

Stadtentwicklung in Schlesien im 19. und 20. Jahrhundert

Eine Leitlinie zum Forschungsprojekt „Historisch-
topographischer Städteatlas von Schlesien“

von
Wolfgang Kreft

Winfried Irgang
zum 65. Geburtstag

Ziel des Projekts ist eine Darstellung der siedlungstopographischen Entwicklung von etwa 30 ausgewählten Städten Schlesiens (siehe Tab. S. 254) über den gesamten Zeitraum des 19. und 20. Jahrhunderts. Den Perioden der Stadtentwicklung des Untersuchungszeitraums (1815-1870, 1871-1918, 1919-1945, seit 1946) entsprechend erfolgt eine synoptische Dokumentation der Städte vom Beginn des industriellen Zeitalters in Schlesien über die gründerzeitliche Stadterweiterung und das Entstehen der modernen Verkehrsinfrastruktur sowie die Siedlungsentwicklung in der Zwischenkriegszeit. Für die Zeit nach 1945 werden vor allem die verschiedenen Formen des Wiederaufbaus und der zunächst sozialistische Funktionswandel der Beispielorte bis hin zum aktuellen Transformationsprozess der Städte in den Blick genommen. Die folgende Leitlinie zur Stadtentwicklung im 19. und 20. Jahrhundert, die untrennbar mit der Industrialisierung und der Entwicklung der modernen Verkehrsinfrastruktur verbunden ist¹, bildet die Basis für die anschließend vorgestellte Konzeption des Historisch-topographischen Städteatlas von Schlesien.

Mit dem Beginn des 19. Jahrhunderts setzte in Mitteleuropa die beschleunigte Veränderung des bis dahin mittelalterlich geprägten, durch Mauern und Stadt Tore sichtbar vom städtischen Umland abgehobenen Stadtbildes ein, wie es auf Stadtplänen und -ansichten sowie Katasteraufnahmen der Zeit noch deutlich zu erkennen ist.² Als Folge der Industrialisierung und des sich be-

¹ Stadt. Strom – Strasse – Schiene. Die Bedeutung des Verkehrs für die Genese der mitteleuropäischen Städtelandschaft, hrsg. von ALOIS NIEDERSTÄTTER, Linz 2001 (Beiträge zur Geschichte der Städte Mitteleuropas, 16).

² Vgl. MARIUSZ DWORSATSCHEK: *Imago Silesiae z kolekcji Tomasza Niewodniczańskiego* [Imago Silesiae in der Sammlung von Tomasz Niewodniczański], Wrocław 2002. – ROMAN WYTYCZAK: *Śląsk w dawnej kartografii. Obraz Śląska na mapach XVI-XVIII wieku w zbiorach Zakładu Narodowego im. Ossolińskich we Wrocławiu* [Schlesien in der alten Kartographie. Das Schlesienbild in den Karten vom 16. bis 18. Jahrhundert aus den Sammlungen des Ossolineums in Breslau], Wrocław 1998; ANGELIKA MARSCH:

schleunigenden Bevölkerungswachstums dehnte sich die häufig noch ummauerte Stadt über die alten Stadtgrenzen auf das umliegende Land aus. Prägende Faktoren waren Stadterweiterungen, Eingemeindungen und Umlandpolitik sowie die Entwicklung der modernen Verkehrsinfrastruktur. Die Niederlegung der Befestigung, die schrittweise Öffnung der Stadt und der dadurch bedingte Wandel der städtischen Topographie vollzogen sich zunächst allerdings nicht zielgerichtet und geplant, sondern entlang der Ausfallstraßen. Dort, wo die Stadtmauern bereits früher geschleift wurden, oder in Städten, die aufgrund ihrer späten Gründung ganz auf eine Befestigung verzichtet hatten, ist die Grundform des späteren Städtewachstums bereits am klarsten vor geprägt.³

Vorausgegangen war dieser Entwicklung seit dem Hubertusburger Frieden von 1763 eine Phase der politischen und wirtschaftlichen Stabilisierung, getragen von mehreren großen staatlichen Projekten: Wiederaufbau der Städte nach den Zerstörungen des Siebenjährigen Krieges bei gleichzeitigem Ausbau der bastionären Festungen zur Verteidigung der neuerworbenen Provinz und die innere (friderizianische) Kolonisierung in Verbindung mit der Industrialisierung vor allem Oberschlesiens.⁴

Nach dem in der Mitte des 18. Jahrhunderts erfolgten Anschluss Schlesiens an Preußen hatte sich in der Provinz um 1800 ein etwa 130 Orte umfas-

Historische Ansichten und Pläne Schlesiens in deutschen Sammlungen. Am Beispiel der Bestände des Geheimen Staatsarchivs Preußischer Kulturbesitz Berlin, in: *Jahrbuch der Schlesischen Friedrich-Wilhelms-Universität* 38/39 (1997/98), S. 619-636; DIES.: Zur Bedeutung historischer Ansichten und Pläne für die schlesische Geschichtsforschung, in: *Silesiographia. Stand und Perspektiven der historischen Schlesienforschung. Festschrift für Norbert Conrads zum 60. Geburtstag*, hrsg. von MATTHIAS WEBER und CARSTEN RABE, Würzburg 1998, S. 337-350; PIOTR GREINER: *Kartografia górnicza na Śląsku od XVI do pierwszej połowy XIX wieku. Zarys historyczny, katalog map, bibliografia* [Bergbaukartographie in Schlesien vom 16. bis zur Mitte des 19. Jahrhunderts. Geschichtlicher Abriss, Kartenkatalog, Bibliographie], Wrocław 1997; DERS.: Kartographische Quellen zur Geschichte der oberschlesischen Städte bis zum Ende des 18. Jahrhunderts, in: *Stadtgeschichte Oberschlesiens. Studien zur städtischen Entwicklung und Kultur einer ostmitteleuropäischen Region vom Mittelalter bis zum Vorabend der Industrialisierung*, hrsg. von THOMAS WÜNSCH, Berlin 1995 (Tagungsreihe der Stiftung Haus Oberschlesien, 5), S. 239-252; KLAUS LINDNER: Zwischen Oder und Riesengebirge. Schlesische Karten aus fünf Jahrhunderten, Weidenhorn 1987.

³ HORST MATZERATH: *Urbanisierung in Preußen 1815-1914*, Stuttgart 1985 (Schriften des Deutschen Instituts für Urbanistik, 72), S. 62 f. – Vgl. außerdem KARL BOSL: Die mitteleuropäische Stadt des 19. Jahrhunderts im Wandel von Wirtschaft, Gesellschaft, Staat, Kultur, in: *Die Städte Mitteleuropas im 19. Jahrhundert*, hrsg. von WILHELM RAUSCH (Beiträge zur Geschichte der Städte Mitteleuropas, 7), Linz 1983, S. 1-23, und CHRISTIAN ENGEL: Stadterweiterungen in Deutschland im 19. Jahrhundert, ebenda, S. 47-72.

⁴ AGNIESZKA ZABŁOCKA-KOS: Klassizismus und Historismus in der Architektur. 2. Hälfte 18. Jh. – um 1900, in: *Dehio-Handbuch der Kunstdenkmäler in Polen: Schlesien*, hrsg. von ERNST BADSTÜBNER u.a., München 2005, S. 71-80, hier S. 72.

Im Atlas zu bearbeitende Städte: Funktionen und Einwohnerzahlen

Stadt	Funktion, Besonderheit	1825	1905	1939	1995
Bad Reinerz/Duszniki Zdrój	Kurstadt	1 550	3 139	4 690	5 600
Beuthen O.S./Bytom	Industriestadt	2 822	60 273	101 084	225 800
Breslau/Wrocław	Multifunktionale Provinz-/Woj.hauptstadt	84 904	470 904	629 565	639 400
Brieg/Brzeg	Handels- u. Gartenstadt	9 992	27 486	31 419	39 800
Bunzlau/Bolesławiec	Keramikindustriestadt	4 081	15 782	21 946	44 200
Cosel/Kędzierzyn-Koźle	Bastionäre Festungsstadt, Industriestadt, Oderhafen	1 604	7 499	13 337	70 400
Glatz/Kłodzko	Bastionäre Festungsstadt	6 187	16 052	22 000	30 500
Glogau/Głogów	Bastionäre Festungsstadt	9 430	23 457	33 495	75 000
Görlitz/Zgorzelec	Geteilte Grenzstadt seit 1945	19 700 (1850)	85 800 (1910)	93 800	64 000/ 37 000
Grünberg/Zielona Góra	Industrie- u. Gartenstadt	8 852	21 630	26 076	117 900
Hirschberg/Jelenia Góra	Touristikstadt	6 164	19 317	35 296	93 400
Kattowitz/Katowice	Industriestadt, Woj.hauptstadt	675	35 772	127 000	349 000
Königshütte/Chorzów	Modellindustriestadt	–	66 042	115 100	123 000
Kohlfurt/Węglińiec	Eisenbahnknotenpunkt	608	2 332	2 741	3 400
Langenbielau/Bielawa	Textilindustriestadt	7 840	19 666	20 116	34 000
Liegnitz/Legnica	Reg.-Bez.-Hauptstadt, versch. Industriezweige	9 592	59 749	83 681	109 000
Lüben/Lubin	Industriestadt	2 859	6 568	10 809	83 200
Neisse/Nysa	Bastionäre Festungsstadt	10 398	25 390	37 859	48 800
Neumarkt/Środa Śląska	Landstadt	3 075	5 118	6 428	8 800
Neusalz/Nowa Sól	Industrie- und Hafenstadt	2 211	13 000	17 326	42 800
Oppeln/Opole	Provinz-/Woj.hauptstadt	5 978	30 765	53 000	130 100
Pless/Pszczyna	Residenzstadt	2 063	5 190	7 200	34 800
Ratibor/Racibórz	Industriestadt	5 641	32 690	50 004	64 500
Sagan/Żagań	Textilindustriestadt	5 449	14 208	22 770	28 100
Schreiberhau/Szklarska Poręba	Touristikstadt	2 144	4 993	7 601	8 200
Schweidnitz/Świdnica	Garnisonstadt	11 515	30 540	39 052	65 200
Striegau/Strzegom	Granitindustriestadt	3 387	13 427	15 918	17 700
Tichau/Tychy	Moderne Wohnstadt	1 632	6 453	11 000	133 300
Waldenburg/Wałbrzych	Niederschl. Industriestadt	2 000	16 435	64 136	137 800

Weitere mögliche Auswahlstädte: Bad Landeck/Lądek Zdrój (Kurstadt), Gleiwitz/Gliwice (Industriestadt), Hindenburg/Zabrze (Industriestadt), Krummhübel/Karpacz (Touristikstadt), Strehlen/Strzelin (Granitindustriestadt), Trebnitz/Trzebnica (Klosterstadt)

sen des Städtenetz herausgebildet.⁵ Am Ende der Habsburgischen Ära gab es in Schlesien noch 174 Städte, darunter neben der Hauptstadt Breslau mit 55 000 Einwohnern weitere acht Städte mit 5 000-10 000 Einwohnern, die sich aus alten Frstentumsstdten (Brieg, Glogau, Liegnitz, Neisse, Schweidnitz und Troppau) sowie Grunberg als Tuchmacher- und Weinbaustadt und Hirschberg als Zentrum des Leinenhandels zusammensetzten.⁶ Der Rückgang der Städte, zumal im verkleinerten preußischen Schlesien, war auf die veränderte Steuerpolitik Preußens zurückzuführen, nach der nur die finanzkräftigen Städte steuerfhig waren.⁷

