt Abbildung 9 den Bereich zwischen Marktplatz und Kaplansgasse vor dem Baulandumlegungsverfahren und danach. Der Block am Kreuzplatz gehörte zu den Ersten in der beschriebenen Baulandumlegung. Der Marktplatz befindet sich jeweils am oberen Bildrand. Deutlich wird hierbei besonders die sehr „kleinparzellige Struktur“,⁹⁵ die teilweise von nur einen Meter breiten Gassen durchzogen ist. Nach der Baulandumlegung fallen zunächst die zurückgenommenen Fluchtlinien, sowie die Auflösung der kleinen Gassen auf. Um dennoch auch das Innere des Blocks zugänglich zu machen, wurde die Rittergasse neu angelegt, die den Block nun zweiteilte. Damit sollte besonders die Versorgung der Geschäfte von der Rückseite gewährleistet werden. Ursprünglich bestand dieser Block aus 86 Grundstücken mit 39 Eigentümern und einer Durchschnittsgröße von 85,8 Quadratmetern, der nach der Baulandumlegung zu 29 Grundstücken mit 27 Eigentümern und einer Durchschnittsgröße von 184,8 Quadratmetern umstrukturiert wurde.⁹⁶

„Mit diesen und anderen Festsetzungen des Fluchtlinienplanes [...] steht die Stadt Gießen mit ihrer Planung in etwa in der Mitte der beiden möglichen Extreme, die beim Wiederaufbau eines zerstörten Stadtteils denkbar sind, nämlich: Der Wiederherstellung des alten Zustandes mit der Beibehaltung der seitherigen [...] Struktur und der Anlage eines vollkommen neuen Straßennetzes [als] Grundlage für eine völlig andersartige gesellschaftliche Schichtung des zerstörten Stadtteils.“⁹⁷

Diese Umsetzung der Planungen in Form des Fluchtlinien- und des Baulandumlageplans werden in der Literatur als erfolgreich bewertet.⁹⁸ Damit erlebte Gießen aber – entsprechend der eingangs formulierten These – einen Anpassungsneubau, wie er auch „beim westdeutschen Wiederaufbau im Vordergrund“⁹⁹ stand. Im Folgenden soll nun ein Blick auf die weitere bauliche Entwicklung der Stadt geworfen werden, um exemplarisch zu sehen, bis zu welchem Grad die Pläne umgesetzt wurden.

92 Durch die gebrachten Gegenleistungen (Wertsteigerung usw.) verstand die Stadt diese allerdings nicht als entschädigungslose Enteignungen, sondern lediglich als Gebietsabtrennungen ohne zusätzliche Entschädigungszahlungen.

93 Schmidt, Gießens Entwicklung zum modernen Geschäftszentrum, S. 106.

94 Vgl. ebd., S. 101 ff.

95 Nipper, Gießen im Wiederaufbau. 15 Jahre zwischen Planung und Wiederaufbau, S. 89.

96 Ebd., S. 89 f.

97 Schmidt, Gießens Entwicklung zum modernen Geschäftszentrum, S. 102.

98 Nipper, Gießen im Wiederaufbau. 15 Jahre zwischen Planung und Realität, S. 94 f. und Schmidt, Gießens Entwicklung zum modernen Geschäftszentrum, S. 122.

99 Ebd., S. 73.

2.3.2 Wiederaufbau bis 1961

Grundlage für die Bewertung der baulichen Entwicklung im Rahmen des Wiederaufbaus stellen wieder die Analysen des Vermessungsrats Schmidt dar, der im Jahr 1962 auf das Geschehen der letzten Jahre zurückblickte. Demnach war bereits 1962 die festgesetzte Straßenbreite „durchweg eingehalten“¹⁰⁰ worden, auch wenn es zu kleineren Anpassungen im Detail an einigen Straßenstellen kam. Des Weiteren wertete Schmidt den Geländeerwerb als „für alle Straßen abgeschlossen“, wobei er Ausnahmen wie die Entlastungsstraße zum oberen Seltersweg und wenige kleinere Straßen nannte. In Abhängigkeit von diesen Ausnahmen und von der noch unvollständigen Bebauung war der Straßenbau 1962 noch nicht abgeschlossen, wenn auch die „wichtigsten Straßen wie Seltersweg, Walltor, Neue Bäume“ und der Markt- und Kreuzplatz in ihrer Fahrbahnführung vollendet waren. Schmidt beschrieb in diesem Zusammenhang noch „stellenweise erhalten gebliebene Gebäude oder Ruinen“, die die Fußgänger beeinträchtigen, da sie in die Gehwege hineinragen. Starke Kritik äußerte Schmidt an der Umsetzung der baulichen Gestaltung, die er zunächst als „unbefriedigend“ bezeichnete, auch wenn es mit dem ehemaligen Kaufhaus Kerber an der Ecke Neuenweg–Seltersweg als erstem wiederaufgebauten Gebäude der Innenstadt eine gelungene architektonische Ausnahme gab. Die Innenstadt stellte sich dabei zunächst als ein Wechsel von mehrgeschossigen Gebäuden und unvollständigen Flachbauten dar. Dieses Bild war entstanden, da zahlreiche Eigentümer zunächst nur den Laden im Erdgeschoss oder maximal ein Obergeschoss neu errichteten und weitere Stockwerke auf eine wirtschaftlich sicherere Zukunft verschoben, während andere sofort die durch die Planungen festgelegte Stockwerkzahl umsetzten. Schmidt bezeichnete den dadurch entstandenen lückenhaften Charakter der eigentlich geschlossen und mehrstöckig geplanten Innenstadt sogar als „für den Besucher störend und abstoßend“. Allerdings suchte er die Ursachen nicht nur bei den Privateigentümern, sondern verweist auch auf das mögliche Fehlen ausreichender öffentlicher Mittel hin.¹⁰¹ Einen Eindruck von diesem Erscheinungsbild gibt Abbildung 10, auf der am rechten unteren Bildrand ein solches einstöckiges Gebäude zu sehen ist.

Um diesem provisorischen Bauen in der gesamten Innenstadt entgegenzuwirken setzte die Stadtverwaltung seit 1952/53 die Wiederaufbau-AG ein, die eigentlich zum Aufbau des Nordviertels gegründet wurde. Diese übernahm die Planung der wiederaufzubauenden Gebäude, besorgte Hypotheken auf dem Kapitalmarkt und erschloss auch öffentliche Mittel. Insgesamt war der Wiederaufbau der Stadt Gießen damit in nicht unerheblichem Maße von eben diesen öffentlichen Mitteln, wie dem Landesbaudarlehen abhängig. Die Wiederaufbau-AG als hundertprozentige Tochter der Stadt trat zudem seit 1954 auch selbst als Bauherr auf. In dieser Zeit wurden fast alle Wiederaufbaumaßnahmen in der Innenstadt von der Wiederaufbau-AG durchgeführt und anschließend an

100 Schmidt, Gießens Entwicklung zum modernen Geschäftszentrum, S. 112.

101 Ebd., S. 113.

Privatleute veräußert. Die Wiederaufbau-AG besaß zeitweise über 50% der innenstädtischen Parzellen.¹⁰²

Nach der Phase der lückenhaften und zu niedrigen Bebauung der Innenstadt in den ersten Jahren des Wiederaufbaus nach dem Herbst 1949 folgte eine Phase, in der sich das Baugeschehen in die gegenteilige Richtung entwickelte. Statt einer zu niedrigen Bebauung wurden die Neubauten nun um ein oder zwei Etagen gegenüber dem Plan erweitert, unter anderem um gestiegene Baukosten abzufedern, Rendite zu erwirtschaften oder die im sozialen Wohnungsbau vorgeschriebenen Höchstmieten nicht zu überschreiten. Das Ergebnis dieser Bautätigkeit ist noch heute im Stadtbild sichtbar, besonders an der Schulstraße, die sich fast schlauchartig zeigt, da das Verhältnis zwischen Straßenbreite und Bebauungshöhe nicht beachtet wurde. Verfehlt wurde auch das Ziel der Auflockerung und Verminderung der Wohndichte. Das war beabsichtigt durch die Inanspruchnahme von 24.000 Quadratmetern durch die Stadt und die Verbreiterung der Straßen und Plätze. Dagegen wirkte nicht nur die beschriebene zu hohe Bebauung, sondern auch eine gegenüber dem Plan zu dichte Bebauung der einzelnen Parzellen. Die immer umfangreicher werdende Lagerhaltung der einzelnen Geschäfte, die immer größere Lagergebäude erforderten, war eine der Ursachen dieser Entwicklung. Eine Ablehnung der Baugenehmigungen für diese verdichtenden Baumaßnahmen durch die Stadt war schlicht „wirtschaftlich nicht vertretbar“.¹⁰³ Diese intensive Nutzung sowohl der Fläche als auch der Höhe bezeichnete Schmidt als ein „städtebauliches Negativum“.¹⁰⁴

Auch in architektonischer Hinsicht gab es Abweichungen vom Plan, auch wenn die Architektur „in keiner Weise im Zentrum des Handelns stand“.¹⁰⁵ Die ursprünglich geplante Gestaltung der Gebäude zeigt sich dabei am besten an den erhaltenen Gebäuden der Nordseite des Neuenwegs. Diese folgte der Planung sehr eng und wurde auch zeitnah umgesetzt. Je später ein Gebäude neu errichtet wurde, umso sichtbarer wurden modernere Elemente der späten fünfziger Jahre, wie das Flachdach anstelle des geneigten Dachs, oder die zunehmende Auflösung der Wand in Glasfassaden, statt einem Wechsel von größeren Mauerflächen und Fenstern. Dies veranschaulicht Abbildung 10 eindrucksvoll, auf der das schnell wiederaufgebaute Café Rühl neben einem einige Jahre später hinzugefügten Gebäude auf dem Marktplatz zu sehen ist.¹⁰⁶

Infolge des Wiederaufbaus nach den Zerstörungen kam es zu einigen Wandlungen in der Geschäftsstruktur der Gießener Innenstadt. Vor allem Handwerksbetriebe waren gezwungen ihren Standort aus der Innenstadt heraus zu verlagern. Aber auch die Geschäftsstruktur veränderte sich. Der nicht zerstörte südliche Bereich des Seltersweges diente dabei zunächst als Auffangbecken für die Firmen des zerstörten alten Geschäftskerns der Innenstadt um Marktplatz,

102 Nipper, Gießen im Wiederaufbau. 15 Jahre zwischen Planung und Realität, S. 101.

103 Ebd. S. 114.

104 Ebd.

105 Nipper, Gießen im Wiederaufbau. 15 Jahre zwischen Planung und Realität, S. 101.

106 Vgl. Schmidt, Gießens Entwicklung zum modernen Geschäftszentrum, S. 115.

Kreuzplatz und Schulstraße. Auch nach dem Wiederaufbau desselben „gewann dieser seine überragende Stellung nicht zurück“,¹⁰⁷ was seine Ursachen auch in dem Wiederaufbau des bereits erwähnten Kaufhaus Kerber am Kreuzplatz hatte, das zuvor in der Schulstraße stand. Aber auch der schleppende Wiederaufbau der Walltorstraße und die Verlagerung von Kaufhaus Karstadt an das Südende des Selterswegs verstärkten diesen Trend. Eine Untersuchung der Bodenpreise entlang der Achse Seltersweg – Marktplatz – Walltorstraße durch Nipper veranschaulicht diese Entwicklung.¹⁰⁸ Insgesamt hatte die Innenstadt Gießens jedoch binnen fünf Jahren ihre wirtschaftliche Position zurückerlangt. Dies gelang schließlich auch durch den oben beschriebenen und von Zeitgenossen wie Schmidt teilweise kritisierten schrittweisen Aufbau der Gebäude durch Privatpersonen je nach persönlicher wirtschaftlicher Lage.

Auch die Einwohnerzahl Gießens entwickelte sich in den Jahren des Wiederaufbaus wieder positiv. Im Jahr 1950 übertraf Gießen mit 48.000 Einwohnern den Vorkriegsstand und hatte 1960 schon 64.000 Einwohner.¹⁰⁹ Im Jahr 1957 wurde in Gießen zudem die Universität wiedererrichtet, was der Stadt neben dem Titel Universitätsstadt einen weiteren Wirtschaftsfaktor zurückgab. Die Ansiedelung neuer Gewerbe und Industrien und der forcierte Wohnungsbau gelangen bis zum Beginn der sechziger Jahre, sodass Brake sogar von einer „Prosperitäts- und Expansionsphase“¹¹⁰ für die Stadt spricht.

Diese Untersuchung begrenzt den Betrachtungszeitraum für den Wiederaufbau der Stadt Gießen durch das Inkrafttreten des Bundesbaugesetzes vom 01. Juli 1960 und der Baunutzungsverordnung vom 26. Juni 1962. Die Gießener Innenstadt trat seitdem in eine neue Phase der Stadtentwicklung. Kennzeichnend war der sich schon Ende der fünfziger Jahre ankündigende Hochhausbau, wie am achtgeschossigen Verwaltungsgebäude an der Ecke Asterweg-Walltorstraße zu sehen ist. Insgesamt wichen diese Gebäude mit ihren viel zu hohen Gebäudehöhen auf viel zu kleiner Fläche nicht nur erheblich von den Wiederaufbauplanungen ab, sondern sie entstanden zum Teil nach Abriss der im Krieg erhalten gebliebenen Bausubstanz, wie an der Straßenecke Neue Bäu-Diezstraße.¹¹¹ Dennoch ist diese Begrenzung des Betrachtungszeitraumes nicht unstrittig. Zum Wiederaufbau kann auch die Fertigstellung der heutigen Kongresshalle im Jahr 1963 zählen, ebenso die Einweihung des Stadthauses am Berliner Platz mit dem Einzug der Stadtverordnetenversammlung – ein mehr als symbolischer Akt, da die alten Standorte in der Innenstadt durch den Krieg verloren gingen.¹¹² Damit entstand für Gießen ein „Neues Stadtzentrum“¹¹³

107 Nipper, Gießen im Wiederaufbau. 15 Jahre zwischen Planung und Realität, S. 99.

108 Vgl. ebd.

109 Erwin Knauß, Gießen – Vergangenheit und Gegenwart, Theiss Verlag, Stuttgart 1977, S. 44.

110 Brake, Neuanfang und Aufbruch: 1945-1960, S. 283.

111 Vgl. Schmidt, Beitrag zum Wiederaufbau der zerstörten Innenstadt von Gießen nach 1945, S. 81 ff.

112 Vgl. Brake, Neuanfang und Aufbruch: 1945-1960, S. 284.

außerhalb des Anlagenrings und damit auch außerhalb der zu Beginn der Arbeit erfolgten Definition der Innenstadt. Wiederaufbau und Stadtentwicklung gingen ineinander über.

3. Frankfurt (Oder) – Wiederaufbau im Übergang zur Planwirtschaft

3.1 Frankfurt (Oder) vor dem Zweiten Weltkrieg und seine Zerstörung

3.1.1 Frankfurt (Oder) in den zwanziger und dreißiger Jahren

Die Frankfurter Innenstadt zeigte sich vor dem Zweiten Weltkrieg noch mit ihren vielen Bürgerhäusern im Stil der Renaissance und des Barock. Sie wies eine Gitterform auf dem mittelalterlichen Grundriss der Stadt auf, woraus eine geschlossene Blockbauweise resultierte. Auf der Ostseite der Oder hatte sich aus dem ehemaligen Brückenkopf eine Vorstadt entwickelt. Die ehemaligen zum großen Teil erhaltenen Wallanlagen wurden schon 1833/34 nach Plänen von Peter Joseph Lenné zu einer Parkanlage umgestaltet, ohne die Stadtmauerreste abzureißen. Aufgrund der mittelalterlichen Lage der drei Tore ergaben sich drei große Nord-Süd-Verbindungen, die Richtstraße, die Große Scharnstraße und die Oderstraße. Besonders die Große Scharnstraße entwickelte sich vor dem Ersten Weltkrieg zu einer Ladenstraße. Eine vierte Verbindung der beiden Tore im Norden und Süden führte um die halbe Stadt, was ihr auch ihren Namen gab: Halbe Stadt. Größere Bebauungslücken gab es in der ursprünglich in Ober- und Unterstadt unterteilten Stadt nur um die Kirchen.¹¹⁴

Frankfurt (Oder) war mit rund 70.000 Einwohnern im Jahr 1920 „die größte märkische Stadt“,¹¹⁵ wobei etwa 17.500 Einwohner in der Innenstadt wohnten.¹¹⁶ Nach dem Versailler Vertrag verkleinerte sich das Umland durch die Abtretung großer Teile der Provinzen Posen und Westpreußen an Polen, womit die Reichsgrenze auf 80 Kilometer an die Stadt heranrückte. Dennoch stellten die zwanziger Jahre in baulicher Hinsicht eine Phase des Aufschwungs für die Stadt dar, wodurch sich die relativ hohe Arbeitslosigkeit im Baugewerbe dieser Zeit milderte.¹¹⁷ Durch die Verlagerung der Reichsbahndirektion von Bromberg und Posen nach Frankfurt (Oder) im Jahr 1922 kamen mit der Behörde 700 bis 800 Beamte in die Stadt. Schon zuvor war die Brückenstadt an der Oder ein wich-

113 Eine Konzeption zur Gestaltung des damit entstehenden ‚Neuen Stadtzentrums‘ findet sich in den Mitteilungen der Stadtverwaltung Gießen vom 15.07.1960.

114 Dirk Bloch, Stadtgeschichte im Kartenbild: Frankfurt (Oder) von 1700 bis 2003. Erklärungen zu den Plänen, Stadtplanerei Blochplan, Berlin 2003, ohne Seite.

115 Berlin war 1920 aus der Mark ausgegliedert worden; siehe: Stribny, Zäpke, Frankfurt/Oder. Portrait einer Brückenstadt, S. 82.

116 Lutz Patitz, Die Bedeutung der Innenstadtsanierung für die Stadtentwicklung in Zeiten schrumpfender Einwohnerzahlen, in: Stadt Frankfurt (Oder) (Hg.), Zentrum, Zeitschrift für das Sanierungsgebiet ‚ehemalige Altstadt‘ Frankfurt (Oder), ffo Werbe- und Verlagsagentur, 03/ 2001, S. 5.

117 Vgl. Targiel, Frankfurt (Oder) – so wie es war, S. 96.

tiger Verkehrsknotenpunkt gewesen, nun wurde sie zusätzlich ein Verwaltungs- und Logistikzentrum. Für die Beamten und ihre Familien galt es, Wohnraum zu schaffen, sodass an verschiedenen Stellen große Wohnsiedlungen, die so genannten Ostmarkbauten, mit insgesamt 600 Wohnungen entstanden, von denen die Hälfte sogar auf Wunsch der Beamten Haus und Garten umfassten.¹¹⁸ Lutz Patitz beschreibt diesen Wohnungsneubau infolge permanenter Mangelsituation als „Wachstumsmotor des Stadtausbaus“.¹¹⁹

Als weiteres größeres Bauprojekt der zwanziger Jahre sei der neue Hauptbahnhof 1923 erwähnt. Der Bau des so genannten Musikheims 1929 wirkte als Kristallisationskern der 1931 errichteten pädagogischen Akademie. Erwähnenswert ist auch der Bau der Hindenburg-Schule in den Jahren 1925 bis 1927 im Stadtteil Westkreuz, der nach Plänen von Stadtbaurat Dr. Althoff und Stadtbaumeister Gesing errichtet wurde. Gesing war auch an anderen Bauprojekten beteiligt und wird im Zusammenhang der Wiederaufbauplanungen eine Rolle spielen.¹²⁰

Ein wichtiger Wirtschaftsfaktor waren auch die Kasernen der Stadt. Frankfurt (Oder) war seit den Tagen des Großen Kurfürsten im späten 17. Jahrhundert wie Gießen eine Garnisonsstadt, was dem innenstädtischen Handel und Handwerk zugutekam.¹²¹ Die Aufrüstung zur Zeit des Nationalsozialismus ließ zahlreiche neue Kasernen entstehen, so die Hofbauer-Kaserne, die Bülow-Kaserne, die Eichhorn-Kaserne, die Ziethen-Kaserne und die Horn-Kaserne, „die sich wie ein Kranz im Westen der Stadt ausbreiteten“.¹²² Daneben entstanden in den dreißiger Jahren das Heeresversorgungsamt und das Heeresverpflegungsamt, womit sich die Beamtenzahl in Frankfurt (Oder) weiter erhöhte. Frankfurt (Oder) erhielt des Weiteren Anschluss an das Reichsautobahnnetz durch die Eröffnung der Autobahnteilstrecke Berlin – Frankfurt (Oder) im Jahr 1937. Am 9. November 1938 veranstalteten die Nationalsozialisten in der Oderstadt, wie überall in Deutschland, einen Pogrom, dem die schon 1822 errichtete Synagoge in der Wollenweberstraße zum Opfer fiel. „Bis auf den Bau der Autobahn nach Berlin haben die Nationalsozialisten für Frankfurt kaum Positives geleistet.“¹²³ Im Jahr 1939 wohnten insgesamt 83.573 Einwohner in der Stadt beiderseits der Oder, etwa 17.000 davon auf der Ostseite in der Dammvorstadt.¹²⁴ Beide Zahlen spielen als Vergleichsgröße eine Rolle, um im weiteren Verlauf das Ausmaß der Kriegseinwirkungen einordnen zu können.

118 Ebd., S. 97.

119 Lutz Patitz, Die Bedeutung der Innenstadtsanierung für die Stadtentwicklung, S. 4.

120 Vgl. Targiel, Frankfurt (Oder) – so wie es war, S. 98.

121 Vgl. Manfred Vogler, Zur jüngeren Stadtbaugeschichte von Frankfurt (Oder) unter besonderer Betonung des Zeitraumes seit 1965, in: Frankfurt-Information, Bezirksmuseum Viadrina (Hg.), Frankfurter Beiträge zur Geschichte. Heft 5, Eigenverlag, Frankfurt (Oder) 1978, S. 34.

122 Helmut Weihsmann (Hg.), Bauen unterm Hakenkreuz. Architektur des Untergangs, Promedia Verlagsgesellschaft, Wien 1998, S. 442.

123 Stribrny, Zäpke, Frankfurt/Oder. Portrait einer Brückenstadt, S. 90.

124 Vgl. Targiel, Die Oberbürgermeister der Stadt Frankfurt (Oder), S. 31.

3.1.2 Nationalsozialistische Planungen für das Stadtzentrum

Die nationalsozialistischen Planungen für Frankfurt (Oder) entstanden in Zusammenhang mit der Erhebung der Stadt zur ‚Gauhauptstadt der Mark Brandenburg‘ am 21. März 1938, wodurch auch das „Schwergewicht der baulichen Gestaltung des Oderraumes“¹²⁵ bestimmt wurde.

Im „zweistufigen Reichswettbewerb“ für den Bau eines „Gauforums“ im noch unerschlossenen Süden der Stadt, wurden 16 Entwürfe von insgesamt 573 eingereichten Projekten ausgezeichnet.¹²⁶ Adolf Hitler selbst bestimmte am 18. Mai 1939 den Entwurf von Heinrich Hans Mertens als Sieger. Eckpunkte der Ausschreibung waren gewesen: die Verortung im unerschlossenen Süden der Stadt aufgrund der schwierigen geografischen Gegebenheiten des historischen Stadtkerns und eine großzügige Platzanlage mit einem „der Grenzmark charakteristischen architektonischen Ausdruck“.¹²⁷ Der geplante Aufmarschplatz sollte rund 100.000 Menschen aufnehmen können. Des Weiteren war eine so genannte Gauhalle geplant.

Der Entwurf von Mertens sah an dem Aufmarschplatz neben der Gauhalle auch einen zwölfstöckigen Turmbau vor, der die Gauverwaltung aufnehmen sollte (Abb. 11). Weitere repräsentative Bauten am Oderufer sollten sich nach Norden zum alten Stadtkern hin „in immer kleinere bauliche Maßstäbe auflösen“.¹²⁸ Den Platz der ehemaligen Synagoge sollte ein großes Hotel füllen. Angestrebt war ein „einheitlicher Stadtkörper [...] mit monumentalen Verwaltungsgebäuden“.¹²⁹

Die von Weihsmann als ein „radikaler chirurgischer Eingriff in die Stadtstruktur“¹³⁰ gewerteten Planungen gingen mit Unterbrechungen bis 1941 weiter, da das gesamte Projekt in hohem Maße prestigegeladen war. Nach 1941 wurden allerdings kriegsbedingt keine neuen Planungen vorgelegt und auch eine Umsetzung erfolgte nie, sodass keine Spuren im Stadtbild geblieben sind. Zumindest das in der flachen bis flach-hügeligen Landschaft weithin sichtbare Turmmotiv, kehrte beim Wiederaufbau der Stadt nach dem Zweiten Weltkrieg wieder. Ein direkter Rückgriff auf die nationalsozialistischen Planungen ist jedoch nicht nachweisbar und auch nicht unbedingt zu vermuten.

