

Ruhr-Universität Bochum

Fakultät für Geowissenschaften

Geographisches Institut

Dissertation

über das Thema

EISENHÜTTENSTADT -  
AUF- UND UMBAU EINER GEPLANTEN STADT

von

Frank Howest

Angefertigt bei  
Prof. Dr. Lienhard Lötscher  
Prof. Dr. Josef Niggemann

Eisenhüttenstadt 2006

Wohn- und Geschäftshaus an der Ecke Saarlouiser Straße - Poststraße



Quelle: Entwicklungsplanung Denkmalbereich der Wohnkomplexe I-IV  
Architekturbüro Maciascek, Eisenhüttenstadt

<b>Inhalt</b>	<b>Seite</b>
<b>1 Kontext</b>	<b>1</b>
<b>2 Stadtentwicklung von 1950 bis 1989</b>	<b>5</b>
<b>2.1 Stadtplanerische und geographische Grundlagen</b>	<b>5</b>
2.1.1 Stadtentwicklung in West- und Ostdeutschland in der Nachkriegszeit	5
2.1.2 Eisenhüttenkombinat-Ost (EKO): Die Standortfrage	14
<b>2.2 EKO und Stalinstadt: Stadtentwicklung von 1950 bis 1960</b>	<b>20</b>
2.2.1 Ausgangssituation: Fürstenberg (Oder) und Schönfließ	20
2.2.2 Stadtplanerischer Kontext	21
2.2.2.1 Stadtarchitekt Kurt Walter Leucht	25
2.2.2.2 Form der Stadt	29
2.2.2.3 Stadtstrukturelle und städtebaulich konzeptionelle Aussagen	31
2.2.2.4 Stadtplan von Stalinstadt	35
2.2.2.5 Freiraumplanung	39
2.2.3 Wachstumsphasen und Planungsstrategien	43
2.2.3.1 Stalinstadt: Die Wohnkomplexe I bis IV	43
2.2.3.2 Magistrale der Stadt: Die Lindenallee	55
2.2.3.3 Übergeordnete historische Zielsetzungen in der Verkehrsplanung	58
2.2.3.4 EKO: Phase des Aufbaus	60
2.2.3.5 EKO: Lage im Stadtgebiet	63
<b>2.3 EKO und Eisenhüttenstadt: Stadtentwicklung von 1961 bis 1989</b>	<b>64</b>
2.3.1 Wachstumsphasen und Planungsstrategien	64
2.3.1.1 Wohnkomplex V: Übergang zur industriellen Bauweise	64
2.3.1.2 Wohnkomplex VI: Erweiterung von Stadt und EKO	66
2.3.1.3 Wohnkomplex VII und EKO: Unterbrochener Zyklus	68
2.3.2 Städtische Strukturen	72
2.3.2.1 Siedlungsstrukturen	72
2.3.2.2 Gebäudetypen	74
2.3.2.3 Insel: Erholung und Kultur	76
2.3.2.4 Straßennetz	79

<b>3</b>	<b>STADTENTWICKLUNG SEIT 1990</b>	
<b>3.1</b>	<b>Politischer und planerischer Kontext</b>	<b>81</b>
3.1.1	Politische Wende	83
3.1.2	Nachhaltige Stadtentwicklung	85
	3.1.2.1 Definition Nachhaltigkeit und nachhaltige Stadtentwicklung	85
	3.1.2.2 Rechtliche Grundlagen	89
3.1.3	Entwicklungsziele der Stadtentwicklung	92
3.1.4	Landesentwicklungsplan	93
<b>3.2</b>	<b>Aktuelle Problembereiche</b>	<b>95</b>
3.2.1	Bevölkerungsentwicklung und Wohnungsmarkt	95
	3.2.1.1 Allgemeine Bevölkerungsentwicklung	95
	3.2.1.2 Natürliche Bevölkerungsentwicklung	97
	3.2.1.3 Bevölkerungsbewegungen 2002 – 2004	97
	3.2.1.4 Wohnungsmarkt	100
3.2.2	Zentren und Einzelhandel	103
	3.2.2.1 Allgemeines	103
	3.2.2.2 Einzelhandel im Ortsteil Fürstenberg (Oder)	104
	3.2.2.3 Zentraler Platz	108
3.2.3	Denkmalschutz	111
	3.2.3.1 Rechtliche Grundlagen	111
	3.2.3.2 Karl-Marx-Straße	113
	3.2.3.3 Lindenallee	114
3.2.4	Planungen	118
	3.2.4.1 Allgemeines, Lage im Stadtgebiet	118
	3.2.4.2 Wohnungsbaupolitische Vorhaben	120
	3.2.4.3 Gewerbliche Vorhaben	124
	3.2.4.4 „Geographische Mitte“	125
	3.2.4.5 Straßenverbindungen im Raum Eisenhüttenstadt	132
3.2.5	Von EKO zu Arcelor Eisenhüttenstadt	135
3.2.6	Umweltbelastungen	139

<b>4</b>	<b>STADTPLANUNG WOHIN? – VISIONEN FÜR DIE ZUKUNFT</b>	
<b>4.1</b>	<b>Planerischer Kontext</b>	<b>141</b>
<b>4.2</b>	<b>Umbaukonzept der Stadt Eisenhüttenstadt</b>	<b>143</b>
4.2.1	Abrissplanung	143
4.2.2	Integriertes Stadtumbaukonzept	145
4.2.3	Förderungsmöglichkeiten	148
4.2.4	Beteiligung der Öffentlichkeit	149
4.2.5	Stärken und Schwächen des Umbaukonzepts	150
<b>4.3</b>	<b>Perspektiven der Stadtentwicklung</b>	<b>152</b>
4.3.1	Perspektive: Neue Entwicklungsachse	152
4.3.2	Perspektive: Wirtschaftliche Entwicklung	156
	4.3.2.1 „Geographische Mitte“ und Nördliches Gewerbegebiet	156
	4.3.2.2 Chance für die Stadt: Das Projekt E.CAR	163
4.3.3	Perspektive: Zentren	165
	4.3.3.1 Aussagen zur Zentrumsbildung	165
	4.3.3.2 Attraktivitätssteigerung des Ortskerns Fürstenberg	168
4.3.4	Perspektive: Umbau der Wohnkomplexe	171
	4.3.4.1 Ansätze für einen nachhaltigen Stadtumbau	171
	4.3.4.2 Planungskonzept zur Neuordnung des Wohnkomplexes VII	178
4.3.5	Perspektive: touristische Entwicklung	185
<b>5</b>	<b>Zusammenfassung</b>	<b>187</b>