Während der Napoleonischen Ära erneut Kriegsschauplatz und 1806/07 unter französischer Besatzung stehend, wurde Schlesien durch die Stein-Hardenbergschen Reformen 1807-1812 an das übrige Preußen angeglichen. Damit waren die Grundlagen geschaffen für die Verwaltungsreform von 1815: Die Provinz wurde in die Regierungsbezirke Breslau und Liegnitz sowie Oppeln, das aus wirtschaftlichen, konfessionellen und sprachlichen Grunden ein eigenes Verwaltungszentrum erhielt, mit einheitlichen Kreisen eingeteilt, Breslau wurde Sitz des Provinziallandtages. Diese Verwaltungsgliederung sollte nahezu unverändert bis 1918 Bestand haben. Mit der 1809 in Schlesien eingeführten Städteordnung rückte an die Stelle der aus dem Mittelalter überkommenen Einzelprivilegierung der Städte ein einheitliches Recht für alle Städte. Der staatliche Zentralismus und die Einflussnahme militärischer Stellen wurden abgeschafft und gaben den Weg frei für eine lokale Selbstverwaltung, deren Organ die von der Bürgerschaft gewählte Stadtverordnetenversammlung wurde. Nach mehreren Revisionen wurde für die sechs Ostprovinzen Preußens die Städteordnung von 1853 erlassen, die den Kreis der Städte allerdings durch deren geschichtliche Stellung, nicht durch deren zeitgenössische Struktur und Funktion bestimmte und die nahezu unverändert bis 1933 in Kraft blieb.⁸ 1905 wies die Provinz Schlesien neben 150 Städten außerdem 46 industrielle Großgemeinden mit einer Bevölkerungszahl von mehr als 5 000 Einwohnern auf, darunter 20 Gemeinden mit mehr als 10 000 Einwohnern. Nach dem Ersten Weltkrieg traten im schlesischen Städtenetz nur unwesentliche Veränderungen ein. Während es 1939 im verkleinerten deutschen

⁵ HUGO WECZERKA: Veränderungen im Städtenetz Schlesiens 1809-1973, in: *ZfO* 27 (1978), S. 398-433, hier S. 399.

⁶ DERS.: Entwicklungslinien der schlesischen Städte im 17. und in der ersten Hälfte des 18. Jahrhunderts, in: *Die Städte Mitteleuropas im 17. und 18. Jahrhundert*, hrsg. von WILHELM RAUSCH, Linz 1981 (Beiträge zur Geschichte der Städte Mitteleuropas, 5), S. 119-142, hier S. 123 f.

⁷ JOHANNES ZIEKURSCH: Das Ergebnis der friderizianischen Stdteverwaltung und die Städteordnung Steins, am Beispiel der schlesischen Städte dargestellt, Jena 1908, S. 80; vgl. hier auch das erste Kapitel: Die wirtschaftliche Lage der schlesischen Städte im Beginn des 19. Jahrhunderts, S. 1-44.

⁸ Die Städte-Ordnung für die sechs östlichen Provinzen der Preußischen Monarchie vom 30. Mai 1853, bearb. und hrsg. von E. A. HUBNER, Berlin 1854, S. 25.

Schlesien 139 Städte gab, waren es gleichzeitig in der polnischen Wojewodschaft Schlesien, ohne den österreichisch-schlesischen Teil, 15 Städte.⁹

Mit dem Ende des Zweiten Weltkriegs kam die gesamte Provinz Schlesien, bis auf die heute in Sachsen liegenden westlichsten Teile, an Polen und verteilte sich 1950 auf die Wojewodschaften Grünberg, Breslau, Oppeln und Kattowitz. Die Zerstörungen der letzten Kriegsmonate sowie Flucht und später Vertreibung der deutschen Bevölkerung Schlesiens führten dazu, dass in den folgenden Jahren 31 meist kleinere Städte jegliche Bedeutung als zentrale Orte verloren und zu Dörfern herabgestuft wurden. Gleichzeitig wurden aber auch 13 Gemeinden mit stadtähnlichem Charakter zu Städten erhoben. Anschließend stieg die Zahl der Städte, bedingt durch fortschreitende Urbanisierung und Bevölkerungszunahme, wieder stärker an, so dass 1973 das polnische Städtenetz Schlesiens in den äußeren Grenzen des 19. Jahrhunderts auf 188 Städte angewachsen war, wobei das Oberschlesische Industriegebiet den größten Zuwachs verzeichnete.¹⁰

Bis 1975 galt in Polen eine dreistufige Verwaltungsgliederung mit Gemeinde-, Kreis- und Wojewodschaftsebene, die Stadtverwaltungen waren erneut örtliche Organe des staatlichen Zentralismus. Eine weitere strukturelle und räumliche Verwaltungsneugliederung führte 1975 zu 49 Wojewodschaften, wobei die mittlere Kreisebene abgeschafft wurde. Die untere Ebene wurde nun von den Gemeinden bzw. den Städten gebildet, die unmittelbar der Wojewodschaft unterstanden.¹¹ Die jüngste Verwaltungsgliederung brachte mit Beginn des Jahres 1999 schließlich 16 Wojewodschaften hervor, in denen die geographischen Strukturen der Einteilung von 1950 wiedererkennbar sind, die aber nicht alle nach nachvollziehbaren regionalen und sozioökonomischen Gesichtspunkten gebildet wurden.¹² Im Gebiet des historischen Schlesien, das sich nun auf die Wojewodschaften Lebus/Lubuskie, Niederschlesien/Dolnośląskie, Oppeln/Opolskie und Oberschlesien/Śląskie verteilt, existieren heute 170 Städte.¹³ Die territoriale Selbstverwaltung findet wieder auf den Ebenen der Gemeinden, Kreise und Wojewodschaften statt. Die Wojewodschaften sind regionaler Bestandteil der staatlichen Verwaltungsstruktur, ihre Verwaltungsorgane sind Wojewodschaftstag (*Sejmik Województwa*) und Wojewodschaftsrat (*Zarząd Województwa*). Nach mehr als 40 Jahren staatlich gelenkter Entwicklung eröffnen sich den polnischen Städten durch die Einführung

⁹ WECZERKA: Veränderungen (wie Anm. 5), S. 409 f.

¹⁰ Ebenda, S. 432. Gezählt sind Orte, die in der Regel mehr als 4 000 Einwohner haben.

¹¹ Länderbericht Polen, hrsg. von WILHELM WÖHLKE, Bonn 1991, S. 47.

¹² TERESA CZYŻ: Die neue territoriale Struktur der Verwaltung und die regionale sozio-ökonomische Struktur in Polen, in: Europa Regional 7 (1999), H. 1, S. 33-44.

¹³ Vgl. JERZY KWIATEK u.a.: Leksykon miast Polskich [Lexikon der polnischen Städte], Warszawa 1998. Anders als bei WECZERKA: Veränderungen (wie Anm. 5) sind hier Orte gezählt, die am 31.12.1997 Stadtrecht besitzen.



demokratischer und marktwirtschaftlicher Prinzipien neue Möglichkeiten für eine selbständige Entwicklung.¹⁴

Für den Zeitraum des 19. und 20. Jahrhunderts, der durch die in Deutschland verbreitet erst um 1850 einsetzende Industrialisierung nach dem Mittelalter die bedeutendste Stadtentwicklungsstufe darstellt, kann die Geschichte der Stadtentwicklung in vier Perioden gegliedert werden: 1815-1870, 1871-1918, 1919-1945 sowie die Zeit seit dem Zweiten Weltkrieg¹⁵, wobei die Wende von 1989/90 die letzte, zeitlich noch offene Periode bereits erneut gegliedert hat. Bei aller Problematik dieser generellen Einteilung anhand der großen historischen Zäsuren – schließlich brachten auch die Revolution 1848 und der Beginn der NS-Zeit 1933 entscheidende Veränderungen mit sich – vollzogen sich mit der preußischen Verwaltungsreform, der Gründung des Deutschen Reiches, den beiden Weltkriegen und der friedlichen Wende doch tiefgreifende Veränderungen auch im strukturellen Städtenetz und in der neuzeitlichen Stadtentwicklung Schlesiens.

Stadtentwicklung 1815-1870

Das 19. Jahrhundert, das keine territorialen Veränderungen Schlesiens mit sich brachte, war durch einen bis dahin beispiellosen Wandel der städtischen Erscheinungsformen geprägt, hervorgerufen durch die Bevölkerungsentwicklung vor allem infolge der Industrialisierung und der sich bildenden Vorstädte und Vororte. Prägender Ausdruck dieses Wandels der städtischen Topographie war die Schleifung der Festungen, beginnend in Breslau im Jahr 1807. Häufig wurden die entstandenen Freiflächen zur Anlage von Ringstraßen und Promenaden oder anderen städtischen Grünflächen genutzt, besetzt mit wichtigen öffentlichen Gebäuden als markanten städtebaulichen Akzenten. Lediglich die eigentlichen Festungsstädte Glogau, Schweidnitz, Neisse und Cosel behielten und erweiterten zum Teil noch im 18. und 19. Jahrhundert ihre Befestigungsanlagen mit Außenwerken, wobei die Mauern von Glogau erst zu Beginn des 20. Jahrhunderts niedergelegt wurden. Diese Festungsstädte wiesen zwischen 1840 und 1870 pro Jahr ein durchschnittliches Bevölkerungswachstum von etwa 1% auf. Ein auch in der zweiten Jahrhunderthälfte begrenztes Wachstum zeigten außerdem die Städte, die im Wesentlichen auf ihre zentralörtlichen, mehr traditionellen Funktionen als Verwaltungs- und Kulturzentren beschränkt blieben. Dort, wo industrielle Ansätze ausblieben oder verkümmerten, blieben die Städte in der Entwicklung zurück.¹⁶

¹⁴ AGNES BORSIG: Überleben in der Schrumpfung – Strategien polnischer Kleinstädte, in: Jahrbuch Polen 2007. Stadt, Wiesbaden 2007, S. 70-81, hier S. 71 f.

¹⁵ HEINZ STOOB: Zur Städtebildung in Mitteleuropa im industriellen Zeitalter, in: Probleme des Städtewesens im industriellen Zeitalter, hrsg. von HELMUT JÄGER, Köln 1978 (Städteforschung, A/5), S. 316-341, hier S. 316.

¹⁶ MATZERATH (wie Anm. 3), S. 140 f.