3.1.3 Die Zerstörung von Frankfurt (Oder) im Zweiten Weltkrieg

Die Gründe für die fast vollständige Zerstörung der Innenstadt wurden in der Vergangenheit in der Literatur recht kontrovers diskutiert. Da an dieser Stelle nur ein Überblick gegeben werden soll, wird diese Diskussion nicht vollständig wiedergegeben werden können.

125 Weihsmann, Bauen unterm Hakenkreuz, S. 436.

126 Ebd., S. 437.

127 Albert Speer, Juror des Preisgerichts, zitiert nach ebd., S. 437.

128 Ebd., S. 440.

129 Ebd., S. 438.

130 Ebd., S. 438.

Den ersten Bombenangriff flog am 26. August 1940 ein englischer Flieger. Dabei wurde lediglich die Nordspitze der Oderinsel Ziegenwerder getroffen und nur geringe Schäden verursacht. Insgesamt war Frankfurt (Oder) bis zum Jahr 1945 vom Kriegsgeschehen „nur wenig in Mitleidenschaft gezogen worden“,¹³¹ und Tagebucheinträge zeigen sogar, dass die Einwohner bis Ende des Jahres noch ihrem normalen Alltagsgeschäft nachgingen, wenn dazu auch in Frankfurt die Beschäftigung von zahlreichen Kriegsgefangenen gehörte.¹³²

Am 26. Januar 1945 wurde Frankfurt durch Adolf Hitler zur Festung ernannt. Infolgedessen wurden zunächst auf der Ostseite in der Dammvorstadt, dann aber auch im Westteil der Stadt Straßenbarrikaden, Gefechtsstände und Panzersperren aufgebaut, „ohne dass die Stadt mit einer Festung im klassischen Sinne auch nur die geringste Ähnlichkeit hatte“. ¹³³ Anfang April waren insgesamt 13.945 Mann „Festungsbesatzung“ in der Stadt, wobei diese eher zufällig versammelte, versprengte und zum Teil verwundete Truppen waren. ¹³⁴

Am 05. Februar 1945 begann die Evakuierung der Bevölkerung mit den Stadtteilen Westkreuz, Paulinenhof und Beresinchen, da die Kampfhandlungen nun immer dichter rückten. Am 19. Februar 1945 sprengte die Wehrmacht die Frankfurter Stadtbrücke ebenso wie die Eisenbahnbrücke südlich der Stadt. Die ersten sowjetischen Bomber flogen am 20., 21. und 22. April 1945 Angriffe auf die Stadt. Insgesamt gingen in diesen Tagen 260 Tonnen Bomben auf Frankfurt und das benachbarte Beeskow nieder, dabei kam es auch zu ersten Bränden im Stadtinneren. Am 21. April löste das Oberkommando der Heeresgruppe Weichsel den Festungscharakter der Stadt auf, die Truppen zogen ab.¹³⁵ Nach dem Rückzug der Festungstruppen am 22. April 1945 blieben etwa 500 Menschen in den Kellern der Stadt zurück, bevor am nächsten Tag die ersten sowjetischen Soldaten die Stadt einnahmen.¹³⁶

An dieser Stelle beginnt die kritische und kontrovers diskutierte Debatte um die Gründe für die Zerstörung der Innenstadt. Hier sei den Recherchen Buwerts aus der ersten Hälfte der neunziger Jahre gefolgt, der umfassend dazu recher-

131 Wolfgang Buwert, Festung Frankfurt (Oder): Eine Stadt am Kriegsende, in: Historischer Verein zu Frankfurt (Oder) (Hg.), Mitteilungen – Historischer Verein zu Frankfurt (Oder). Heft 2 – 1995, Eigenverlag, Frankfurt 1995, S. 3.

132 Ebd., S. 6.

133 Ebd., S. 16.

134 Vgl. Ebd.

135 Eine ultimative Kapitulationsaufforderung durch die sowjetische Armee gab es dabei nach dem Stand der Forschung nicht und damit auch keine Ablehnung derselben durch die deutsche Festungsbesatzung. Näheres bei: Wolfgang Buwert, Anmerkungen zum Stand der DDR-Geschichtswissenschaft und zur Befreiung und Zerstörung Frankfurts 1945, in: Historischer Verein zu Frankfurt (Oder) (Hg.), Mitteilungen – Historischer Verein zu Frankfurt (Oder). 1. Heft – 1991, Eigenverlag, Frankfurt 1991, S. 18; und Joachim Schneider, Eine Stadt verliert ihr Antlitz. Fakten und Zahlen über die Zerstörungen in Frankfurt (Oder) im Frühjahr 1945, in: Historischer Verein zu Frankfurt (Oder) (Hg.), Mitteilungen – Historischer Verein zu Frankfurt (Oder). Heft 1- 2008, Eigenverlag, Frankfurt 2008, S. 11.

136 Buwert, Festung Frankfurt (Oder): Eine Stadt am Kriegsende, S. 27.

chierte und zwei Aufsätze veröffentlichte. Buwert fasste die Gründe folgendermaßen zusammen: „Durch Beschuss, Bombardierung, Brandstiftung sowjetischer Soldaten und polnischer Bürger brannten in den nächsten Tagen und Wochen fast die gesamte Innenstadt und die angrenzenden Straßenzüge ab.“¹³⁷ Damit spricht Buwert sich eindeutig gegen die zu DDR-Zeiten verfolgte Theorie der Sprengung und Brandstiftung zahlreicher Gebäude durch die SS aus: „Dass Gebäude vermint waren steht fest, aber nicht ihre Sprengung“.¹³⁸ Mit dieser zusammenfassenden Aussage zu den Ursachen der Zerstörung nimmt er aber auch Stellung zu der in Frankfurt stets präsenten Überzeugung, dass heimwärts ziehende polnische Zwangsarbeiter und sowjetische Soldaten in der Stadt bewusst oder unbewusst Brände gelegt hätten. Dies ist für Buwert „nicht ausgeschlossen [...] und bedarf weiterer Feldforschungen“.¹³⁹ Allerdings belegt Buwert, dass schon vor dem Eintreffen der sowjetischen Soldaten an mehreren Stellen größere Brände ausgebrochen waren, die zum Teil durch die wenigen verbliebenen Menschen nicht gelöscht werden konnten. Er stützt sich dabei unter anderem auch auf Augenzeugenberichte sowjetischer Flieger, von denen einer bereits am 22. April 1945 auf „eine in Rauch eingehüllte Stadtfestung“¹⁴⁰ blickte. Außerdem sollte bedacht werden, dass auch polnische Zwangsarbeiter zuvor in der Stadt arbeiten mussten, weshalb auch die Motivation zu Vandalismus in einer verlassenen und schon zuvor teilweise geplünderten Stadt nachvollziehbar wäre. Sicher ist, dass es im Stadtgebiet nicht zu Straßen- und Häuserkämpfen kam.¹⁴¹

Das Ausmaß der Zerstörung war verheerend für die Innenstadt. Einen Eindruck gibt ein Foto mit einem Blick von der Hauptpost, also in etwa dem ehemaligen Wilhelmsplatz, entlang der Richtstraße zur Friedenskirche im Norden der Stadt (Abb. 12). Das Kirchensensemble der Friedenskirche und der Nikolaikirche blieb glücklicherweise von Zerstörungen verschont. Von der Frankfurter Bevölkerung kamen „wahrscheinlich Zehntausende“¹⁴² nicht wieder in die Stadt zurück. Stattdessen blieben viele Vertriebene, darunter auch Bürger der Dammvorstadt.¹⁴³ Dieser Stadtteil auf der Ostseite der Oder wurde durch die Entscheidungen der Potsdamer Konferenz polnisch, es ist das heutige Ślubice.

Ebenso wie die Frage nach den Ursachen und der Schuld für die zerstörerischen Brände in der Innenstadt ist auch die Frage nach dem genauen Ausmaß der Schäden nicht leicht zu beantworten. Sicher ist, dass die Innenstadt fast

137 Ebd., S. 28.

138 Buwert, Anmerkungen zum Stand der DDR-Geschichtswissenschaft, S. 23. - Dazu forschte auch Joachim Schneider, der zu einem ähnlichen Ergebnis kommt; Näheres bei: Schneider, Eine Stadt verliert ihr Antlitz, S. 14 f.

139 Buwert, Anmerkungen zum Stand der DDR-Geschichtswissenschaft, S. 23.

140 Flieger Kamurschin, in: K. F. Telegin (Hg.), Poslednij schturm [Der letzte Sturm], Moskwa 1965, S. 98; zitiert nach: Buwert, Anmerkungen zum Stand der DDR-Geschichtswissenschaft, S. 21.

141 Vgl. Schneider, Eine Stadt verliert ihr Antlitz. S. 16.

142 Buwert, Anmerkungen zum Stand der DDR-Geschichtswissenschaft, S. 28.

143 Vgl. Ebd., S. 28.

vollständig zerstört war. Die Angaben über den Zerstörungsgrad der Gesamtstadt schwanken allerdings von 65 bis 91 Prozent. In gleichem Maße schwanken auch die Angaben über die genaue Anzahl zerstörter Wohnungen und Häuser.¹⁴⁴ Dazu trägt auch schlicht die Abtrennung eines ganzen Stadtteils bei. Wahrscheinlich sind auch nach Kriegsende noch Gebäude abgerissen worden, die von ihrer Bausubstanz her noch zu retten gewesen wären. Für das Folgende ist von der Zahl Schneiders auszugehen, der eine Zerstörung des Wohnraums im Stadtzentrum von 91% errechnet hat.¹⁴⁵

3.2 Planung des Wiederaufbaus bis 1951

3.2.1 *Das Geschehen unmittelbar nach Kriegsende*

Eine der Hauptaufgaben des am 27. April 1945 eingesetzten neuen Oberbürgermeisters Dr. med. Ernst Ruge war es, die noch schwelenden Brände in der Stadt zu bekämpfen und damit verbundene Probleme zu lösen. Schon im Mai 1945 wurde eine neue provisorische Pontonbrücke zur Dammvorstadt auf der östlichen Oderseite eingerichtet. Im Sommer 1946 wurde diese durch eine Behelfsbrücke aus Holz ersetzt, die auch auf der Karte der Stadt von 1950 nördlich der Brückenstümpfe der zerstörten alten Stadtbrücke zu sehen ist (Abb. 13). „Gleichsam als Ersatz“¹⁴⁶ für den abgetrennten Stadtteil erfolgten im Zeitraum bis 1947 zahlreiche Eingemeindungen aus dem westlichen Umland. Die großen Flüchtlingsströme dieser Zeit führten dazu, dass die Einwohnerzahl der Stadt recht bald wieder stieg. So hatte diese im Mai 1945 noch 11.576 Einwohner, 1947 aber schon wieder 55.716.¹⁴⁷

Aufgrund der starken Zerstörung des Stadtzentrums verlagerte sich das gesellschaftliche Leben zunächst in die Außenbereiche, besonders in den Südwesten der Stadt, also nach Beresinchen und in die Leipziger Straße. Auch der Sitz der Stadtverwaltung musste verlegt werden und befand sich zunächst aus pragmatischen Gründen neben dem Wohnhaus von Oberbürgermeister Ernst Ruge in der Halben Stadt 7, also an der westlichen Peripherie der Innenstadt. Neben grundsätzlichen Versorgungsproblemen in der unmittelbaren Nachkriegszeit prägten auch „ständige Übergriffe der Besatzungsmacht und Verhaftungswellen“ den Alltag in Frankfurt.¹⁴⁸ Aufgrund des Zerstörungsgrades der Stadt musste die Innenstadt vor allem enttrümmert werden. Damit verbunden waren die Beseitigung der vielen Straßensperren und zahlreiche Abrisse vorhandener Ruinen, die große freie Flächen hinterließen. Andere vereinzelt in der Ruinenlandschaft stehen gebliebene Gebäude wurden allerdings auch wieder

144 Zum Teil ist in der Literatur aus der Zeit vor 1990 die Rede von einer Gesamtbebauung der Stadt Frankfurt (Oder) mit 13.500 Häusern, was eine Einwohnerzahl von 180.000 Einwohnern erfordert hätte und damit nach Schneider in das Reich der Phantastereien gehörte. Näheres dazu bei: Schneider, Eine Stadt verliert ihr Antlitz, S. 20.

145 Ebd., S. 25.

146 Targiel, Die Oberbürgermeister der Stadt Frankfurt (Oder), S. 23.

147 Vgl. ebd., S. 31.

148 Stribny, Zäpke, Frankfurt/Oder. Portrait einer Brückenstadt, S. 95.

aufgebaut, wie das Rathaus, was im weiteren Verlauf dieser Arbeit noch zu sehen sein wird.

Gerade die Beseitigung der Trümmer und deren Weiterverwendung machten Probleme. Wohin sollten die riesigen Schuttmassen gebracht werden? Sie wurden unter anderem zur Aufschüttung der Insel Ziegenwerder verwendet, kamen aber auch für Bauprojekte, wie den Bau des Stadions im Süden der Stadt oder die Erweiterung des Übernahmegleises für den neuen Güter-Grenz-Bahnhof zum Einsatz. Ein Problem für die Stadt war die Finanzierung der Schuttbeseitigung. Die Staatliche Plankommission – Inspektions-Abteilung gab noch im Februar 1951 in einer ‚Strukturübersicht der Stadt Frankfurt Oder‘ den Gesamtumfang der innerstädtischen Schuttberge mit 500.000 Kubikmetern an.¹⁴⁹ Erst nach der Gründung der DDR am 07. Oktober 1949 und der Verabschiedung des Zweijahres- und Fünfjahresplanes konnte die Stadt mit finanzieller Unterstützung vom Staat rechnen. Noch im Juli 1950 beantragte das Land Brandenburg daher 100.000 DM zur Fortführung der Enttrümmerungsmaßnahmen, da diese im „zerstörten Zentrum noch erhebliche Trümmerfelder aufwies“.¹⁵⁰ Um die Finanzierungssituation zu verbessern, wurde im „Beschluss über die Sofortmaßnahmen für den Wiederaufbau der Stadt Frankfurt/Oder aufgrund des Ministerratsbeschlusses vom 1.2.51“¹⁵¹ festgelegt, dass Schuttmassen im Umfang von 100.000 Kubikmeter bei Aufschüttungsarbeiten an dem erwähnten neuen Verschiebebahnhof zu verwenden seien, womit ein weiterer Teil der Finanzlast von den Schultern der Stadt genommen wurde.¹⁵² In den Dokumenten wird diese Entlastung sogar beziffert. Würde die Stadt Frankfurt die Enttrümmerungsmaßnahmen durchführen, müsste dies zu Mehrkosten in Höhe von vier Millionen DM führen. Eine Aufschüttungsmaßnahme der Bahnanlage mit normalerweise dafür eingeplantem Sand würde die Reichsbahn drei Millionen DM kosten. Insofern konnte durch die Mehrbelastung der Reichsbahn mit einer Million DM eine finanzielle Erleichterung von vier Millionen DM erzielt werden.¹⁵³

Kennzeichnend für diesen Zeitraum war ein Mangel an allem, was zur Wiederbelebung des städtischen Lebens benötigt wurde. Dieser Mangel machte sich besonders durch das „vollständige Fehlen von Dachsteinen und Fensterglas [...]

149 Vgl. Strukturübersicht der Stadt Frankfurt (Oder), Staatliche Plankommission/ Inspektionsabteilung (19.02.1951), SAPMO - BArch DE 1/11289.

150 Rudolf Jahn, Antrag auf Gewährung zusätzlicher Investitionsmittel für die Enttrümmerung der Stadt Frankfurt(Oder), durch Ministerpräsident des Landes Brandenburg an die Regierung der DDR/Zentrales Planungsamt (14.07.1950), SAPMO - BArch DE 1/11289.

151 Entwurf des Beschlusses über die Sofortmaßnahmen für den Wiederaufbau der Stadt Frankfurt/Oder aufgrund des Ministerratsbeschlusses vom 1.2.51, SAPMO - BArch DE 1/11289.

152 Vgl. ebd.

153 Vgl. Strukturübersicht der Stadt Frankfurt (Oder), 19.02.1951, SAPMO - BArch DE 1/11289.

zum Schutz gegen Witterungseinflüsse¹⁵⁴ bemerkbar. Behelfsmaßnahmen wie Holz- und später auch Betonschindeln, wurden hauptsächlich für öffentliche Gebäude eingesetzt. Bereits im Sommer 1945 richtete die Stadtverwaltung deshalb ein so genanntes Bergungsamt ein, das die Aufgabe hatte, „erhalten gebliebene und wiederverwendbare Materialien und Objekte jeder Art aus den Ruinen zu bergen und sicherzustellen“. Besonders wertvoll waren darunter auch Türen, Fenster, Herde, Öfen und Heizungen. Zur Kontrolle der möglichst effektivsten Nutzung der so gewonnenen Baustoffe und Materialien wurden dem damaligen Stadtrat Schulze als Hauptarbeitseinsatzleiter sämtliche Industrie- und Handwerksbetriebe unterstellt und für jedes einzelne Handwerk ein Einsatzleiter bestimmt. Des Weiteren mussten Instandsetzungsarbeiten an Gebäuden zuvor durch die Stadt genehmigt werden.¹⁵⁵ Auch die Versorgung mit Lebensmitteln war im Stadtzentrum nicht einfach. Der so genannte Kuhstall am ehemaligen Wilhelmsplatz bildete die einzige Einkaufsmöglichkeit in der Innenstadt.¹⁵⁶ Die aufgezählten Faktoren führten zusammengefasst dazu, dass es in der Stadt in den ersten Nachkriegsjahren zu keinen größeren Aufbaumaßnahmen kam.

3.2.2 Wiederaufbauplanungen für die Stadt Frankfurt (Oder) vor 1951

Am 18. März 1947 erließ die Stadt eine Verordnung über den Wiederaufbau, in dessen Folge ein Wettbewerb zur Gestaltung des Stadtzentrums veranstaltet wurde. Der prämierte Entwurf sah die Bebauung des Zentrums mit durchweg „modernen Bauten [vor] und wurde deshalb von der Stadt kritisiert“.¹⁵⁷ Beide Maßnahmen, die Verordnung und der Wettbewerb, blieben jedoch zunächst ohne Konsequenzen. Dennoch soll der prämierte Entwurf von Josef Gesing im Folgenden vorgestellt werden, da einige Aspekte seiner Planung auch in den späteren Planungen wiederzufinden sind. Er ist aber auch von besonderer Bedeutung, da er die Auswirkungen des gesellschaftlichen Wandels auch im Bereich der Stadtplanung und Architektur zeigt. Dies wird beispielsweise an der Art und Weise der Planungen deutlich, deren Ziele kommunalpolitisch und auf das Bürgertum der Stadt ausgerichtet sind. Aber auch der verwendete Sprachstil ist noch frei von sozialistischen Satzbausteinen.

Der Plan Josef Gesings

Der Entwurf Josef Gesings wurde 1948 in einer Broschüre, herausgegeben durch den Rat der Stadt Frankfurt, vorgestellt.¹⁵⁸ Diese Broschüre ist grundlegend für die nachfolgenden Ausführungen, da Gesing darin selbst zu seinem Plan Stellung

154 Winkler, Was für den Wiederaufbau bereits getan wurde, in: Rat der Stadt Frankfurt (Oder) (Hg.), Frankfurt – Oder. Ein Plan für seine künftige Gestaltung, Eigenverlag, Frankfurt 1948, S. 21.

155 Vgl. Winkler, Was für den Wiederaufbau bereits getan wurde, S. 22.

156 Vgl. Bloch, Stadtgeschichte im Kartenbild: Frankfurt (Oder) von 1700 bis 2003. Erklärungen zu den Plänen, 2003, ohne Seite.

157 Vgl. Targiel, Die Oberbürgermeister der Stadt Frankfurt (Oder), S. 24.

158 Rat der Stadt Frankfurt (Oder) (Hg.), Frankfurt – Oder. Ein Plan für seine künftige Gestaltung, Eigenverlag, Frankfurt 1948.

genommen hat. Josef Gesing wurde am 05. Mai 1886 in Espe in Westfalen geboren und war, wie bereits erwähnt, in Frankfurt (Oder) in den späten zwanziger und frühen dreißiger Jahren als Architekt tätig. Er wohnte bis kurz vor seinem Tod in Frankfurt, bevor er 1963 in Trier verstarb.¹⁵⁹ Seine Planungskonzeption bestand unter anderem aus einem Bauflichtlinienplan (Abb. 14), einem Wiederaufbauplan (Abb. 17), sechs Schaubildern zur Veranschaulichung des geplanten Erscheinungsbildes der Stadt (Abb. 15, 18 und 19), sowie einem Modell zur Neugestaltung der gesamten Innenstadt im Maßstab 1: 500 (Abb. 16).

Für Gesing stehen zunächst einige grundsätzliche Aufgaben einer Wiederaufbauplanung der Innenstadt im Vordergrund. Eine davon ist die Vorgabe des Rates der Stadt Frankfurt (Oder), „die ehemalige Beamtenstadt künftig wieder zum Mittelpunkt eines pulsierenden gewerblichen und wirtschaftlichen Lebens zu machen“.¹⁶⁰ Dabei sollte durch die Wiederaufbauplanungen eine „Anpassung an eine fortschreitende Gesundung [...des] Wirtschaftslebens“¹⁶¹ erfolgen. Daher sieht Gesing die Altstadt in Tradition der alten Messehöfe der Oderstadt auch in Zukunft als Geschäftsviertel.¹⁶² Als weiteren Grundsatz eines Wiederaufbauplans war „der Gesichtspunkt leitend gewesen, das alte Stadtbild in seiner Grundform zu erhalten und so wenig wie möglich vom geschichtlich gewordenen Zustand zu verändern, ohne jedoch damit die Erfüllung der notwendigen städtebaulichen Forderungen zu schmälern“.¹⁶³ Diese Forderung war notwendig, da in Frankfurt (Oder) – ähnlich wie in Gießen – sowohl das Kanalnetz, die Wasser- und Gasleitungen, die elektrischen Leitungen als auch zahlreiche Kelleranlagen unter den Grundmauern erhalten geblieben waren und einen großen Wert darstellten. Die Forderung nach einem an den alten Grundformen orientierten Wiederaufbau war aber auch möglich, weil der Grundriss der Altstadt „in seiner ganzen Anlage großzügig und klar ist“. Es galt also, das Straßennetz „den neuzeitlichen Erfordernissen anzupassen und die Mängel der alten Bebauung durch eine starke Auflockerung zu beseitigen“.¹⁶⁴ Darunter verstand Gesing die Verbreiterung von Straßenzügen, die Anlage von Gehwegen und die Anlage einer doppelgleisigen Straßenbahn. Er sah weiter vor, die im Lennépark erhalten gebliebenen Stadtmauerreste gänzlich abzureißen, um dort eine neue Bebauung zu ermöglichen. Gesing plante aber auch die Anlage gänzlich neuer Straßen. Eine solche Durchbruchstraße sollte eine völlig neue Blickachse auf die Westfassade der Marienkirche freilegen, indem eine Verbindung von der Richtstraße

159 Vgl. Martin Schieck, Brigitte Brisch, Straßenlexikon–Josef-Giesing-Straße, Homepage Museum Viadrina: http://www.museum-viadrina.de/Strassenlexikon_Frankfurt/strassen/j/jgesingstr.htm, letzter Zugriff: 15.10.2010.

160 Josef Gesing, Planungsarbeiten für den Wiederaufbau, in: Rat der Stadt Frankfurt (Oder) (Hg.), Frankfurt – Oder. Ein Plan für seine künftige Gestaltung, Eigenverlag, Frankfurt 1948, S. 12.

