

Zerstörung als Gelegenheit

Der Zweite Weltkrieg wirkte disruptiv auf die gebauten Strukturen deutscher und polnischer Städte. Die Disruption erschöpfte sich dabei nicht in den unmittelbaren Zerstörungen durch Kämpfe und Bombardements. Diese bereiteten vielmehr den Boden für stadtplanerische Neuerungen in der Nachkriegszeit. Planungsakteure – oft dieselben Personen wie vor dem Krieg – nutzten die Gelegenheit, lange gehegte Pläne umzusetzen: Luftig, sonnig und autofreundlich sollten die Städte endlich werden. Was umgesetzt wurde, hing von ideologischen Prioritäten ab – und vom verfügbaren Geld.

Im größeren historischen Kontext betrachtet war die Zerstörung, die der Zweite Weltkrieg den europäischen Städten brachte, weder beispiellos noch einzigartig in ihrem Ausmaß. Zum Beispiel wurde im Jahr 1677 die Hälfte aller Häuser zerstört, als die brandenburgisch-preußische Armee das von den Schweden gehaltene und heute polnische Szczecin (Stettin) einnahm. Auch Friedenszeiten waren nicht immer besser für Städte. In ebenfalls polnischen Racibórz (Ratibor), das damals ein Lehen der böhmischen Krone war, wurden beispielsweise im Jahr 1426 bis auf 18 Häuser alle Gebäude von einem Feuer vernichtet. 40 Jahre später brannte Cottbus fast vollständig nieder. Was also machte die Schäden aus den 1940er-Jahren besonders, abgesehen von der Tatsache, dass der Weltkrieg zahlreiche europäische, afrikanische und asiatische Städte zugleich zerstörte?

Ein erstaunliches Maß an Kontinuität

Drei Besonderheiten stechen heraus: Erstens wird den Zerstörungen des Zweiten Weltkriegs eine besondere Bedeutung zugeschrieben. Seit dem 19. Jahrhundert gelten zumindest Hauptstädte als gebauter Ausdruck von Nationalkultur. Die von Deutschland ausgehende Zerstörung hatte, zumindest im Osten, ganz explizit eine auch kulturelle Vernichtung der slawischen Nationen zum Ziel. Umgekehrt wurde die Zerstörung deutscher Städte zumindest von deutscher Seite als Rache für Coventry, Rotterdam und Warschau verstanden, die von der Luftwaffe dem Erdboden gleichgemacht worden waren. In den Territorien, die Deutschland verlor, stehen Zerstörungen während der Nachkriegszeit mit einer Ablehnung des deutschen Erbes in Zusammenhang. Zweitens sind die Schäden des Zweiten Weltkriegs im historischen Vergleich außergewöhnlich gut dokumentiert. Sogenannte

Schadenskarten wurden von allen betroffenen Ländern angelegt, meist mit der Perspektive des Wiederaufbaus im Blick. Und drittens war der Wiederaufbau von Anfang an mit gesellschaftspolitischen Ambitionen verbunden: Der Städtebau sollte zugleich Ausdruck und Grundlage einer neuen – östlich des Eisernen Vorhangs einer sozialistischen – Gesellschaft sein.

Man könnte nun vermuten, dass der Zweite Weltkrieg für die zerstörten Städte eine schwere Zäsur war – und oft war er das. Doch was planerische Leitgedanken angeht, gab es vor und nach dem Krieg ein erstaunliches Maß an Kontinuität, auch über die politischen Systeme und Ideologien hinweg. Letztlich hat der Krieg an vielen Stellen Entwicklungen beschleunigt, die ohnehin in der Luft lagen. Darum geht es hier.