Von den rund 3,1 Mio. Einwohnern Schlesiens im Jahr 1817 lebten etwa 20% in den 130 Städten. Bis auf Breslau, dessen Bevölkerungszahl rund 61 000 betrug, gab es in Schlesien keine weitere Großstadt mit damals mehr als 10 000 Einwohnern. 113 Städte hatten weniger als 3 500 Bewohner und unterschieden sich damit kaum von den größeren Landgemeinden. Wichtiger als die Größe war bis dahin die Unterscheidung in Mediatsstädte, die einem Grundherren unterstanden, und in Immediatsstädte, deren Geschicke weitgehend die königliche Regierung bestimmte. Diese Unterschiede wurden erst im Verlauf der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts allmählich aufgehoben, beginnend mit der Steinschen Städteordnung von 1809, die eine umfassende Neuordnung der Kommunalverfassung zur Folge hatte und eine freie und gleiche Bürgergesellschaft schaffen sollte.¹⁷

Die vorindustrielle Basis der Städte in Mitteleuropa für diese erste Periode des Untersuchungszeitraums bildeten hierarchisch gegliederte zentralörtliche Netze, die aus den Stadt-Land-Beziehungen, aus den spezifischen Bedürfnissen der Vermarktung der Produkte, des Verkehrs und der administrativen Zuordnung erwachsen waren. Aus diesem System der zentralen Orte hatten sich bereits im aufgeklärten Absolutismus die Metropolen herausgelöst. Diese etablierten sich im 19. Jahrhundert aufgrund ihrer überragenden politischen, ökonomischen und kulturellen Funktionen in einem eigenen intermetropolitane System und umgürteten sich mit einem Kranz von Vororten, die im Lauf des 19. Jahrhunderts eingemeindet wurden.¹⁸

Für unser Projekt gilt dies allein für Breslau, das am deutlichsten den für die Stadt des 19. Jahrhunderts typischen Prozess der Flächendifferenzierung durchlief. Das Gebiet der Altstadt wurde zur „City“, in der sich die wichtigsten Funktionen lokaler, regionaler und überregionaler Bedeutung konzentrierten. Mit den in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts erfolgten Veränderungen in der räumlichen Struktur bestimmter Stadtteile wie etwa dem Tauentzienplatz im Süden oder dem Königsplatz im Westen der Altstadt wurden Entwicklungslinien vorgegeben, die bis heute wirken. Trotz der Zerstörungen des Zweiten Weltkriegs, des Bevölkerungsaustauschs und „der ein halbes Jahrhundert dauernden Stagnation unter einem politischen System“, von dem die Stadt kaum Unterstützung erfuhr, „wird das Gebiet der Breslauer Altstadt auch heute noch entsprechend jenen vor zweihundert Jahren entwickelten

¹⁷ ARNO HERZIG: Die unruhige Provinz. Schlesien zwischen 1806 und 1871, in: Schlesien, hrsg. von NORBERT CONRADS, Sonderausgabe Berlin 2002 (Deutsche Geschichte im Osten Europas), S. 466-552, hier S. 470 f.

¹⁸ ELISABETH LICHTENBERGER: Die Stadtentwicklung in Europa in der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts, in: Die Städte Mitteleuropas im 20. Jahrhundert, hrsg. von WILHELM RAUSCH, Linz 1984 (Beiträge zur Geschichte der Städte Mitteleuropas, 8), S. 1-40, hier S. 13.

Konzepten genutzt und zeugt von der langen Dauer geschichtlicher Strukturen“.¹⁹

Anders gestaltete sich die urbanistische Entwicklung einiger oberschlesischer Industriestädte, die in der Regel kein raumgestalterisches Konzept erkennen ließen. Das Fehlen entwickelter Altstadtzentren hatte zur Folge, dass die Funktion der „City“ nicht selten von wenigen Straßenzügen übernommen wurde. Auch fehlten die klassischen Vorstädte, die planlos gestreuten Siedlungen waren in unmittelbarer Nähe zu den Kohlengruben und Hüttenwerken entstanden.²⁰ Nur zwei der schlesischen Großgemeinden erhielten noch im 19. Jahrhundert Stadtrecht: Kattowitz (1865), das sich zum überragenden Verwaltungszentrum des Oberschlesischen Industriereviers entwickelte, und das um eine 1802 erbaute Eisenhütte entstandene Königshütte (1868).

In der Zeit vom Ende des Alten Reichs bis zur Gründung des Deutschen Reichs hatten sich die Städte noch nicht substantiell verändert, auch wenn seit den 1840er Jahren ein unübersehbares Wachstum vor allem der größeren Städte das Einsetzen der Urbanisierung signalisierte. Allein Breslau als Provinzhauptstadt wuchs bereits – mit 100 000 Einwohnern im Jahr 1840 – zur Großstadt heran, die Städte Brieg, Glogau, Neisse und Schweidnitz erreichten erst in dieser Phase mehr als 10 000 Einwohner.²¹ Die rechtlichen und ökonomischen Veränderungen zwischen 1800 und 1870 prägten die deutschen Städte auf entscheidende Weise, doch wirkten sich die Städtereformen des frühen 19. Jahrhunderts mehrheitlich erst nach der Jahrhundertmitte aus, als Industrialisierung und Urbanisierung an Intensität zunahmen und die Bedingungen der Kommunalpolitik zu verändern begannen.²²

Städtebaulich entwickelten sich in dieser Zeit die Grundzüge der modernen Stadt als eines offenen, primär auf Expansion nach außen angelegten Siedlungsgebildes, das sich prinzipiell weder topographisch durch natur räumliche Bedingungen begrenzen ließ noch kommunale Grenzen kannte. Eine lange ungelöste Aufgabe stellten die außerhalb des eigentlichen Stadtgebiets entstehenden Vororte und Landgemeinden dar, die allmählich den Übergang von Stadt- und Landgemeinde verwischten. Ein 1855 vom preußischen Ministerium für Handel und Gewerbe infolge der unzulänglichen Reformen vom Beginn des Jahrhunderts herausgegebener Erlass enthielt erstmals städtebauliche Richtlinien, insbesondere auch für die Erweiterung von Städten und die Anlage neuer Stadtteile, auf deren Basis in den folgenden Jahren in zahlreichen Städten entsprechende Baupläne erarbeitet wurden. Wo derartige Bau-

¹⁹ AGNIESZKA ZABŁOCKA-KOS: *Zrozumieć miasto. Centrum Wrocławia na drodze ku nowoczesnemu city 1807-1858* [Die Stadt verstehen. Das Stadtzentrum von Breslau auf dem Weg zur modernen City 1807-1858], Wrocław 2006, S. 369.

²⁰ DIES.: *Klassizismus und Historismus* (wie Anm. 4), S. 79.

²¹ MATZERATH (wie Anm. 3), S. 9.

²² WOLFGANG R. KRABBE: *Die deutsche Stadt im 19. und 20. Jahrhundert. Eine Einführung*, Göttingen 1989, S. 178.

Exkurs: Verkehr

Mit der in Schlesien zu Beginn des 19. Jahrhunderts durchgeführten Vermessung und Kartierung des Oderraums wurde 1819 erstmals ein umfassender Stromregulierungsplan aufgestellt, der im Verlauf des 19. Jahrhunderts zur Anlage von 22 Staustufen führte und damit zur Kanalisierung der Oder, deren Lauf sich dabei um mehr als 150 km verkürzte. Über weitere Kanalsysteme zur Elbe und damit zur Nordsee sowie zur Weichsel hin wurde die Oder zudem in das europäische Wasserstraßennetz integriert. Unregelmäßige Wasserführung und geringes Gefälle schränken die Schiffbarkeit des Stromes in Schlesien jedoch bis heute erheblich ein. Erst im Unterlauf wird die Oder durch die Wasserzufuhr der Warthe zu einem Schifffahrtsweg, der ab Stettin die Befahrung sogar mit Hochseeschiffen ermöglicht. In jüngster Zeit richten Verkehrspolitiker den Blick auf Pläne zum Ausbau der Oder als internationale Wasserstraße, während Umweltschützer eher die einzigartige Auenlandschaft im Odertal bedroht sehen, die über die letzten Jahrzehnte als Folge der stark reduzierten Regulierungsmaßnahmen des Flusses entstanden sind.

Bereits Mitte des 19. Jahrhunderts begann die Eisenbahn mit dem sich rasch verzweigenden Schienennetz ihren Siegeszug. Die Verbindungen von Breslau nach Berlin und in das rasch expandierende Oberschlesische Industriegebiet wurden 1846 fertiggestellt, im selben Jahr wurde Waldenburg erreicht. 1847 folgten mit Anschlüssen nach Leipzig und vor allem Wien Linien in weitere wichtige Absatzmärkte, so dass sich das schlesische Streckennetz innerhalb weniger Jahre zum am besten ausgebauten der preußischen Provinzen entwickelte. Bis 1918 war eine Dichte des Streckennetzes erreicht, die noch heute im regionalen Vergleich innerhalb Polens führend ist.

Die bis ins 18. Jahrhundert bedeutendste Chaussee folgte dem Verlauf der mittelalterlichen „Hohen Straße“, die, von Leipzig kommend, über Breslau nach Krakau führte. Nach dem Anschluss Schlesiens an den preußischen Staat wurde zunächst die Straße von Berlin nach Breslau zur Hauptverbindung ausgebaut, bevor der Ausbau und die Anlage von Chausseen und Landstraßen ab 1825 vor allem von Breslau in das rasch aufstrebende ober-schlesische Industriegebiet und in Richtung der südwestlichen Landesgrenze nach Hirschberg, Glatz und Neisse erfolgte. Dem Ziel der engeren Anbindung an die Gesamtwirtschaft des Staates sollte nach 1930 zusätzlich die Autobahn von Berlin über Breslau in das Oberschlesische Industriegebiet dienen, die im Zweiten Weltkrieg bereits bis nach Brieg fertiggestellt war. Die Dichte des Straßennetzes erschloss den gesamten ländlichen Siedlungsraum und bot auch nach 1945 gute Voraussetzungen für eine flächenhafte Versorgung der Bevölkerung. Eine umfassende Erneuerung des Straßennetzes wurde von daher erst in den 1970er Jahren vorgenommen. Größere Erweiterungen in Form von Ortsumgehungen sowie Ausbau und Weiterführung der alten Reichsautobahn zur A4/E40 in Richtung Oberschlesisches Industriegebiet und Krakau erfolgten in jüngster Zeit.

pläne indes fehlten, vollzog sich der Siedlungsprozess häufig völlig ungeregelt. Dem unkontrollierten Ausufern der Städte versuchte man auf breiterer Ebene erst gegen Ende des 19. Jahrhunderts durch konkrete Stadtplanung zu begegnen.²³

Stadtentwicklung 1871-1918

Trug die vorhergehende Epoche noch einen Übergangscharakter, so war die zweite Untersuchungsperiode durch die Prozesse der Hochindustrialisierung und der Verstädterung sowie des starken natürlichen Bevölkerungswachstums entscheidend geprägt.²⁴ Die Städte befreiten sich langsam von dem Druck, der nach den Freiheitskriegen auf ihnen gelastet hatte. Die Gründung des Deutschen Reiches wurde als Ausgangspunkt einer neuen Periode des deutschen Städtewesens bezeichnet, die allen Gebieten des städtischen Lebens neue Aufgaben brachte. Auf einer neuen Grundlage, mit neuen Zielen, setzte „die neuzeitliche Städtebewegung in Deutschland“ ein.²⁵

Im Ruhrgebiet und in Oberschlesien entstanden mit den Bergbau- und Industriestädten spezielle Funktionstypen, die auf adäquate natürliche Ressourcen angewiesen waren.²⁶ Zwar war die Industrialisierung auf den städtischen Arbeitsmarkt ausgerichtet, doch setzte sie aufgrund besonderer Standortbedingungen etwa im Bereich der Montanindustrie auch auf dem Land an. Hier war sie langfristig stadtbildend, zunächst entstand als neue Erscheinungsform die industrielle Großgemeinde.²⁷ Drei Viertel dieser eingangs erwähnten 46 schlesischen Großgemeinden lagen im oberschlesischen Industriegebiet. Eines dieser städtisch geprägten Industriezentren entstand binnen kurzer Zeit zwischen den im 13. Jahrhundert gegründeten Städten Gleiwitz und Beuthen: Zabrze, 1915 in Hindenburg umbenannt und 1922 mit Stadtrecht belegt. Da eine strukturell und formal betonte Innenstadt fehlte, fiel diese Funktion im ausgehenden 19. Jahrhundert der Bahnhofsgegend zu. Ebenfalls in dieser Zeit

²³ MATZERATH (wie Anm. 3), S. 144 f. und 164.