161 Ebd.

162 Vgl. ebd., S. 16.

163 Ebd., S. 12 f.

164 Ebd., S. 13.

und Großen Scharnstraße zur Marienkirche geplant war.¹⁶⁵ Diese Straße sollte an ihrer Mündung in die Große Scharnstraße einen „Domhof“ freigeben (Abb. 18 und 19). Südlich und in räumlicher Beziehung zu diesem sollte vor dem ehemaligen Regierungsgebäude, dem heutigen Universitätshauptgebäude, ein „Handelshof“ durch einen weiteren Durchbruch entstehen. Nördlich des Domhofes war in gleicher Weise ein „Messehof“ vorgesehen. Domhof und Handelshof sollten dabei „zunächst nur dem Fußgängerverkehr dienen“, womit Gesing bereits die Anlage einer Fußgängerzone plante. Neben diesen Neuanlagen ganzer Straßen sah Gesing zudem auch die Anlage von „Wirtschaftswegen in Nord/Süd-Richtung im Inneren der Baublöcke“¹⁶⁶ zwischen den großen Nord- und Südverbindungen Oderstraße, Große Scharnstraße und Richtstraße vor. Bedeutend für das Bild der Innenstadt war auch der vorgesehene Abriss der Gebäudegruppe Sieben Raben auf dem Marktplatz beziehungsweise Fleischmarkt vor dem Rathaus. Der entstehende Freiraum ist auf Abbildung 15 gut zu erkennen.

Insgesamt war damit allein schon eine Vergrößerung der innerstädtischen Verkehrsflächen vorgesehen, was aber auch zur geforderten Auflockerung der baulichen Gestalt der Stadt beitrug. Nach dieser Planung hätten die Straßen einen Anteil von 48,5 Prozent der bebauten innerstädtischen Fläche eingenommen, während die alte Straßenführung einen Anteil von 36 Prozent hatte.¹⁶⁷ Für eine noch konsequentere Auflockerung, sah Gesing eine Auflösung der alten Hofbauweise vor, da die bisherige Bebauung „mehr als zur Hälfte [...] ohne ausreichende Belichtung und Entlüftung“¹⁶⁸ war. Stattdessen sollte die innerstädtische Bebauung zu 90 Prozent aus so genannter Randbebauung bestehen, worunter Gesing die Bebauung direkt an der Straßenflucht und nicht in den Höfen dahinter verstand. Eine mögliche Gestaltung dieser Bebauungsweise zeigen die Skizzen in Abbildung 15, 18 und 20. Typisch sind hier die traditionell hochrechteckigen Fenster, neben den flach gehaltenen Walmdächern, den begradierten Fluchten, der einfachen Fassadengliederung und der abwechselnden Bebauungshöhe zwischen drei und vier Etagen. Gesing machte sich auch Gedanken über die Baustoffe und konzipierte sogar schon 1948 eine Wandkonstruktion in Plattenbauweise.

Gesing ließ bei seinen Planungen die Verteilung der einzelnen Geschäfte bewusst gänzlich außen vor, die seiner Meinung nach nur durch eine „lebendige Entwicklung des Wirtschaftsgebietes zweckvoll und wirtschaftlich zu lösen“¹⁶⁹ sei. Spätestens an dieser Stelle fällt im Vergleich zur kommenden Planung nach der Gründung der DDR auf, dass die typische Wort- und Formulierungswahl in diesem frühen Entwurf noch fehlt. Gesings Entwurf atmet noch ganz den Geist

165 Ebd., S. 14.

166 Ebd., S. 13.

167 Vgl. Ebd., S. 15 f.

168 Ebd., S. 16.

169 Ebd.

der Weimarer Republik und kommunalpolitische Überlegungen spielen eine entscheidende Rolle.

Wie bereits eingangs erwähnt, wurden diese Planungen nicht umgesetzt. Ein Kritikpunkt an dem ausgeführten Entwurf wird sicherlich die bereits erwähnte Modernität besonders in der baulichen Gestaltung der Innenstadt gewesen sein. Allerdings war dies sicher nicht der alleinige Grund, wie die folgende Betrachtung der tatsächlich umgesetzten Aufbauplanung zeigen wird, die dem Entwurf von Josef Gesing im Punkt Modernität in nichts nachstand. Vielmehr können auch die wirtschaftlichen Engpässe und die allgemeine Notlage, die fehlenden gesetzlichen Rahmenbedingungen sowie die anhaltenden Demontagen der Nachkriegsjahre als ausschlaggebende Faktoren gewertet werden. Dieser Problematik war sich auch Josef Gesing bewusst, als er schrieb, dass „unserm Wollen durch die Begrenztheit der Baustoffe und Arbeitskräfte natürliche Schranken gesetzt sind“.¹⁷⁰ Zu groß war das Ausmaß der Zerstörung und zu drängend das Wohnungsproblem. Diese Probleme prägten auch die folgenden Wiederaufbauplanungen noch. Aber auch die gesetzlichen Rahmenbedingungen für einen Wiederaufbau waren bis 1949 noch nicht geschaffen, somit fehlte eine staatliche Unterstützung gänzlich.

3.3 Rahmenbedingungen für den Wiederaufbau nach Gründung der DDR

Nach der Gründung der DDR am 07. Oktober 1949 änderten sich einige grundlegende rechtliche Rahmenbedingungen im Vergleich zum unmittelbaren Nachkriegszustand, aber auch im Vergleich zur ebenfalls neu gegründeten Bundesrepublik. Dabei ist besonders für städtebauliche Betrachtungen der Artikel 24 der DDR-Verfassung interessant, der eine entschädigungslose Enteignung von Eigentum vorsah, wenn dieses zur „Begründung wirtschaftlicher Machtstellung zum Schaden des Gemeinwohls“¹⁷¹ genutzt wurde. Auch das Eigentum von „Kriegsverbrechern und aktiven Nationalsozialisten“¹⁷² wurde durch diesen Artikel enteignet. Klaus von Beyme sieht daher das Eigentum als „Freiwill für Begehrlichkeiten von Planbehörden“¹⁷³ was besonders für die Zeit ab Mitte der fünfziger Jahre gilt, in der Enteignungen in größerem Stil erfolgten, um städtebauliche Grundsätze durchzusetzen.

Relativ zeitnah folgte nach der Gründung der DDR die Verabschiedung des „Gesetzes über den Aufbau der Städte in der DDR und der Hauptstadt Deutschlands, Berlin (Aufbaugesetz)“ am 06. September 1950. Es stellte die bisher ausgebliebene rechtliche Grundlage für den Wiederaufbau der zerstörten Städte im Land und damit auch für die „sozialistische Umgestaltung der

170 Gesing, Planungsarbeiten für den Wiederaufbau, S. 17.

171 Verfassung der DDR vom 07.10.1949, Artikel 24 Absatz 2, in: <http://www.documentarchiv.de/ddr/verfddr1949.html#19>, letzter Zugriff: 15.10.2010

172 Verfassung der DDR vom 07.10.1949, Artikel 24 Absatz 3, in: <http://www.documentarchiv.de/ddr/verfddr1949.html#19>, letzter Zugriff: 15.10.2010

173 Beyme, Der Wiederaufbau, S. 277.

Städte“¹⁷⁴ dar, wie es Thomas Topfstedt 1980 formulierte. Wichtig war die so geschaffene Möglichkeit, Städte, Kreise und Gemeinden, die für eine „komplexe Aufbauplanung vorgesehen waren, zu Aufbaugesetzen zu erklären“.¹⁷⁵ Grundstücke, die in einem solchen Bereich enteignet wurden, gingen in Volkseigentum über, ohne dass es bis 1960 Rechtsmittel dagegen gab.¹⁷⁶ Unter den 53 Objekten in der Liste der Aufbauschwerpunkte befand sich auch Frankfurt (Oder).¹⁷⁷

Zusammen mit dem Aufbaugesetz wurden auch die „Sechzehn Grundsätze des Städtebaus“ beschlossen. Damit sollte eine „Gesamtkonzeption für den Wiederaufbau programmatisch festgelegt“ werden.¹⁷⁸ Die Bedeutung dieser Grundsätze besteht für Beyme et al. darin,

„dass sie die Stadt in ihrer Spezifik zum Planungsgegenstand erhoben [haben]. Sie stellen ein ausdrückliches Bekenntnis zum wirtschaftlichen und sozialen Wert der ‚kompakten‘ Stadt dar, die als Wiege der Industrie und des klassenbewussten Proletariats positiv angenommen wurde. Damit war ein Leitbild formuliert, das auf eine [...] Berücksichtigung der historisch entstandenen Struktur der Stadt unter Beseitigung ihrer hygienischen, infrastrukturellen und verkehrstechnischen Mängel abzielte.“¹⁷⁹

Diese Grundsätze sind in der Literatur ausführlich analysiert worden, so dass sie hier nur kurz angerissen werden müssen. Hauptziel aller städtebaulichen Maßnahmen sollte die „harmonische Befriedigung des menschlichen Anspruchs auf Arbeit, Wohnung, Kultur und Erholung“ sein, gleichzeitig sollte dies „auf den Erfordernissen der Wirtschaftlichkeit fußen“.¹⁸⁰ Das Stadtzentrum bildet „den bestimmenden Kern der Stadt. [Es] ist der politische Mittelpunkt, [hier] liegen die wichtigsten politischen und kulturellen Stätten“. In diesem Stadtzentrum sollen aber auch Demonstrationen stattfinden und die „wichtigsten und monumentalsten Gebäude“ stehen.¹⁸¹ Des Weiteren wird mit dem Grundsatz zwölf die Gartenstadtidee abgelehnt und das Wohnen in Hochhäusern aufgrund wirtschaftlicher Überlegungen bevorzugt.

174 Thomas Topfstedt, Grundlinien der Entwicklung von Städtebau und Architektur in der Deutschen Demokratischen Republik 1949 bis 1955. Dissertation zur Promotion A, Karl-Marx-Universität Leipzig, Sektion Kultur- und Kunstwissenschaften, Fachbereich Kunstwissenschaft, Leipzig 1980, S. 23.

175 Ebd.

176 Vgl. Beyme, Der Wiederaufbau, S. 277.

177 Vgl. Elfriede Schirmacher, Das Stadtarchiv Frankfurt (Oder) und seine Bestände, Eigenverlag, Frankfurt (Oder) 1972, S. 15.

178 Klaus von Beyme, Werner Durth, Niels Gutschow, Winfried Nerdinger, Thomas Topfstedt (Hg.), Neue Städte aus Ruinen – Deutscher Städtebau der Nachkriegszeit, Perstel-Verlag, München 1992, S. 11. – Siehe auch: Andreas Butter, Neues Leben, neues Bauen. Die Moderne in der Architektur der SBZ/DDR 1945 – 1951, Berlin: Schiler 2006.

179 Beyme et al., Neue Städte aus Ruinen, S. 12.

180 Regierung der Deutschen Demokratischen Republik (Hg.), Grundsätze des Städtebaus, zitiert aus: Beyme et al., Neue Städte aus Ruinen, S. 30.

181 Regierung der Deutschen Demokratischen Republik (Hg.), Grundsätze des Städtebaus, zitiert aus: Beyme et al., Neue Städte aus Ruinen, S. 31.

Nach der Gründung der DDR wurden am 01. Juli 1950 auch die Kreis- und Gemeindegrenzen geändert. Nachdem Frankfurt (Oder) zuvor kreisfreie Stadt war, die einen eigenen Oberbürgermeister hatte, wurde sie nun zu einer kreisangehörigen Stadt mit einem Bürgermeister. Im Zuge der Zentralisierung des politischen Systems entstanden 1952 die vierzehn Bezirke anstelle der Länder, die jedoch formal nicht aufgelöst wurden. Frankfurt (Oder) stieg nun zur Bezirkshauptstadt mit eigenem Stadtkreis auf. In der Folge wurden „die Geschicke der Stadt immer mehr“ vom Rat des Bezirks und der Bezirksleitung der SED „auf Grundlage zentraler Vorgaben“ geleitet.¹⁸² Diese Vorgaben kamen nun direkt vom Ministerium für Aufbau. Damit erfolgte auch für die Wiederaufbauplanungen der Stadt eine Zentralisierung, in deren Folge die Stadt immer weniger die Wiederaufbauplanungen in der Hand hatte, wie im Folgenden zu sehen sein wird. Beyme et al. sprechen sogar von einer „Überzentralisation der Planungshoheit“, die mit dazu beitrug, dass die „Grundsätze des Städtebaus“ in „mehrfacher Hinsicht gescheitert“ seien.¹⁸³

Der „Ministerratsbeschluss über den Abschluss der Markierung der Grenze zwischen der Republik Polen und der DDR“¹⁸⁴ vom 07.02.1951 übertrug der staatlichen Plankommission und dem Ministerium für Wiederaufbau die Aufgabe, den Aufbau der Stadt Frankfurt (Oder) zu prüfen und darüber dem Ministerpräsidenten zu berichten. Damit war der Startschuss für den Wiederaufbau Frankfurts erfolgt. Es entstanden daraufhin im Ministerium unter anderem ein „Sofortprogramm“¹⁸⁵ für die Stadt, ein „Beschluss über Sofortmaßnahmen für den Wiederaufbau der Stadt Frankfurt (Oder)“¹⁸⁶, sowie Strukturübersichten und Durchführungsberichte. Interessant sind gerade die letzteren, da sie Einblicke in die Probleme um Zuständigkeiten zwischen dem Rat der Stadt und dem Ministerium und dessen Fachabteilungen geben.

Der Bericht des Rates vom 02.06.1951 stellt schon in der zweiten Zeile fest, „dass die Initiative für die Durchführung des Wiederaufbaus Frankfurts im wesentlichen beim Rat der Stadt liegt“. Des Weiteren erklärt der Bürgermeister der Stadt Frankfurt in diesem Bericht, „dass er nur durch die staatliche Plankommission Unterstützung erhalten hat und sich alle anderen Stellen mit schriftlichen und telefonischen Terminen für durchzuführende Berichterstattungen hemmend auf die Arbeit auswirkten“.¹⁸⁷ Mehr als ein Jahr später folgte der „Beschluss über die städtebauliche Planung der Stadt Frankfurt/Oder“ am 03. Ok-

182 Targiel, Die Oberbürgermeister der Stadt Frankfurt (Oder), S. 25.

183 Beyme et al., Neue Städte aus Ruinen, S. 12.

184 Hofmann, Sekretariat des Vorsitzenden der staatlichen Plankommission – Aktenvermerk (07.02.1951), SAPMO - BArch DE 1/11289.

185 Ministerium für Aufbau Inspektionsabteilung, Sofortprogramm Frankfurt/Oder, 08.03.1951, SAPMO – BArch DE/11289.

186 Beschluss über Sofortmaßnahmen für den Wiederaufbau der Stadt Frankfurt/Oder aufgrund des Ministerratsbeschlusses vom 1.2.1951, März 1951, SAPMO – BArch DE/11289.

187 Köhler, Bericht über die Durchführung des Ministerratsbeschlusses für den Wiederaufbau der Stadt Frankfurt/Oder, 02.06.1951, SAPMO - BArch DE 1/11289.

tober 1952, der nun „nach dem Beispiel der Planungen der großen Städte der Deutschen Demokratischen Republik [auch] die Planung der mittleren Städte“ vornahm und sich dabei an dem „von der Volkskammer beschlossenen Aufbaugesetz und den Grundsätzen des Städtebaus“ zu orientieren hatte.¹⁸⁸ Darin wurde nun den im Voraus vorgelegten Planungen zugestimmt, sowie festgelegt, dass Einzelheiten der Planung von der Stadt zu erarbeiten seien. Doch die Stadt konnte diese Zuständigkeiten kaum umsetzen, wie aus einer „Analyse des Aufbaus des Zentrums der Stadt Frankfurt (Oder) anhand der Vorlage beim Politbüro des ZK der SED am 12.05.59“ vom 08. Juli 1961 hervorgeht.¹⁸⁹ Diese war die Folge eines weiteren Beschlusses des Präsidiums des Ministerrates vom 04. Mai 1961, der festlegte, dass der Wiederaufbau Frankfurts als „besonderes Staatsplanvorhaben“ zu werten sei.¹⁹⁰

Innerhalb der Analyse des Ministeriums für Aufbau nimmt der Punkt über Rückstände zur Vorlage von 1959 einen großen Raum ein. Die Stadt begründete die Rückstände als erstes mit einer fehlenden eigenen Planungsgruppe. Dies hätte sie gezwungen, alle grundsätzlichen Planungsarbeiten in Fremdauftrag zu geben, also an das Entwurfsbüro für Gebiets-, Stadt- und Dorfplanung Halle, das 1956 mit der Erarbeitung von Planungen beauftragt wurde und den VEB Hochbauprojektierung, der 1959 mit der Überarbeitung der Mängel der Planungen von 1956 beauftragt wurde. Wörtlich heißt es in der Analyse: „Diese Situation wirkt sich in der Praxis derart aus, dass z.T. mit den Gegenwartsproblemen ungenügend verbundene und gestalterisch formale Ergebnisse entstehen“.¹⁹¹ Doch die Kritik ist damit nicht abgeschlossen. Eine wahrscheinlich ungewollte Ironie birgt die darauf folgenden Aussage, nach der „andere wichtigere Objekte wie Dorfplanungen (1960) und Bebauungsplan Schwedt [dazu führten, dass] die Stadtplanung Ffo zeitweise zurückgestellt“¹⁹² wurde. Außerdem befanden sich die Verkehrsplanungen des Zentrums trotz zahlreicher Probleme noch „im Stadium einer Studie“¹⁹³ und das Fehlen eines Hochbauprojektanten in Frankfurt

188 Beschluss über die städtebauliche Planung der Stadt Frankfurt/Oder vom 3. Oktober 1952, SAPMO - BArch DH 1/38748.

189 Analyse des Aufbaus des Zentrums der Stadt Frankfurt (Oder) anhand der Vorlage beim Politbüro des ZK der SED am 12.05.1959, 08.07.1961, SAPMO – BArch DE 1/6354.

190 Planung und Durchführung des Aufbaus der Stadtzentren Magdeburg und Frankfurt/Oder, 1962/63, SAPMO – BArch DE 1/6617, S. 13.

191 Analyse des Aufbaus des Zentrums der Stadt Frankfurt (Oder) anhand der Vorlage beim Politbüro des ZK der SED am 12.05.1959, 08.07.1961, SAPMO – BArch DE 1/6354, S. 4.

192 Ebd.

193 Analyse des Aufbaus des Zentrums der Stadt Frankfurt (Oder) anhand der Vorlage beim Politbüro des ZK der SED am 12.05.1959, 08.07.1961, SAPMO – BArch DE 1/6354, S. 5. Erst 1968 wurde eine umfassende, wissenschaftlich begründete Generalbebauungs- und Verkehrsplanung ausgearbeitet, siehe Vogler, Zur jüngeren Baugeschichte von Frankfurt (Oder), S. 32.

(Oder) hätte „ungelöste Gestaltungsprobleme und uneinheitliche Bauweisen“¹⁹⁴ zur Folge. Die wiederholt geforderte Aufbauleitung als koordinierende Stelle sei der Stadt nicht genehmigt worden, sodass „Mitarbeiter in den Fachabteilungen des Rates der Stadt, die für diese Aufgabe nicht genügend qualifiziert waren“ die nötigen Maßnahmen und Koordinierungsaufgaben übernehmen mussten.¹⁹⁵

3.4 Die Wiederaufbauplanungen zwischen 1952 und 1962

3.4.1 *Der Plan des VEB Hochbauprojektierung Brandenburg*

Im Zeitraum zwischen 1951 und 1962 entstanden im Wesentlichen drei große Planungen für den Wiederaufbau des Stadtzentrums. Als erster von diesen soll der Plan des VEB Hochbauprojektierung Brandenburg von 1952/54 kurz vorgestellt werden. Dieser war einer von mehreren Wiederaufbauplänen, die im Zeitraum bis zum November 1954 entstanden, als „mehrere Projektierungsarbeiten und ein 1951 ausgeschriebener Architekturwettbewerb“¹⁹⁶ stattfanden, dessen Ergebnisse am 16.11.1954 in der Bezirkszeitung „Neuer Tag“ öffentlich vorgestellt und diskutiert wurden. Das Ergebnis dieses Wettbewerbs kann vorweg genommen werden, ein anderer Plan wurde ihm vorgezogen.

Dieser Plan ist dennoch interessant, da er sich noch gravierend von den folgenden Planungen unterschied und dem Frankfurt der Gegenwart ein gänzlich anderes Stadtbild gegeben hätte. Grundlage für die folgenden Betrachtungen sind der „Teilbebauungsplan Zentraler Bezirk – Bahnhofstraße“ (Abb. 20) und die Erläuterungen dieses Plans aus dem „Ministerium für Aufbau – Hauptabteilung Städtebau“ vom 2. September 1952.¹⁹⁷ Ergänzend gab es den „Beschluss der Regierung der DDR über die städtebauliche Planung der Stadt Frankfurt/Oder“ vom 3. Oktober 1952, der den Planungen der Stadt Frankfurt (Oder) für das Zentrum ausdrücklich zugestimmt hatte und die Grundzüge desselben einzeln festlegte.¹⁹⁸

Die Planungen sahen zunächst die Begradigung und den Ausbau der Richtstraße als große Verkehrsstraße vor, um den östlich davon gelegenen Bereich der Innenstadt zu entlasten. Parallel zur Richtstraße sollte die Große Scharnstraße zu einer Magistrale ausgebaut werden. Sie sollte durch ihre „Breite und Gestaltung der an ihr errichteten öffentlichen Gebäude einen festlichen Charakter

194 Analyse des Aufbaus des Zentrums der Stadt Frankfurt (Oder) anhand der Vorlage beim Politbüro des ZK der SED am 12.05.1959, 08.07.1961, SAPMO – BArch DE 1/6354, S. 5.

195 Ebd.

196 Dietrich Schmidt, Frankfurt (Oder): Profilierung als Bezirksstadt beim Aufbau der Grundlagen des Sozialismus in der DDR (1949-1961), in: Frankfurt-Information, Bezirksmuseum Viadrina (Hg.), Frankfurter Beiträge zur Geschichte. Heft 14, Eigenverlag, Frankfurt (Oder) 1985. S. 16.

197 Erläuterungen zur städtebaulichen Planung von Frankfurt/Oder, Ministerium für Aufbau – Hauptabteilung Städtebau, 02.09.1952, SAPMO - BArch DH 1/38748.

198 Beschluss über die städtebauliche Planung der Stadt Frankfurt/Oder vom 3. Oktober 1952, SAPMO - BArch DH 1/38748.

erhalten“.¹⁹⁹ Ihre Funktion war es, die drei Schwerpunkte der Stadt – die heutige Fürstenwalder Straße mit dem Theater und dem Lichtspielhaus, den zentralen Platz und die Brücke nach Polen – miteinander zu verbinden. Auf Abbildung 20 ist sie an ihrer beidseitigen Bepflanzung oberhalb der mehrspurigen Richtstraße des nach Osten ausgerichteten Plans zu erkennen. Der erwähnte zentrale Platz stellt eine weitere Besonderheit dieser Planungen dar. Er ist zwischen der Richtstraße und der Magistrale angelegt und bildet zusammen mit dem Rathausplatz und einer Grünanlage eine räumliche Verbindung zur Oder. Die Oder wiederum sollte in den Planungen „entsprechend den Grundsätzen des Städtebaus [...] innerhalb des Zentrums durch eine Uferstraße und Grünanlage in das Stadtbild einbezogen werden“.²⁰⁰ So wäre mit der Insel Ziegenwerder und dem Lennépark, der bis an die Oder reichen sollte, ein Grüngürtel um die Innenstadt entstanden. Zur Auflockerung des Stadtgebiets sollte zwar die alte Blockbauweise mit dichter Hinterhofbebauung aufgelöst werden, aber im Gegensatz zu allen folgenden Planungen war eine geschlossene Bebauung entlang der Straßenschneidungen vorgesehen. Diese wie alle folgenden Planungen ging davon aus, dass die wenigen erhaltenen größeren historischen Baudenkmale, also Friedenskirche, Nikolaikirche und Rathaus, ebenso die Ruine der Marienkirche und das ehemalige Regierungsgebäude, zu erhalten seien.