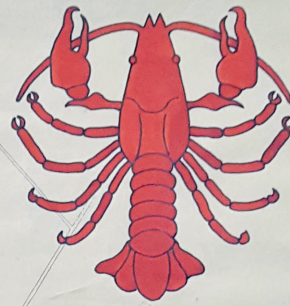
Forschen mit Schadenskarten

Ein paar Worte zum Hintergrund meines Beitrags: Der Forschungsverbund „UrbanMetaMapping“ hat sich vorgenommen, die schon angesprochenen Kriegsschadenskarten genauer zu untersuchen. In der Forschung sind diese Dokumente – ihre Entstehung, ihre Besonderheiten, ihre Nutzung – nämlich bisher nur sehr selektiv wahrgenommen worden. Britische Schadenskarten sind bereits gründlich erforscht worden. Der Verbund widmet sich deshalb Karten aus Deutschland, Polen, Rumänien (einschließlich der heutigen Republik Moldau) und Belarus, zu welchen es nur wenig oder gar keine Forschung gibt. UrbanMetaMapping beleuchtet die Kartierungen von Kriegsschäden aus verschiedenen disziplinären Perspektiven: Neben der Geschichtswissenschaft sind auch Forschende der Sozialgeographie, der Literaturwissenschaft und des Denkmalschutzes beteiligt. Der Verband wird von der Universität Bamberg koordiniert,

Text von
Dr. Piotr Kisiel

Die Zerstörungen im Gebiet der Stadt **Cottbus** am Ende des I. Weltkrieges im Jahre **1945**

dargestellt von Alfred Löffler



Erklärung

- Total zerstörte Häuser
 - Schwer beschädigte Häuser
 - Gestränzte Brücken
 - Hauptverkehrsstraßen
 - Eisenbahnen
 - Häuser und Bauwerke auf deren Unversehrtheit bzw. nur unvollständige Beschädigung ausdrücklich hingewiesen wird.
- Alle Angaben ohne Gewähr!

Karte der Kriegsschäden in Cottbus, erstellt nach dem Krieg (ca. 1946-1950). Untypisch ist, dass eine Vorkriegskarte nicht als Grundkarte sichtbar ist.



Racibórz (Polen): Überlagerung (Mitte) einer Karte der Kriegsschäden im Stadtzentrum (links) mit dem Wiederaufbauplan (rechts). In der Überlagerung stehen die braunen Markierungen für geplante Bauten, während die schwarzen historische Denkmäler repräsentieren. Die dunkelgrünen Gebäude in den Grünanlagen kennzeichnen Bauten, die den Krieg überstanden haben, aber abgerissen werden sollten.

und mit Christoph Bernhardt und mir sind zwei IRS-Historiker daran beteiligt.

In unserem historischen Teilprojekt geht es um die Rolle der Kriegsschäden beim Wiederaufbau der Städte in Ostdeutschland und Polen in den 1940er- und 1950er-Jahren, die unter der Leitidee der sozialistischen Stadtplanung erfolgte. Dabei geht es mir um die Unterschiede zwischen den beiden Staaten, aber auch um gemeinsame Entwicklungslinien. Ich untersuche acht Städte als Fallstudien. Vier davon sind in Deutschland: Chemnitz, Cottbus, Neubrandenburg und Zerbst; und vier in Polen: Gorzów Wielkopolski (Landsberg an der Warthe), Luban (Lauban), Racibórz und Szczecin. Die vier polnischen Städte waren vor 1945 deutsch und gehören erst seit Kriegsende zu Polen. Damit gibt es eine gemeinsame „Baseline“ für die Veränderungen durch den Krieg. Auch verteilen die Städte sich in beiden Staaten über mehrere Bundesländer bzw. Wojewodschaften, so dass das Sample eine gewisse regionale Vielfalt abbildet. Schließlich gehört keine der untersuchten Städte zur Riege der Hauptstädte oder Metropolen. Zu diesen gibt es nämlich schon viel Forschung. Über die Nachkriegs-Baugeschichte von Gorzów Wielkopolski mit gut 115.000 Einwohnern gab es dagegen bis jetzt keine einzige öffentlich zugängliche Publikation.