## Karten

	Seite
1. Ortsteil Fürstenberg und Bahnhofsvorstadt	22
2. Stadtbebauungspläne von 1951 und 1953	38
3. Flächennutzungsplan der Stadt aus dem Jahr 1957	40
4. Übersichtsplan der Wohnkomplexe I – IV – Stadtbildprägende Elemente	45
5. Städtebaulicher Entwurf StalinStadt 1953	54
6. Wohnkomplex VII	70
7. Lage der Stadt Eisenhüttenstadt und zentralörtliche Gliederung	94
8. Saldo Bevölkerungsbewegungen 2002 – 2004	99
9. Wohnungsleerstände	102
10. Einzelhandel im Ortsteil Fürstenberg	106
11. Nach 1990 errichtete zentrenrelevante Einrichtungen	109
12. Umbau der Lindenallee	115
13. Verbindliche Planungen in Eisenhüttenstadt	119
14. „Geographische Mitte“ und Nördliches Gewerbegebiet	128
15. Mögliche Straßenverbindungen im Raum Eisenhüttenstadt	136
16. Wichtige Produktionsbereiche der EKO Stahl	138
17. Geplante Abrissmaßnahmen	144
18. Zielplan Stadtumbau	146
19. Bahnparallele Hauptverkehrsstraße im bebauten Bereich	155
20. Neuordnung: „Geographische Mitte“ und Nördliches Gewerbegebiet	159
21. Standorte zentrenbildender Funktionen	167
22. Fußgängerbereich in der Altstadt Fürstenberg	169
23. Vorschläge für den Stadtumbau	176
24. Teilräumliches Konzept Wohnkomplex VII	178

## Fotos

	Seite
1. WK II – Sanierte Häuser in der Saarlouiser Straße	48
2. Blick in die Magistrale	56
3. Plattenbauten im WK VII	71
4. Speicher am Oder-Spree-Kanal	161
5. Kaufhaus Lindenzentrum	166
6. Sprengung „Mittelganghaus“ 1998 im WK VI, 1. Teil	172
7. Sprengung „Mittelganghaus“ 1998 im WK VI, 2. Teil	172
8. Abriss im WK VII Süd	179
9. Entfernung des Metalls aus den Betonplatten	179
10. Fragment eines Punkthauses	180
11. „Letzte Idylle“	180
12. Zerkleinerung der Betonplatten	181
13. Blick in die „offene Platte“	181
14. Maschinelle Zerkleinerung zu Grobschotter	182
15. Maschinelle Zerkleinerung zu Feinschotter	182
16. Beräumung der Flächen	183
17. Begrünung und Abriss des nächsten Blockes	183

## Abbildungen

	Seite
1. Standorte für das neue Stahl- und Walzwerk	17
2. Form der Stadt	30
3. Stadtkonzeption Eisenhüttenstadt aus dem Jahr 1967	32
4. Schema der Stadtstruktur in den Jahren 1980 und 2000	34
5. Erster städtebaulicher Entwurf von Stalinstadt	36
6. Lageplan der Magistrale	57
7. Lage des EKO-Werksgebietes	64
8. Wohnkomplex VI	67
9. Charakteristische Siedlungsstrukturen	73
10. Charakteristische Gebäudetypen	75
11. Insel	78
12. Verkehrsschema der Stadt	80

## Tabellen

	Seite
1. Bevölkerungsentwicklung 1955 – 2005	96
2. Geborene und Gestorbene ab 1970 in ausgewählten Jahren	97
3. Bevölkerungsbewegungen 2002 - 2004	98
4. Bevölkerungsbewegungen 2002 – 2004 (Regional)	100
5. Verkaufseinrichtungen ab 700 qm Verkaufsfläche	104
6. Einzelhandel im Ortsteil Fürstenberg	107
7. Wohnungsbaupolitische Vorhaben seit 1990	122
8. Gewerbliche Vorhaben	124
9. Betriebe in der „Geographischen Mitte“	127
10. Betriebe im nördlichen Gewerbegebiet	129
11. WE-Bestand 12/2002 und Abriss gemäß Stadtumbauplanung	143

## Abkürzungen

CIAM	Congres Internationaux d'Architecture Moderne
COMECON	Council for Mutual Economic Aid / Rat für gegenseitige Wirtschaftshilfe
BauGB	Baugesetzbuch
BbgNatSchG	Brandenburgisches Naturschutzgesetz
B-Plan	Bebauungsplan
DDR	Deutsche Demokratische Republik
DEGUSSA	Deutsche Gold- und Silberscheideanstalt
DVAG	Deutscher Verband für angewandte Geographie
EKO	Eisenhüttenkombinat Ost
EU	Europäische Union
ICLEI	International Council for Local Environmental Initiatives
KZ	Konzentrationslager
KPD	Kommunistische Partei Deutschlands
LEP	Landesentwicklungsplan
LOS	Landkreis Oder-Spree
LSA	Lichtsignalanlage
MIR	Ministerium für Infrastruktur und Raumordnung
MOZ	Märkische Oderzeitung
NN	Höhe über Normal Null
NSDAP	Nationalsozialistische Deutsche Arbeiterpartei
OSF	Oder Spree Fernsehen
SBZ	Sowjetisch besetzte Zone
SED	Sozialistische Einheitspartei Deutschland
SVV	Stadtverordnetenversammlung
WE	Wohneinheiten
WK	Wohnkomplex (-e)
VE-Plan	Vorhaben- und Erschließungsplan
VEO	Vulkan Energiewerke Oder-Spree

## 1. Kontext

In den Städten der fünf neuen Bundesländer vollzog sich seit 1990, dem Jahr der deutschen Wiedervereinigung, ein großer Wandel. Stadtplanerische Entwicklungen und Prozesse, die in Westdeutschland über viele Jahrzehnte stattfanden, vollzogen sich in den neuen Ländern in nur wenigen Jahren. Bedingt durch geänderte wirtschaftliche Rahmenbedingungen ergaben sich demographische Prozesse in Form von Bevölkerungsrückgängen, die die Städte nur schwer bewältigen konnten. Eine Ursache des Bevölkerungsrückganges war der Verlust des Arbeitsplatzes, zum Teil verbunden mit dem Wegfall ganzer Industriezweige. Weitere Erscheinungen prägten das Bild der Städte in Ostdeutschland nach 1990:

- Massiver Wohnungsleerstand im Geschosswohnungsbau als Folge des Bevölkerungsrückganges
- Errichtung von Einfamilienhaussiedlungen
- Ansiedlung von großflächigem Einzelhandel bei gleichzeitigem Bedeutungsverlust der ursprünglichen Zentren
- Hohe Zunahme des Kraftfahrzeugbestandes als Resultat eines Motorisierungsnachholbedarfes

Die Städte in der ehemaligen DDR, die nach dem zweiten Weltkrieg eine grundlegende städtebauliche Prägung nach den „Grundsätzen des sozialistischen Städtebaus“ (Leucht 1957, S. 84-86) bekamen, besaßen nun nicht mehr die politische und gesellschaftliche Bedeutung vergangener Jahre. Der Umbau dieser Städte unter marktwirtschaftlichen Gesichtspunkten, deren Entwicklung bis 1990 zentral gelenkt wurde, bedurfte einer behutsamen stadtplanerischen Vorgehensweise.