3.4.2 Die Planungen von 1956 und 1959

Im Zuge des Wettbewerbs und der damit verbundenen öffentlichen Diskussion setzte sich ein Plan unter Mitwirkung von Prof. Hermann Henselmann durch, des führenden Architekten der frühen DDR. Dieser Entwurf wurde schließlich nach einer detaillierten Ausarbeitung durch das „Staatliche Entwurfsbüro für Stadt- und Dorfplanung des Ministeriums für Aufbau Halle/Saale“ in Zusammenarbeit mit dem Rat der Stadt – Abteilung Handel und Versorgung, auf der 39. Sitzung der Stadtverordnetenversammlung am 15. November 1956 bestätigt.²⁰¹ Die nachfolgende Darstellung der Planungen basiert unter anderem auf den Bebauungsplänen vom 01. November 1956 und 12. Mai 1959 (Abb. 21 und 25).

Er schlug vor, die Magistrale auf der Richtstraße statt auf der Großen Scharnstraße anzulegen. Als zentralen Platz sah der Plan den Rathausvorplatz vor. Auf Abbildung 21 ist er zwischen der Marienkirche und dem Rathaus zu sehen und auf Abbildung 24 ist sogar ein perspektivischer Blick zum zentralen Platz von West nach Ost dargestellt. Links ist die Südfassade des Rathauses, rechts die Marienkirche zu sehen. Dazwischen befindet sich der konzipierte zentrale Platz. An der Westseite des Rathauses, an der Stelle der ehemaligen

199 Erläuterungen zur städtebaulichen Planung von Frankfurt/Oder, Ministerium für Aufbau – Hauptabteilung Städtebau, 02.09.1952, SAPMO - BArch DH 1/38748.

200 Beschluss über die städtebauliche Planung der Stadt Frankfurt/Oder vom 3. Oktober 1952, SAPMO - BArch DH 1/38748.

201 Schmidt, Frankfurt (Oder): Profilierung als Bezirksstadt beim Aufbau der Grundlagen des Sozialismus, S. 17.

Gebäudegruppe Sieben Raben, war eine Markthalle geplant (Abb. 23). Ein gänzlich anderes Aussehen bekam die Große Scharrnstraße in dieser und den folgenden Planungen in Form einer offenen Reihenbebauung mit beidseitig senkrecht zu ihr angeordneten Wohnblöcken (Abb. 21 und 22). Die Große Scharrnstraße befindet sich in letzterer Abbildung vor dem dunkel skizzierten Rathaus. Wie schon in den Planungen von 1952 sahen die Planungen von 1956 vor, den Lennépark bis an die Oder zu ziehen und eine begrünte Oderpromenade anzulegen. Mit Blick auf die folgenden Planungen ist die projektierte Bebauungshöhe der gesamten städtischen Bebauung interessant (Abb. 22). Zu sehen sind zwei markante Hochhäuser, eines an der Magistrale als Bettenhochhaus zum daneben liegenden Hotel, das andere weiter im Vordergrund als Kaufhaus. Die geplante Bauhöhe des erstgenannten Hochhauses ist auf der unteren Abbildung zu sehen, die den Massenaufbau am nördlichen zentralen Platz zeigt (Abb. 23). Das Bettenhochhaus ragt zehn Stockwerke aus der Stadtlandschaft heraus. Das Rathaus befindet sich rechts zur Bildmitte, die Markthalle genau in der Bildmitte.

Unter anderem in der Gestaltung der Magistrale, aber hinsichtlich Lage und Größe des vorgesehenen zentralen Platzes wies der eben vorgestellte Plan „gestalterische Mängel“²⁰² auf, die in einer Planüberarbeitung durch den VEB Hochbauprojektierung Frankfurt (Oder) im Jahr 1959 beseitigt wurden. Die überarbeitete Fassung wurde am 12. Mai 1959 durch das Politbüro des Zentralkomitees der SED bestätigt.²⁰³ Im Folgenden sollen daher diese Änderungen von 1959 vorgestellt werden. Dabei wird auf eine erneute wiederholende Darstellung der nicht geänderten Aspekte verzichtet.

Als Auslöser dieser geänderten gestalterischen Vorstellungen kann die zunehmend zum Einsatz kommende industrielle Bauweise angenommen werden. In der zweiten Hälfte der fünfziger Jahre nahmen die Mechanisierung der Bauweise und der Einsatz von Betonplatten beim Hausbau zu, da sie eine wirtschaftlichere und schnellere Bauweise ermöglichten. Unter „industrieller Bauweise“ verstand der sowjetische Parteichef Nikita Chruschtschow im Dezember 1954 in seiner für die Architektur der Zeit prägenden Rede vor der Unionskonferenz der Baufachleute der UdSSR eine Montagebauweise mit vorgefertigten Elementen. Dabei sei auf Zierelemente, die die Wirtschaftlichkeit des Bauprojekts in Frage stellen könnten, zu verzichten. Damit vollzog sich eine Wende weg von der Architektur der Vor- und Nachkriegszeit, aber auch von dem sogenannten Zuckerbäckerstil der stalinistischen Periode. In der DDR wurden die Konsequenzen dieser Rede auch kritisch debattiert, doch bereits 1955 betonte

202 Analyse des Aufbaus des Zentrums der Stadt Frankfurt (Oder) anhand der Vorlage beim Politbüro des ZK der SED am 12.05.1959, 08.07.1961, SAPMO – BArch DE 1/6354, S. 1.

203 Planung und Durchführung des Aufbaus der Stadtzentren Magdeburg und Frankfurt/Oder, 1962/63, SAPMO – BArch DE 1/6617, S. 7.

Walter Ulbricht auf der Baukonferenz der Deutschen Demokratischen Republik, dass die Industrialisierung des Bauens die wichtigste Aufgabe sei.²⁰⁴

Als der VEB Hochbauprojektierung die Planungen übertragen bekam, leitete er zunächst eine Überprüfung der Verkehrslösung durch das Entwurfsbüro für Straßenwesen Berlin ein und kam zu dem Ergebnis, dass die geplante Magistrale, die vormalige Richtstraße und nunmehrige Karl-Marx-Straße, zukünftigen Verkehrsanforderungen nicht gewachsen sein könnte. Konkret wurde festgestellt, dass „die Anlage von Versorgungs- und anderen öffentlichen Einrichtungen beiderseits dieser wichtigsten innerstädtischen Verkehrsstraße bei zunehmender Motorisierung zu Komplikationen führen könnte“.²⁰⁵ In diesem Punkt konnte sich der VEB Hochbauprojektierung jedoch nicht durchsetzen, sodass es zu keinen Änderungen kam. Im Unterschied dazu wurden Änderungen in einem zweiten Punkt vorgenommen, der im Folgenden dargestellt wird. Die Anlage des zentralen Platzes vor dem Rathaus in den Planungen von 1956 erschien den Planern von 1959 „nicht ausreichend belebt“²⁰⁶ und auch zusammen mit der Magistrale in den räumlichen Dimensionen nicht ausreichend. Sie planten dementsprechend einen zusätzlichen zentralen Platz, der „als Raumausweitung parallel zur Karl-Marx-Straße an deren östliche Seite gelegt“²⁰⁷ wurde. Die Platzanlagen sind kariert dargestellt, der neue zentrale Platz ist mit einem klein geschriebenen *a* gekennzeichnet. Der Plan ist nach Osten ausgerichtet (Abb. 25). Damit sollte zwischen dem zentralen Platz und der Magistrale eine Beziehung erzeugt werden, die zuvor durch die räumlich getrennte Lage am Rathaus nicht existierte. Die Lage am Südende der Magistrale war schließlich verkehrstechnisch besser für einen solchen Platz geeignet. Doch auch diese Änderungen der Planungen aus dem Jahr 1956 blieben nicht die letzten.

3.4.3 Neuplanung des Stadtzentrums von 1962

Der neue Stadt-Typ sollte „direkt auf die sozialistische Bewusstseinsbildung des Menschen Einfluss nehmen können“ und so wurden aus „Gründen des Platzbedarfs, funktioneller Gliederungen sowie neuer technischer und gestalterischer Erkenntnisse“ im Zeitraum bis 1962 erneut Korrekturen an den vorangegangenen Planungen vorgenommen.²⁰⁸ Dies zeigen der Bebauungsplan (Abb. 26) und eine Fotografie des im Rahmen dieser Planungen erstellten Modells des Zentrums (Abb. 27). Anstelle des „Hauses der Parteien und Massenorganisationen“ am zentralen Platz sollte ein großes Kultur- und Bildungszentrum entstehen, welches als „das bestimmende Bauwerk des Zentrums“ konzipiert war. Dies sieht man besonders gut auf der nach Nordosten ausgerichteten Abbildung 27,

204 Vgl. Andreas Schätzke, Ulrich Conrads, Peter Neitzke (Hg.), *Zwischen Bauhaus und Stalinallee. Architekturdiskussion im östlichen Deutschland 1945-1955*, Vieweg Verlag, Wiesbaden 1991, S. 69 f.

205 Peters, *Neuplanung und Wiederaufbau des Stadtzentrums von Frankfurt (Oder)*, S. 300.

206 Ebd.

207 Vogler, *Zur jüngeren Baugeschichte von Frankfurt (Oder)*, S. 32.

208 *Planung und Durchführung des Aufbaus der Stadtzentren Magdeburg und Frankfurt/Oder, 1962/63*, SAPMO – BArch DE 1/6617, S. 7.

auf der es in unmittelbarer Nachbarschaft zur Marienkirche als das dominierende Hochhaus der Stadt zu sehen ist. Das in den Planungen von 1956/59 als Hochhaus konzipierte Hotel, nordwestlich des zentralen Platzes, wurde an die heutige Fürstenwalder Straße verlegt. Es sollte nun kein Hochhaus mehr sein. Die Häuser der Partei, der Gewerkschaften und der Organisationen bildeten in dieser Planung die nördliche und südliche Begrenzung des damit definierten Stadtzentrums. Besonders das Haus der Partei erhielt trotz der Verlegung einen Hochhauscharakter, wie auch in Abbildung 27 am unteren Bildrand zu sehen ist. Auch im Bereich der Verkehrsplanung wurde nachkorrigiert, um die bisher getrennt geplante Innenstadt besser mit der gesamten Stadt zu verbinden. So sollten nun parallel zur Magistrale Entlastungsstraßen verlaufen.

Diese Aufzählung ist keineswegs vollständig und auch in der Folge wurden noch einige Änderungen und Anpassungen durchgeführt. Besonders um die Gestaltung des zentralen Platzes entstanden in den sechziger Jahren weitere Pläne. Die ersten aus den Jahren 1962/63 versuchten noch den dominierenden Charakter des Platzes aufzuheben, Planungen aus den Jahren 1968/69 griffen die Idee des großräumigen Platzensembles bis zum heutigen Kleistforum wieder auf.²⁰⁹ Auch der Abriss der Marienkirche sowie die Auflösung der Straßenbahnlinien wurden damals diskutiert, konnten jedoch unter Bürgermeister Fritz Max Krause verhindert werden.

3.5 Die bauliche Entwicklung der Stadt nach 1951.

Trotz der langwierigen Planungen hatte der Wiederaufbau der Stadt schon symbolträchtig mit einer Grundsteinlegung am 01. Mai 1951 an der Ecke Bahnhofstraße/Wilhelm-Pieck-Straße beginnen müssen. Die Wohnungsknappheit war einfach zu drängend und so waren diese ersten Wiederaufbaumaßnahmen Wohnungsbauten im Rahmen eines Sonderinvestitionsprogramms. Zunächst 200 Wohnungen wurden bis 1953 noch in Ziegelbauweise errichtet. Die Wohnbauten waren bereits vom renommierten Hermann Henselmann konzipiert und sind als Bauensemble noch heute erhalten. In direkter Nachbarschaft zu diesem Ensemble wurde am 01. Mai 1955 das „Filmtheater der Jugend“ fertiggestellt. Es „verkörpert in repräsentativer Weise [...] den kulturellen Willen, den Lebensstil des neuen Menschen“, schrieb Wilhelm Neumann, Leiter der Abteilung Aufbau beim Rat der Stadt im Juli 1955.²¹⁰

Ebenfalls vor dem eigentlichen Wiederaufbau der Innenstadt begann die Instandsetzung des Rathauses. Es wurde aus dem gleichen Sonderinvestitionsprogramm wie die Wohnungen in der Bahnhofstraße finanziert. Bereits am 15. Juli 1952 konnte der Rat der Stadt wieder einziehen.²¹¹ Auch der Aufbau der zerstörten Stadtbrücke erfolgte schon in den Jahren 1949 bis 1951 auf den alten

209 Vgl. Vogler, Zur jüngeren Baugeschichte von Frankfurt (Oder), S. 33.

210 Wilhelm Neumann, Nach zehn Jahren – Ein Überblick über den Wiederaufbau Frankfurts. Fortsetzung, in: Frankfurter Kulturspiegel, Juli 1955, Frankfurt 1955, S. 4.

211 Schmidt, Frankfurt (Oder): Profilierung als Bezirksstadt beim Aufbau der Grundlagen des Sozialismus, S. 3.

Fundamenten und damit zeitlich vor dem Wiederaufbau des eigentlichen Stadtzentrums. Nach dem Entstehen der VEB Betonwerke 1954 wurde in Frankfurt (Oder) ab 1957 zunehmend in Großblock-Montagebauweise gebaut, um das neue Kredo, industriell schneller und billiger zu bauen, erfüllen zu können.²¹² Um den Wiederaufbau zusätzlich voranzutreiben, wurde auch in Frankfurt seit dem 01.02.1953 das Nationale Aufbauwerk initiiert, worunter der Einsatz „freiwilliger Aufbauhelfer [zur] Trümmerbeseitigung, Planierung ehemaliger Trümmerstätten, Anlage von Rasenflächen“²¹³ zu verstehen war.

Der eigentliche Aufbau des Stadtzentrums begann jedoch erst ab 1955/56, nach dem beschriebenen Architekturwettbewerb und der Planbestätigung durch die Stadtverordnetenversammlung am 15.11.1956. Entsprechend den Planungen in der geplanten Magistrale und der westlich dazu parallel verlaufenden Wollenweberstraße geschah dies ebenfalls noch in Ziegelbauweise. Einen Eindruck von diesem Wiederaufbaugeschehen vermittelt Abbildung 28, auf der ein Blick in die nördliche Magistrale mit der Friedenskirche dargestellt ist. Auf diese beiden Straßen folgte die Bebauung der Collegienstraße und der Badergasse im Umfeld der Friedenskirche, sowie der Großen Scharnstraße und der parallel dazu laufenden Oderstraße bis zum Rathaus.²¹⁴ Die dabei entstehende Zeilenbauweise im rechten Winkel zur ehemaligen Einkaufsstraße ist deutlich auf dem zeitgenössischen Foto der Abbildung 29 sichtbar. Der Wiederaufbau der Innenstadt war bis „Mitte der sechziger Jahre [...] im Wesentlichen abgeschlossen“.²¹⁵ Bis dahin gab es in der Stadtentwicklung jedoch auch einige Widersprüche. Durch den verzögerten Aufbau der Innenstadt hatte sich das gesellschaftliche Leben in den Südwesten der Stadt verlagert und so wurden „besonders in den Jahren 1962 bis 1965, ernst zu nehmende Versuche [unternommen], um das Stadtzentrum in das südwestliche Stadtgebiet zu verlagern“.²¹⁶

Diesen Bestrebungen wirkte die schrittweise Errichtung der Magistrale entgegen. In der zeitgenössischen Literatur ist sogar die Rede von einer „parallel zum Oderstrom [verlaufenden] Hauptelebniszone [...], einer einprägsamen, für Frankfurt (Oder) charakteristischen städtebaulichen Situation“.²¹⁷ Der Bau der Magistrale war 1968 im Wesentlichen abgeschlossen. Der 1967 begonnene Bau des 87 Meter hohen Oderturms war zu diesem Zeitpunkt allerdings noch nicht abgeschlossen. Einen guten Eindruck vom Bild der Stadt zu dieser Zeit vermittelt Abbildung 30 aus dem Jahr 1971. Auf dem Foto klafft noch das Loch der

212 Vgl. Schmidt, Frankfurt (Oder): Profilierung als Bezirksstadt beim Aufbau der Grundlagen des Sozialismus, S. 15.

213 Ebd., S. 16.

214 Ebd., S. 17.

215 Manfred Vogler, Informationen – Eine neue Etappe im Ausbau des Stadtzentrums Frankfurt (Oder), in: Frankfurt-Information, Bezirksmuseum Viadrina (Hg.), Frankfurter Beiträge zur Geschichte, Heft 16, Eigenverlag, Frankfurt (Oder) 1987, S. 27.

216 Ebd., S. 32.

217 Ebd.

Baustelle für eben diesen Oderturm, der erst nach fünf weiteren Jahren Bauzeit fertig gestellt sein würde.²¹⁸

Im Zuge der Wiederaufbautätigkeiten wurden allerdings auch einige historische Gebäude beseitigt, die ähnlich wie das Rathaus hätten erhalten werden können. So wurde 1958 begonnen, die Reste der Stadtmauer abzureißen, und am 29. Dezember 1962 wurde das alte Universitätsgebäude im Nordwesten der Innenstadt gesprengt, um Platz für weitere Neubauten zu erhalten. Auch die letzten Ruinenreste der ehemaligen Schmiedegasse und Wollenweberstraße wurden 1964 gesprengt, um das spätere Hotel Stadt Frankfurt an dieser Stelle zu errichten.²¹⁹

Im Zuge der Wiederaufbaumaßnahmen wurden Straßen umbenannt. Die Fürstenwalder Straße hieß seit 1953 Wilhelm-Pieck-Straße und nach 1958 Ernst-Thälmann-Straße. Die zur Magistrale ausgebaute Richtstraße wurde 1953 in Karl-Marx-Straße umbenannt, und die zur Stadtbrücke führende Breite Straße wurde 1953 Rosa-Luxemburg-Straße getauft. Dies waren bei weitem nicht die einzigen Straßenumbenennungen, doch diese Beispiele verdeutlichen die Richtung.²²⁰

Insgesamt hatte sich das Bild der Stadt damit bis zur Mitte der sechziger Jahre gravierend geändert. Das Zentrum der Innenstadt hatte sich vom Rathaus etwas nach Südwesten an die Kreuzung der Magistrale mit der heutigen Fürstenwalder Straße verlagert und wurde durch große Bauten geprägt, wie dem entstehenden Oderturm, ein großes Hotel und ein Warenhaus. Das Rathaus wiederum stand in der Mitte eines großen Platzes, dem sich Wohnungsbauten in Blockbauweise anschlossen, die den Eindruck eines „stadtrandtypischen Wohngebietes“²²¹ vermittelten. Die ehemalige Hauptgeschäftsstraße der Stadt, die Große Scharnnstraße, wurde durch die rampenartig angelegte Straße über die Oderbrücke im Norden der Stadt in zwei Straßen aufgeteilt. Durch die Bebauung fast ausschließlich mit Wohnungsblöcken und deren senkrechte Anordnung zur Straße (Abb. 29) führte diese nun „durch Rasenflächen und Wäscheplätze“.²²² Diese recht lockere Bebauungsweise wird erst in den achtziger Jahren durch Lückenbebauungen in Zeilenbauweise wieder verdichtet werden, wodurch die Große Scharnnstraße ihren Charakter als Boulevard zurück erhielt. Die eigentliche Hauptgeschäftsstraße ist hingegen die zur Magistrale umgestaltete

218 Der Turm wurde von den Architekten Hans Tulke und Paul Teichmann entworfen. Siehe: Oderlandspiegel, 24./25. Juli 2010, http://www.der-oderlandspiegel.de/fileadmin/epaper/ebook_FFO-240710/pdf/Frankfurt_30-2010.pdf, S. 2, letzter Zugriff: 15.10.2010.

219 Targiel, Die Oberbürgermeister der Stadt Frankfurt (Oder), S. 28.

220 Vgl. Walter Hausdorf/Siegrid Noack, Straßenlexikon Frankfurt (Oder). Straßen, Wege und Plätze in ihrer historischen Entwicklung: <http://www.museum-viadrina.de/index.htm>. Letzter Zugriff: 09.09.2011.

221 Bloch, Stadtgeschichte im Kartenbild: Frankfurt (Oder) von 1700 bis 2003. Erklärungen zu den Plänen, Berlin 2003, ohne Seite.

222 Ebd.

Richtstraße, die heutige Karl-Marx-Straße, die geradezu auf die Fürstenwalder Straße gebrochen wurde.

Die Untersuchung des Wiederaufbaugeschehens hätte auch bis in das Jahr 1990 oder gar noch weiter reichen können. Noch heute weist die Bebauung im unmittelbaren Zentrum von Frankfurt (Oder) besonders in Odernähe große Lücken auf und die Wiederherstellung verloren gegangener Gebäudesubstanz und Stadtstruktur ist noch nicht abgeschlossen. Im Rahmen dieser Arbeit wäre eine solche Untersuchung jedoch nicht sinnvoll gewesen. Daher begrenzt die vorliegende Arbeit den Untersuchungszeitraum zu dem Zeitpunkt, als die Innenstadt ihre Funktion als Stadtzentrum zurückerlangt hatte. Dieser Zeitpunkt wird mit der Rückkehr der Verwaltungen und des wirtschaftlichen Lebens durch die Wiederherstellung des Rathauses und einer Haupteinkaufsstraße, aber auch mit dem weitgehenden Abschluss der größten Wohnungsbauprojekte und damit der Wiederbelebung des Zentrums definiert. Die anschließende bauliche Verdichtung der Stadtstruktur, sowie weitere Planungsstufen, die auch noch nach der politischen Wende eine umfassende Neugestaltung des Zentrums vornahmen, werden damit als Stadtentwicklung gewertet.

Der Wiederaufbau Frankfurts wird nach der zu Beginn dieser Arbeit vorgestellten Dreiteilung als Neubau und im Unterschied zu Gießen nicht als ein traditionaler Anpassungsneubau eingeordnet. Zwar wurde im Stadtzentrum von Frankfurt (Oder) der Stadtgrundriss auf den ersten Blick beibehalten, allerdings waren die vorgenommenen Änderungen noch tiefgreifender als in Gießen. Zur Anlage der Magistrale beispielsweise musste eine neue, seitlich nicht unerheblich verschobene Straßenführung geschaffen werden, die über eine Anpassung an moderne Verkehrsverhältnisse hinausging. Auch die Anlage des zentralen Platzes griff gravierend in die alte Struktur ein. Zu bedenken ist in diesem Zusammenhang auch, dass ein Grund für die Fortführung der alten Stadtstruktur gewiss auch die teilweise noch erhaltene unterirdische Infrastruktur war, die eine grundlegendere Neuanlage der Stadt verhinderte. Ausschlaggebend für die Einordnung als Neubau war jedoch die neue Bebauung der Stadt. Diese kann nicht als kleinteilig und gegliedert bezeichnet werden. Auch wurde überwiegend nicht auf das traditionelle regionaltypische Material zurückgegriffen. Ansätze in der Bahnhofstraße mit dem Einsatz von gebrannten Ziegeln als Blendfassade werden im Stadtzentrum nicht wieder aufgenommen. Ebenso wenig konnte durch die Blockbauweise der für den traditionellen Anpassungsbau wichtige Wert der Dachlandschaft erhalten werden, auch wenn die Blöcke zunächst tatsächlich Schrägdächer hatten. Dies führte insgesamt dazu, dass in Frankfurt (Oder) keine Bebauung in Form von Straßenkorridoren, sondern eine gestaffelte Bebauung entstanden ist, die – abgesehen von der Magistrale – zunächst auch ohne Fluchtlinien auskam. Damit verbunden war die fehlende Zäsur zwischen Stadtzentrum und den Vorstädten in Bezug auf die Art der Bebauung. Die inselhaft erhaltene

alte Bausubstanz, beispielsweise des Rathauses und der Friedenskirche, stehen dem Konzept des Neubaus nicht entgegen.²²³

4. Der Vergleich des Wiederaufbaus der Stadtzentren von Gießen und Frankfurt (Oder)

4.1 Vergleich der ersten Aufbauphase bis zu den Aufbaugesetzen 1948/50

Der Vergleich der frühen Wiederaufbauphasen nach dem Zweiten Weltkrieg zeigt, dass sowohl in Frankfurt (Oder), als auch in Gießen zunächst großflächig die alte und in beiden Fällen sehr zerstörte Bausubstanz des Stadtzentrums entfernt wurde. In beiden Fällen gingen dabei auch Gebäude verloren, die unter anderen Voraussetzungen zu erhalten gewesen wären. Als Ergebnis ist in beiden Innenstädten nur noch wenig von dieser alten Bausubstanz zu sehen. Der Wiederaufbau begann in beiden Städten schleppend. Sowohl in Gießen, als auch in Frankfurt (Oder) lag der Schwerpunkt der Bautätigkeit in den fünfziger Jahren. In beiden Fällen fehlten zunächst noch die gesetzlichen Rahmenbedingungen, für die der Aufbau einer neuen, wenn auch geteilten deutschen Staatlichkeit wesentlich war. Für Gießen wurden diese mit der Verabschiedung des „Gesetzes über den Aufbau der Städte und Dörfer des Landes Hessen (Aufbaugesetz)“ am 25.10.1948 durch den hessischen Landtag geschaffen. Frankfurt (Oder) bekam diese gesetzliche Grundlage mit der Verabschiedung des „Gesetzes über den Aufbau der Städte in der DDR und der Hauptstadt Deutschlands, Berlin (Aufbaugesetz)“ am 06.09.1950.