²⁴ HANS-DIETER LAUX: Dimensionen und Determinanten der Bevölkerungsentwicklung preußischer Städte in der Periode der Hochindustrialisierung, in: Die Städte Mitteleuropas im 20. Jahrhundert (wie Anm. 18), S. 87-112, hier S. 87.

²⁵ Ausdruck dieser Entwicklung war die erste Deutsche Städteausstellung von 1903 in Dresden, veranstaltet mit dem Ziel, die Entwicklung der deutschen Städte seit 1870 und den Stand des deutschen Städtewesens zu Beginn des 20. Jahrhunderts zu dokumentieren. Von schlesischen Städten hatten sich Breslau, Görlitz und Liegnitz an der Ausstellung beteiligt. Vgl. – noch immer grundlegend für die Entwicklung der kommunalen Infrastruktur seit 1870 – Die deutsche Stadt. Geschildert nach den Ergebnissen der ersten deutschen Städteausstellung zu Dresden 1903, 2 Bde., hrsg. von ROBERT WUTKE, Leipzig 1904.

²⁶ LICHTENBERGER (wie Anm. 18), S. 13.

²⁷ MATZERATH (wie Anm. 3), S. 10.

entstanden zahlreiche Arbeitersiedlungen, deren städtebauliche Gestaltung sich nach Grundsätzen des reformatorischen Deutschen Vereins für Denkmalfpflege richtete. So entstanden in den Jahren 1906-1908 die Anlagen von Gieschewald und Nikischschacht in der Nähe der Kohlegrube Giesche bei Kattowitz.²⁸

Die hektische Industrialisierung und Siedlungsverdichtung in dieser Region spiegelt sich auch in den Verwaltungsänderungen: Der aus der Standesherrschaft Beuthen hervorgegangene Kreis Beuthen wurde 1873 in die Kreise Beuthen, Kattowitz, Tarnowitz und Zabrze aufgeteilt, aus dem Kreis Beuthen wurden wiederum die Stadtkreise Beuthen (1890) und Königshütte (1898) ausgekreist.²⁹

Einen Sondertyp der jungen schlesischen Industriestädte stellt Langenbielau, Kr. Reichenbach, dar. Das mittelalterliche Walddorf entwickelte sich vor allem durch die 1805 gegründeten Gierig-Werke zu einem Mittelpunkt der schlesischen Textilindustrie mit stadähnlichem Charakter. Lange Zeit Preußens größtes Dorf, hatte Langenbielau 1905 annähernd 20 000 Einwohner und erhielt 1924 Stadtrecht. Um 1930 gab es allein 30 Textilfabriken, der Grundriss des 8 km langen Ortes hatte sich durch parallel zur Hauptstraße angelegte Straßen und entsprechende Querverbindungen ausgedehnt, der Markt wurde durch Erweiterung der Hauptstraße zu einem Platz umgestaltet. Im Krieg weitgehend unzerstört, blieb der nach 1945 polnische Ort Bielawa ein Zentrum der Textilindustrie, die Einwohnerzahl stieg weiter von 29 000 (1961) auf 34 000 (1998).³⁰

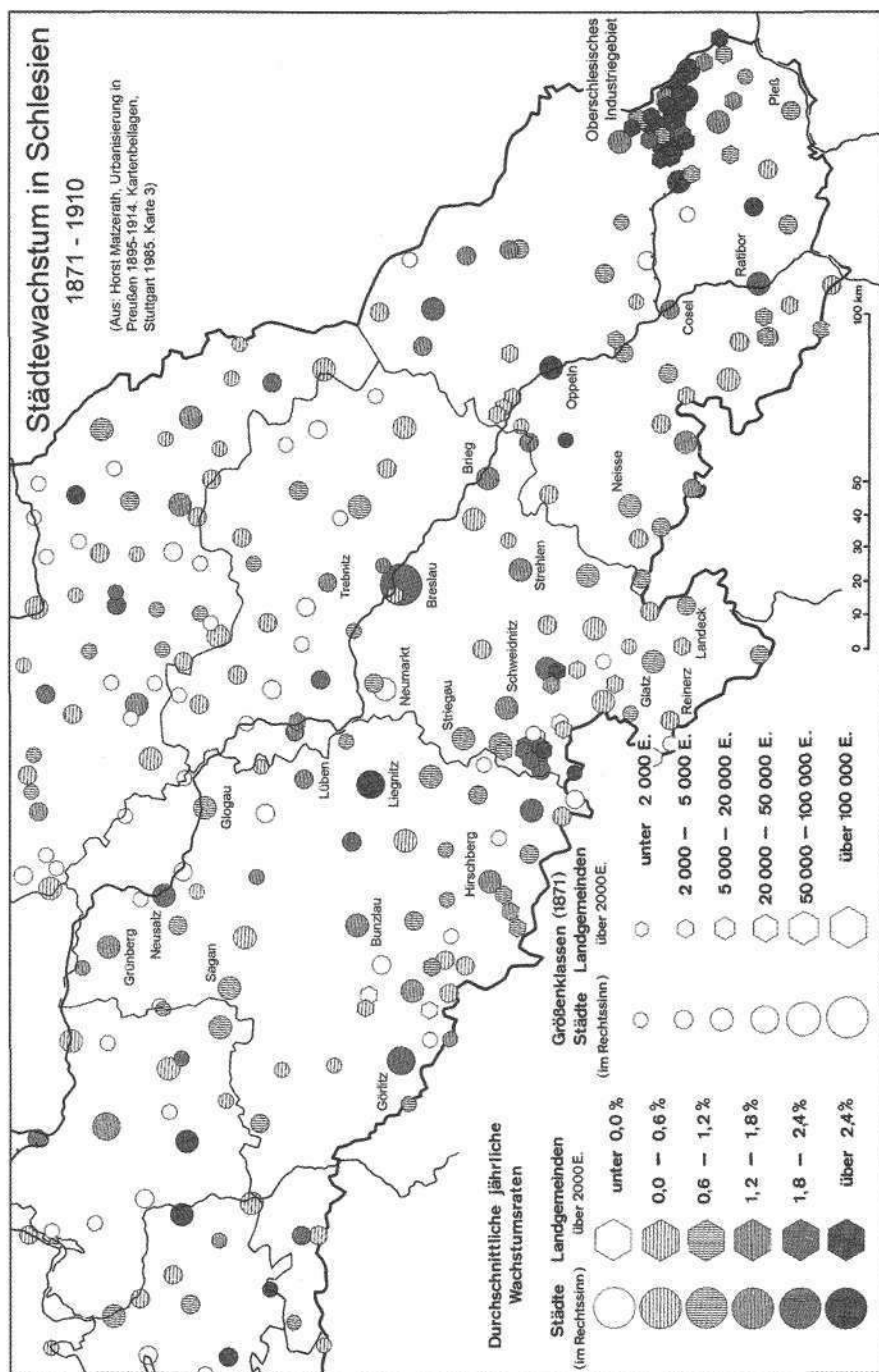
Die Intensität des Bevölkerungswachstums hing in dieser Phase stark von der ökonomischen Struktur und Funktion der Städte ab, wobei die durch den sekundären Wirtschaftsfaktor geprägten Gemeinden einen deutlich stärkeren Bevölkerungsanstieg erlebten als die Städte, die vornehmlich durch tertiäre Funktionen wie etwa Handel, Verkehr, Verwaltung oder Militär gekennzeichnet waren. Gleichzeitig verloren die früh industrialisierten Textilstädte ihre einstmalige industrielle Führungsposition an die aufstrebenden Standorte der Schwerindustrie, des Maschinenbaus oder anderer Wachstumsbranchen. Die ökonomischen Probleme der Textilstädte wurden insbesondere in einem verlangsamten Bevölkerungswachstum nach 1890 offenkundig.³¹

²⁸ EWA CHOJECKA: *Sztuka Górnego Śląska od średniowiecza do końca XX wieku* [Die Kunst Oberschlesiens vom Mittelalter bis zum Ende des 20. Jahrhunderts], Katowice 2004, S. 662 f.

²⁹ HUGO WECZERKA: *Beuthen O.S.*, in: *Handbuch der historischen Stätten. Schlesien*, 2. Aufl. Stuttgart 2003, S. 24.

³⁰ DERS.: *Veränderungen* (wie Anm. 5), S. 404-406.

³¹ LAUX (wie Anm. 24), S. 92.



Das starke Städtewachstum dieser Zeit war allerdings kein Charakteristikum der modernen Stadt allein. Zentrale Orte haben immer schon ihre Anziehungskraft auf Zuwanderer gehabt; doch bewirkte erst die Expansion städtischer Bevölkerung im 19. Jahrhundert im Zusammenhang mit vielen anderen sozioökonomischen Strukturwandlungen, dass das bis dahin bestehende Stadtgefüge nachhaltig aufgebrochen und verändert wurde. Der Prozess der Verstädterung war vor allem durch die jetzt massenhaft in die Städte strömenden Zuwanderer geprägt, die nicht mehr primär von der Individualität der jeweiligen Stadt, sondern in erster Linie vom Arbeitsplatzangebot der entstehenden Industrie angezogen wurden, die sich in den Städten bzw. deren Umland angesiedelt hatte.³² Von den rechtmäßigen 64 Städten in Preußen, die bei der Volkszählung von 1880 mehr als 10 000 Einwohner hatten, lagen allein zehn in Schlesien: Breslau, Beuthen, Gleiwitz, Görlitz, Kattowitz, Königshütte, Liegnitz, Oppeln, Ratibor und Schweidnitz. 1910 verzeichneten bereits 60 schlesische Städte mehr als 10 000 Einwohner.³³

Ohne den Siegeszug der Eisenbahn aber wären weder die Industrialisierung noch das Städtewachstum in dieser Form denkbar gewesen. Auch wenn die Eisenbahn nicht der alleinige Auslöser, vielleicht auch nicht einmal der bestimmende Faktor des forcierten Städtewachstums war, so ist ihr großer Einfluss in Verbindung mit dem Wirtschaftswachstum doch unzweifelhaft. Fast jede schlesische Stadt war gegen Ende des 19. Jahrhunderts über das dichte Eisenbahnnetz unmittelbar erreichbar, neue Industrie- und Handelsviertel entstanden um die Bahnhöfe und die stadtnahen Abschnitte der Eisenbahnstrecken.³⁴

Innerhalb eines Jahrhunderts war Preußen ein urbanisierter Staat geworden. Die wesentlichen Merkmale der modernen Stadt hatten sich im Zeitraum von 1815 bis 1914 ausgeprägt. Das räumliche Wachstum der Stadt als Folge des Bevölkerungswachstums war allerdings kein sich gleichmäßig auf das 19. Jahrhundert erstreckender Vorgang, sondern konzentrierte sich auf die zweite Hälfte, vor allem auf das letzte Drittel des Jahrhunderts. Als große Leistung dieser Phase gilt der Ausbau der kommunalen Infrastruktur: Gas, Wasser, Elektrizität, Kanalisation, Straßen, Nahverkehr und Häfen sowie Parks und Grünanlagen, aber auch Museen, Bibliotheken, Schulen und Krankenhäuser. Am Vorabend des Ersten Weltkriegs lebten etwa zwei Drittel der Bevölkerung Schlesiens in Städten.³⁵

³² JÜRGEN REULECKE: Fragestellungen und Methoden der Urbanisierungsgeschichtsforschung in Deutschland, in: Stadtgeschichtsforschung. Aspekte, Tendenzen, Perspektiven, hrsg. von FRITZ MAYRHOFER, Linz 1993 (Beiträge zur Geschichte der Städte Mitteleuropas, 12), S. 55-68, hier S. 56.