*“Das hervorragendste Merkmal des sozialistischen Städtebaus liegt darin, daß die sozialistische Stadt die Vorzüge der sozialistischen Planwirtschaft widerspiegelt; die Struktur und Komposition der Stadt, ihre Funktionen und Gebäude werden nicht im Interesse des kapitalistischen Profits, sondern für die Gesamtheit der Gesellschaft geplant und gebaut”* (zitiert nach: Leucht 1957, S. 9).

So beschrieb Kurt W. Leucht<sup>1</sup> den Grundgedanken des Städtebaus bei der Realisierung von StalinStadt, dem heutigen Eisenhüttenstadt, das als neue Stadtgründung aus den Ortschaften Fürstenberg (Oder)<sup>2</sup>, der 1950 gegründeten StalinStadt und dem Dorf Schönfließ im Jahr 1961 hervorging. Es stellt sich die Frage, welche Entwicklungen sich in der ersten, nach den „Grundsätzen des sozialistischen Städtebaus“ errichteten Stadt der ehemaligen DDR, nach der Wiedervereinigung beider deutscher Staaten seit 1990 vollzogen. Das grundsätzliche ideologisch - städtebauliche Prinzip zur westdeutschen Stadtentwicklung könnte unterschiedlicher nicht sein. Die Stadt Eisenhüttenstadt bedarf in ihrer Einzigartigkeit als „städtebauliches Aushängeschild“ und als politisches Gegenstück zu westdeutschen Städten einer besonderen Betrachtung.

Zuerst gilt es deshalb **die Stadtentwicklung Eisenhüttenstadts bis 1990** zu erläutern. Neben den stadtplanerischen, politischen und geographischen Grundlagen, die zur Gründung der Stadt führten, ist insbesondere das Entstehen Stalinstadts mit seinen vier Wohnkomplexen von Bedeutung für die zukünftigen Betrachtungen. Das Zusammenwachsen mit der Ortschaft Fürstenberg und dem Dorf Schönfließ sowie die Entstehung der Wohnkomplexe V bis VII und deren Grünstrukturen sind ebenfalls von wesentlicher Bedeutung für die weitere Entwicklung der Stadt. Das Wachsen Stalinstadts und später Eisenhüttenstadts ist stets mit der Erweiterung des Stahlwerkes in Verbindung zu bringen. Der Aufbau und die Entwicklung des Eisenhüttenkombinates-Ost sowie dessen Einfluss auf die Stadt sind gegenüberzustellen, um zukünftige Entwicklungsmöglichkeiten zu erkennen. Auf Grund der Veränderungen im Verkehrswesen seit 1990 und der Zielsetzung der Bundesrepublik Deutschland, eine übergeordnete Straßenverbindung in Nord-Südrichtung im deutsch - polnischen Grenzraum zu schaffen, erfolgt eine Diskussion der historischen verkehrsplanerischen Zielsetzung beim Bau von Eisenhüttenstadt.

Die ab 1990 einsetzenden rasanten stadtplanerischen Entwicklungsprozesse, die noch nicht abgeschlossen sind, blieben für Eisenhüttenstadt nicht ohne Folgen. Die **Entwicklung Eisenhüttenstadts seit 1990** wird in mehreren Schritten untersucht:

- Der **nachhaltige Umbau** der Bausubstanz unter Berücksichtigung der Bevölkerungsentwicklung ist ein Schwerpunkt der vorliegenden Arbeit. Nach Abwägung

---

<sup>1</sup> vgl. Punkt 2.2.2.1 Der Stadtarchitekt Kurt Walter Leucht.

<sup>2</sup> Im Weiteren wird bei Fürstenberg und Frankfurt auf den Zusatz „(Oder)“ verzichtet.

der Zielsetzungen des nachhaltigen Städtebaus auf eine nach den „Grundsätzen des sozialistischen Städtebaus“ errichtete Stadt, sind zunächst die **demographischen Entwicklungen** sowie deren Ursachen und Auswirkungen auf die Stadt zu betrachten.

- Ein weiterer Schwerpunkt der Untersuchungen ist die Erfassung der **neueren stadtplanerischen Projekte** sowie die Betrachtung der Auswirkungen auf den bereits vorhandenen baulichen Bestand in der Stadt. Die Ansiedlung des **großflächigen Einzelhandels** sowie dessen **Auswirkungen auf die Stadtteilzentren** wird dabei gesondert betrachtet.
- Die sinkende Einwohnerzahl hat schwerwiegende Auswirkungen auf das Wohnungswesen. In einem umkämpften Markt werden die Auswirkungen des **Wohnungsleerstandes** erläutert.
- Das ehemalige Eisenhüttenkombinat-Ost, das als wichtigster metallurgischer Standort der DDR galt, muss sich seit der politischen Wende marktwirtschaftlichen Bedingungen stellen. Der internationale Konzern ARCELOR sichert als Muttergesellschaft das finanzielle Überleben des Werkes. Den hochtechnisierten Stahlkonzernen Europas stand 1990 ein Unternehmen gegenüber, das den technisch und wirtschaftlich internationalen Wettbewerbsbedingungen nicht entsprach. Ein Ziel der Untersuchungen ist es, die **wirtschaftlichen Perspektiven** der Stadt zu erkennen.
- Eine wichtige Fragestellung ist, ob Eisenhüttenstadt Ausgangspunkt für einen **sanften Tourismus** sein kann und welche Möglichkeiten sich im Stadtgebiet ergeben.
- Der Motorisierungsgrad in den fünf neuen Bundesländern hat durch die Verfügbarkeit von Kraftfahrzeugen seit 1990 stark zugenommen, das Infrastrukturnetz wird weiter ausgebaut. Die **möglichen neuen Straßenverbindungen** werden unter Berücksichtigung der aktuellen Stadtentwicklung betrachtet.