Ich recherchierte in den Stadtarchiven der Untersuchungsstädte, dem Bundesarchiv, Landesarchiven und dem Denkmalschutzarchiv in Szczecin – klassisches Historikerhandwerk also. Die Analyse von Karten lag allerdings bis vor kurzem außerhalb meiner Expertise. Und so bin ich dem Forschungsverbund, vor allem den beteiligten Sozialgeograph*innen, dankbar für eine gründliche Einführung in die Software QGIS. Schließlich sind auch für das IRS-Teilprojekt Kriegsschadenkarten eine zentrale Quelle. Vor allem war es für uns wichtig, unterschiedliche Karten derselben Stadt präzise übereinander zu legen, um Unterschiede im Detail herausarbeiten zu können.

Hygienisch, funktional, autofreundlich

Was ich oben schon angedeutet habe, ist in der Fachliteratur heute eine anerkannte Tatsache: Viele Architekt*innen und Stadtplaner*innen betrachteten die Zerstörungen des Zweiten Weltkriegs als willkommene Gelegenheit, angeblich veraltete Städte neu zu gestalten. Um diese Haltung zu verstehen, müssen wir in die Zeit vor dem Zweiten Weltkrieg zurückgehen; zum Teil sogar sehr viel weiter zurück. Denn schon seit Mitte des 19. Jahrhunderts galten die dicht bebauten europäischen Städte als Sanierungsfälle, ganz besonders diejenigen mit industrieller Prägung. Die engen Wohnquartiere der Arbeiter-



klasse bekamen kein Sonnenlicht und waren schlecht belüftet, Kanalisationssysteme waren unzureichend oder nicht vorhanden. Diese unhygienischen Verhältnisse begünstigten Krankheiten. Großstädte wie Berlin wurden bis Mitte des 19. Jahrhunderts regelmäßig von Choleraepidemien heimgesucht. Tuberkulose war weit verbreitet. Die Forderung nach „Licht, Luft und Sonne“ entstand als Reaktion darauf.

In stilistischer Hinsicht setzte sich im frühen 20. Jahrhundert in Architektur und Städtebau die Idee durch, dass die Form der Funktion zu folgen habe. Speziell der eklektische Stil des 19. Jahrhunderts mit seinen vielfältig verschnörkelten Fassaden stieß nun auf Ablehnung. In einer direkten Umkehrung heutiger Debatten galten Straßenzüge voller historisierender Ornamente nun als hässlich und architektonisch wertlos. Sogar in Reiseführern der Zeit fand sich der Hinweis, dass es in dieser oder jener Stadt nichts mehr zu sehen gäbe, weil alles im 19. Jahrhundert verschandelt worden sei.

Hinzu kamen Verkehrsprobleme. Spätestens mit der Verbreitung des Automobils entstand der Wunsch, enge, verwinkelte Gassen durch breite Magistralen zu ersetzen, die einen optimalen Verkehrsfluss ermöglichen sollten. In der Zwischenkriegszeit wurden beispielsweise in Chem-

nitz Lösungen für einen Umbau der mittelalterlichen Altstadt diskutiert. Der Ingenieur Otto Rudert schrieb 1931 in seinem Buch „Das alte Chemnitz“: „Das Straßenkreuz Dresdener, Augustusburger, Brücken- und Äußere Johannisstraße überquert man so einfach nicht. Da siehst du ein Stück Chemnitzer Verkehr. Du wunderst dich. In Leipzig, in Dresden ist der Verkehr ja auch beachtlich. Aber hier? Unwillkürlich denkst du an Paris, etwas Place St. Michel? Das stimmt ungefähr. Aber dort ist die innere Disziplin der Kraftwagenführer und Fußgänger größer.“ Autofreundliche Umbaupläne wurden diskutiert, es fand sich aber in der Stadt keine Mehrheit dafür.

Mit der Machtergreifung der Nationalsozialisten erhielten Projekte der Umgestaltung von Städten zusätzlich eine ideologische Dimension. Der Stettiner Baudirektor Hans Bernhard Reichow entwickelte zum Beispiel den Vorschlag, Stettin im Sinne der NS-Ideologie umzubauen, mit monumentalen Achsen, aber auch einer Schnellstraße für Autos. Der Ausbruch des Zweiten Weltkriegs verhinderte die Umsetzung dieser Vision. Er beendete aber keinesfalls die Debatten um eine autofreundlichere, stärker funktional gedachte, größer dimensionierte Stadtplanung.