³³ HANS-JAKOB TEBARTH: Technischer Fortschritt und sozialer Wandel in deutschen Ostprovinzen. Ostpreußen, Westpreußen und Schlesien im Zeitalter der Industrialisierung, Berlin 1991, S. 61.

³⁴ Ebenda, S. 101.

³⁵ MATZERATH (wie Anm. 3), S. 12.

Stadtentwicklung 1919-1945

Anders als im 19. Jahrhundert, als die nationalen Städtesysteme nicht durch Neubildung von Staaten und Grenzverschiebungen angetastet worden waren, bildete die erste Hälfte des 20. Jahrhunderts einen Zeitraum mit schärfsten Zäsuren auch für die Stadtentwicklung. Der Erste Weltkrieg beendete die Spätphase der Gründerzeit, die Bildung der Nachfolgestaaten des Habsburgerreiches und das Wiedererstehen des polnischen Staates veränderten die Siedlungssysteme in Mittel-, Ost- und Südosteuropa tiefgreifend.³⁶ Auch für Schlesien brachte der Ausgang des Ersten Weltkriegs beträchtliche Veränderungen mit sich: Nachdem bereits infolge des Friedensvertrags von Versailles 1919 kleinere Kreisgebiete an Polen und die Tschechoslowakei abgetreten worden waren, führte der Genfer Schiedsspruch von 1921 nach einer Volksabstimmung und zwei Aufständen zur Teilung Oberschlesiens. Ostoberschlesien und damit der wirtschaftlich wertvollste Teil des Industriegebiets mit 3 200 km² und 890 000 Einwohnern sowie den Städten Kattowitz, Königshütte, Tarnowitz, Mysłowitz, Lublinitz, Nikolai, Rybnik, Pless, Sohrau und Loslau fiel an Polen.³⁷

Kattowitz wurde Hauptstadt der neuen polnischen Wojewodschaft Schlesien, während Oppeln Hauptstadt der neuen deutschen Provinz Oberschlesien wurde. Eine wachsende Bedeutung kam den im deutschen Teil des oberschlesischen Industriegebiets verbliebenen Provinzstädten Gleiwitz, Hindenburg und Beuthen zu.³⁸ Um die wirtschaftliche, administrative und soziale Entwicklung zu fördern, entstand 1926 eine Initiative zur Zusammenlegung dieser drei Städte zu einem städtischen Organismus bei gleichzeitiger Errichtung eines modernen Zentrums in Hindenburg. Die Pläne zur Umgestaltung der Stadt konnten allerdings nur zum Teil realisiert werden. Gleichzeitig wurde Kattowitz zur Stätte des Aufbaus einer polnischen Kulturtradition mit modernen Tendenzen auch im Städtebau.³⁹

In der Zeit der Weimarer Republik suchte man vor allem den drastischen Mangel an Wohnraum zu beheben, der durch die Migration der Landbevölkerung in die Städte und durch die Flüchtlinge aus dem an Polen abgetretenen Teil Oberschlesiens ausgelöst worden war. Der Bauboom wirkte sich vor allem in Breslau, in den städtischen Zentren Schlesiens und in den Industrie- und Bergbaugebieten Oberschlesiens und des Waldenburger Berglands aus.

³⁶ LICHTENBERGER (wie Anm. 18), S. 6.

³⁷ WINFRIED IRGANG: Schlesien. Geschichte, in: Dehio-Handbuch der Kunstdenkmäler in Polen. Schlesien (wie Anm. 4), S. 1-17.

³⁸ Vgl. die unter dem Eindruck der „Zerreißung“ Oberschlesiens entstandene stadtgeographische Untersuchung von FRANZ GABRYSCH: Die räumliche Entwicklung der Städte Beuthen, Hindenburg und Gleiwitz, Berlin 1937.

³⁹ BARBARA ILKOSZ u.a.: Architektur- und Kunstgeschichte. 20. Jahrhundert, in: Dehio-Handbuch der Kunstdenkmäler in Polen. Schlesien (wie Anm. 4), S. 84-111, hier S. 94.

Neue städtebauliche Konzepte brachten vor allem die gemeinnützigen Baugenossenschaften hervor.⁴⁰

Während der Zeit des Nationalsozialismus kam – ungeachtet der Großprojekte für die „Führerstädte“ und exemplarischer Beispiele nationalsozialistischer Stadtplanung wie Wolfsburg oder Salzgitter – die These von der notwendigen Entstädterung auf. Die Zukunft des deutschen Volkes wurde in den Kleinstädten und im ländlichen Raum gesehen.⁴¹ So wurde „bei der großen Aufgabe der Ordnung und Gestaltung des deutschen Ostraumes die Lösung der Frage nach dem richtigen Verhältnis zwischen ländlicher und städtischer Bevölkerung“ als „Krönung dieser Aufgabe“ gesehen.⁴² In der Regel sollten die Gebiete von sechs Städtchen von etwa 3 000 Einwohnern zu einem höher-rangigen Kultur- und Marktbereich um eine Kreisstadt von 30 000 und mehr Einwohnern zusammengefasst werden. Für Schlesien traf das auf Städte wie Grünberg, Liegnitz, Oppeln und Gleiwitz zu, während etwa Glogau und Kattowitz gehobene Kreisstädte darstellten. Mit mehr als 600 000 Einwohnern war Breslau das beherrschende Zentrum mit umfassendem Kultur- und Marktbereich.⁴³

Für Oberschlesien fehlte ein entsprechendes Zentrum. Im neugebildeten „Reichsgau Oberschlesien“ schied Kattowitz als zukünftige Gauhauptstadt aus, da es als ungeeignet erschien, „deutsche Ordnung“ zu repräsentieren. Aus zunächst drei erwogenen Standorten bei Gleiwitz, Ratibor oder Tichau wurde von der Reichsstelle für Raumordnung 1941 eine Empfehlung für Tichau ausgesprochen, doch zu einer konkreten Planung kam es nicht mehr. Punktuell wurden neue Städte geplant, die zum Teil die alten Städte ersetzen sollten, wie etwa in Heydebreck bei Cosel, wo die I.G. Farbenindustrie ein Treibstoff-Werk errichtete.⁴⁴

In der Praxis vollzog sich die Bautätigkeit der Zwischenkriegszeit in Mitteleuropa jedoch nahezu ausschließlich in Form der Stadterweiterung, der Umbau in den Innenstädten blieb weitgehend bedeutungslos und beschränkte sich auf das Füllen von Baulücken.⁴⁵ Das preußische Wohnungsbaugesetz

⁴⁰ Ein bedeutendes Ereignis war die „Wohnung und Werkraum-Ausstellung“ (WuWA), die in Breslau im Jahr 1929 mit dem Ziel organisiert wurde, die aktuellen lokalen und internationalen Tendenzen im Bereich des Baus von Wohnraum und Arbeitsstätten im Rahmen einer Mustersiedlung zu zeigen. Vgl. ebenda, S. 92.

⁴¹ LICHTENBERGER (wie Anm. 18), S. 24.

⁴² WALTER GEISLER: Welche Struktur und welche Gestaltung sollen die zentralen Orte des Ostens und ihre Einzugsgebiete erhalten?, Leipzig 1941 (Struktur und Gestaltung der zentralen Orte des deutschen Ostens, Teil 2), S. 5.

⁴³ WALTER CHRISTALLER: Die zentralen Orte in den Ostgebieten und ihre Kultur- und Marktbereiche, Leipzig 1941 (Struktur und Gestaltung der zentralen Orte des deutschen Ostens, Teil 1), S. 15 und Beikarte.

⁴⁴ NIELS GUTSCHOW: Ordnungswahn. Architekten planen im „eingedeutschten Osten“ 1939-1945, Gütersloh 2001 (Bauwelt-Fundamente, 115), S. 33 und 64 f.

⁴⁵ LICHTENBERGER (wie Anm. 18), S. 32.

von 1918 ermöglichte den Übergang zur modernen Bauleitplanung, wobei die Bautätigkeit durch neue detaillierte Bebauungspläne geregelt wurde. Auf einem internationalen Städtebaukongress wurde 1933 die Charta von Athen entwickelt, ein Manifest für die funktionelle Stadt, das die Trennung der Funktionen Wohnen, Freizeit, Arbeiten und Verkehr vorsah.⁴⁶

Das Anwachsen des schlesischen Städtetetzes von 131 (1787) auf 154 Städte (1939) wurde nicht zuletzt durch die Aufwertung mehrerer Industriegemeinden wie Kattowitz, Königshütte oder Langenbielau ausgelöst, die in dieser Zeit Stadtrecht erhielten. Hinzu kam in der Zwischenkriegszeit u.a. der zur Stadt aufgestiegene Kurort Bad Warmbrunn, heute zu Hirschberg gehörig, und auf polnischer Seite Tichau, das 1933 eine städtische Verfassung erhielt und 1956 zum selbständigen Stadtkreis erhoben wurde. Durch die Industrialisierung, vor allem aber durch die Expansion des oberschlesischen Industriereviers stieg die Bevölkerungszahl Schlesiens von 3,1 Mio. (1849) auf 5,2 Mio. (1910), bereits 1895 wurde Oppeln der bevölkerungsstärkste der drei schlesischen Regierungsbezirke. Abgesehen von Breslau (630 000 Einwohner) gab es 1939 in Niederschlesien keine Großstadt, während das geteilte Oberschlesien beiderseits der neuen Grenze fünf Städte mit einer Einwohnerzahl von mehr als 100 000 aufwies: Beuthen (101 000), Gleiwitz (117 000) und Hindenburg (126 000) auf deutscher, Kattowitz (140 000) und Königshütte (115 000) auf polnischer Seite.⁴⁷

Stadtentwicklung seit dem Zweiten Weltkrieg

Die kriegsbedingte Teilung Mitteleuropas 1945 führte zu unterschiedlichen Stadtentwicklungsprozessen beiderseits der Grenze. Sie resultierten bis zur friedlichen Wende von 1989/90 in erheblichem Maß aus den verschiedenen Gesellschaftssystemen in West und Ost. Die folgenschwerste Zäsur in der Geschichte der mitteleuropäischen Städte bis heute stellen jedoch die großflächigen Kriegszerstörungen dar.⁴⁸ Angesichts dieser Zerstörungen erhielten die Stadtplaner erst in einer neuen Epoche die Möglichkeit zu entschiedener Modernisierung, während andere sich um die Wiederherstellung einer zerbrochenen Ordnung in Form von Rekonstruktion bemühten.⁴⁹

Mit der Endphase des Wiederaufbaus der Nachkriegszeit um etwa 1960 schien auch die Urbanisierung auszuklingen. Bereits zu diesem Zeitpunkt wurden erste Verfallserscheinungen urbaner Funktionen sichtbar, wurde die Unwirtlichkeit der Städte diskutiert. Die moderne Stadt hatte sich in einer

⁴⁶ HEINZ HEINEBERG: Stadtgeographie, 2., aktual. Aufl. Paderborn 2001, Abschnitt: Reformbewegungen im Städtebau bis zum 2. Weltkrieg, S. 219.

⁴⁷ IRGANG (wie Anm. 37), hier S. 12.

⁴⁸ HEINEBERG (wie Anm. 46), Abschnitt: Wiederaufbauphase bis ca. 1960, S. 221 f.