Unter der zentralen Fragestellung: **Stadtplanung wohin?** werden mögliche Perspektiven der Stadt aufgeführt. Grundsätzliches Ziel ist es, wirtschaftliche als auch planerische Lösungsansätze zum Umbau der Stadt zu finden. Dies erfordert eine interdisziplinäre Herangehensweise und kann unter anderem bedeuten, dass einzelne Gebäude oder gar Teile der Stadt oder von Wohnkomplexen im Rahmen einer Lösungskonzeption rückgebaut werden müssen. Nachdem das Überleben des größten Stahlwerkes der ehe-

maligen DDR durch die Integration in ARCELOR zunächst gesichert ist, stellt sich die Frage, welche wirtschaftlichen Entwicklungsperspektiven die Stadt künftig hat. Welche Betriebe können insbesondere in der „Geographischen Mitte“ neu angesiedelt werden, und welche Industriezweige können in den metallurgischen Zyklus integriert werden? Insgesamt befasst sich die zentrale Fragestellung dieser Arbeit mit den genannten grundlegenden stadtplanerischen Themenkomplexen:

- Planerische und Bauliche Entwicklung
- Entwicklung der Stadt als Wirtschaftsstandort

Diese Abhandlung will die Perspektiven beim Umbau Eisenhüttenstadts erfassen, eventuelle Fehlentwicklungen erkennen und Lösungsansätze unter Berücksichtigung einer nachhaltigen stadtplanerischen Entwicklung finden.

## **2 STADTENTWICKLUNG VON 1950 BIS 1989**

### **2.1 Stadtplanerische und geographische Grundlagen**

#### **2.1.1 Stadtentwicklung in West- und Ostdeutschland in der Nachkriegszeit**

Die Stadtentwicklungsprozesse in der Nachkriegszeit in West- und insbesondere in Ostdeutschland bildeten zusammen mit den städtebaulichen Grundsätzen der DDR die Grundlagen, die den Bau des heutigen Eisenhüttenstadt stark beeinflussten. Bereits Mitte der sechziger Jahre konnten erste stadtplanerische Bewertungen hinsichtlich der Auswirkungen der Städte auf die Lebensqualität der Menschen vorgenommen werden. Die in Ost- und Westdeutschland seit dem zweiten Weltkrieg bis 1990 differierenden Stadtentwicklungsprozesse sind auf die unterschiedlichen Wirtschafts- und Gesellschaftssysteme beider Staaten zurückzuführen. Während in Westdeutschland, im kapitalistisch - marktwirtschaftlichen System, dem privaten Wohnungs- und Geschäftssektor eine nahezu freie Entfaltung ermöglicht wurde, ist in Ostdeutschland im Juni 1948 jegliche private Bautätigkeit untersagt worden. Im zweiten Weltkrieg sind in Westdeutschland fast 50% der Großstadtwohnungen zerstört worden, die mittelgroßen Städte verloren über 30% und die Kleinstädte rund 25% ihres Wohnungsbestandes. Aufgrund des höheren Zerstörungsgrades des Wohnungsbestandes in Westdeutschland stand die Wohnungsbaupolitik gegenüber einer umfassenden Städtebaupolitik im Vordergrund (Heineberg 1986, S.81).

Die wichtigste rechtliche Grundlage in Westdeutschland stellte das Wohnungsbaugesetz von 1950 dar, das bis 1956 den Bau von zwei Millionen Sozialwohnungen, die als einfache Mietshäuser ohne weitergehende städtebauliche Überlegungen errichtet wurden, förderte. Während nach 1956 jährlich über 500.000 Wohneinheiten gebaut wurden, konnte die ehemalige DDR ihre Planzahlen mit 40.000 bis 80.000 Wohnungen pro Jahr selten erreichen. Im zweiten Wohnungsbauförderungsgesetz von 1956 stand in der Bundesrepublik Deutschland der Eigenheimbau im Vordergrund. Die Lebensdaseinsgrundfunktionen Wohnen, Arbeiten und Versorgen wurden in den neuen Wohnvierteln an den Stadträndern zunehmend getrennt (Heineberg 1986, S.81).

In der sowjetisch besetzten Zone, bzw. der ehemaligen DDR, wurde in der frühen

Nachkriegszeit -nach notdürftigen Instandsetzungen der zerstörten Gebäude sowie umfassenden Enttrümmerungsarbeiten- die städtebauliche Entwicklung durch die sozialistische Bodenordnung in eine andere Richtung gelenkt. Als rechtliches Instrument diente der ehemaligen DDR das Aufbaugesetz aus dem Jahr 1950, in dem das Recht auf Inanspruchnahme von Baugelände für volkseigene Vorhaben geregelt war. So konnten Großbauprojekte geplant werden, ohne dass größere eigentumsrechtliche Problemstellungen auftraten (Heineberg 1986, S.82). Die städtebaulichen Zielstellungen für Großprojekte in der DDR wurden in Anlehnung an die Grundsätze des Städtebaus der ehemaligen Sowjetunion in der stalinistischen Ära entwickelt. Am 27. Juli 1950 beschloss der Ministerrat der DDR 16 städtebauliche Leitlinien für die weitere Entwicklung vorhandener bzw. neu geplanter Städte (Schöller 1967, S. 76). *“Diese Grundsätze bildeten den Ausgangspunkt bei der Aufgabenstellung für die neue Stadt des Eisenhüttenkombinates J. W. Stalin, Stalinstadt”* (zitiert nach: Leucht 1957, S. 9).

Heineberg (1986, S. 82) definiert drei klassische Merkmale bzw. städtebauliche Elemente der geplanten Stadt in der DDR. Im Zentrum sollten die wichtigsten politischen, administrativen und kulturellen Einrichtungen vorhanden sein, die entsprechend den politischen Vorgaben eine Symbolisierung des Staates bzw. die neue sozialistische Gesellschaftsordnung widerspiegeln sollten:

- **Magistralen:** Diese wurden für Demonstrationmärsche und Paraden angelegt.
- **Städtebauliche Dominanten:** Am Ende dieser Magistralen wurden wichtige funktionale Gebäude eingeordnet, wie z.B. das Amtsgericht, Schulen oder das Krankenhaus. Auch vor Grünachsen mit wichtigen Gehwegverbindungen befinden sich diese funktionalen Gebäude.
- **Zentrale Plätze:** Innerhalb der Wohnkomplexe befinden sich Plätze, die Versammlungen dienen.

Im folgenden sind die sechzehn städtebaulichen Leitlinien der DDR, die als Grundlage neuer Stadtgründungen als auch beim Umbau vorhandener Städte sowie Stadtzentren bis in die siebziger Jahre dienten, aufgeführt. Grundsätzlich lassen sich die Prinzipien des Städtebaus des Absolutismus wiedererkennen (Heineberg 1986, S. 82). Als bekannteste Stadtneugründungen der ehemaligen DDR sind Eisenhüttenstadt (ehemals Stalinstadt) und Hoyerswerda zu nennen.