„Kriegszerstört“

Der Krieg stellte die Städte vor enorme Herausforderungen. Die Luftangriffe, Artilleriebeschüsse, Straßenkämpfe sowie absichtliche und versehentliche Brände zerstörten den Gebäudebestand. Besonders im heutigen Westpolen und in der Umgebung von Berlin wurde erbittert um jeden Quadratmeter gekämpft. Deshalb sind die Städte in dieser Region besonders stark zerstört.

Bereits in der Kriegszeit kamen in Deutschland die ersten Schadenskarten zum Einsatz. Weite Verbreitung erfuhren Schadenskarten dann in den Nachkriegsjahren. Die Grundlage bildeten typischerweise Vermessungskarten aus der Vorkriegszeit. In sie wurden mit farbigen Stiften unterschiedliche Grade der Beschädigung eingetragen. In Deutschland wurde ein vierstufiges System genutzt, das von „wenig zerstört“ bis „vollständig zerstört“ reichte. Trotz dieser Kartierungen ist es heute schwer, den genauen Grad der Kriegszerstörungen zu ermitteln. Er variiert beispielsweise je nach Quelle, auch weil unterschiedliche Bezugsräume (Gesamtstadt oder Innenstadt) herangezogen werden.

Doch wo, oder besser, wann endet überhaupt die Kriegszerstörung? Es liegt nahe, alle Gebäudeschäden den Kämpfen zuzuschreiben. In Wahrheit entschieden aber die Bedingungen der frühen Nachkriegszeit über das letztendliche Ausmaß der Zerstörung mit. Es beginnt damit, dass der Zustand leicht beschädigter Gebäude sich drastisch verschlechtert, wenn sie jahrelang den Elementen ausgesetzt sind und nicht repariert werden. Oftmals fehlte ab 1945 schlicht Geld oder Material für Reparaturen, so dass in den ersten Nachkriegsjahren der Verfall von Gebäuden die ursprünglichen Kriegszerstörungen noch deutlich verschlimmerte. Oft wurde auch ein Gebäude abgerissen, um an Material für die Reparatur eines anderen zu kommen. Mitunter war Zerstörung auch ein bewusster Akt. So brannte die Rote Armee am Tag der Übernahme von Neubrandenburg fast die gesamte Innenstadt nieder. In der DDR wurde darüber nicht gesprochen: Neubrandenburg galt schlicht als „kriegszerstört“.

Schwierige Kartierung

Ein weiterer Faktor war mangelnde Dokumentation von Schäden. Denn auch für eine professionelle Erfassung und Kartierung von Schäden fehlten zunächst die Ressourcen. Kartographie ist aufwendig und teuer. Jahrelang wurde – auch in Polen – mit deutschen Vorkriegskarten gearbeitet. Da der Verwaltung das Personal für eine gründliche Erfassung fehlte, war sie auf die Mithilfe der Zivilbevölkerung angewiesen. Die war in unterschiedlichem Maß fähig oder motiviert, die Schäden korrekt zu ermitteln. Doch auch die Stadtplanung war davon beein-

flusst, dass die Kartierungen oft schon mit dem Gedanken des Wiederaufbaus im Hinterkopf verfolgt wurden. Wenn ein Gebäude aus der Perspektive einer modernen Umgestaltung der Stadt wertlos oder störend erschien, war der Anreiz groß, den Beschädigungsgrad zu hoch zu bewerten und keine Reparatur anzustreben. Viele der nach dem Krieg erstellten Pläne enthielten beispielsweise Projekte, die darauf abzielten, einen Teil der durch die Kriegszerstörung frei gewordenen Flächen für die Anlage neuer Parks und anderer Grünflächen zu nutzen. Um diese grünen Landschaften zusammenhängend zu gestalten, sahen diese manchmal den Abriss der Häuser vor, die den Krieg überlebt hatten.