⁴⁹ WERNER DURTH und NIELS GUTSCHOW.: Träume in Trümmern. Stadtplanung 1940-1950, München 1993, S. 7.

stetig wachsenden technischen Massengesellschaft und in einer globaler werdenden Kultur des 20. Jahrhunderts voll ausgebildet und war an die Grenzen des Wachstums gestoßen. Das hat im Europäischen Denkmalschutzjahr 1975 zur intensiven Auseinandersetzung mit der historischen Bau- und Wertschubstanz der Urbanität und ihrer Menschen geführt.⁵⁰ Seit der Wende stehen verstärkt Probleme der Transformation der europäischen Städte im Vordergrund, wobei auch Fragen der Urbanität wieder stärker diskutiert werden.⁵¹

Ein prägendes Element der heutigen polnischen Städtelandschaft sind die in großer Anzahl und Vielfalt über das ganze Land verteilten Kleinstädte: Rund drei Viertel aller 887 Städte in Polen haben weniger als 20 000 Einwohner. Sie bilden eine facettenreiche Landschaft, die von Niedergang und Neubeginn geprägt ist. Die folgenschwerste Begleiterscheinung des Transformationsprozesses ist die extrem hohe Arbeitslosigkeit. Positiv ausgewirkt hat sich u.a. die Stärkung der lokalen Selbstverwaltung, die neue Handlungsspielräume für die wirtschaftliche und gesellschaftliche Entwicklung ermöglicht. Vor allem die wirtschaftliche Entwicklung aber ist abhängig von infrastrukturellen Standortfaktoren, die im Fall der polnischen Kleinstädte unterschiedlich bewertet werden.⁵²

Im Mittelpunkt des Interesses stehen die großen Städte als Zentren wirtschaftlicher und gesellschaftlicher Entwicklung. Der Transformationsprozess und seine raumwirksamen Folgen werden hier besonders gut sichtbar. In Polen spricht man selbstbewusst vom „Triumph der Stadt“ und meint damit vor allem den rasanten Aufschwung der Großstädte Warschau, Krakau, Danzig, Posen, Lodz und Breslau, wobei letztere heute eine der dynamischsten Städte im neuen Polen ist. Von den 43 Großstädten in Polen, die 1990 mehr als 100 000 Einwohner verzeichneten, lagen allein 15 in Schlesien. Besonders stark wuchs zwischen 1946 und 1990 die Bevölkerung der Städte Jastrzębie Zdrój/Bad Königsdorf-Jastrzemb, Tychy/Tichau und Wodzisław Śląskie/Loslau.⁵³ Doch hatten Bad Königsdorf-Jastrzemb, das sich infolge der Inbetriebnahme von fünf Steinkohlebergwerken nach 1945 zu einer Wohnstadt für Bergarbeiter entwickelte und damit seinen Status als Kurort einbüßte, und Loslau ihren Status als Großstadt bereits 2005 wieder verloren.⁵⁴

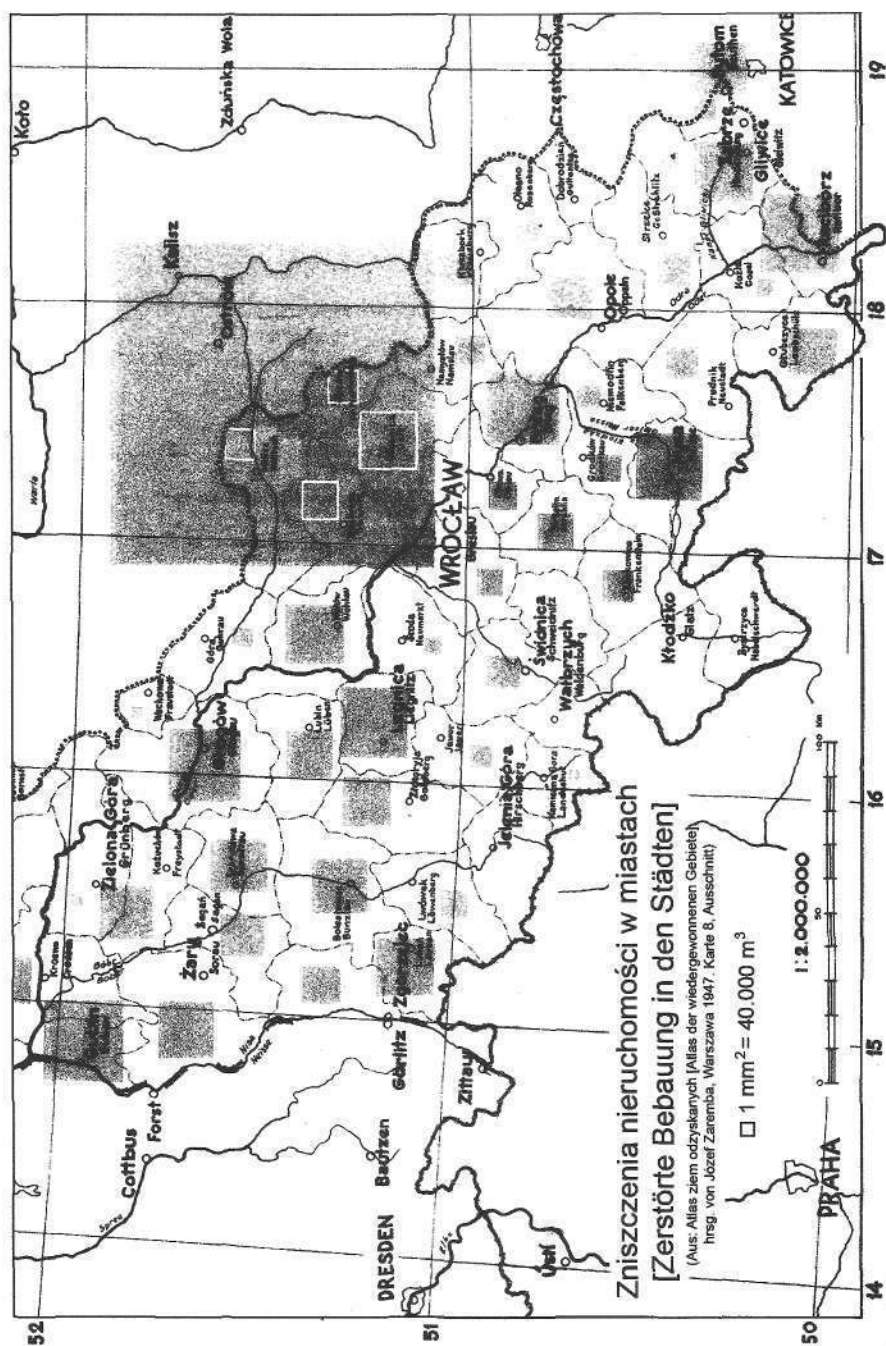
⁵⁰ BOSL (wie Anm. 3), S. 16.

⁵¹ Vgl. u.a. den Bericht von MICHAŁ PULLMANN, Prag, über die Jahrestagung des Collegium Carolinum 2006: Von der „europäischen Stadt“ zur „sozialistischen Stadt“ und zurück? Urbane Transformation im östlichen Europa des 20. Jahrhunderts (<http://hsozkult.geschichte.hu-berlin.de/tagungsberichte/id=1517>).

⁵² BORSIG (wie Anm. 14), S. 72.

⁵³ Historia Polski w liczbach. Ludność. Terytorium [Geschichte Polens in Zahlen. Bevölkerung. Staatsgebiet], hrsg. vom Główny Urząd Statystyczny, Warszawa 1993, S. 156.

⁵⁴ Rocznik demograficzny 2006. Demographic yearbook of Poland 2006, hrsg. vom Główny Urząd Statystyczny, Warszawa [2006], S. 44 f.



Exkurs: Wirtschaft

Die Voraussetzungen für den um das Jahr 1800 einsetzenden Industrialisierungsprozess in Schlesien wurden mit der einige Jahrzehnte zuvor beginnenden, von Friedrich dem Großen angeregten Nutzung der Bodenschätze (Steinkohle, Erz, Granit und Ton) geschaffen. Mit dem oberschlesischen Industriegebiet, den vielseitigen Industrie- und Gewerbezweigen in den Sudetentälern und der Gebirgsrandregion sowie in Breslau und einigen größeren Städten Niederschlesiens gehörte die Provinz Schlesien vor dem Ersten Weltkrieg zu den Regionen mit der größten gewerblich-industriellen Dynamik im Deutschen Reich, auch wenn sie ihre industrielle Führungsposition aufgrund ungünstiger Standortfaktoren Mitte des 19. Jahrhunderts an das Ruhrgebiet abgeben musste. Neben der Bergbauindustrie stand nahezu gleichbedeutend, vor allem in Niederschlesien, die Textilindustrie. Der Waldreichtum hatte außerdem eine bedeutende Holz- und Papierindustrie entstehen lassen. Im Jahr 1925 waren etwa 35% der Beschäftigten in Industrie und Handwerk tätig, rund 40% in der Land- und Forstwirtschaft, während auf Handel und Verkehr etwa 15% der Beschäftigten entfielen.

Für die wirtschaftliche Entwicklung Polens nach 1945 war die gesamte Provinz Schlesien von außerordentlicher Bedeutung. Ohne die hervorragende infrastrukturelle Basis und die Produktionskapazitäten der Industrie vor allem in Oberschlesien wäre die zügige Industrialisierung des ganzen Landes nicht möglich gewesen. Durch eine starke Investitionstätigkeit konnte bis Ende der 1970er Jahre die Produktion in den wichtigsten Zweigen der Montanindustrie Oberschlesiens ständig gesteigert werden. Aufgrund seiner langen industriegeschichtlichen Entwicklung und der daraus resultierenden Umweltbelastung galt und gilt das Oberschlesische Industriegebiet allerdings als eine der am stärksten belasteten Regionen Europas.

In der Landwirtschaft Polens gestaltete sich der Konsolidierungsprozess wesentlich schwieriger, weil neben der Umwandlung der großen Güter Schlesiens in Staatsgüter gleichzeitig auch die Inbesitznahme der Höfe durch polnische Landwirte geregelt werden musste. Dieser Sektor wurde erst durch eine agrarpolitische Wende zu Beginn der 1980er Jahre, ausgelöst durch eine ernsthafte Versorgungskrise, in die Lage versetzt, die Nachfrage nach Nahrungsmitteln zu decken. Doch können die Probleme der Landwirtschaft keineswegs als gelöst angesehen werden, denn mit der Einführung marktwirtschaftlicher Bedingungen kamen auch auf die privatbäuerliche Landwirtschaft neue Anpassungserfordernisse zu. Der Agrarsektor ist heute im Schrumpfen begriffen. Der westeuropäischen Konkurrenz begegnen viele polnische Kleinlandwirte mit der Spezialisierung auf Bioprodukte.

Zu Beginn der Transformationsphase waren die Voraussetzungen der polnischen Wirtschaft für den Übergang zur Marktwirtschaft unterschiedlich. Vor allem in den altindustrialisierten Gebieten Nieder- und Oberschlesiens gab es aufgrund geringerer Produktivität und der allgemein zurückgehenden Montanindustrie in Europa eine beachtlich schrumpfende Industrieproduktion. Betroffen sind davon der gesamte Bergbau im Waldenburger Industriegebiet und einige Betriebe der Textilindustrie in der Vorgebirgsregion. Dagegen gehören Dienstleistungssektor und Tourismus zu den Wirtschaftsbranchen mit den größten Wachstumsraten. Durch die Schaffung von Euroregionen und Sonderwirtschaftszonen etwa in Liegnitz, Waldenburg und Landeshut versuchen die Behörden, regionalen Unterschieden innerhalb der Wojewodschaften zu begegnen.