**Grundsätze des Städtebaus:** Von der Regierung der Deutschen Demokratischen Republik am 27. Juli 1950 beschlossen (zitiert nach: Leucht 1957, S. 84-86). *„Die Stadtplanung und die architektonische Gestaltung unserer Städte müssen der gesellschaftlichen Ordnung der Deutschen Demokratischen Republik, den fortschrittlichen Traditionen unseres deutschen Volkes sowie den großen Zielen, die dem Aufbau ganz Deutschlands gestellt sind, Ausdruck verleihen. Dem dienen die folgenden Grundsätze:*

- 1. Die Stadt als Siedlungsform ist nicht zufällig entstanden. Die Stadt ist die wirtschaftlichste und kultureichste Siedlungsform für das Gemeinschaftsleben der Menschen, was durch die Erfahrung von Jahrhunderten bewiesen ist. Die Stadt ist in Struktur und architektonischer Gestaltung Ausdruck des politischen Lebens und des nationalen Bewußtseins des Volkes.*
- 2. Das Ziel des Städtebaus ist die harmonische Befriedigung des menschlichen Anspruches auf Arbeit, Wohnung, Kultur und Erholung. Die Grundsätze und Methoden des Städtebaues fußen auf den natürlichen Gegebenheiten, auf den sozialen und wirtschaftlichen Grundlagen des Staates, auf den höchsten Errungenschaften von Wissenschaft, Technik und Kunst, auf den Erfordernissen der Wirtschaftlichkeit und auf der Verwendung der fortschrittlichsten Elemente des Kulturerbes des Volkes.*
- 3. Städte “an sich” entstehen nicht und existieren nicht. Die Städte werden in bedeutendem Umfange von der Industrie für die Industrie gebaut. Das Wachstum der Stadt, die Einwohnerzahl und die Fläche werden von den städtebildenden Faktoren bestimmt, das heißt von der Industrie, den Verwaltungsorganen und den Kulturstätten, soweit sie mehr als örtliche Bedeutung haben. In der Hauptstadt tritt die Bedeutung der Industrie als städtebildender Faktor hinter der Bedeutung der Verwaltungsorgane und der Kulturstätten zurück. Die Bestimmung und Bestätigung der städtebildenden Faktoren ist ausschließlich Angelegenheit der Regierung.*
- 4. Das Wachstum der Stadt muß dem Grundsatz der Zweckmäßigkeit untergeordnet werden und sich in bestimmten Grenzen halten. Ein übermäßiges Wachstum der Stadt, ihrer Bevölkerung und ihrer Fläche führt zu schwer zu beseitigenden Verwicklungen in ihrer Struktur, zu Verwicklungen in der Organisation des Kulturlebens und der täglichen Versorgung der Bevölkerung und zu betriebstechnischen Verwicklungen sowohl in der Tätigkeit wie in der Weiterentwicklung der Industrie.*

5. *Der Stadtplanung zugrunde gelegt werden müssen das Prinzip des Organischen und die Berücksichtigung der historisch entstandenen Struktur der Stadt bei Beseitigung ihrer Mängel.*
6. *Das Zentrum bildet den bestimmenden Kern der Stadt. Das Zentrum der Stadt ist der politische Mittelpunkt für das Leben seiner Bevölkerung. Im Zentrum der Stadt liegen die wichtigsten politischen, administrativen und kulturellen Stätten. Auf den Plätzen im Stadtzentrum finden die politischen Demonstrationen, die Aufmärsche und die Volksfeiern an Festtagen statt. Das Zentrum der Stadt wird mit den wichtigsten und monumentalsten Gebäuden bebaut, beherrscht die architektonische Komposition des Stadtplanes und bestimmt die architektonische Silhouette der Stadt.*
7. *Bei Städten, die an einem Fluß liegen, ist eine der Hauptadern und die architektonische Achse der Fluß mit seinen Uferstraßen.*
8. *Der Verkehr hat der Stadt und ihrer Bevölkerung zu dienen. Er darf die Stadt nicht zerreißen und der Bevölkerung nicht hinderlich sein. Der Durchgangsverkehr ist aus dem Zentrum und dem zentralen Bezirk zu entfernen und außerhalb seiner Grenzen oder in einem Außenring um die Stadt zu führen. Anlagen für den Güterverkehr auf Eisenbahn und Wasserwegen sind gleichfalls dem zentralen Bezirk der Stadt fernzuhalten. Die Bestimmung der Hauptverkehrsstraßen muß die Geschlossenheit und die Ruhe der Wohnbezirke berücksichtigen. Bei der Bestimmung der Breite der Hauptverkehrsstraßen ist zu berücksichtigen, daß für den städtischen Verkehr nicht die Breite der Hauptverkehrsstraßen von entscheidender Bedeutung ist, sondern eine Lösung der Straßenkreuzungen, die den Anforderungen des Verkehrs gerecht wird.*
9. *Das Antlitz der Stadt, ihre individuelle künstlerische Gestalt, wird von Plätzen, Hauptstraßen und den beherrschenden Gebäuden im Zentrum der Stadt bestimmt (in den größten Städten von Hochhäusern). Die Plätze sind strukturelle Grundlage der Planung der Stadt und ihrer architektonischen Gesamtkomposition.*
10. *Die Wohngebiete bestehen aus Wohnbezirken, deren Kern die Bezirkszentren sind. In ihnen liegen alle für die Bevölkerung des Wohnbezirks notwendigen Kultur-, Versorgungs- und Sozialeinrichtungen von bezirklicher Bedeutung. Das zweite Glied in der Struktur der Wohngebiete ist der Wohnkomplex, der von einer Gruppe von Häuservierteln gebildet wird, die von einem für mehrere Häuserviertel angelegten Garten, von Schulen, Kindergärten, Kinderkrippen und den täglichen Bedürfnissen der Bevölkerung dienenden Versorgungsanlagen vereinigt werden. Der städtische Ver-*

*kehr darf innerhalb dieser Wohnkomplexe nicht zugelassen werden, aber weder die Wohnkomplexe noch die Wohnbezirke dürfen in sich abgeschlossenen isolierte Gebilde sein. Sie hängen in ihrer Struktur und Planung von der Struktur und den Forderungen der Stadt als eines Ganzen ab. Die Häuserviertel als drittes Glied haben dabei hauptsächlich die Bedeutung von Komplexen in Planung und Gestaltung.*