Die Verschiebung der Grenzen zwischen Deutschland, Polen und der Sowjetunion schuf besondere Bedingungen. Sie setzte eine Massenmigration in Gang. Die Polen mussten die von der Sowjetunion annektierten Ostgebiete verlassen und wanderten nach Westen. Darüber hinaus folgten viele Menschen aus Zentralpolen dem Aufruf der polnischen Regierung, sich in den neuen Westgebieten niederzulassen. Die Städte, in die sie nach 1945 zogen, waren ihnen fremd. Sie mussten den Wiederaufbau stemmen, hatten aber keinen Bezug zum deutschen Bauerbe. Während der polnische Denkmalschutz um Erhaltung bemüht war, mussten die nötigen Dokumente erst gefunden oder, wenn Archive zerstört waren, neu erstellt werden. Polnische Schadenskarten folgten zudem einer anderen Systematik als deutsche. Sie bemaßen Schäden als Prozentsatz des Gebäudewerts zum Stichjahr 1939. Weder die Verwaltung noch die neue Wohnbevölkerung hatte das nötige Wissen, um diese Systematik in den ehemals deutschen Städten anzuwenden. In Racibórz stand erst 1949 eine Schadenskarte zur Verfügung. In Gorzów Wielkopolski lag erst in den 1950er-Jahren ein Bebauungsplan vor, der immer noch auf einer deutschen Karte basierte – auf ihr sind noch eine Hitlerstraße und eine Moltkestraße zu sehen. Diese Karten bildeten entsprechend nicht den Zustand zum Kriegsende, sondern den Zustand nach Jahren des Verfalls und des privat organisierten Umbaus ab. Auch in Szczecin beklagte der polnische Regierungsvertreter den Verfall. Kriegs- und Nachkriegsschäden hatten dort zur Vernichtung der gesamten historischen Innenstadt geführt. Die Deutschen waren ihrerseits gezwungen, westlich der Oder-Neiße-Grenze in die zerbombten Städte in Ostdeutschland zu ziehen. Diese mussten die aus dem Osten kommenden Menschen aufnehmen und gleichzeitig die Herausforderungen des Wiederaufbaus meistern.



Luftaufnahme von Chemnitz/Karl-Marx-Stadt mit dem Rathaus, der Straße der Nationen und der Stadthalle mit dem Interhotel „Kongreß“ (1977)



Marktplatz von Racibórz (2004)

Sozialistische Stadtplanung

Der Wiederaufbau folgte sowohl in der DDR als auch in Polen den Prinzipien der sozialistischen Stadtplanung. Beide Staaten hatten auch gemein, dass sie den Schwerpunkt ihrer Aufbaupolitik auf die Entwicklung der Schwerindustrie legten, die im Sozialismus als Grundlage des Wohlstands und als „stadtbauend“ galt. Für andere Projekte standen nur eingeschränkt Mittel zur Verfügung. Und nicht alle Städte hatten den gleichen Zugang zu diesen begrenzten Mitteln. Aus diesem Grund blieben viele der in den 1940er-Jahren formulierten Wiederaufbauprojekte auf dem Papier stehen. Gerade die unterschiedlichen Umsetzungen des Wiederaufbaus geben aber Aufschluss über die Mechanismen dahinter.

In der Großstadt Chemnitz, später Karl-Marx-Stadt, dessen historische Altstadt wie die von Szczecin größtenteils zerstört war, folgte der Wiederaufbau strikt den Prinzipien der sozialistischen Stadtplanung: Mit dem Zentralen Platz (heute der Bereich zwischen dem Roten Turm, der Theaterstraße und der Brückenstraße) wurde eine zentrale Fläche für politische Demonstrationen geschaffen. Eine aufgelockerte Wohnbebauung mit sonnigen, luftigen Wohnungen, getrennt von Verkehrsachsen und mit Zugang zu Grünflächen, sollte gesunde Wohnverhältnisse herstellen. Die Straßenführung in der Innenstadt wurde schließlich, wie schon lange diskutiert, an den Bedürfnissen des Autoverkehrs ausgerichtet. Im Ergebnis führte der Wiederaufbau zu einer vollständigen Umgestaltung der Chemnitzer Innenstadt. Hätte man einen Vorkriegsplan des Stadtzentrums, könnte man die Innere Klosterstraße finden, aber nicht viel mehr. Interessanterweise beruhte die Planung der beiden neuen zentra-