Die Zeit bis zu diesem Startschuss für den Wiederaufbau wurde in Gießen durch die Stadtverwaltung dazu genutzt, zahlreiche Wiederaufbauplanungen durch zum Teil renommierte Architekten in Auftrag zu geben und so die beste Lösung für Gießen zu finden. Unter diesen Planungen wurde dabei der Entwurf Wilhelm Graverts ausgewählt, der am realistischsten möglichst schnell das Zentrum der Stadt Gießen in seine alte Funktion als Geschäftszentrum zurückführen sollte und dies auch leistete. Dabei waren die Alteigentümer der zerstörten Grundstücke zu berücksichtigen, die möglichst an ihrem alten Standort wieder neu eröffnen wollten, was rückblickend gesehen nicht jedem Geschäftsbesitzer ermöglicht werden konnte. Das Interesse an einem schnellen Wiederaufbau hatte seine Ursachen in der Angst vor dem Verlust der wirtschaftlichen Bedeutung an die Konkurrenzstädte. Der Entwurf Wilhelm Graverts sah zudem eine schon unter den Nationalsozialisten begonnene Fortführung der Sanierung der Innenstadt vor. Dabei stand nach 1945 allerdings nicht die Architektur im Vordergrund, sondern eher eine strukturelle Auflockerung derselben.

Ganz anders gestaltete sich die Situation für das zur Grenzstadt gewordene Frankfurt. Die nahezu vollständige Evakuierung der Stadt am Ende des Zweiten Weltkriegs führte zu einem weitgehenden Bevölkerungsaustausch gegen Flücht-

223 Vgl. Beyme, Der Wiederaufbau, S. 177.

linge aus den Ostgebieten oder dem abgetrennten Stadtteil auf der anderen Oderseite. Das Interesse möglichst am alten Ort sein Geschäft wiedereröffnen zu können spielte für die Menschen in Frankfurt kaum eine Rolle. Das Leben in den ersten Nachkriegsjahren war geprägt von einem eklatanten Wohnungsmangel aber auch durch eine allgemein extreme Mangelsituation, die in Frankfurt länger nachwirkte als im hessischen Gießen. Dennoch rief der Rat der Stadt ebenfalls zu einem Wettbewerb um den besten Wiederaufbauvorschlag auf, der öffentlich in der Stadt diskutiert wurde. Auch aus diesem ging ein prämierter Entwurf hervor, jener von Josef Gesing. Genau wie in Gießen gewann damit ein stadtbekannter und seit den zwanziger Jahren wirkender Architekt diesen ersten Wettbewerb. Im Unterschied zu Gießen war Gesing unter den Nationalsozialisten nicht in der Stadt tätig gewesen. Die Planungen der Nationalsozialisten waren wiederum in der Umgestaltung der Innenstadt Frankfurts auch recht ideenlos und planten ein neues Zentrum im Süden der Stadt, das durch eine sich stufenweise baulich anpassende Gestaltung Anschluss an das alte Stadtzentrum bekommen sollte. So wurde ein monumentales ideologie-aufgeladenes ‚Gauforum‘ an der Oder geplant, das nie über die Stufe der Planung hinauskam. Gesings Entwurf erlangte für den Wiederaufbau Frankfurts keine Bedeutung.

Aufgrund der ähnlichen Wirtschaftsstruktur Frankfurts und Gießens vor dem Zweiten Weltkrieg – beide Städte waren Beamtenstädte mit zahlreichen Kasernen und einem bedeutenden Eisenbahnknotenpunkt, sowie mit wenigen Industriezweigen von eher sekundärer Bedeutung – unterschieden sich die grundsätzlichen Anforderungen an die frühen Wiederaufbauplanungen nach dem Zweiten Weltkrieg nicht wesentlich voneinander. Auch die Frankfurter Planungen sollten die Stadt wieder zum „Mittelpunkt eines pulsierenden gewerblichen und wirtschaftlichen Lebens“²²⁴ machen.

4.2 Der Vergleich der zweiten Wiederaufbauphase.

Während das westdeutsche Gießen den prämierten Entwurf des beschriebenen Wettbewerbs nach kleineren Korrekturen umsetzte, änderte sich die Situation für Frankfurt nach der Gründung der DDR und der Verabschiedung des Aufbaugesetzes grundlegend. Die Stadt wurde zur Bezirkshauptstadt und brauchte damit eine entsprechende neue Wiederaufbauplanung. Deren Grundlinien wurden durch die ‚Sechzehn Grundsätze des Städtebaus‘ vorgegeben. Für Frankfurt bedeutete dies, am Aufbau einer neuen sozialistischen Gesellschaft mit allen Konsequenzen teilzunehmen. Wilhelm Neumann formulierte dieses Ziel 1955 sehr bedeutungsschwer, als er sagte: „Wir bauen die Straßen des Sozialismus in das neue bessere Morgen“.²²⁵ In den folgenden Jahren wurden die Planungen immer intensiver nach den neuen Vorstellungen dieser neuen Gesellschaft überarbeitet und verändert, und so bekam Frankfurt zeitlich gestaffelt mehrere

224 Gesing, Planungsarbeiten für den Wiederaufbau, S. 12.

225 Neumann, Nach zehn Jahren – Ein Überblick über den Wiederaufbau Frankfurts, Juli 1955, S. 4.

Wiederaufbaupläne, während Gießen den einen Plan Graverts weitgehend umsetzte. Ergänzungen zu späteren Zeitpunkten gab es dabei für Gießen auch, jedoch betrafen sie die zuvor durch die Wiederaufbauplanungen nicht berührten Teile des Stadtzentrums. Diese Unterschiede prägten die neue Stadtstruktur beider Städte entscheidend.

Die Wiederaufbauplanungen beider Städte sahen zunächst eine grundsätzliche Auflockerung der innerstädtischen Bebauung durch eine Abkehr von einer dichten Blockbauweise mit Hinterhofbebauungen vor, auch wenn dieses im weiteren Verlauf des Wiederaufbaus im Fall von Gießen nicht im gewünschten Maß umgesetzt werden konnte. Mit dem Ziel, eine lockerere Bebauung der Innenstadt zu erhalten, wurden auch die Straßenzüge des Stadtzentrums für beide Städte geweitet. Dies geschah in Gießen mit dem vornehmlichen Ziel, dem zukünftigen Verkehrsaufkommen gerecht zu werden, und so wurden in Bezug auf die Straßenbreite zum Teil ‚amerikanische Verhältnisse‘ in der Stadt geschaffen. Außerdem wurde das Straßennetz vereinfacht und viele der kleinen Sackgassen und Querstraßen zugunsten begradigter größerer Straßen aufgelöst. Insgesamt wurde die mittelalterliche Struktur der Straßen auch aufgrund der erhaltenen unterirdischen Infrastruktur beibehalten, die einen großen Wert darstellte. In diesem Zuge wurde auch der historische Marktplatz in seiner dreieckigen Form erhalten und vergrößert. Der Verkehr stellte für Gießen gewissermaßen eine „strukturbildende Kraft“ dar.²²⁶ Die Bebauungsdichte sollte in Gießen durch eine Beschränkung der Bebauungshöhe sowie Auflösung und Neukonzeption der innerstädtischen Grundstückszuschnitte zusätzlich aufgelockert werden. Dies gelang mit dem Baulandumlegungsverfahren, das keine Enteignung im eigentlichen Wortsinn darstellte, da diese rechtlich nicht möglich war. Dennoch ermöglichte das Baulandumlegungsverfahren zunächst die Neuplanung sämtlicher Grundstücke und anschließend die Auszahlung von Entschädigungszahlungen an besonders benachteiligte Eigentümer. Nach der Erschließung und dem Wiederaufbau der Straßen und Infrastruktur erfolgte der Wiederaufbau der Einzelgebäude durch die Privateigentümer, was trotz anderslautenden Bestimmungen zu verschiedenen Baustilelementen und Geschosshöhen in der Innenstadt führte. So wurde zunächst aufgrund der wirtschaftlichen Mangelsituation recht niedrig wiederaufgebaut, um das eigene Geschäft unterbringen zu können. Im Anschluss daran wurde aber aus Gründen der Wirtschaftlichkeit zum Teil die maximale Geschosshöhe übertroffen. Ein Umstand, der einige dafür nicht breit genug angelegte Straßen etwas schlauchartig wirken ließ.

Auch in Frankfurt (Oder) wurde das Straßennetz neu geplant, verbreitert und begradigt, dies geschah aber ohne eine verkehrstechnische Konzeption. Besonders die Anlage der breiten Magistrale auf der ehemaligen Richtstraße war zunächst als eine Aufmarsch- und Haupteinkaufsstraße geplant. Sie war darüber hinaus als Hauptverkehrsstraße konzipiert, ohne dass es genauere Untersuchungen zur künftigen Verkehrsentwicklung gegeben hätte. Deshalb war sie

226 Manz, Der Wiederaufbau der Zentren der beiden Städte Magdeburg und Hannover nach dem Zweiten Weltkrieg, S. 141.

auch für das Verkehrsaufkommen der Stadt in den fünfziger und sechziger Jahren zu groß angelegt. Neben der Magistrale entstanden in Frankfurt (Oder) mit dem Marktplatz am Rathaus, der durch das Fehlen der „Sieben Raben“ noch weitläufiger wurde, und mit dem neu angelegten zentralen Platz zusätzliche große innerstädtische Freiräume. Auch der zentrale Platz war zunächst als Ort für politische Kundgebungen gedacht und nicht in eine Verkehrskonzeption integriert, auch wenn er heute zweckentfremdet als innerstädtischer Parkplatz genutzt wird. Auch in Frankfurt (Oder) stellte dabei die erhaltene unterirdische Infrastruktur einen nicht unerheblichen Wert dar, sodass grundlegende Elemente des alten Straßennetzes in der Innenstadt erhalten blieben. Wie im Fall von Gießen wurde auch in Frankfurt auf eine erneute Block- und Hinterhofbebauung verzichtet. Dies geschah jedoch mit einem gänzlich anderen Ergebnis. Durch das Credo Chruschtschows 1954, industriell besser, schneller und billiger zu bauen, war der Weg vorgezeichnet: weg von der herkömmlichen Ziegelbauweise, hin zur Betonplatten-Montagebauweise. Hintergrund war der große Wohnungsmangel, aber auch das bereits angesprochene Bewusstsein, eine neue Gesellschaft aufzubauen. Damit waren andere und neue Vorstellungen von Städtebau und Stadtplanung verbunden, die in Abgrenzung zu den Entwicklungen im Kapitalismus entstanden. „Dieser sei nicht mehr in der Lage, neue große Ideen im Städtebau zum Ausdruck zu bringen, [...] da nur das Streben nach Profit im Sinnen und Trachten der herrschenden Klasse maßgebend“²²⁷ sei, wie Wilhelm Neumann 1955 formulierte. Auf dieser Grundlage musste die Parzellenstruktur der Stadt gänzlich aufgelöst werden, was nur durch Enteignung möglich war. In der Folge entstanden zunächst fast ausschließlich Wohnblöcke im Zentrum. Der Wohnungsmangel wirkte in Frankfurt gemeinsam mit den Leitbildern des sozialistischen Städtebaus insofern ähnlich strukturprägend wie der Verkehr und die Lagebedingungen der einzelnen Geschäfte in Gießen. Die so erfolgte Auflockerung der innerstädtischen Bebauung schoss in Frankfurt schließlich über das Ziel hinaus und musste im Nachhinein durch lückenschließende Zeilenbebauung wieder verdichtet werden. Das Bild der wiederaufgebauten Stadt ist – wie in Gießen, so auch in Frankfurt – kein einheitliches. Zwar baute hier die Stadt mit Hilfe von volkseigenen Betrieben, also nicht im Einvernehmen mit den alten Privateigentümern, dennoch musste der Wiederaufbau beginnen, bevor eine endgültige Wiederaufbauplanung gefunden war. Und so stehen in der Bahnhofstraße wie an der Magistrale Wohnblöcke in Ziegelbauweise mit dezentem Fassadenschmuck neben gänzlich schlichten Wohnblöcken der neuen Betonplatten-Montagebauweise.

227 Neumann, Nach zehn Jahren – Ein Überblick über den Wiederaufbau Frankfurts, April 1955, S. 8.

4.3 Vergleich der Strukturen der Innenstädte von Gießen und Frankfurt (Oder)

Charakteristisch für die neue Struktur Frankfurts war die angestrebte Funktionsdurchmischung. Neben Wohn- und Geschäftsbereichen sollten auch Verwaltungsbauten in der Innenstadt Platz finden, wie die Planungen des zentralen Platzes und die Weiternutzung des Rathauses zeigen. Der Autor schätzt diese Funktionsmischung für Gießen schwächer ein, da sogar die Stadtverwaltung an den äußersten Rand der Innenstadt, den Berliner Platz, verlagert wurde und so eine Funktionstrennung geschah. Die Innenstadt wurde so hauptsächlich das Handels- und Geschäftsviertel der Stadt, da auch die Handwerksbetriebe in großer Zahl in die Bereiche außerhalb des Anlagenrings umgezogen sind und die großen Wohngebiete am Stadtrand entstanden. Mit dem Umzug der Stadtverwaltung wurde ein zweites neues Zentrum geschaffen, das in Spannungen zum alten Innenstadtbereich steht. In gewisser Weise sind diese Bestrebungen mit Frankfurt vergleichbar, die ein neues Zentrum im Südwesten der Stadt vorsahen, wo sich in den ersten zehn Jahren das gesellschaftliche Leben der Stadt abspielte. Auch die zusätzliche Gewichtung der Straßenkreuzung Magistrale – Fürstenwalder Straße durch die große Stadtdominate in Form des Oderturms kann mit dem neuen Verwaltungszentrum in Gießen verglichen werden. Auch dieses liegt am Rand der Innenstadt auf dem ehemaligen Stadtmauerverlauf.

Unterschiede gab es selbstverständlich in den Entscheidungsstrukturen für den Wiederaufbau. Beide Städte gaben die Wiederaufbauplanungen in Auftrag. Während in Gießen jedoch schließlich ein Gießener Architekt die Planungen übernahm und die Entscheidung dafür durch die Stadtverordnetenversammlung getroffen wurde, war Frankfurt auf externe Planungsgruppen und für jede Planung auch auf die Zustimmung aus dem Ministerium für Aufbau angewiesen. Das hatte Nachteile für die Stadt und ständige Neuplanungen und Nachkorrekturen zur Folge. Eine Zusammenarbeit mit den Bürgern der Stadt und deren Mitbestimmung erfolgte in Frankfurt bei den umgesetzten Planungen nicht im selben Ausmaß, in dem dies in Gießen möglich war.

5. Schlussbemerkung

Wie gezeigt wurde, hatten gesellschaftliche Umbrüche auch auf den Wiederaufbau der beiden Städte nach dem Zweiten Weltkrieg, als eine besondere Phase der Stadtentwicklung, entscheidenden Einfluss. Die Frankfurter Innenstadt lässt sich nach dem Wiederaufbau zum Ende der sechziger Jahre als eine locker mit Plattenbauten bebaute ‚Wohnstadt‘ beschreiben, während Gießens Stadtzentrum als ‚Geschäftsstadt‘ mit im Vergleich dazu kleinteiliger Straßenkorridorbebauung neu entstanden war. Die Silhouette beider Städte ist heute zum einen geprägt von den übrig gebliebenen alten Kirchtürmen, die wie Relikte inselhaft inmitten der neuen Bebauung stehen. Zum anderen prägen in beiden Städten aber auch Stadtdominanten in Form von Hochhäusern aus den sechziger und siebziger Jahren die Silhouette, wie der Oderturm und die Bebauung der Halben Stadt in

Frankfurt oder das Dachcafé und die Bebauung am Ludwigsplatz in Gießen, die in ihren Dimensionen nicht an die Größe dieser beiden Mittelstädte angepasst sind und zum Teil „maßlose“ Ausmaße haben.²²⁸

In beiden Städten erfolgte der Wiederaufbau aufgrund von wirtschaftlichen Mangelsituationen dominiert von wirtschaftlichen Zwängen. Kühne Entwürfe mit visionärer Architektur mussten unter diesen Umständen Utopie bleiben, weshalb die Wiederaufbauleistung in beiden Städten im Nachhinein Gegenstand von Kritik war. Gerade dieses Spannungsverhältnis zwischen den Ideen der Planungen in einer Zeit, die auch mit einem Aufbruch in eine neue und andere Zukunft verbunden war, und den Umsetzungen, die alltägliche Ansprüche und Notsituationen der Nachkriegszeit bewältigen mussten, prägte die Stadtentwicklung der Nachkriegszeit. Die Leistungen verdienen gerade darum Interesse und Respekt. Der vorstehende Vergleich gibt nicht nur Aufschluss über gegensätzliche Entwicklungen in den beiden entstehenden politischen Systemen, sondern zeigt auch überraschend Gemeinsames.

228 Stribny, Zäpke, Frankfurt/Oder. Portrait einer Brückenstadt, S. 99.

6. Literaturverzeichnis

6.1 Überblicksliteratur

Leonardo Benevolo, Die Geschichte der Stadt, Campus Verlag Frankfurt/ New York, 2007.

Klaus von Beyme, Werner Durth, Niels Gutschow, Winfried Nerdinger, Thomas Topfstedt (Hg.), Neue Städte aus Ruinen – Deutscher Städtebau der Nachkriegszeit, Perstel-Verlag, München 1992.

Klaus von Beyme, Der Wiederaufbau – Architektur und Städtebaupolitik in beiden deutschen Staaten, Piper Verlag, München 1987.

Alexander Groß, Vorwort; in: Stefan Glaser, Thomas Pfeiffer (Hg.), Erlebniswelt Rechtsextremismus, Wochenschauverlag, Schwalbach/Ts. 2007, S. 7-10.

Hermann Heinrich Manz, Der Wiederaufbau der Zentren der beiden Städte Magdeburg und Hannover nach dem Zweiten Weltkrieg – Ein Vergleich der politischen Hintergründe, der Aufbauziele, der Planungen und deren Realisation; in: Geographisches Institut der Universität zu Köln (Hg.), Kölner Geografische Arbeiten – Heft 67, Selbstverlag Geographisches Institut der Universität zu Köln, Köln 1995.

Andreas Schätzke, Ulrich Conrads, Peter Neitzke (Hg.) Zwischen Bauhaus und Stalinallee. Architekturdiskussion im östlichen Deutschland 1945-1955, Vieweg Verlag, Wiesbaden 1991.

Thomas Topfstedt, Grundlinien der Entwicklung von Städtebau und Architektur in der Deutschen Demokratischen Republik 1949 bis 1955. Dissertation zur Promotion A, Karl-Marx-Universität Leipzig, Sektion Kultur- und Kunstwissenschaften, Fachbereich Kunstwissenschaft, Leipzig 1980.

Thomas Topfstedt, Städtebau in der DDR 1955-1971, VEB E. A. Seemann Verlag, Leipzig 1988.

Literatur - Gießen

Johannes Bickel, Gießen – Aus der Geschichte der Stadt. Skizzen, Überblicke, Randbemerkungen, Gießen-Druck, Gießen 1978.

Ursula Braasch-Schwersmann, Die Entwicklung des Stadtgebietes in der Neuzeit, in: Ludwig Brake, Heinrich Brinkmann (Hg.), 800 Jahre Gießener Geschichte 1197-1997, Brühlscher Verlag, Gießen 1997, S. 350-380.

Ludwig Brake, Eva-Maria Felschow, 50 Jahre Kriegsende – Stadt und Universität Gießen im Wiederaufbau 1945 – 1960, Brühlsche Universitätsdruckerei, Gießen 1996.

Ludwig Brake, Neuanfang und Aufbruch: 1945 bis 1960, in: Ludwig Brake, Heinrich Brinkmann (Hg.), 800 Jahre Gießener Geschichte 1197-1997, Brühlscher Verlag, Gießen 1997, S. 263-287.

Ludwig Brake, Heinrich Brinkmann (Hg.), Von der Burg zur modernen Stadt – 800 Jahre Gießener Stadtentwicklung 1197 – 1997, Brühlscher Verlag, Gießen 1998.

Stefan Eberlein, Stefan Kielwein, Jörg Thorn, Der Wiederaufbau in Gießen nach 1945; in: Mitteilungen des Oberhessischen Geschichtsvereins (künftig abgekürzt: MOHG), NF 76, Gießen 1991, S. 149-202.

Dietrich Graef, Hake. Angriffsziel Gießen 1944/1945, Selbstverlag des Oberhessischen Geschichtsvereins, Gießen 1986.

- Erwin Knauß**, Gießen. Vergangenheit und Gegenwart, Theiss Verlag, Stuttgart 1977.
- Kurt Kühnemann**, Neues Leben aus Ruinen. Gießen in und nach der Stunde Null. Menschen und Mächte des Wiederaufbaus, Brühlscher Verlag, Gießen 1983.
- Karlheinz Lang**, Landesamt für Denkmalpflege Hessen (Hg.), Kulturdenkmäler in Hessen – Universitätsstadt Gießen, Vieweg Verlag, Braunschweig/Wiesbaden 1993.
- Wolfgang Arnim Nagel**, Giessen, Dr. Hans Peters Verlag, Hanau 1972.
- Josef Nipper**, Gießen im Wiederaufbau. 15 Jahre zwischen Planung und Realität.; in: MOHG, NF 81, Gießen 1996, S. 69-108.
- Siegfried Quandt (Hg.)**, Gießen – Stadtentwicklung und Geschichtsbewusstsein. Drei Oberbürgermeister im Gespräch, Wilhelm Schmitz Verlag, Gießen 1984.
- Peter W. Sattler**, Gießen. Stadt im Wandel 1933-2007, in: Archivbilder. Die Reihe, Sutton Verlag, Erfurt 2008, S. 18-58.
- Heinrich Schmidt**, Gießens Entwicklung von der mittelalterlichen Innenstadt zum modernen Geschäftszentrum; in: MOHG, NF 46, Gießen 1962, S. 85-122.
- Heinrich Schmidt**, Wandlungen in der Innenstadt Gießens; in: MOHG, NF 66, Gießen 1981, S. 55-132.
- Heinrich Schmidt**, Beitrag zur baulichen Entwicklung der Stadt Gießen zwischen 1919 und 1982; in: MOHG, NF 74, Gießen 1989, S. 24-313.
- Heinrich Schmidt**, Beitrag zum Wiederaufbau der zerstörten Innenstadt von Gießen nach 1945; in: MOHG, NF 76, Gießen 1991, S. 67-147.
- Winfried Speitkamp**, Modernisierung in der Krise; in: Ludwig Brake, Heinrich Brinkmann (Hg.), 800 Jahre Gießener Geschichte 1197-1997, Brühlscher Verlag, Gießen 1997, S. 214-262.
- Stadtarchiv Gießen (Hg.)**, Gießen. Ein Streifzug durch die 50er Jahre, Wartbergverlag, Gudensberg-Gleichen 2001.
- Quellen - Gießen:
- Werner Elsner**, Die städtische Verwaltung 1945-1952; in: Wolfgang Arnim Nagel, Magistrat der Stadt Gießen (Hg.), Dokument des Lebenswillens einer deutschen Stadt, Kuwe Verlag, Hanau 1952, S. 35-39.
- Karl Glöckner**, Die Gründung und die bauliche Entwicklung Gießens; in: Stadt Gießen (Hg.), Karl Glöckner, Gießen 1248-1948. Siebenhundert Jahre Gießen in Wort und Bild, Brühlsche Universitätsdruckerei, Gießen 1948.
- Wilhelm Gravert**, Gedanken zur Gießener Bauausstellung, in: Oberhessische Tageszeitung, 6./7./8.12.1938.
- Wilhelm Gravert**, Gedanken zur Gießener Bauausstellung; in: Oberhessische Tageszeitung, 30.11.1938.
- Wilhelm Gravert**, Gedanken zur Gießener Bauausstellung; in: Oberhessische Tageszeitung, 01.12.1938.
- Wilhelm Gravert**, Der Wiederaufbau der Stadt; in: Wolfgang Arnim Nagel, Magistrat der Stadt Gießen (Hg.), Dokument des Lebenswillens einer deutschen Stadt, Kuwe Verlag, Hanau 1952, S. 62-69.
- Wilhelm Gravert**, Vorschläge zum Aufbau der Innenstadt, Gießener Freie Presse (StaG), 01.10.1948, S. 4.
- Karl Gruber**, Vorschläge zum Aufbau der Innenstadt, Gießener Freie Presse (StaG), 02.10.1948, S. 3.