Bevölkerungsentwicklung der Großstädte Polens
in den Jahren 1946-1990 (in 1000 Einwohnern)

Stadt	1946	1950	1960	1970	1980	1990
Bad Königsdorf-Jastrzebm/ Jastrzębie-Zdroj	–	2	3	25	99	104
Beuthen O.S./Bytom	93	174	183	188	234	231
Breslau/Wrocław	171	309	432	526	618	643
Gleiwitz/Gliwice	96	120	150	172	198	214
Grünberg/Zielona Góra	16	32	54	74	101	114
Hindenburg/Zabrze	104	172	190	197	196	205
Kattowitz/Katowice	128	225	270	305	355	367
Königshütte/Chorzów	111	130	147	152	150	132
Liegnitz/Legnica	24	39	64	76	90	105
Loslau/Wodzisław Śląski	5	6	9	26	106	112
Oppeln/Opole	28	39	67	87	117	128
Ruda O.S./Ruda Śląska	19	110	132	143	159	171
Rybnik	23	27	34	44	123	144
Tichau/Tychy	–	13	50	72	167	192
Waldenburg/Wałbrzych	73	94	120	125	134	141

Die neuen Zeiten verlangen nach neuen Formen auch in der Stadtplanung: Den Ordnungsprinzipien des Sozialismus folgt Individualität vor allem nach westlichen Mustern. Doch gibt es keine eindeutigen Urteile über die untergegangene Epoche des realen Sozialismus. Aus heutiger Sicht werden die großen Wohnkomplexe und Plattenbausiedlungen zwar allgemein als „traurige Hinterlassenschaft“ ohne städtische Attribute gesehen. Andererseits muss bei der Bewertung die große Investitionsanstrengung bedacht werden, die den sozialen Aufstieg Tausender von Familien ermöglichte. Bei der Realisierung sozialistischer Städte waren herausragende polnische Urbanisten engagiert, deren Leistungen bisher kaum gewürdigt wurden. So gilt etwa die älteste Siedlung der Stadt Tychy, das „sozialistische Arkadien“, aus den 1950er Jahren heute als eines der seltenen vollständig erhaltenen Denkmale der auf Achsensymmetrie und Monumentalität beruhenden sozialistischen Urbanistik.⁵⁵

Konzeption des Historisch-topographischen Städteatlas von Schlesien

Ausgehend von der zuvor beschriebenen Leitlinie wird der Atlas die räumliche Entwicklung von etwa 30 ausgewählten Städten in Schlesien über den gesamten Zeitraum des 19. und 20. Jahrhunderts (innerhalb der Grenzen der preußischen Provinz nach der Verwaltungsneugliederung von 1815) abbilden. Die Auswahl erfolgte in Absprache mit den Kooperationspartnern in Breslau,

⁵⁵ MAREK S. SZCZEPAŃSKI: Der Raum des realen Sozialismus und der reale Sozialismus als Raum, in: Jahrbuch Polen 2007. Stadt (wie Anm. 14), S. 56-69.

Kattowitz und Münster nach Kriterien raumprägender Wirkung städtischer Funktionen oder Besonderheiten bzw. nach idealtypischen Kategorien. Dabei wurden Stadtgründung bzw. Stadterhebung sowie Gestalt- und Strukturmerkmale der Stadterweiterung vor allem des Untersuchungszeitraums, der mit der Industriestadt einen neuen Stadttyp hervorgebracht hat, besonders berücksichtigt.⁵⁶

Die Idee zu diesem Atlasprojekt entstand während der Bearbeitung des Bestandskatalogs einer Spezialsammlung von etwa 6 300 Senkrechtluftbildern Ostmitteleuropas aus den Jahren 1942-1945, von denen etwa die Hälfte weite Regionen und Städte Schlesiens dokumentieren.⁵⁷ In der Tradition der topographischen Länderatlanten der Bundesrepublik wendet der Katalog das Prinzip der direkten Gegenüberstellung von Luftbild und Karte an, wobei insbesondere die unikalen Luftbilder vielfach die letzten Zeugnisse der noch unzerstörten historischen Stadtlandschaften entlang der Oder darstellen und somit Dokumente von hohem Quellenwert für die siedlungs-, industrie- und verkehrshistorische Forschung sind.

Untersucht werden soll von einem Autorenteam, dem neben Stadtgeschichtsforschern auch Siedlungsgeographen und Architekturhistoriker angehören, die mehr oder weniger dynamische Entwicklung und unterschiedliche Ausprägung der ausgewählten Städte vom Beginn des 19. bis zum Ausgang des 20. Jahrhunderts; zu beschreiben sein werden dabei auch die charakteristischen Wandlungen der umliegenden Kulturlandschaft (Stadt-Land-Beziehungen) in den vergangenen zwei Jahrhunderten. In Ergänzung und Weiterführung zu den bisherigen europäischen Städteatlanten, in deren Fokus der mittelalterliche Stadtgrundriss in Form seiner Urkatasterkarte nach Möglichkeit zu Beginn des 19. Jahrhunderts steht, wird hier eine geographische Analyse (Topographie, Funktion, Planung, Entwicklungspotential, Infrastruktur u.a.) durchgeführt und eine Interpretation und Erläuterung der neu-

⁵⁶ Im Rahmen dieser ersten umfassenden gemeinsamen deutsch-polnischen Erforschung der schlesischen Stadtentwicklung im 19. und 20. Jahrhunderts wird zu Beginn des 21. Jahrhunderts allerdings nicht mehr die lokalhistorische Ereignisgeschichte der jeweiligen Stadt im Vordergrund stehen. Vielmehr ist heute ihr interdisziplinärer Charakter herauszustellen, der die moderne Sozial- und Strukturgeschichte verbunden mit kulturhistorischen Fragestellungen in größere vergleichende Zusammenhänge stellt. Vgl. MARKUS KRZOSKA: Stadtgeschichte im 19. und 20. Jahrhundert. Allgemeine Einführung vor dem Hintergrund Ostmitteleuropas, in: Stadtleben und Nationalität. Ausgewählte Beiträge zur Stadtgeschichtsforschung in Ostmitteleuropa im 19. und 20. Jahrhundert, hrsg. von DEMS. und ISABEL RÖSKAU-RYDEL, München 2006, S. 11-29, hier S. 12.

⁵⁷ WOLFGANG KREFL: Das östliche Mitteleuropa im historischen Luftbild. Bildflüge 1942-1945 über Brandenburg, Ostpreußen, Polen, Pommern und Schlesien, Marburg 2000 (Sammlungen des Herder-Instituts zur Ostmitteleuropa-Forschung, 8). Vgl. außerdem DERS.: Historische Luftbilder Schlesiens als Quelle der landesgeschichtlichen Forschung und der regionalen Raumbeschreibung, in: Mapa w pracy historyka. Map in the historians work, Wrocław 1999 (Z dziejów kartografii, 11).

zeitlichen, planungsbegleiteten Entwicklung im Industriezeitalter vorgenommen.⁵⁸

Als neue Formen des Stadtausbaus bildeten sich vor allem Gründerzeitviertel, Villenviertel, Werksiedlung, Gartenstadt, Kleinsiedlung und ggf. die realisierten Vorstellungen nationalsozialistischer Stadtplanung heraus. Die Siedlungsformen der regelmäßigen mittelalterlichen Gründungsstadt und der neuzeitlichen Plananlage sind insofern weiter von Bedeutung, als diese Alt- oder Kernstädte infolge der Stadterweiterungen des 19. und 20. Jahrhundert immer mehr zu Stadtteilen wurden. Zu erforschen wird sein, wie sich ältere Funktionstypen wie Residenzstadt, Handelsstadt, Markt- und Verkehrszentrum, Festungs- und Garnisonsstadt, Ackerbürgerstadt und früh industrialisierte Textilstädte oder andere, auf ein Gewerbe beschränkte Städte im industriellen Zeitalter entwickelt haben. Hat sich etwa die späte Festungsniederlegung bei Städten wie Glogau positiv auf die neue Stadtentwicklung ausgewirkt? Schließlich hätte die Stadtplanung, anders als in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts, in der es noch keine großen Planungen gab, bereits auf entsprechende Konzepte anderer Städte zurückgreifen können. Welche Prinzipien fanden zudem beim Wiederaufbau von am Ende des Zweiten Weltkriegs besonders stark zerstörten Städten wie Glogau Anwendung, die hinsichtlich ihrer historischen Bedeutung für den neuen Staat sicher keine Priorität besaßen?⁵⁹

⁵⁸ Im Rahmen des „Atlas historyczny miast Polskich/Historischer Atlas polnischer Städte“ sind für das Gebiet Schlesiens bisher folgende Städte bearbeitet worden: Wrocław/Breslau (2001), Niemcza/Nimptsch, Środa Śląska/Neumarkt und Trzebnica/Trebnitz (alle 2003), die Städtetypen von Milicz/Militsch, Świdnica/Schweidnitz und Strzegom/Striegau befinden sich in Vorbereitung. Noch bis zur Wende waren im Rahmen des Deutschen Städteatlas folgende schlesische Städte erschienen: Goldberg, Frankenstein, Oppeln und Breslau. Vgl. hierzu HUGO WECZERKA: Zweimal Breslau. Zu einigen Ergebnissen des Deutschen und Polnischen Städteatlas, in: Hansische Geschichtsblätter, 120 (2002), S. 213-222; ROMAN CZAJA: Die historischen Atlanten europäischer Städte, in: Jahrbuch für Europäische Geschichte 3 (2002), S. 205-216; HEINZ-KARL JUNK: Städte Mittel- und Ostdeutschlands im Deutschen Städteatlas. Bemerkungen zur III. Lieferung, in: Nordost-Archiv 18 (1985), H. 79, S. 215-230; HEINZ STOOB: Schlesien im Rahmen der Verbreitungskarten zum Deutschen Städteatlas, in: Jahrbuch der Schlesischen Friedrich-Wilhelms-Universität zu Breslau 25 (1984), S. 3-24. – Wichtige Erkenntnisse sind zudem von einem Tagungsband zu erwarten, der die Ergebnisse des 37. Kolloquiums des Instituts für vergleichende Städtegeschichte Münster vom Februar 2007 dokumentieren wird: Vom Nutzen der Städteatlanten. Vier Jahrzehnte Atlasarbeit in Europa.

⁵⁹ Vgl. WOLFGANG KREFT: Glogau und Umgebung in historischen Karten und Luftbildern, in: Annäherungen. Ansichten von Glogau, hrsg. von HANNA NOGOSSEK, Marburg 1997, S. 21-35, hier S. 21.

Karten- und Luftbildquellen

Preußische Urmesstischblätter 1 : 25 000, um 1830

Topographische Karte 1 : 25 000, um 1900

Topographische Karte 1 : 25 000, um 1940

Luftbildplanwerk 1 : 25 000, 1934-1944

Senkrechtluftbild 1 : 25 000, 1944/45

Mapa topograficzna Polski 1 : 25 000, um 1980

Mapa topograficzna Polski 1 : 10 000, um 2000

Dieser Quellenkanon, der in jüngster Zeit zum festen Bestandteil moderner europäischer Städteatlanten geworden ist, ermöglicht aufgrund seiner einheitlichen Darstellung von Kreis- und Gemeindegrenzen, der topographischen Orts- und Gebietslage von Siedlungen, des Verkehrs- und Gewässernetzes, des Geländes sowie von topographisch besonderen Objekten eine entsprechende Vergleichbarkeit der räumlichen Stadtentwicklung.⁶⁰ Die Karten geben auch Auskunft über topographische Konstanten, naturräumliche und verkehrsbedingte Gegebenheiten, die sich kaum verändern lassen und daher den Städten ihre individuellen, über lange Zeiträume fortbestehenden Konturen verleihen. Zudem erlaubt der einheitliche Maßstab 1 : 25 000 die Abbildung des jeweiligen Stadtgrundrisses für den gesamten Zeitraum des 19. und 20. Jahrhunderts im handlichen Atlasformat.