len Verkehrsachsen auf einem Entwurf von 1938. Dieser Rückbezug auf NS-zeitliche Planungen stellte für die Stadtpolitik kein grundsätzliches Problem dar. Neu justiert wurden Vorkriegsplanungen nur, wenn sie den Prinzipien der sozialistischen Stadtplanung widersprachen. Auch die zuständigen Fachleute wurden mit Kriegsende nicht ausgewechselt. Sie galten als technische Experten, nicht als NSDAP-Funktionäre. Beispielsweise wurde Georg Funk, ab 1936 Leiter des Chemnitzer Stadterweiterungsamtes, 1946 Stadtbaudirektor.

Szczecin, wie die anderen polnischen Städte auch, konnte aufgrund des Verwaltungswechsels nicht in gleicher Weise an bestehende Planungen anknüpfen. Die Hafenstadt, die seit dem 19. Jahrhundert de facto als Hafen von Berlin fungiert hatte, sollte nun zum Schaufenster der neuen Volksrepublik Polen entwickelt werden. Trotzdem gab es im Wiederaufbau gewisse Anklänge an Vorkriegsplanungen. So schuf man in Szczecin eine Schnellstraße für Autos entlang der Oder, die zwar nicht exakt dem Plan von Baudirektor Hans Bernhard Reichow aus den 1940er-Jahren folgte, aber große Ähnlichkeiten in ihrem Verlauf und den städtebaulichen Zielen aufwies. Außerdem gab es den Plan, den Hauptbahnhof von Szczecin nach dem Krieg zu verlegen, was schon in den 1920er- und 1930er-Jahren diskutiert wurde. Letztlich erwies sich dies jedoch als zu schwierig und kostspielig, so dass er bis heute an seiner ungünstigen Stelle verbleibt. Reichow selbst, der während der NS-Zeit auch am Generalplan Ost mitgewirkt hatte, wechselte übrigens nach dem Krieg als freier Planer und Architekt nach Hamburg. In Westdeutschland war er für zahlreiche aufgelockerte, autogerechte Planungen wie beispielsweise die Sennestadt in Bielefeld verantwortlich.

Nicht in allen Städten der Sowjetischen Besatzungszone (ab 1949 der DDR) ging der Wiederaufbau zügig vonstatten. Cottbus und Neubrandenburg waren niedrig priorisiert und erhielten kaum Mittel. Erst als beide im Rahmen einer Verwaltungsreform 1952 zu Bezirksstädten wurden und Cottbus zusätzlich zum Zentrum der Braunkohleverstromung auserkoren wurde, wendete sich das Blatt. In Neubrandenburg führte der Wiederaufbau, speziell der Wunsch, die historischen Stadtkerne in Wohnsiedlungen umzuwandeln, abermals zu einer radikalen Veränderung des Charakters der Altstadt. Vor dem Krieg beherbergte fast jedes Haus in Neubrandenburg ein Geschäft oder eine Werkstatt. Die wiederaufgebaute Stadt wies dagegen entlang der Hauptstraßen „Dienstleistungspunkte“ und entlang der Nebenstraßen nur Wohngebäude auf. Vor dem Krieg gab es in allen Städten hinter den Fronthäusern Hinterhäuser, Nebengebäude und so weiter. Nach dem Krieg wurde diese Struktur, in Neubrandenburg wie in vielen anderen DDR-Städten, durch eine Blockrandbebauung mit großen grünen Höfen ersetzt.

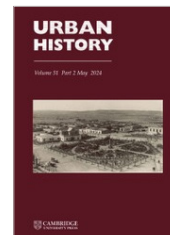
Dennoch wurden nicht alle Prinzipien der sozialistischen Stadtplanung mit der gleichen Stringenz umgesetzt. So wurde nicht immer eine „Stadtdominante“ – ein zentrales, typischerweise alles andere überragendes Gebäude – neu errichtet. In Zerbst wurden die Überreste der gotischen Nikolaikirche zur Stadtdominante erklärt. Auch in Gorzów Wielkopolski, Lubań und Racibórz behielten Kirchen ihre zentrale Stellung im Stadtbild. Ebenso benannte man in kleineren Städten oft einfach den bestehenden historischen Marktplatz um, statt einen neuen zentralen Platz zu bauen – wie geschehen in Neubrandenburg, Lubań und Zerbst.