Karl Löw, Die wirtschaftliche Entwicklung der Stadt Gießen; in: Karl Glöckner, Stadt Gießen (Hg.), Gießen 1248 – 1948. Siebenhundert Jahre Gießen in Wort und Bild, Brühlsche Universitätsdruckerei, Gießen 1948, S. 150-167.

Otto Ernst Schweizer, Vorschläge zum Aufbau der Innenstadt, Gießener Freie Presse (StaG), 01.10.1948, S. 3.

Literatur - Frankfurt (Oder)

Dirk Bloch, Stadtgeschichte im Kartenbild: Frankfurt (Oder) von 1700 bis 2003. Erklärungen zu den Plänen, Stadtplanerei Blochplan, Berlin 2003.

Wolfgang Buwert, Festung Frankfurt (Oder): Eine Stadt am Kriegsende; in: Historischer Verein zu Frankfurt (Oder) (Hg.), Mitteilungen – Historischer Verein zu Frankfurt (Oder). Heft 2 – 1995, Eigenverlag, Frankfurt 1995, S. 2-34.

Wolfgang Buwert, Anmerkungen zum Stand der DDR-Geschichtswissenschaft und zur Befreiung und Zerstörung Frankfurts 1945; in: Historischer Verein zu Frankfurt (Oder) (Hg.), Mitteilungen – Historischer Verein zu Frankfurt (Oder). 1. Heft – 1991, Eigenverlag, Frankfurt 1991, S. 11-24.

Wolfgang Buwert, Ergänzungen zur Richtigstellung der Geschichte der Festung Frankfurt; in: Historischer Verein zu Frankfurt (Oder) (Hg.), Mitteilungen – Historischer Verein zu Frankfurt (Oder). 1. Heft – 1991, Eigenverlag, Frankfurt 1991, S. 15-28.

Klaus Eichler, Von der Festung zur Lazarettstadt Frankfurt (Oder). 1945-1949, Druckhaus Frankfurt GmbH, Frankfurt 2007.

Horst Engelke, Die Befreiung der Stadt Frankfurt (Oder) vom Faschismus. Zur Hilfe der sowjetischen Klassenbrüder beim Aufbau des neuen gesellschaftlichen Lebens; in: Frankfurt-Information, Bezirksmuseum Viadrina (Hg.), Frankfurter Beiträge zur Geschichte. Heft 16, Eigenverlag, Frankfurt (Oder) 1987, S. 10-15.

Dagmara Jajęśniak-Quast, Katarzyna Stokłosa, Geteilte Städte an Oder und Neiße. Frankfurt (Oder) – Slubice, Guben – Gubin und Görlitz Zgorzelec 1945-1995, Berlin Verlag Arno Spitz GmbH, Berlin 2000.

Lutz Patitz, Die Bedeutung der Innenstadtsanierung für die Stadtentwicklung in Zeiten schrumpfender Einwohnerzahlen; in Stadt Frankfurt (Oder) (Hg.), Zentrum, Zeitschrift für das Sanierungsgebiet ‚ehemalige Altstadt‘ Frankfurt (Oder), ffo Werbe- und Verlagsagentur, 03/ 2001, S. 4-5.

Elfriede Schirmacher, Das Stadtarchiv Frankfurt (Oder) und seine Bestände, Eigenverlag, Frankfurt (Oder) 1972.

Dietrich Schmidt, Frankfurt (Oder): Profilierung als Bezirksstadt beim Aufbau der Grundlagen des Sozialismus in der DDR (1949-1961); in: Frankfurt-Information, Bezirksmuseum Viadrina (Hg.), Frankfurter Beiträge zur Geschichte. Heft 14, Eigenverlag, Frankfurt (Oder) 1985, S. 2-27.

Hans-Georg Schneider, Zur Rolle und Bedeutung des Frankfurter Heimkehrerlagers Gronenfelde, in: Frankfurt-Information, Bezirksmuseum Viadrina (Hg.), Frankfurter Beiträge zur Geschichte. Heft 16, Eigenverlag, Frankfurt (Oder) 1987. S. 5-9.

Joachim Schneider, Eine Stadt verliert ihr Antlitz. Fakten und Zahlen über die Zerstörungen in Frankfurt (Oder) im Frühjahr 1945; in: Historischer Verein zu Frankfurt (Oder) (Hg.), Mitteilungen – Historischer Verein zu Frankfurt (Oder). Heft 1 - 2008, Eigenverlag, Frankfurt 2008, S. 8-28.

Wolfgang Stribrny, Fritz Zäpke (Hg.), Frankfurt/Oder. Portrait einer Brückensstadt, Westkreuz-Verlag, Berlin/Bonn 1991.

Heinrich Stümbke, Gerd Heinrich, Frankfurt/Oder, in: Gerd Heinrich (Hg.), Handbuch der historischen Stätten Deutschlands – Zehnter Band: Berlin und Brandenburg, Alfred Kröner Verlag Stuttgart 1985, S. 177-185.

Ralf-Rüdiger Targiel (Hg.), Frankfurt (Oder) – so wie es war, Droste Verlag, Düsseldorf 1994.

Ralf-Rüdiger Targiel, Antje Liesenfeld, Christine Hellert (Hg.), 110 Jahre Straßenbahn für Frankfurt (Oder), Stadtverkehrsgesellschaft mbH, Frankfurt (Oder) 2008.

Ralf-Rüdiger Targiel, Die Oberbürgermeister der Stadt Frankfurt (Oder). Vom Beginn des 18. Jahrhunderts bis zur Wiedererlangung der kommunalen Selbstverwaltung im Jahr 1990; in: Derselbe, Historische Schriftenreihe des Stadtarchivs Frankfurt (Oder), Frankfurt (Oder) 2000.

Manfred Vogler, Informationen – Eine neue Etappe im Ausbau des Stadtzentrums Frankfurt (Oder); in: Frankfurt-Information, Bezirksmuseum Viadrina (Hg.), Frankfurter Beiträge zur Geschichte. Heft 16, Eigenverlag, Frankfurt (Oder) 1987, S. 29-30.

Manfred Vogler, Zur jüngeren Stadtbaugeschichte von Frankfurt (Oder) unter besonderer Betonung des Zeitraumes seit 1965; in: Frankfurt-Information, Bezirksmuseum Viadrina (Hg.), Frankfurter Beiträge zur Geschichte. Heft 5, Eigenverlag, Frankfurt (Oder) 1978, S. 26-36.

Helmut Weihsmann (Hg.), Bauen unterm Hakenkreuz. Architektur des Untergangs, Promedia Verlagsgesellschaft, Wien 1998.
Quellen - Frankfurt (Oder)

Edmund Collein, Städtebau – eine gesellschaftliche Aufgabe; in: Deutsche Bauakademie und Bund Deutscher Architekten (Hg.), Deutsche Architektur. Heft 11, Berlin 1958, S. 594-597.

Horst Dargel, Serienfertigung in der Stadt Frankfurt (Oder) im Siebenjahrplan; in: Deutsche Bauakademie und Bund Deutscher Architekten (Hg.), Deutsche Architektur. Heft 10, Berlin 1959, S. 547-549.

Josef Gesing, Planungsarbeiten für den Wiederaufbau; in: Rat der Stadt Frankfurt (Oder) (Hg.), Frankfurt – Oder. Ein Plan für seine künftige Gestaltung, Eigenverlag, Frankfurt 1948, S. 12.

Wilhelm Neumann, Der Wiederaufbau des Stadtzentrums von Frankfurt (Oder); in: Frankfurter Kulturspiegel. April 1955, Frankfurt 1955, S. 5-9.

Wilhelm Neumann, Der Wiederaufbau des Stadtzentrums von Frankfurt (Oder). Fortsetzung; in: Frankfurter Kulturspiegel. Mai 1955, Frankfurt 1955, S. 4-9.

Wilhelm Neumann, Nach zehn Jahren – Ein Überblick über den Wiederaufbau Frankfurts; in: Frankfurter Kulturspiegel. Juni 1955, Frankfurt 1955, S. 3-5.

Wilhelm Neumann, Nach zehn Jahren – Ein Überblick über den Wiederaufbau Frankfurts. Fortsetzung; in: Frankfurter Kulturspiegel. Juli 1955, Frankfurt 1955, S. 3-5.

Wilhelm Neumann, Kennst du Frankfurt an der Oder? – Ein Führer durch unsere Stadt. Rathaus in Frankfurt (Oder); in: Frankfurter Kulturspiegel. September 1955, Frankfurt 1955, S. 7-8.

Wilhelm Neumann, Kennst du Frankfurt an der Oder? – Ein Führer durch unsere Stadt. Marienkirche in Frankfurt (Oder); in: Frankfurter Kulturspiegel. Oktober 1955, Frankfurt 1955, S. 4.

Wilhelm Neumann, Kennst du Frankfurt an der Oder? – Ein Führer durch unsere Stadt. Die Universität in Frankfurt (Oder); in: Frankfurter Kulturspiegel. November 1955, Frankfurt 1955. S. 5-6.

Ehrhard Peters, Neuplanung und Wiederaufbau des Stadtzentrums von Frankfurt (Oder); in: Deutsche Bauakademie und Bund Deutscher Architekten (Hg.), Deutsche Architektur. Heft 6, Berlin 1959, S. 299-304.

Rat der Stadt Frankfurt (Oder), Frankfurt – Oder. Ein Plan für seine künftige Gestaltung, Eigenverlag, Frankfurt 1948.

M. Winkler, Was für den Wiederaufbau bereits getan wurde; in: Rat der Stadt Frankfurt (Oder) (Hg.), Frankfurt – Oder. Ein Plan für seine künftige Gestaltung, Eigenverlag, Frankfurt 1948, S. 21.

Bundesarchivdokumente – Frankfurt (Oder)

Rudolf Jahn, Antrag auf Gewährung zusätzlicher Investitionsmittel für die Entrümmerung der Stadt Frankfurt(Oder), durch Ministerpräsident des Landes Brandenburg an die Regierung der DDR/Zentrales Planungsamt, 14.07.1950, SAPMO - BArch DE 1/11289.

Staatliche Plankommission Inspektionsabteilung, Strukturübersicht der Stadt Frankfurt (Oder), 19.02.1951, SAPMO - BArch DE 1/11289.

Hofmann, Sekretariat des Vorsitzenden der staatlichen Plankommission, Aktenvermerk, 07.02.1951, SAPMO - BArch DE 1/11289.

Entwurf des Beschlusses über die Sofortmaßnahmen für den Wiederaufbau der Stadt Frankfurt/Oder aufgrund des Ministerratsbeschlusses vom 1.2.51, März 1951, SAPMO - BArch DE 1/11289.

Köhler, Bericht über die Durchführung des Ministerratsbeschlusses für den Wiederaufbau der Stadt Frankfurt/Oder, 02.06.1951, SAPMO - BArch DE 1/11289.

Beschluss über die Städtebauliche Planung der Stadt Frankfurt/Oder vom 3. Oktober 1952, 03.10.1952, SAPMO – BArch DH 1/38748.

Ministerium für Aufbau Hauptabteilung Städtebau, Erläuterungen zur städtebaulichen Planung von Frankfurt/Oder, 02.09.1952, SAPMO – BArch DH 1/38748. Planung und Durchführung des Aufbaus der Stadtzentren Magdeburg und Frankfurt/Oder, 1962/63, SAPMO – BArch DE 1/6617.

Analyse des Aufbaus des Zentrums der Stadt Frankfurt (Oder) anhand der Vorlage beim Politbüro des ZK der SED am 12.05.59, 08.07.1961, SAPMO – BArch DE 1/6354.

Internetquellen – Frankfurt (Oder)

Architekturzentrum Wien, Otto Ernst Schweizer, <http://www.architektenlexikon.at/de/588.htm>, letzter Zugriff: 27.09.2010.

Walter Hausdorf, Siegrid Noack, Straßenlexikon Frankfurt (Oder). Straßen, Wege und Plätze in ihrer historischen Entwicklung: <http://www.museum-viadrina.de/index.htm>. Letzter Zugriff: 09.09.2011.

Oderlandspiegel, 24./25. Juli 2010, http://www.der-oderlandspiegel.de/fileadmin/epaper/ebook_FFO-240710/pdf/Frankfurt_30-2010.pdf, S. 2, letzter Zugriff: 15.10.2010.

Martin Schieck, Brigitte Brisch, Straßenlexikon–Josef-Giesing-Straße, Homepage Museum Viadrina: http://www.museum-viadrina.de/Strassenlexikon_Frankfurt/stressen/j/jgesingstr.htm., letzter Zugriff: 15.10.2010.

Verfassung der DDR vom 07.10.1949, Artikel 24; in: <http://www.documentarchiv.de/ddr/verfddr1949.html#19>, letzter Zugriff: 15.10.2010.

Matthias Weinrich, <http://www.nuernberginfos.de/bedeutende-nuernberger/otto-ernst-schweizer.html>, letzter Zugriff: 27.09.2010.

7. Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Heinrich Schmidt, Beitrag zum Wiederaufbau der zerstörten Innenstadt von Gießen nach 1945; in: MOHG, NF 76, Gießen 1991, S. 124.

Abbildung 2: Heinrich Schmidt, Beitrag zum Wiederaufbau der zerstörten Innenstadt von Gießen nach 1945; in: MOHG, NF 76, Gießen 1991, S. 122-123.

Abbildung 3: Wilhelm Gravert, Der neue Markt, Vogelschau, März 1942, Stadtarchiv Gießen.

Abbildung 4: Wilhelm Gravert, Durchbruch Löwengasse, Vogelschau, März 1942, Stadtarchiv Gießen.

Abbildung 5: Karl Gruber, Die Stadtmitte von Gießen – Das Neue organisch aus dem Alten entwickelt!, Vogelschau, Stadtarchiv Gießen.

Abbildung 6: Karl Gruber, Gießen. Neugestaltung des Stadtkernes. Vorschlag von Prof. Dr. K. Gruber, Plan, Maßstab 1: 1000, Stadtarchiv Gießen.

Abbildung 7: Otto Ernst Schweizer, Modell für den Wiederaufbau des Stadtkernes von Gießen. Entwurf von Prof. O. E. Schweizer. Technische Hochschule Karlsruhe, Modell, Maßstab 1: 1000, Stadtarchiv Gießen.

Abbildung 8: Otto Ernst Schweizer, perspektivische Skizze, 10.01.1948, Stadtarchiv Gießen.

Abbildung 9: Heinrich Schmidt, Gießens Entwicklung von der mittelalterlichen Innenstadt zum modernen Geschäftszentrum; in: MOHG, NF 46, Gießen 1962, S. 85-122 und S. 106-107.

Abbildung 10: Ludwig Brake, Eva-Maria Felschow, Oberhessischer Geschichtsverein (Hg.), 50 Jahre Kriegsende – Stadt und Universität Gießen im Wiederaufbau 1945 – 1960, Brühlsche Universitätsdruckerei, Gießen 1996, S. 126.

Abbildung 11: Helmut Weihsmann (Hg.), Bauen unterm Hakenkreuz. Architektur des Untergangs., Promedia Verlagsgesellschaft, Wien 1998, S. 443.

Abbildung 12: Wolfgang Stribrny, Fritz Zäpke (Hg.), Frankfurt/Oder. Portrait einer Brückenstadt, Westkreuz-Verlag, Berlin/Bonn 1991, S. 97.

Abbildung 13: Dirk Bloch, Stadtgeschichte im Kartenbild: Frankfurt (Oder) von 1700 bis 2003. Erklärungen zu den Plänen, StadtplanereiBlochplan, Berlin 2003.

Abbildung 14: Josef Gesing, Planungsarbeiten für den Wiederaufbau; in: Rat der Stadt Frankfurt (Oder) (Hg.), Frankfurt – Oder. Ein Plan für seine künftige Gestaltung, Eigenverlag, Frankfurt 1948, S. 14.

Abbildung 15: Josef Gesing, Planungsarbeiten für den Wiederaufbau; in: Rat der Stadt Frankfurt (Oder) (Hg.), Frankfurt – Oder. Ein Plan für seine künftige Gestaltung, Eigenverlag, Frankfurt 1948, S. 15.

Abbildung 16: Josef Gesing, Planungsarbeiten für den Wiederaufbau; in: Rat der Stadt Frankfurt (Oder) (Hg.), Frankfurt – Oder. Ein Plan für seine künftige Gestaltung, Eigenverlag, Frankfurt 1948, S. 11.

Abbildung 17: Josef Gesing, Planungsarbeiten für den Wiederaufbau; in: Rat der Stadt Frankfurt (Oder) (Hg.), Frankfurt – Oder. Ein Plan für seine künftige Gestaltung, Eigenverlag, Frankfurt 1948, S. 10.

Abbildung 18: Josef Gesing, Planungsarbeiten für den Wiederaufbau; in: Rat der Stadt Frankfurt (Oder) (Hg.), Frankfurt – Oder. Ein Plan für seine künftige Gestaltung, Eigenverlag, Frankfurt 1948, S. 16.

Abbildung 19: Josef Gesing, Planungsarbeiten für den Wiederaufbau; in: Rat der Stadt Frankfurt (Oder) (Hg.), Frankfurt – Oder. Ein Plan für seine künftige Gestaltung, Eigenverlag, Frankfurt 1948, S. 17.

Abbildung 20: VEB Projektierung Brandenburg, Zweigbüro Cottbus, Frankfurt (Oder). Teilbebauungsplan Zentraler Bezirk – Bahnhofstraße, 26.07.1952, Maßstab 1: 1000, SAPMO – BArch DH2-PLAN-2964.

Abbildung 21: Staatliches Entwurfsbüro für Stadt- und Dorfplanungen des Ministeriums für Aufbau Halle/Saale, Frankfurt/O. Bebauungsplan Zentrum. Objektverteilung Maßstab 1: 1000, 10.10.1956, SAPMO – BArch DH2-PLAN-2965.

Abbildung 22: Staatliches Entwurfsbüro für Stadt- und Dorfplanungen des Ministeriums für Aufbau Halle/Saale, Frankfurt/O. Vogelschau-Zentrum SAPMO – BArch DH2-PLAN-2965.

Abbildung 23: Staatliches Entwurfsbüro für Stadt- und Dorfplanungen des Ministeriums für Aufbau Halle/Saale, Frankfurt/Oder - zentraler Platz- Massenaufbau, Südseite und Nordseite, Maßstab 1: 500, 1956, SAPMO – BArch DH2-PLAN-2965.

Abbildung 24: Staatliches Entwurfsbüro für Stadt- und Dorfplanungen des Ministeriums für Aufbau Halle/Saale, Frankfurt/Oder Blick zum zentralen Platz, SAPMO – BArch DH2-PLAN-2965.

Abbildung 25: Ehrhard Peters, Neuplanung und Wiederaufbau des Stadtzentrums von Frankfurt (Oder); in: Deutsche Bauakademie und Bund Deutscher Architekten (Hg.), Deutsche Architektur. Heft 6, Berlin 1959, S. 303-304.

Abbildung 26: Bebauungsplan, 1962, Maßstab1: 1000, SAPMO – BArch DE1-6617.

Abbildung 27: Modell Zentrum, 1962, SAPMO – BArch DE1-6617.

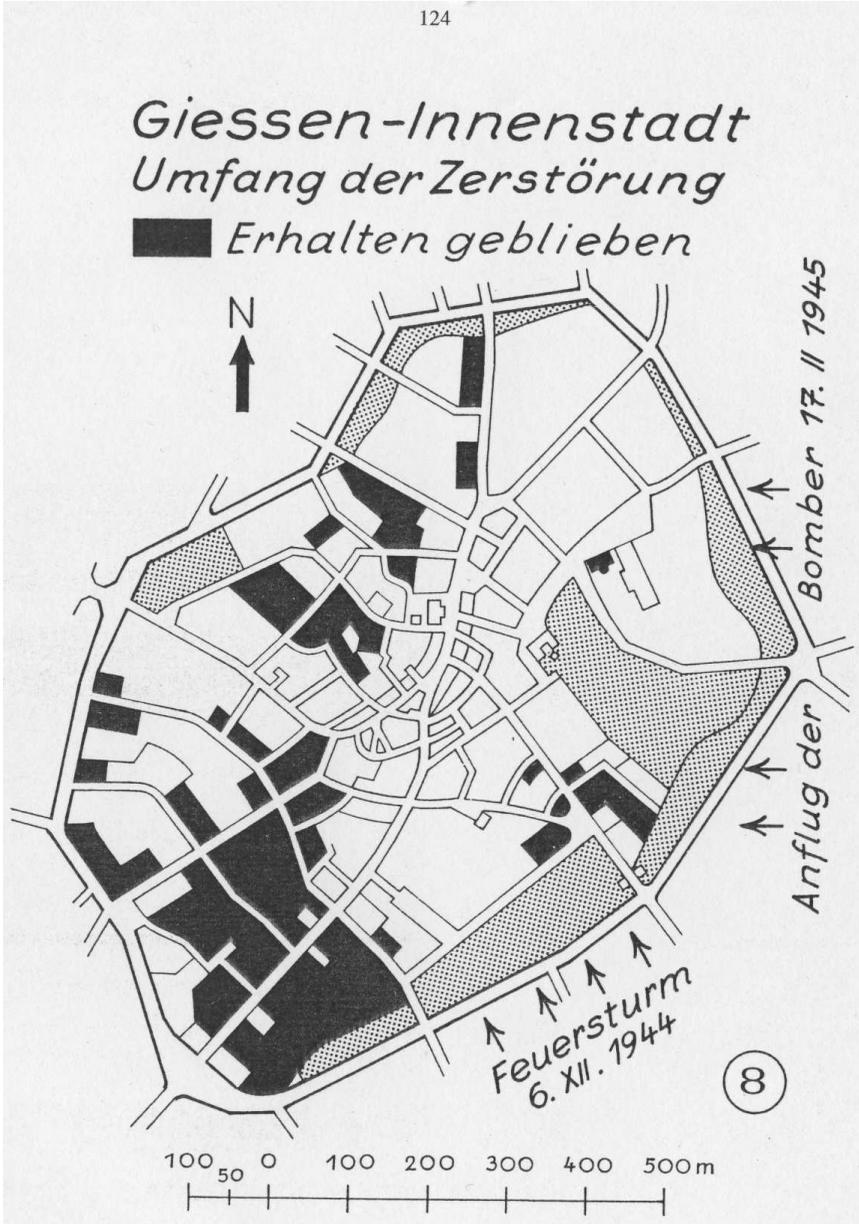
Abbildung 28: Ehrhard Peters, Neuplanung und Wiederaufbau des Stadtzentrums von Frankfurt (Oder); in: Deutsche Bauakademie und Bund Deutscher Architekten (Hg.), Deutsche Architektur. Heft 6, Berlin 1959. S. 302.

Abbildung 29: Ehrhard Peters, Neuplanung und Wiederaufbau des Stadtzentrums von Frankfurt (Oder); in: Deutsche Bauakademie und Bund Deutscher Architekten (Hg.), Deutsche Architektur. Heft 6, Berlin 1959, S. 300.

Abbildung 30: Elfriede Schirmmacher, Das Stadtarchiv Frankfurt (Oder) und seine Bestände, Eigenverlag, Frankfurt (Oder) 1972, S. 181.