Die zugrunde gelegten Karten sind mit Methoden der historisch-genetischen Siedlungsforschung zu interpretieren und zu erläutern. Sie dienen der Analyse kulturräumlicher Elemente und stellen zudem eine wichtige Quelle dar für die Toponymik. Dabei sollen auch die Bereiche herausgestellt werden, die ganz bestimmte, lediglich aus ihrer Entstehungszeit oder der prägenden Phase der Stadtentwicklung herzuleitende Struktur- und Gestaltmerkmale aufweisen, sowie die Interdependenz von morphologischen, sozialen, wirtschaftlichen und gestalterischen Zusammenhängen aufgezeigt werden. So verhielten beispielsweise die im 19. Jahrhundert bis an das nördliche und südliche Stadtgebiet von Oppeln herangeführten Kalksteinbrüche, welche die Rohstoffe für die überregionale Zementindustrie lieferten, und die Überschwemmungs-

⁶⁰ HEINZ-KARL JUNK: Die Umlandkarte. Zum Quellenwert der Ur-Messtischblatt-Aufnahme Westfalens, in: *Civitas et Communitas. Studien zum europäischen Städtewesen. Festschrift Heinz Stöob zum 65. Geburtstag*, hrsg. von HELMUT JÄGER u.a., Teil 1, Köln 1984 (Städteforschung: Reihe A, Darstellungen, 21), S. 309-321. – Vgl. außerdem HEINZ HEINEBERG u.a.: Die räumliche Entwicklung der Stadt Münster im Spiegel topographischer Karten 1:25 000, in: *Beiträge zur Kartographie in Nordwestdeutschland. Die Karte als Arbeits- und Forschungsmittel in verschiedenen Berufsfeldern*, hrsg. von HEINZ-KARL JUNK u.a., Münster 1991 (Siedlung und Landschaft in Westfalen. Landeskundliche Karten und Hefte, 20), S. 131-145, und Kiel 1879-1979. *Entwicklung von Stadt und Umland im Bild der Topographischen Karte 1:25 000*, hrsg. von JÜRGEN BÄHR, Kiel 1983 (Kieler Geographische Schriften, 58).

gebiete westlich der Oder eine radiale Entwicklung der Stadt. Eine planvolle flächenhafte Stadterweiterung konnte nur in östlicher Richtung erfolgen.

Gefragt werden soll auch nach den Auftraggebern, den Planern und den Auszuführenden von städtebaulichen und urbanistischen Projekten im Untersuchungszeitraum. Wie veränderte sich die Sozialstruktur der Investoren, nachdem im 19. Jahrhundert zunächst noch Staat und Kirchen große Auftraggeber waren? Aufgrund der preußischen Reformen entwickelte sich zudem das Bürgertum zu einer starken Investorengruppe vor allem im Wohnungsbau. Das mehr und mehr verdrängte Patriziat verließ zum Teil seine Residenzen und konzentrierte sich auf großindustrielle Investitionen vor allem in Oberschlesien. Von den kommunalen Behörden zunächst kaum kontrolliert, erwuchsen den Bauabteilungen der Stadtverwaltungen in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts weitere Aufgaben im Bereich von Planung und Organisation öffentlicher Einrichtungen, die sie zunehmend durch entsprechende Bebauungspläne zu regulieren suchten.⁶¹ In diesem Zusammenhang wird dort, wo dies möglich ist, die jeweilige Planungsgeschichte einzubeziehen sein, wobei auch die Einbeziehung nicht realisierter Projekte einen Beitrag zur Leitbilddiskussion im Stadtentwicklungsprozess leisten kann.⁶²

Ferner wird darzustellen sein, wie sich die Vorgaben der gerade in der Geschichte Schlesiens mehrfach wechselnden unterschiedlichen politischen Leitbilder und Ordnungssysteme auf die Stadtentwicklung ausgewirkt haben. In welcher Weise lassen sich etwa in der Stadtentwicklung schlesischer Klein- und Mittelstädte nach 1945 Prozesse von Integration und Desintegration ablesen? Welche entwicklungsfördernden oder -hemmenden Faktoren lassen sich in der Zeit des Übergangs von der bürgerlichen deutschen Kleinstadt – bei Kriegsende häufig stark zerstört – zur polnischen Stadt der Arbeiterklasse feststellen?

Schließlich soll das Bild der gegenwärtigen Stadt aufgezeigt und Stadtfunktion und Stellung im heutigen Sozial- und Wirtschaftsgefüge des Landes beschrieben werden. Dabei ist auch zu fragen, ob sich Erfahrungen mit ostdeutschen Schrumpfungsprozessen, die in jüngster Zeit zu einem bestimmten Thema der Diskussion über Fragen der Stadtentwicklung geworden sind, auf polnische Städte übertragen lassen.⁶³

⁶¹ Vgl. ZABŁOCKA-KOS: Klassizismus und Historismus (wie Anm. 4), S. 77 f.

⁶² Vgl. DOROTHEA TSCHESCHNER: Brieg. Bauten erzählen ...: Eine schlesische Perle, Berlin 2004. Programmatisch verknüpft die Autorin, deren Vater Walther Tscheschner bis 1933 Stadtbaurat in Brieg war, in ihrer Darstellung bisher wenig beachtetes oder unveröffentlichtes Karten- und Bildmaterial sowie nicht realisierte Planungen zur Gestaltung der Stadt mit dem Ziel, „einen Beitrag zur heutigen polnischen Forschung über die deutsche Städtebauentwicklung am Beispiel von Brieg zu leisten“.

⁶³ In diesem Zusammenhang sei auf ein Forschungsprojekt des Instituts für Regionalentwicklung und Strukturplanung Erkner hingewiesen, das im Hinblick auf „Regenerierung schrumpfender Städte“ Fragen nach Schrumpfungsdynamiken, sozialräumlichen Disparitäten und den siedlungsstrukturellen Umbau von Städten und Stadtregionen in

Die Vermittlung der Forschungsergebnisse wird zum einen durch von erwiesenen Ortskennern erarbeitete Textbeiträge zur Geschichte der Beispielsstädte erfolgen, in denen nach einem einheitlichen, vorgegebenen Raster insbesondere Aspekte der siedlungs-, verkehrs- und wirtschaftsgeographischen Entwicklung von Stadt und Umland behandelt werden, zum anderen durch die Edition der zugrunde gelegten Karten- und Luftbildquellen im einheitlichen Maßstab 1 : 25 000.⁶⁴ Da die Zeitschnitte dieser Quellen mit den gewählten, die allgemeine stadtgeschichtliche Entwicklung berücksichtigenden Schwellenjahren 1815, 1870, 1918, 1945 und 1990 nicht exakt übereinstimmen, sind zur Erarbeitung der Textbeiträge neben den modernen Stadtmonographien⁶⁵ ggf. Unterlagen der städtischen Bau- und Planungsämter auszuwerten.

Von besonderer Bedeutung sind die zusätzlich zu erarbeitenden Karten zur Stadtentwicklung, so genannte Wachstumsphasenkarten. Auf der Basis des aktuellen Forschungsstands fassen sie die im Textbeitrag beschriebenen räumlichen und zeitlichen Entwicklungsabschnitte kartographisch zusammen, ergänzt um aussagekräftige Darstellungselemente, deren Zusammenhänge sich nur im stadträumlichen Lagebezug erschließen: Stadtgrenzen, eingemeindete Ortschaften mit allen Namensformen, Differenzierung von Siedlungs-, Industrie- und Verkehrsflächen, wichtige zentralörtliche Gebäude und Grünflächen.⁶⁶

Neben einer Printversion ist mit Blick auf zusätzliche Auswertungsmöglichkeiten der Forschungsergebnisse und eine moderne Vermarktung eine Publikation des Atlas in Form einer CD oder/und im Internet geplant. Mit diesem Medium soll ein erweiterter Nutzerkreis angesprochen werden, dem die digitale Visualisierung zusätzliche Optionen einer Verknüpfung von Karte, Bild und Text bietet, wobei hier der Textteil auf die Kernaussagen reduziert werden soll. Ihre besondere Attraktivität bezieht die interaktive digitale Fassung neben der animierten Wachstumsphasenkarte vor allem aus den zusätzlich bereitgestellten Stadt- und Gebäudeansichten, die einen Einblick in die dritte Dimension und damit in die Stadtgestalt bieten.⁶⁷

den Mittelpunkt des Interesses stellt. Vgl. allg. Atlas der schrumpfenden Städte/Atlas of Shrinking Cities, hrsg. von PHILIPP OSWALT u.a., Ostfildern 2006.

⁶⁴ Am Beispiel der Stadt Oppeln/Opole liegt ein von KRYSZIAN HEFFNER und WOLFGANG KREFL erarbeiteter Musterband vor. Für folgende Städte liegen erste Manuskripttexte vor: Görlitz/Zgorzelec, Neumarkt/ Środa Śląska und Neusalz/Nowa Sól. In Bearbeitung befinden sich folgende Städte: Brieg/Brzeg, Glogau/Głogów und Sagan/Zagań.

⁶⁵ Vgl. MAREK CZAPLIŃSKI: Die „Geschichten niederschlesischer Städte“ des Historischen Instituts der Universität Breslau, in: *Silesiographia* (wie Anm. 2), S. 373-382.

⁶⁶ Vgl. WILFRIED EHBRECHT: 30 Jahre Westfälischer Städteatlas. Ein regionaler historischer Städteatlas im Kontext europäischer Forschung, Altenbeken 2006 [S. 4] (Einleitungsfaszikel mit Geleitwort zum Westfälischen Städteatlas, Lief. IX/2006).

⁶⁷ Historisch-topographischer Städteatlas von Schlesien: Das Beispiel Oppeln. Multimedia CD-ROM (Demonstrationsfassung), bearb. von COSIMA ASCHINGER u.a., Berlin [2003].

Die Konzeption des Atlas erlaubt es, die durch Überlieferung und jüngste Entwicklung geprägte charakteristische Kulturlandschaft und die differenzierte Gestalt der behandelten schlesischen Städte und deren Umgebung zu erfassen und ins Bewusstsein zu heben. Die zeitliche Abfolge der ausgewählten Karten und Luftbilder verdeutlicht den Wandel der Stadtlandschaft in den vergangenen zwei Jahrhunderten und kann Forschung und Praxis zu aufschlussreichen Vergleichen und Diskussionen über die Konsequenz der Raumnutzung in Vergangenheit und Gegenwart anregen. Zugleich kommt der Atlas dem aktuellen Bedarf nach modernen Darstellungen zur Stadtgeschichte entgegen, den die neuen politischen Rahmenbedingungen zusammen mit der Wiedergeburt einer regionalen und örtlichen geschichtlichen Identität haben wachsen lassen.⁶⁸

⁶⁸ ROMAN CZAJA: Bilanz und Perspektiven der polnischen Städteforschung, in: *Stadt und Region. Internationale Forschungen und Perspektiven. Kolloquium für Peter Johanek*, hrsg. von HEINZ DUCHHARDT und WILFRIED REININGHAUS, Köln 2005 (Städteforschung, A/65), S. 13-30, hier S. 30; vgl. außerdem HUGO WECZERKA: Anmerkungen zur schlesischen Stadtgeschichtsschreibung der jüngsten Zeit, in: *ZfO* 52 (2003), 2, S. 251-274.