- 11. Bestimmend für gesunde und ruhige Lebensverhältnisse und für die Versorgung mit Licht und Luft sind nicht allein die Wohndichte und die Himmelsrichtung, sondern auch die Entwicklung des Verkehrs.*
- 12. Die Stadt in einen Garten zu verwandeln, ist unmöglich. Selbstverständlich muß für ausreichende Begrünung gesorgt werden. Aber der Grundsatz ist nicht umzustoßen: in der Stadt lebt man städtischer; am Stadtrand oder außerhalb der Stadt lebt man ländlicher.*
- 13. Die vielgeschossige Bauweise ist wirtschaftlicher als die ein- oder zweigeschossige. Sie entspricht auch dem Charakter der Großstadt.*
- 14. Die Stadtplanung ist die Grundlage der architektonischen Gestaltung. Die zentrale Frage der Stadtplanung und der architektonischen Gestaltung der Stadt ist die Schaffung eines individuellen, einmaligen Antlitzes der Stadt. Die Architektur muß dem Inhalt nach demokratisch und der Form nach national sein. Die Architektur verwendet dabei die in den fortschrittlichen Traditionen der Vergangenheit verkörperte Erfahrung des Volkes.*
- 15. Für die Stadtplanung wie für die architektonische Gestaltung gibt es kein abstraktes Schema. Entscheidend ist die Zusammenfassung der wesentlichsten Faktoren und Forderungen des Lebens.*
- 16. Gleichzeitig mit der Arbeit am Stadtplan und in Übereinstimmung mit ihm sind für die Planung und Bebauung bestimmter Stadtteile sowie von Plätzen und Hauptstraßen mit den anliegenden Häuservierteln Entwürfe fertigzustellen, die in erster Linie durchgeführt werden können“.*

Im Vergleich zur Charta von Athen<sup>3</sup>, die 1933 auf einem internationalen Städtebaukongress in Athen als Thesen- bzw. Forderungskatalog vom “Congrès Internationaux d’Architecture Moderne” entwickelt wurde und in der 95 Leitsätze zum Städtebau manifestiert wurden, können folgende Unterschiede festgestellt werden:

---

<sup>3</sup> Der Vergleich bezieht sich ausschließlich auf die „ältere“ Charta von Athen. Eine Betrachtung der “neuen” Charta von Athen erfolgt nicht.

- Während in der Charta von Athen die Stadt nur als Teil des ökonomischen, sozialen und politischen Ganzen dargestellt ist, ist für den „sozialistischen Städtebau“ der DDR die Stadt die wirtschaftlichste und kultureichste Siedlungsform.
- Die individuelle Betrachtung menschlichen Handelns bzw. das Zusammenspiel individueller und kollektiver Art spielt im „sozialistischen Städtebau“ keine Rolle. Vielmehr wird das nationale Bewußtsein der Bevölkerung in den Vordergrund gestellt, die architektonische Gestaltung der Stadt ist Ausdruck des politischen Lebens.
- Die als “Milieu” für die Entfaltung menschlichen Lebens bezeichneten Grundlagen, unter denen geographische und topographische, ökonomische und politische Situationen sowie biologische Gegebenheiten zu verstehen sind, sind im sozialistischen Städtebau nicht zu finden. Hier steht als Grundlage für die städtische Entwicklung die industrielle Prägung im Vordergrund. Städtebildende Faktoren sind, insbesondere in der Hauptstadt der ehemaligen DDR, neben der Industrie wichtige Verwaltungsorgane sowie Kulturstätten.
- Die Veränderungen und der Charakter der Städte können entsprechend der Charta von Athen im Laufe der Geschichte einem stetigen Wandel unterzogen sein, der die unterschiedlichsten Ursachen haben kann. Das Wachstum der Städte im „sozialistischen Städtebau“ unterliegt ausschließlich dem Grundsatz der Zweckmäßigkeit, der bei Nichtbeachtung zu Verflechtungen in der Stadtstruktur führen kann, welche schwer zu beseitigen sind. Die Mängel, die durch historisch gewachsene Strukturen entstanden sind, sind stadtplanerisch zu beseitigen.
- In der Charta von Athen erlangt die Betrachtung der Kerne der Städte eine geringe Beachtung, es wird lediglich auf eine zu hohe Bevölkerungsdichte hingewiesen. Im „sozialistischen Städtebau“ wird dagegen das Zentrum der Stadt als Mittelpunkt für politische Aktivitäten -z. B. für Versammlungen und Aufmärsche- gesehen. Die Architektur in den Zentren erlangt monumentale Bedeutung und unterstreicht den politischen Charakter einer Stadt.
- Die Beachtung von Flüssen und deren Uferstraßen als Hauptader bzw. architektonische Achse beim Städtebau der DDR wird in der Charta von Athen nicht berücksichtigt, vielmehr steht der Mensch als Maß städtebaulicher Aufgaben im Vordergrund.

- In der Charta von Athen als auch im „sozialistischen Städtebau“ werden Grundsätze, die den Verkehr in einer Stadt betreffen, in den Vordergrund gestellt. Im Städtebau der DDR sollen einerseits negative Auswirkungen des Verkehrs, z. B. durch den Bau von Außenringen, vermieden werden, andererseits sind Verkehrsanlagen den Anforderungen des Verkehrs entsprechend auszubauen. In der siebenzehn Jahre älteren Charta von Athen wird auf den notwendigen Ausbau vorhandener Straßen hingewiesen, die in vielen Belangen den Ansprüchen nicht mehr gerecht werden. Auf die negativen städtebaulichen Einflüsse von Eisenbahnanlagen wird in beiden Leitlinien hingewiesen.
- Während im „sozialistischen Städtebau“ das Antlitz der Stadt durch Plätze, Straßen und beherrschende Gebäude im Zentrum bestimmt wird, fordert die Charta von Athen den Erhalt architektonischer Werke unter Berücksichtigung moderner planerischer Aspekte, bei denen die Bedürfnisse der Menschen im Vordergrund stehen.
- Ein wesentlicher Grundsatz der Charta von Athen ist die Trennung der Lebensda-seinsgrundfunktionen: wohnen, arbeiten, sich erholen und sich bewegen. Jede dieser Schlüsselfunktionen ist planerisch einzelnen Vierteln zuzuordnen<sup>4</sup>. Im Städtebau der DDR werden nahezu autarke Wohnbezirke bzw. Wohnkomplexe angestrebt, in denen eine Funktionsmischung vorgesehen ist. Ferner wird grob zwischen der Stadt, dem Stadtrand und dem Leben außerhalb der Stadt unterschieden.
- In beiden städtebaulichen „Leitlinien“ wird eine stadtplanerische Vorgehensweise gefordert. In der Charta von Athen sind „Entwicklungsetappen im Gleichgewicht“ zu vollziehen, und ein konkretes von Fachleuten erarbeitetes Programm wird als planerische Grundlage jeder Stadt vorausgesetzt. In der DDR hat die Architektur, die aus stadtplanerischen Grundlagen erarbeitet wurde, insbesondere „demokratisch und der Form nach national“<sup>5</sup> zu sein.

---

<sup>4</sup> Diese Zielstellung der funktionellen Stadt, die u. a. im Gartenstadtmodell von E. Howard bereits 1898 Berücksichtigung fand, führte nach 1945 zu einer starren Zuordnung von Funktionen und Flächen (Heineberg 1986, S. 80).

<sup>5</sup> Der Begriff „nationale Architektur“ wird in den Grundsätzen des Städtebaus der DDR nicht näher definiert. In den Erläuterungen über den Denkmalwert der Wohnkomplexe I bis IV der Stadtverwaltung Eisenhüttenstadt werden architektonische Formen der „nationalen Bautraditionen“ ab 1953 an die Formensprache des Klassizismus angelehnt.