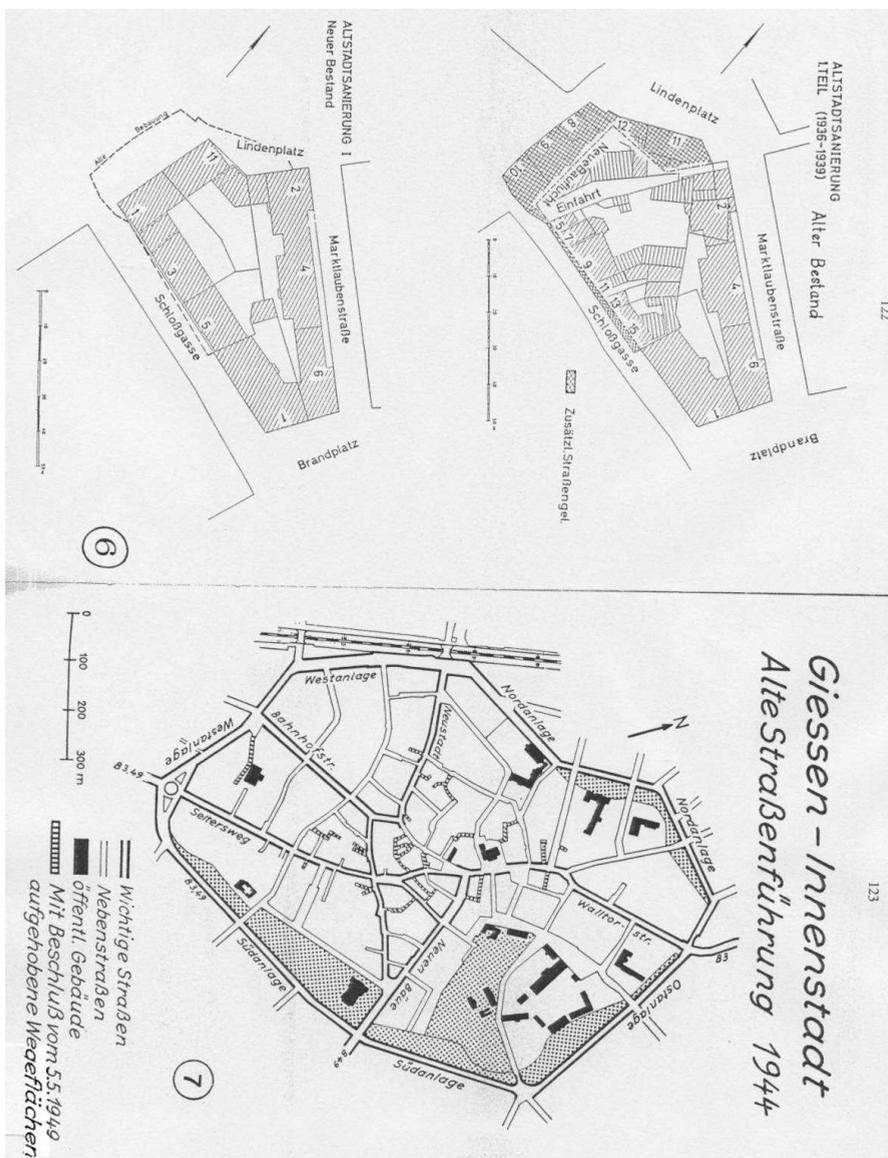
8. Anhang

Abbildung 1



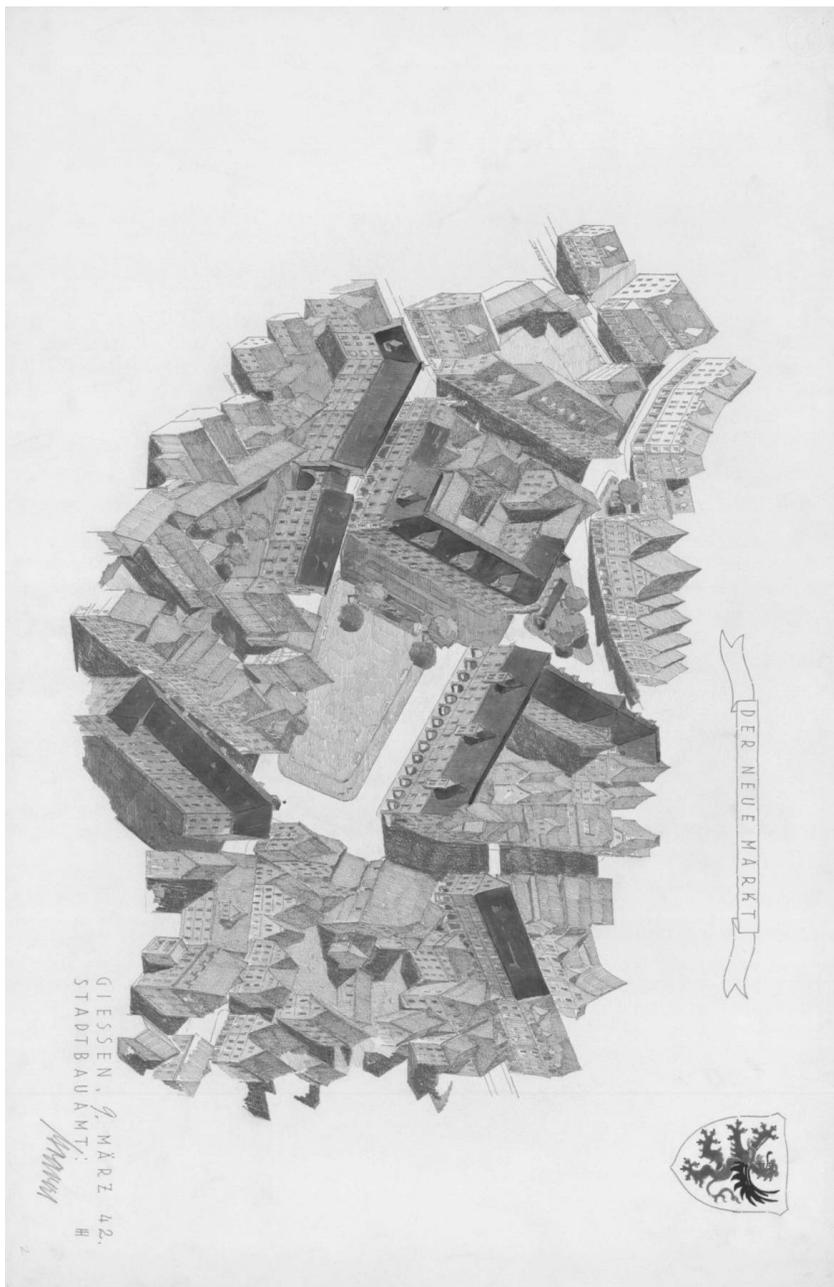
Umfang der Zerstörung in der Gießener Innenstadt.

Abbildung 2



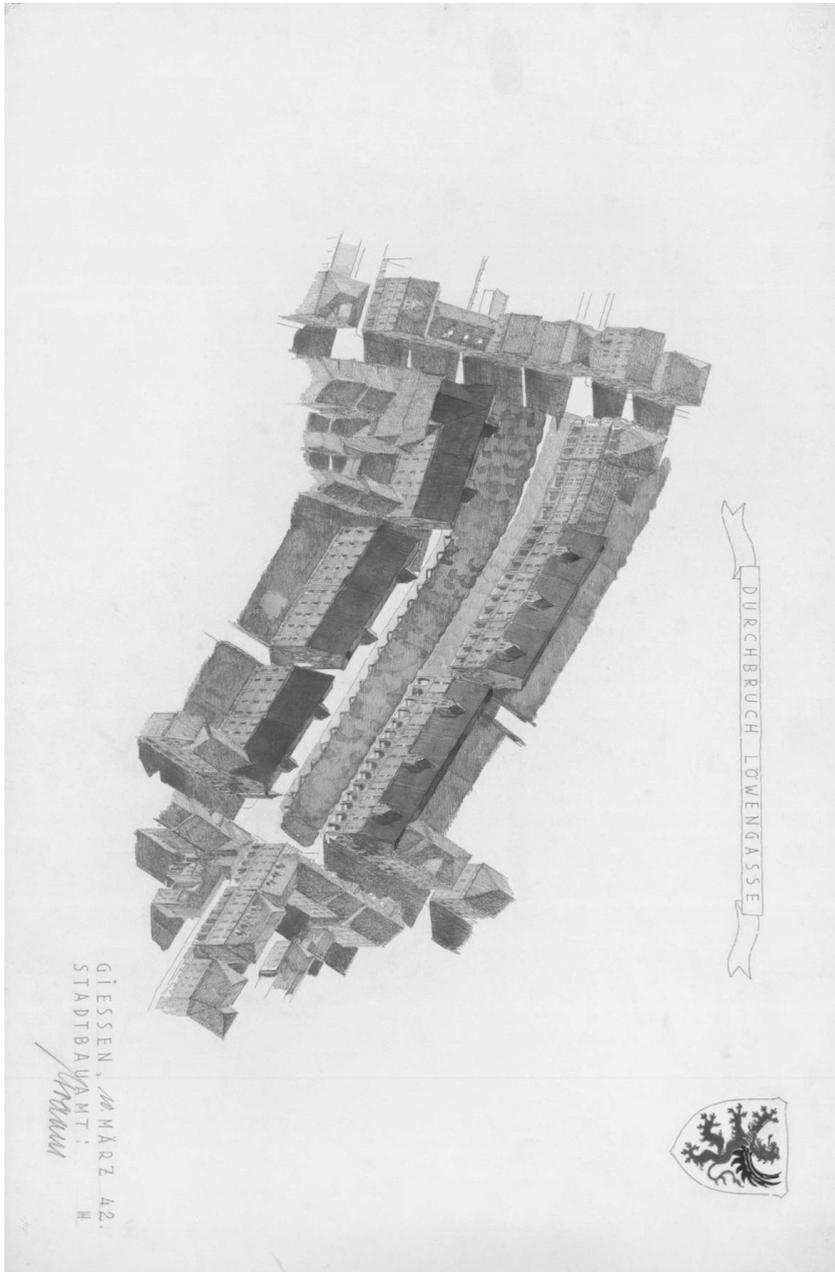
Straßennetz und Quartierstruktur in Giessen vor 1945.

Abbildung 3



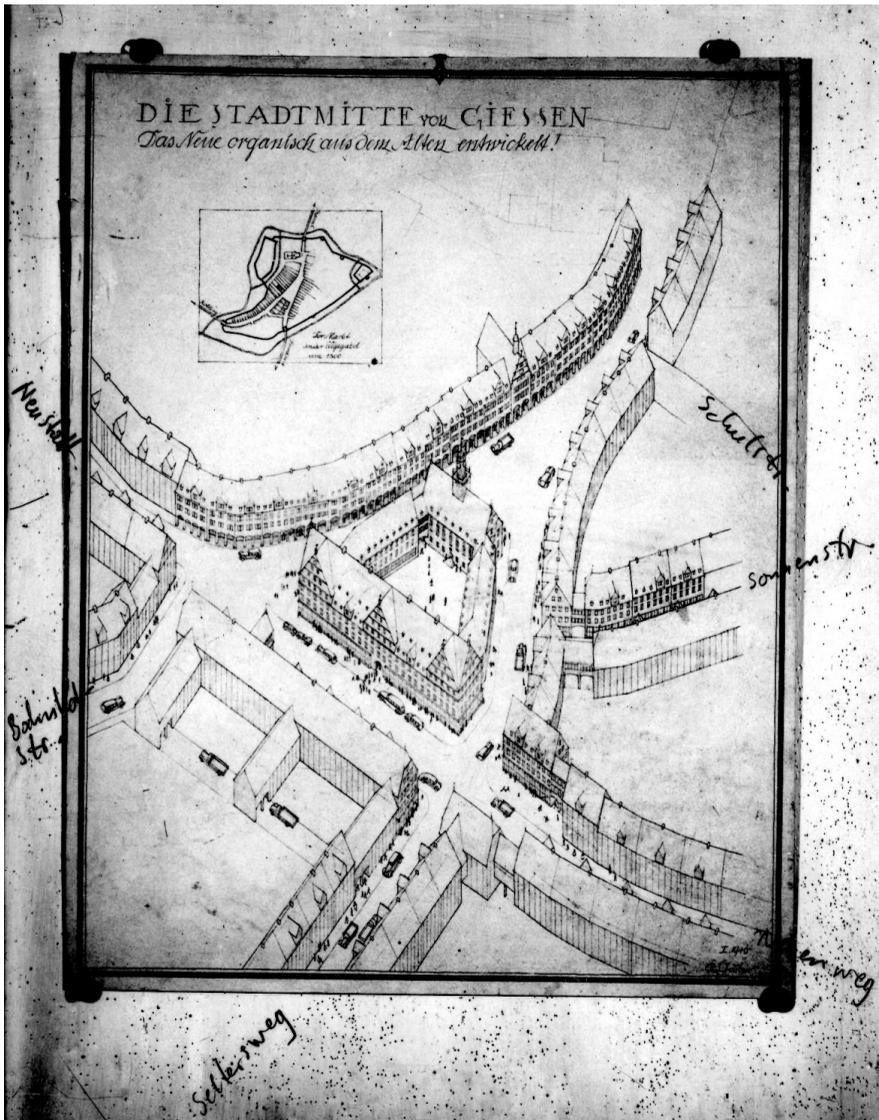
Altstadtsanierungspläne der dreißiger Jahre für Gießen: Marktplatz.

Abbildung 4



Altstadtsanierungspläne der dreißiger Jahre für Gießen: Löwengasse.

Abbildung 5



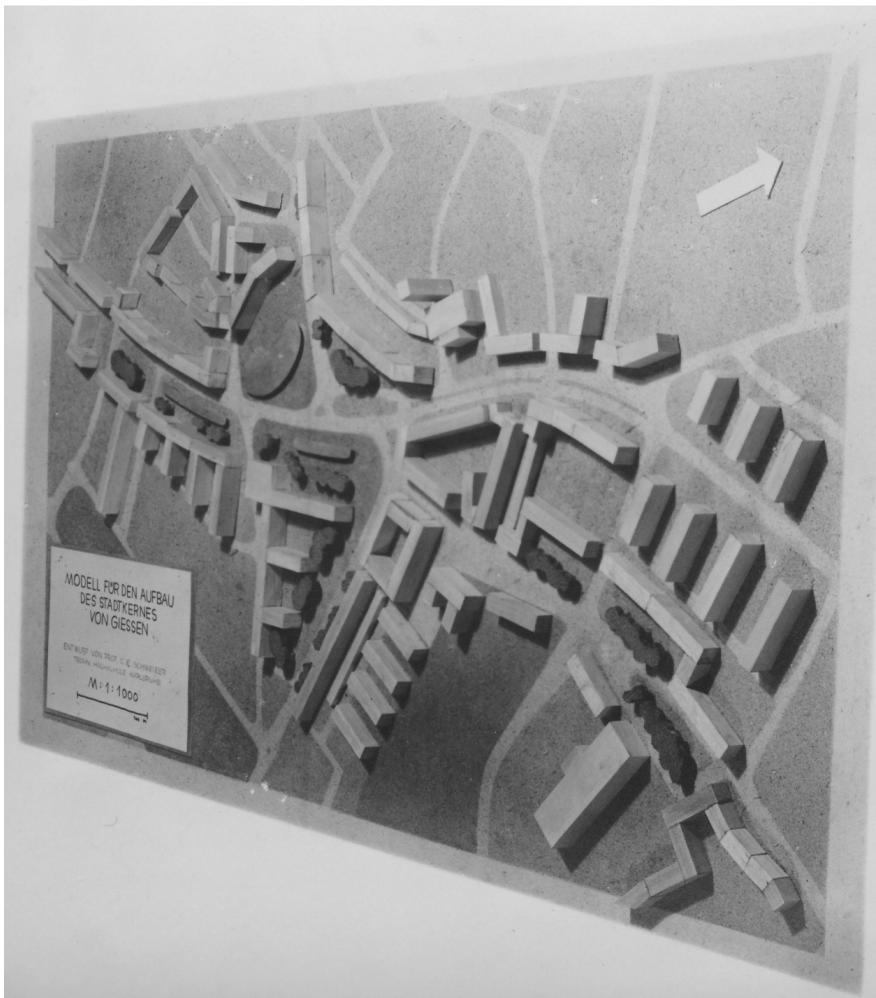
Karl Gruber: Wiederaufbauplanung - Giessener Marktplatz.

Abbildung 6



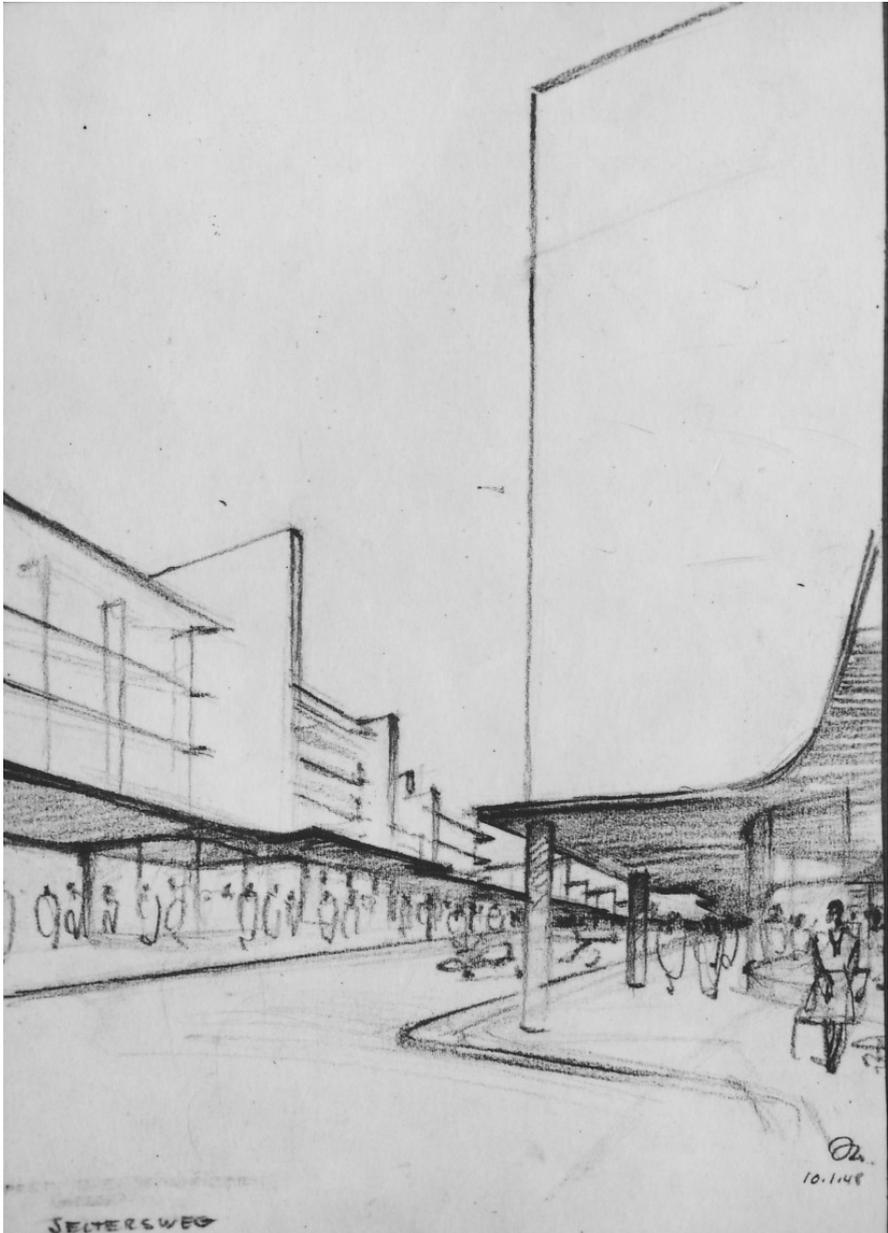
Karl Gruber: Wiederaufbauplanung – Straßennetz der Gießener Innenstadt.

Abbildung 7



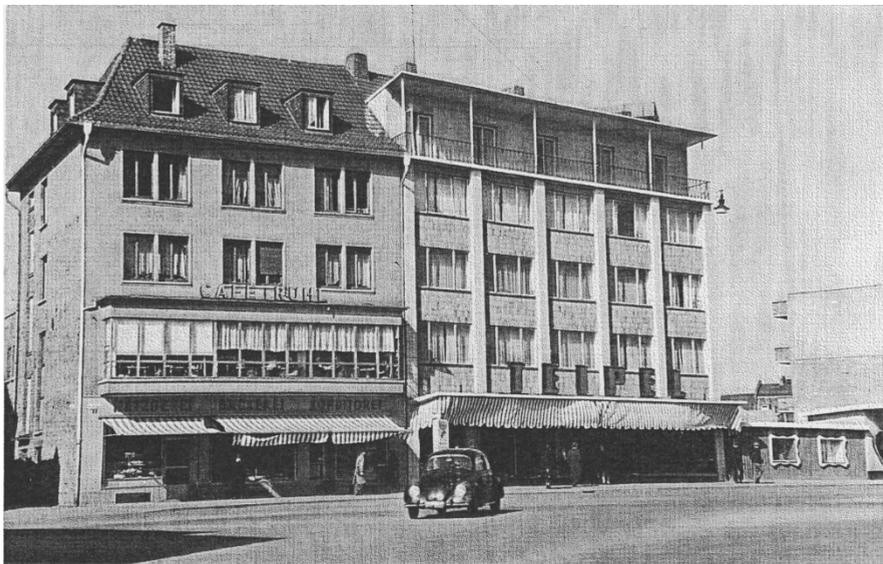
Otto Ernst Schweizer: Wiederaufbauplanung – Modell der Giesener Innenstadt.

Abbildung 8



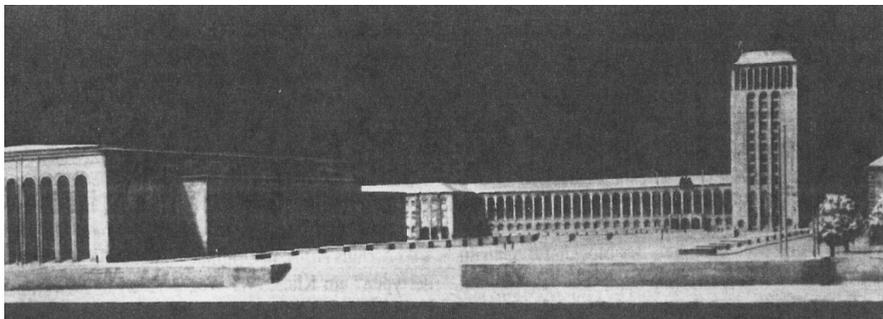
Otto Ernst Schweizer: Wiederaufbauplanung – Gießener Seltersweg.

Abbildung 10



Neue Bebauung am Marktplatz in Gießen: Café Rühl.

Abbildung 11



Planung der Nationalsozialisten für Frankfurt (Oder): Gauforum.