Ästhetisch sah die sozialistische Stadtplanung zunächst eine Orientierung an einer „nationalen Tradition“ vor. Praktisch bedeutete dies, dass eine bestimmte Epoche als prägend herausgegriffen und ihr Stil in den Nachkriegs-Neubauten angewandt wurde. In Ostdeutschland waren die Stile regional differenziert: An der Küste galt die Gotik als Nationalstil, wie etwa in der Langen Straße in Rostock zu sehen ist. In Dresden (Altmarkt) hingegen entschied man sich für Barock. In polnischen Städten wurden wahlweise Klassizismus, Renaissance oder Barock als Nationaltradition identifiziert und jeweils durchgehend im Wiederaufbau zur Anwendung gebracht. In Racibórz wurden beispielsweise die zerstörten Häuser am Zentralmarkt mit Fassaden in einem Neo-Renaissance-Stil wiederaufgebaut, für den es in der Stadt selbst keinerlei historische Anknüpfungspunkte gab. Mit der Industrialisierung des Bauens und der Entstalinisierung des Städtebaus ab den späten 1950er-Jahren verschwand allerdings diese Orientierung an vermeintlichen Nationaltraditionen.

Insgesamt fällt auf, dass kleinere Städte weniger umfassend im neuen stalinistischen Stil wiederaufgebaut wurden als große. Dies war knappen Ressourcen bei gleichzeitig niedrigerer Priorität geschuldet. Und auch wenn eine Stadt oberirdisch zerstört war: Die unterirdischen Infrastrukturen wie Wasser- und Abwasser-, Gas- und Stromleitungen, wurden auch durch schwerste Bombardements nur selten zerstört. Für eine grundlegende Veränderung eines Stadtgrundrisses musste die alte Stadt auch in der Tiefe „abgerissen“ werden; ein teurer und langwieriger Weg, der in Städten wie Chemnitz aus ideologischen Gründen beschritten wurde. Aber eben nicht überall. Besonders klar zeigt sich die Mischung aus Pragmatismus und Kontinuität in der Stadt Zerbst, die nur einen einzigen Bombenangriff im März 1945 erlebt hatte, wobei jedoch die historische Stadt ausgelöscht wurde. Nicht nur konnte die noch vorhandene Bausubstanz (Marktplatz, Kirche) im Sinn der sozialistischen Stadtplanung umgedeutet werden. Selbst das vor dem Krieg bestehende Radwegenetz wurde in die Nachkriegsplanung von Zerbst übernommen und weitergeführt.



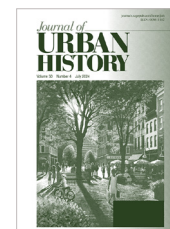
PUBLIKATIONEN



Kisiel, Piotr (2024).

**Recovering the Past for the Future:
Racibórz after World War II.**

Urban History.
Online First



Kisiel, Piotr (2024).

**Meaning beyond Accuracy:
War Damage Map of Cottbus.**

Journal of Urban History.
Online First

Dieser Beitrag basiert auf Forschungen im Teilprojekt „Planung“ im Verbundprojekt „Kartieren und Transformieren. Interdisziplinäre Zugriffe auf Stadtkarten als visuelles Medium urbaner Transformation in Mittel- und Osteuropa, 1939-1949“, kurz „UrbanMetaMapping“. Der Verbund wird vom Bundesministerium für Bildung und Forschung gefördert und läuft von November 2020 bis Oktober 2024.

Bildnachweis:

Archiwum Państwowe w Opolu (45/224/0/67/6105, 45/224/0/67/6109): S. 46-47;
Wolfgang Thiem: S. 49 links; Marktplatz von Racibórz, Foto: Poppel(wikipedia.de/ public domain): S. 49 rechts