Abbildung 12



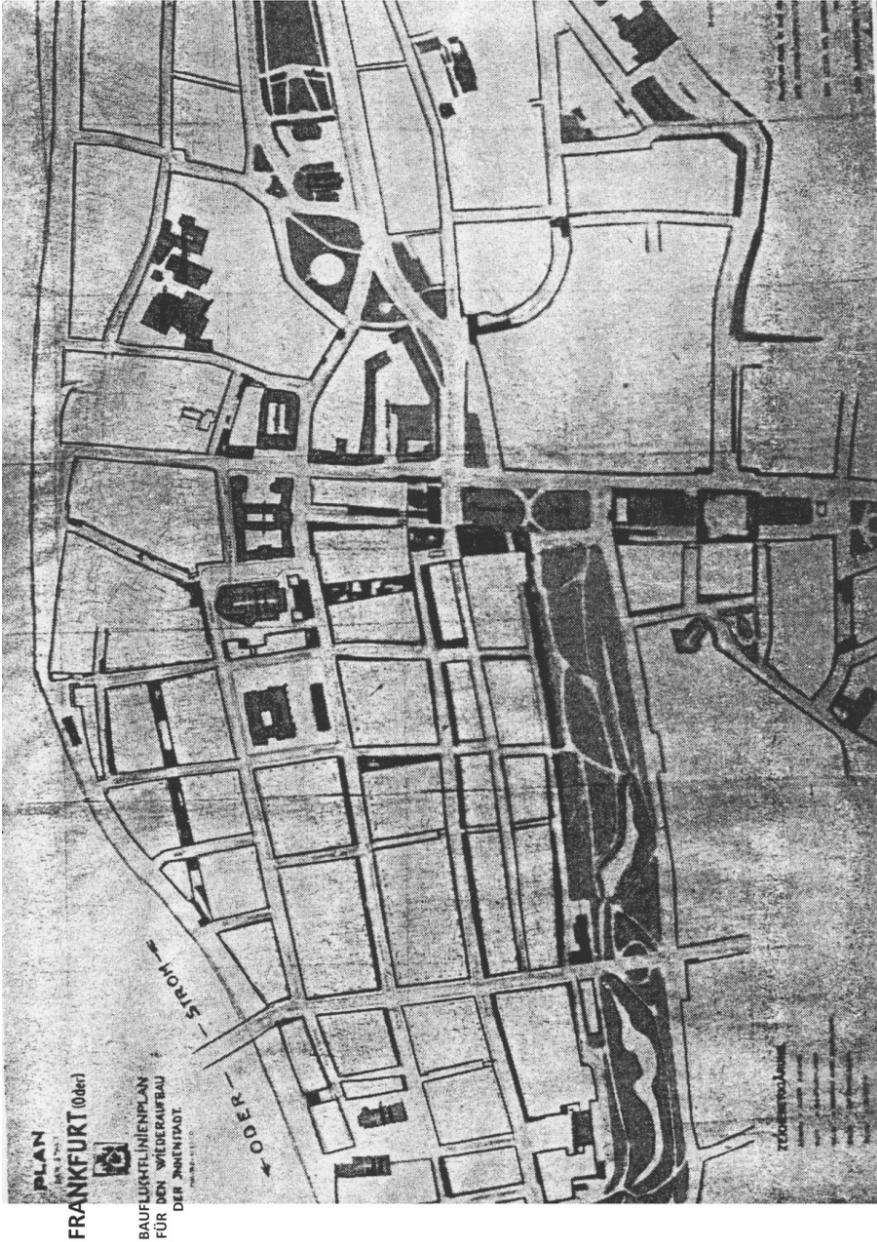
Zerstörtes Stadtzentrum von Frankfurt (Oder).

Abbildung 13



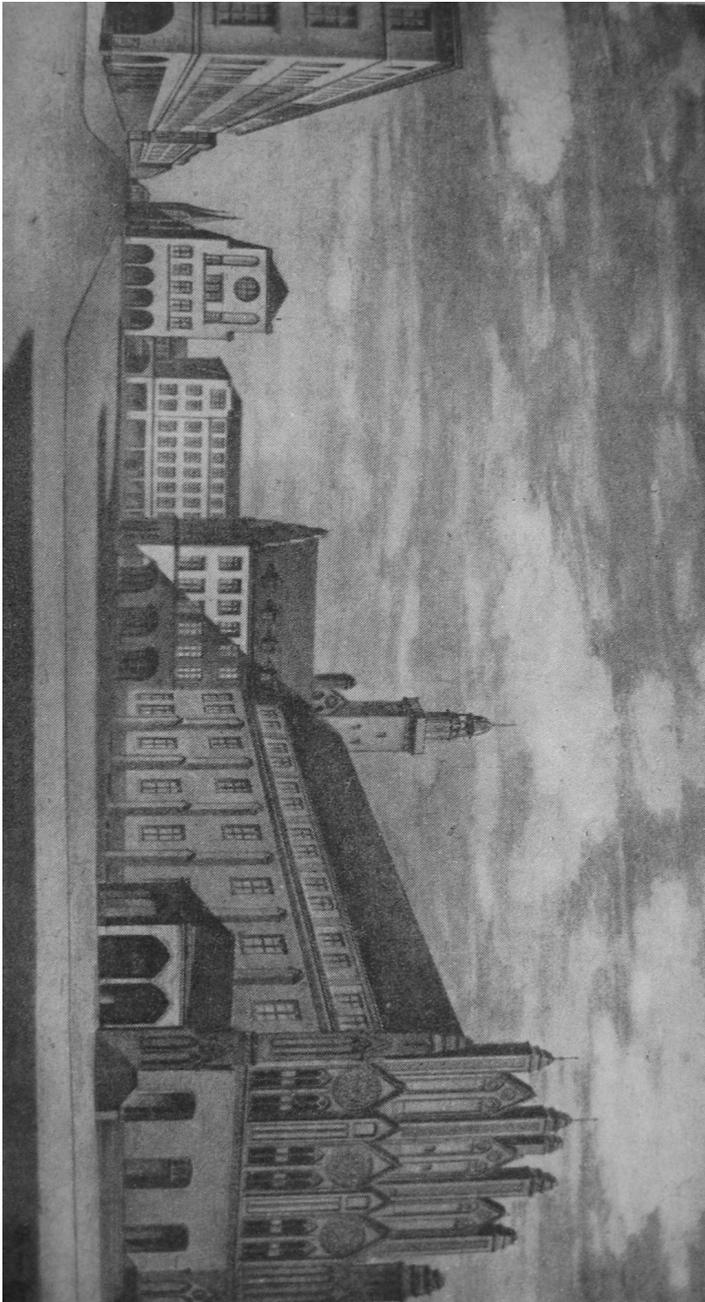
Stadtplan: Stadtzentrum Frankfurt (Oder) 1950.

Abbildung 14



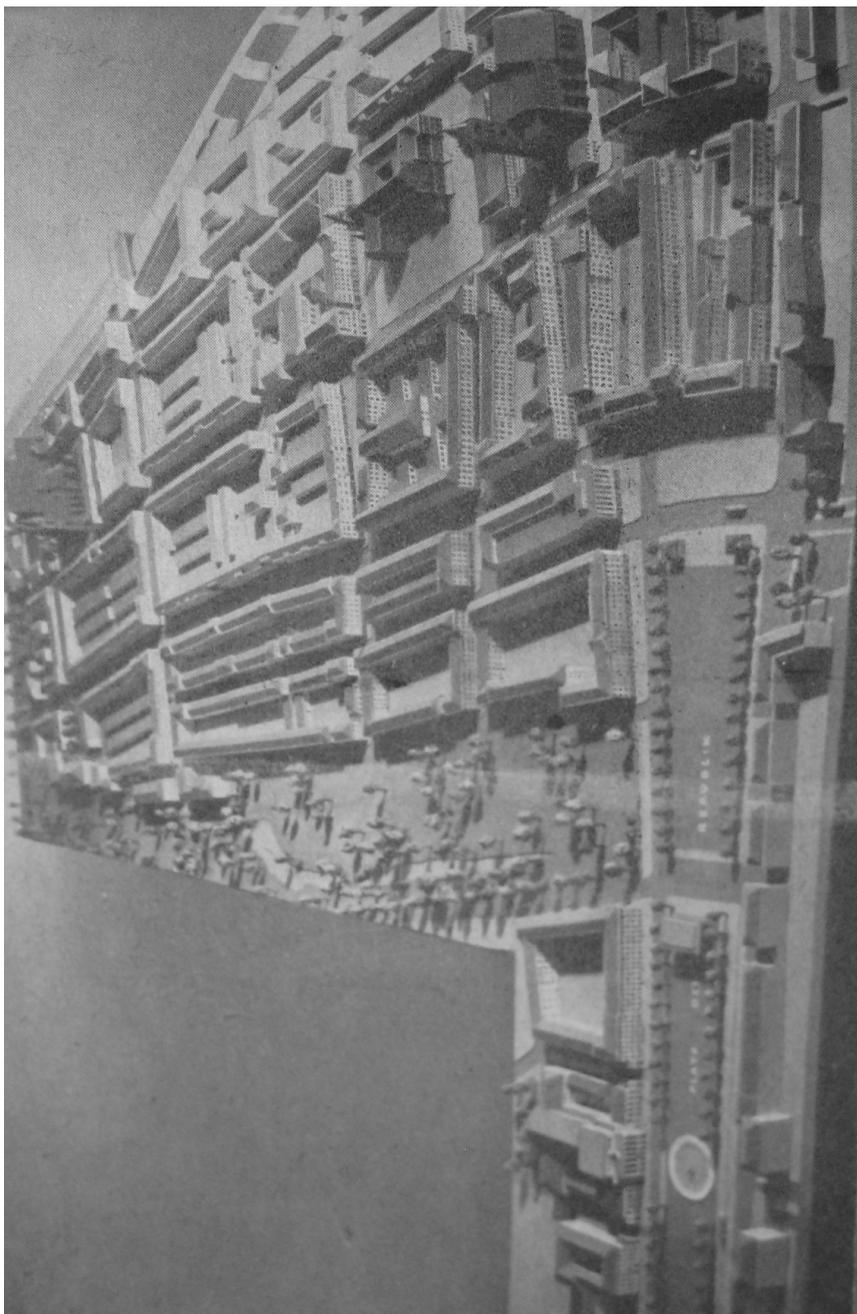
Josef Gesing: Wiederaufbauplanung 1948 für Frankfurt (Oder) – Baufluchtlinienplan.

Abbildung 15



Josef Gesing: Wiederaufbauplanung 1948 für Frankfurt (Oder) – Rathaus Westfassade.

Abbildung 16



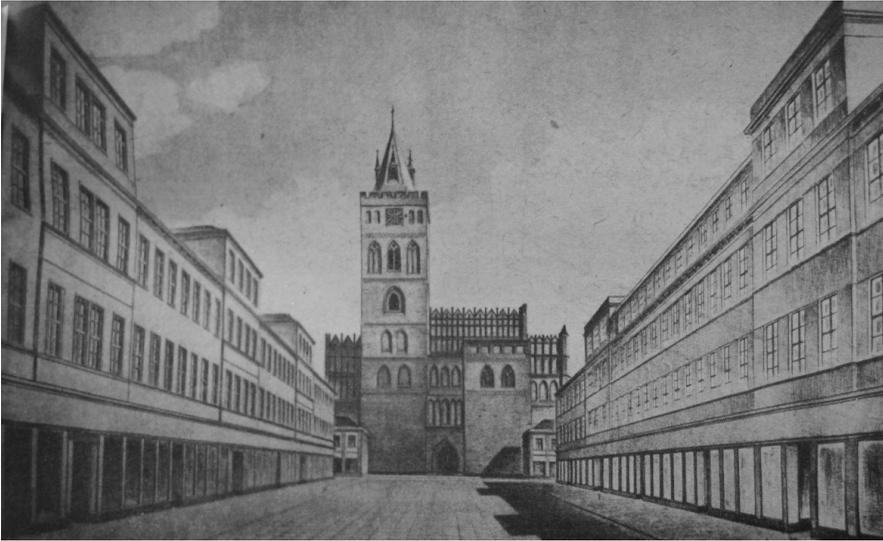
Josef Gesing: Wiederaufbauplanung 1948 für Frankfurt (Oder) – Modell der Innenstadt.

Abbildung 17



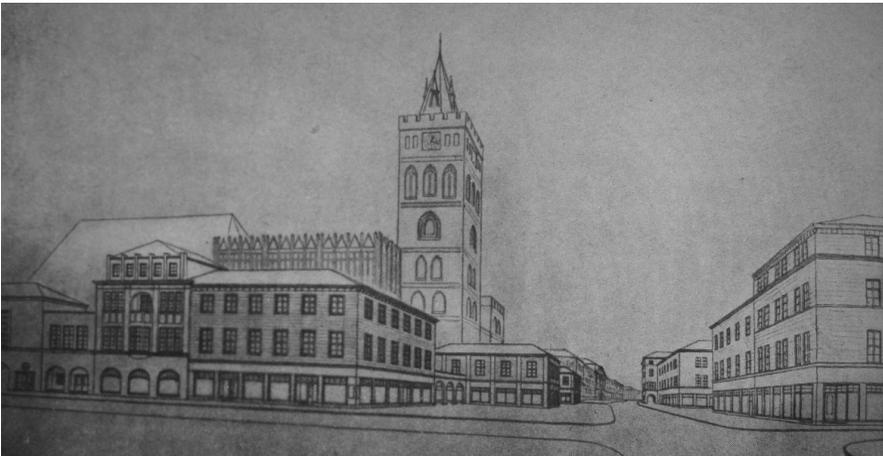
Josef Gering: Wiederaufbauplanung 1948 für Frankfurt (Oder).

Abbildung 18



Josef Gesing: Wiederaufbauplanung 1948 für Frankfurt (Oder) - Blick auf die Westfassade der Marienkirche und damit zum geplanten ‚Dombhof‘.

Abbildung 19



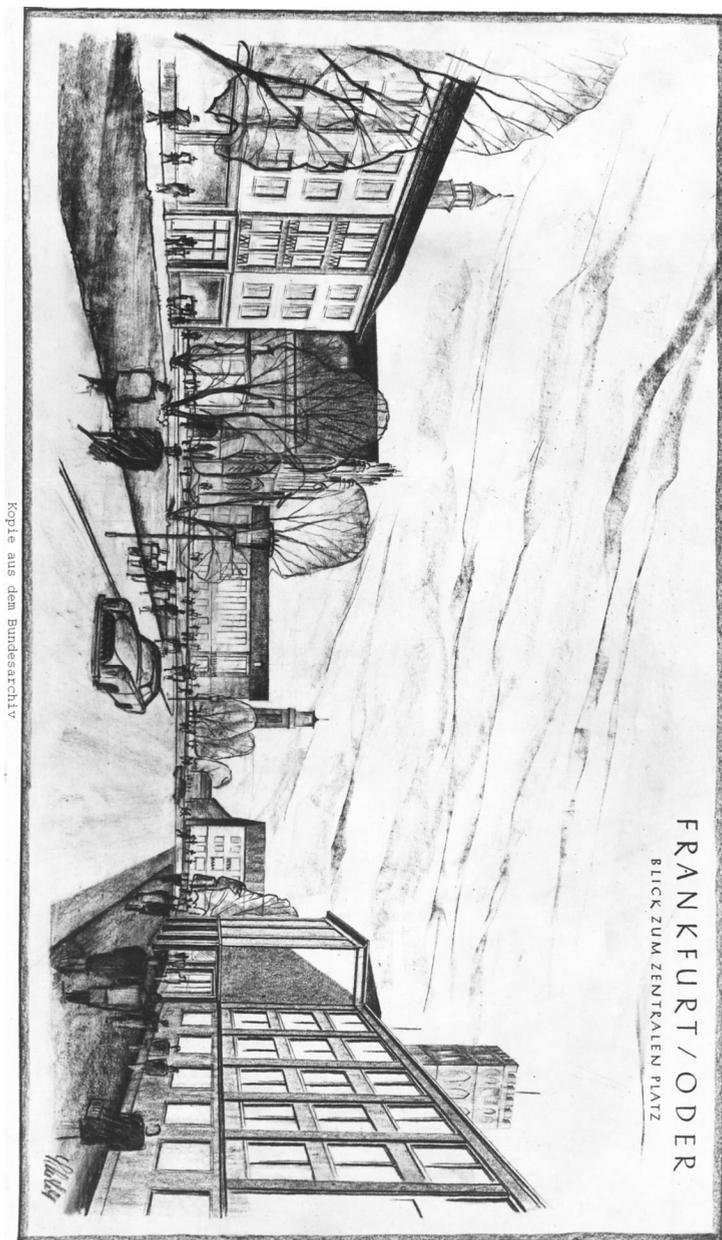
Josef Gesing: Wiederaufbauplanung 1948 für Frankfurt (Oder) – Blick vom Rathausplatz nach Süden in die Große Scharnstraße und zum ‚Dombhof‘.

Abbildung 20



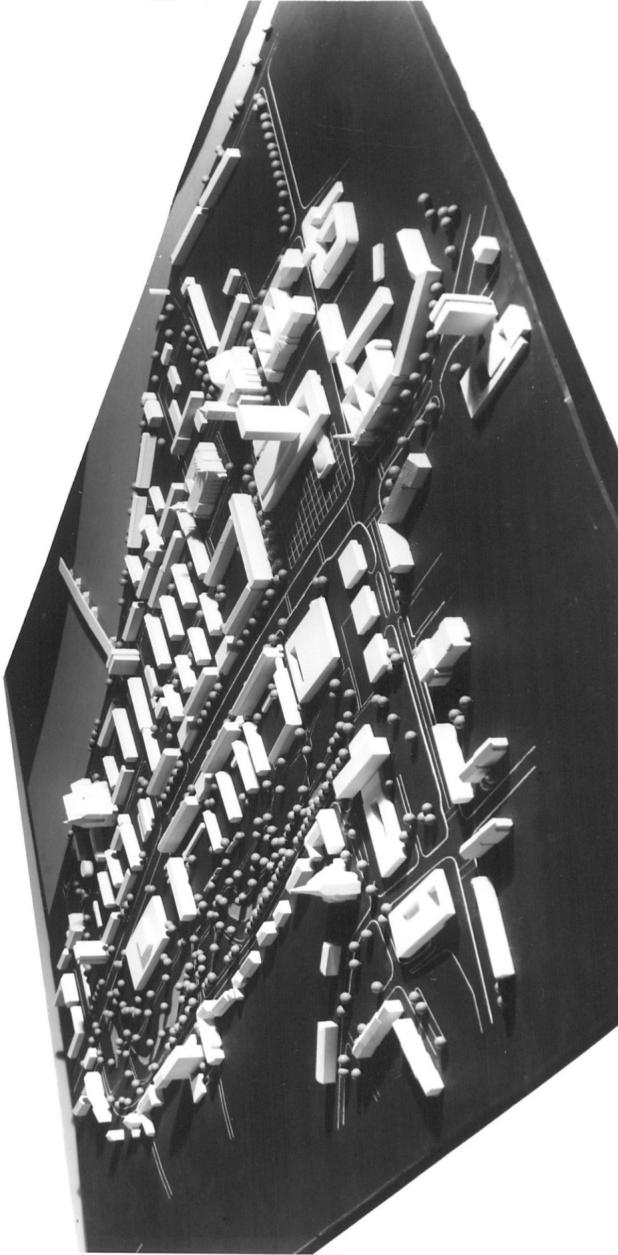
VEB Hochbauprojektierung Brandenburg: Wiederaufbauplanung Frankfurt (Oder).

Abbildung 24



*Staatliches Entwurfsbüro Halle: Wiederaufbauplanung 1956, Frankfurt (Oder)
– Blick auf den zentralen Platz / Rathausplatz.*

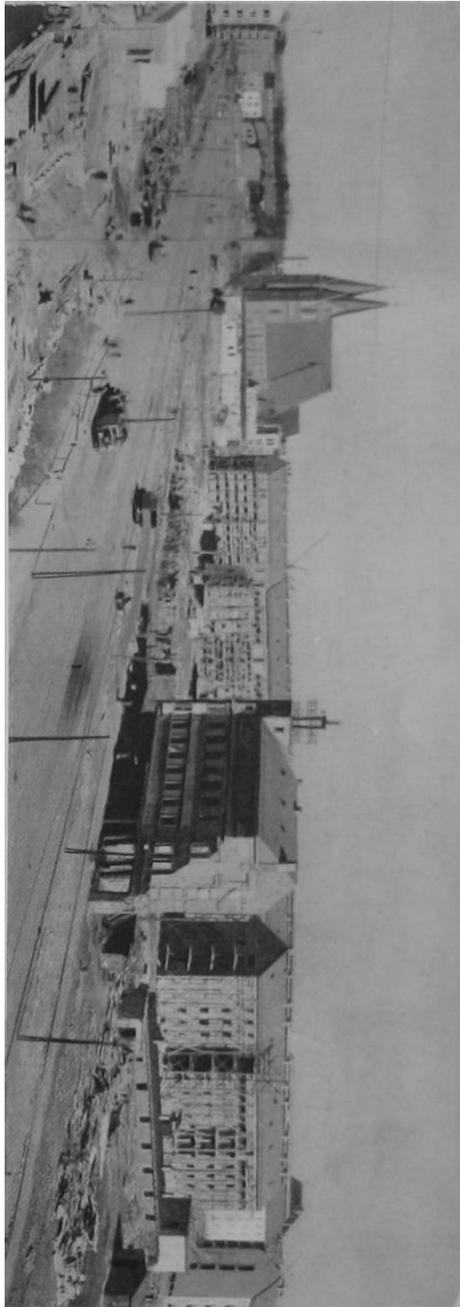
Abbildung 27



Kopie aus dem Bundesarchiv

Wiederaufbauplanung: Frankfurt (Oder) 1962, Modell der Innenstadt.

Abbildung 28



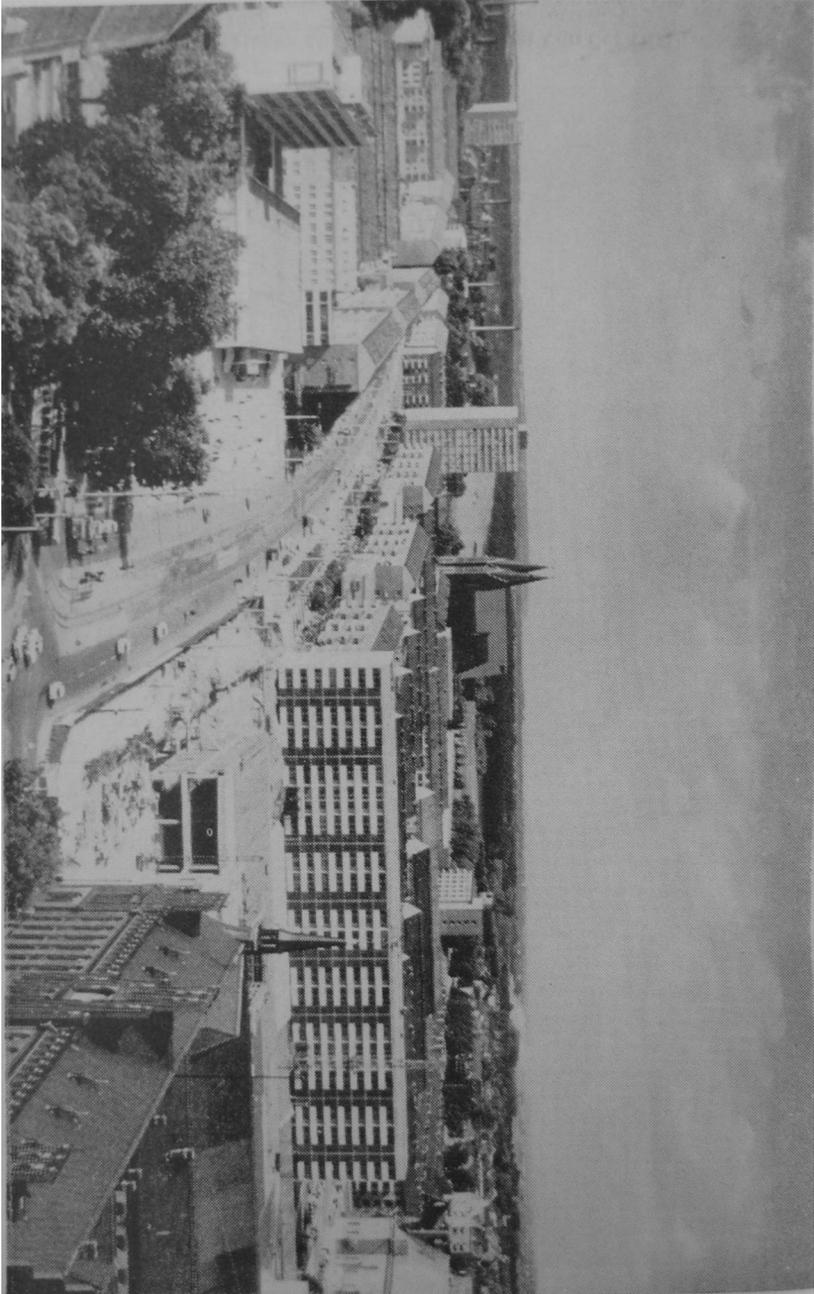
Wiederaufbaugeschehen an der Magistrale: Frankfurt (Oder) 1959.

Abbildung 29



Wiederaufbaugeschehen in der Großen Scharnstraße: Frankfurt (Oder) 1959.

Abbildung 30



Baustelle Zentraler Platz an der Magistrale: Frankfurt (Oder) 1971.