Der Architekturtheoretiker Bruno Flierl<sup>6</sup> fasst die wesentlichen Unterschiede zwischen der Charta von Athen und den Grundsätzen des Städtebaus der DDR prägnant zusammen: *“Der Unterschied der sechzehn Grundsätze zur Charta von Athen ist ein ganz lapidarer. Die sechzehn Grundsätze bauen natürlich auf der Charta von Athen auf, sie sind aber nicht einfach eine Variante, sondern ein richtiges Gegenmodell, und zwar ein gesellschaftliches. Sie rechnen mit einer anderen Gesellschaft, und sie rechnen mit etwas, was die Charta von Athen nicht gehabt hat. Die Charta von Athen hat mit der Differenzierung der städtischen Funktionen die Auflösung und Kompaktheit und das Chaos der alten Stadt sortieren wollen und hat die Funktionen auch im Raum nebeneinander gesehen. Und man wirft der Charta von Athen und den modernen Architekten vor, sie hätten die Stadt kaputt gemacht. Die sechzehn Grundsätze des Städtebaus gehen von der grundsätzlichen Akzeptanz oder Neuschaffung der Stadt als einer Einheit aus, in der alle Funktionen existieren und wo die Funktionen auch nicht sortiert sind”* (zitiert nach: May 1999, S. 354). Flierl nennt noch einen weiteren wesentlichen Unterschied: *“Die CIAM-Charta ist eine Beschwörung der Architekten der Welt an die Regierungen, doch Vernunft anzunehmen; und hier war es eine Verordnung der Regierung an die Genossen und Kollegen Architekten, nun endlich einmal etwas Vernünftiges zu bauen und nicht in den Individualismus auszuweichen”* (zitiert nach: May 1999, S. 354).

Der Wiederaufbau der deutschen Städte war in beiden Teilen Deutschlands bis 1960 noch nicht abgeschlossen, es begann jedoch insbesondere in der DDR ab 1955 eine durch ein Programm begleitete städtebauliche Phase der Industrialisierung und Typisierung des Bauens (Schöller 1967, S. 79; Heineberg 1986, S. 82). Die weiter zunehmende Industrialisierung führte zu einer Produktion von Großplatten und Bauelementen, die auf Großbaustellen im Taktverfahren zu Typenbauwerken zusammengesetzt wurden. Ab Mitte der sechziger Jahre stand eine stärkere Konzentration der Neubaugebiete im Vordergrund. In Hoyerswerda und in Schwedt wurde jedoch deutlich, *“daß mit weitgestellten Hochhausgruppen und langen Scheibenbauten keine Urbanität zu erzielen war”* (zitiert nach: Schöller 1967, S. 80).

---

<sup>6</sup> Bruno Flierl, der 1927 geboren wurde, veröffentlichte kritische Kommentare zur Architektur und zum Städtebau der DDR. Flierl leitete u. a. einige Jahre die Arbeitsgruppe “Architektur und bildende Kunst” im Architektenverband (BdA) und war nach der politischen Wende an den Diskussionen über die Stalinallee in Berlin beteiligt.

Schöller beschreibt die Resultate des „sozialistischen Städtebaus“, die sich bis Ende 1963 an verschiedenen Standorten in der DDR ergeben hatten: *“Das gesellschaftliche Leben der neuen Stadtzentren entsprach nirgends den Erwartungen. Die Magistralen blieben ohne Leben; überdimensionierte Platzräume und Grünflächen töteten jedes Stadtgefühl; bei unzureichenden Nahverkehrsverbindungen waren lange Fußwege durch monoton aufgereihete Baukastenzeilen und verschlammte Freiflächen erforderlich”* (zitiert nach: Schöller 1967, S. 80).

Durch sukzessiv verbesserte industrielle Fertigungsmethoden entstanden verschiedene Standardtypen des Fertigbauhauses, das den Wohnungsmangel beseitigen sollte. Die industrielle Bauweise, die mit einer „Uniformität“ in der baulichen Gestaltung einherging, hat bis in die Gegenwart hinein den Städtebau in den meisten Städten der ehemaligen DDR grundlegend beeinflusst. Klassische Zeilenbauweisen, wie sie in den sechziger Jahren realisiert wurden, wichen mehr und mehr raumbildenden Strukturen, die höheren städtebaulichen Ansprüchen genügen sollten. Aufgrund der geringen Wohnungsgrößen von durchschnittlich 58 qm je WE im Jahr 1980 war es möglich, eine hohe Bevölkerungskonzentration zu erzielen (Schöller 1967, S. 79; Heineberg 1986, S. 82 f.).

Zielsetzung der DDR war es nicht nur, ab Ende der sechziger Jahre den „sozialistischen Städtebau“ durch den Bau großer Wohnkomplexe zu beschleunigen, sondern die wichtigsten Städte aus ihren Zentren heraus zu erneuern. Als rechtliches Instrument dienten sogenannte Generalbebauungspläne sowie Generalverkehrspläne (Heineberg 1986, S. 82 f.). Die Einführung großindustrieller Produktionsmethoden hatte eine größere Produktivität sowie eine Senkung der Baukosten zur Folge. Die starke Typisierung führte *“zu einer Lösung vom Prinzip der Korridorstraßen und der Eck- und Randbebauung. Die offene Bauweise setzte sich durch. Mit dieser Auflösung starrer Baumassen konnten wieder moderne hygienische Gesichtspunkte stärkere Berücksichtigung im Städtebau finden”* (zitiert nach: Schöller 1967, S. 79). Insbesondere in der „zweiten sozialistischen Stadt“ der DDR, der Neustadt von Hoyerswerda, sind diese klaren städtebaulichen Ausdrucksformen deutlich erkennbar (Schöller 1967, S. 79). Ähnlich wie in Hoyerswerda sind auch teilweise in Eisenhüttenstadt in den errichteten Wohnkomplexen die Gefahren des industriellen Wohnungsbaus erkennbar, der unter großem Zeitdruck im Sinne einer ordnungsgemäßen Planerfüllung zu geschehen hatte:

- Die **Kranbahn** auf der Montagestraße **bestimmte** zum Teil **die Struktur des Städtebaus** in den Großwohnsiedlungen der ehemaligen DDR (Schöller 1967, S. 79). In Westdeutschland gaben **Bauleitpläne** die **Grundlage für die Struktur des Städtebaus** neuer Wohnsiedlungen. Diese waren gleichzeitig die planungsrechtliche Grundlage für neue Bauvorhaben
- Die *“unter dem Druck der Planerfüllung und des Taktsystems stehende Arbeit der großen Montagestraßen führte zu einer **uniformrechtwinkligen Gruppierung mehrgeschossiger Reihenblocks**”* (zitiert nach: Schöller 1967, S. 79). Diese uniformen Wohnsiedlungen mit mehrgeschossigen Reihenblocks sind auch in Westdeutschland entstanden. Im Gegensatz zur **Planerfüllung in der ehemaligen DDR** standen **Vermarktungsgrundsätze beim Bau westdeutscher Siedlungen** im Vordergrund.
- Viele Städte in der ehemaligen DDR haben durch den Bau neuer Wohnkomplexe und teilweisem Abriss vorhandener Altbaubestände wesentliche **Züge ihrer städtebaulichen Individualität verloren** (Schöller 1967, S. 80). In Westdeutschland entstanden **neue Siedlungen** vorwiegend **an den Stadträndern**.
- Das **Wohnumfeld** der Städte in der DDR, zum Beispiel Grünflächen und Kinderspielflächen, konnte im Gegensatz zu westdeutschen Siedlungen auf Grund fehlender Finanzen **nur dürftig oder gar nicht gestaltet** werden.
- Die in der DDR in offener Bauweise und entsprechend einer differenzierten Raumbildung errichteten **Gebäude** wurden mit ihren Hauptwohnräumen zum Teil **entgegen der Sonneneinstrahlung ausgerichtet**.

Bis zum Ende des Bestehens der ehemaligen DDR im Jahr 1990 standen auf Grund begrenzter finanzieller und materieller Möglichkeiten die Prinzipien der Wirtschaftlichkeit und Rentabilität im Städtebau der DDR im Vordergrund.

### 2.1.2 Eisenhüttenkombinat-Ost (EKO):Die Standortfrage

Als am 20.07.1950 Walter Ulbricht auf dem III. Parteitag der SED den Bau eines neuen Stahl- und Walzwerkes<sup>7</sup> verkündete, war die Entscheidung über einen Standort noch

---

<sup>7</sup> Es war der Hochofenbetrieb mit einem Stahlwerk, drei Walzstraßen, Gießereien und einer Großschmelde geplant, deren Kapazitäten später wesentlich erweitert werden sollten (May 1999, S. 43).

nicht gefallen. Nach 1945 ergaben sich hinsichtlich der Standortwahl mehrere Fragen, die einer Klärung bedurften:

- Warum sollte der Bau eines völlig neuen Werkes erfolgen, wo doch der Ausbau eines vorhandenen Werkes hätte vorgenommen werden können?
- Warum fiel die Standortwahl auf eine Fläche zwischen der Ortschaft Fürstenberg und dem Dorf Schönfließ?

Die Antwort auf die erste Frage ergibt sich aus den Folgen des zweiten Weltkrieges. Die wirtschaftliche Situation in der SBZ führte auf dem Eisen- und Stahlsektor zu einer Abhängigkeit vom Industrievier im Niederrhein- und Ruhr-Gebiet. Die Lieferungen aus Westdeutschland reduzierten sich jedoch von November 1947 bis Mai 1948 von 21.000 t auf 8.500 t. Die Währungsreform in den deutschen Westzonen im Juni 1948 führte zu einer vollständigen Einstellung des Warenverkehrs. Im Oktober 1949 wurde das "Frankfurter Abkommen" geschlossen, um die innerdeutschen Wirtschaftsbeziehungen wieder zu normalisieren, jedoch wurde die Interzonenvereinbarung aus militärstrategischen Erwägungen mehrmals außer Kraft gesetzt (Richter u.a. 1997, S. 19).

In Riesa und Henningsdorf wurden die Stahlwerke, die der Rüstungsproduktion dienten, von den Siegern des zweiten Weltkrieges teilweise zerstört bzw. demontiert. In Thüringen wurde demgegenüber in der Maxhütte in Unterwellenborn ein vierter Hochofen mit sowjetischer Unterstützung errichtet. *"Von insgesamt 124 Hochöfen, die 1936 in Deutschland Roheisen erzeugt hatten, befanden sich nur 4 auf dem Territorium der DDR"*<sup>8</sup> (zitiert nach: Richter u.a. 1997, S. 19). Es konnte damit eine deutliche Unterversorgung an metallproduzierenden Betrieben in der DDR verzeichnet werden. Der Bedarf an Roheisen in der DDR stieg stetig, und so wurden von der Regierung mehrere Varianten diskutiert, die zu einer Materialdeckung führen sollten:

- Erstens: Der **Bezug** von Eisen und Stahl **aus den westdeutschen Industriegebieten**, da die Wiedervereinigung Deutschlands zu diesem Zeitpunkt noch nicht gänzlich verworfen war.
- Zweitens: Der **Import** von Eisen und Stahl **aus der Sowjetunion**.

---

<sup>8</sup> Das in der Oderregion bereits vorhandene Hochofenwerk Kraft in Kratzwiek bei Stettin (Szczecin) lag nun auf polnischem Staatsgebiet (May 1999, S. 43).

- Drittens: Der **Aufbau eines eigenen Werkes** mit entsprechenden Kapazitätsreserven und Erweiterungsmöglichkeiten zur langfristigen Selbstversorgung mit Eisen und Stahl.

Ein wesentliches Ziel war die Autarkie der DDR auf dem Metallurgiesektor von anderen Staaten, unabhängig davon, ob diese sozialistisch - kommunistisch oder kapitalistisch orientiert waren. Insbesondere aber die Abhängigkeit von der westdeutschen Metallindustrie sollte vermieden werden (Richter u.a. 1997, S. 19). Schließlich entschied sich die DDR-Regierung zum Aufbau eines eigenen modernen und ausbaufähigen Werkes, um dem wachsenden Bedarf an Eisen und Stahl gerecht zu werden. Als Gründe zur Beantwortung der zweiten Frage, die zur Entscheidung für den Standort zwischen Fürstenberg und Schönfließ führten, sind insbesondere strukturelle, wirtschaftliche sowie politische zu nennen. Als favorisierte Standorte für den Aufbau eines neuen Werkes wurden die in Abbildung 1 (Seite 17) dargestellten Städte, Ueckermünde, Eberswalde, Frankfurt, Küstrin-Kietz und Fürstenberg, betrachtet. Dies sind vorwiegend Orte, die in der strukturschwachen Region nahe der polnischen Grenze liegen und mit dem Schiff über die Oder an die Ostsee angebunden sind (Richter u. a. 1997, S. 19; May 1999, S. 43).

Die vorhandene agrarwirtschaftliche Monostruktur an der Oder sollte durch eine industrielle Ansiedlung aufgewertet werden. In wirtschaftlicher Hinsicht waren insbesondere die bereits genannten Autarkiebestrebungen auf dem Metallurgiesektor von großer Bedeutung. Auch transporttechnische Gründe spielten eine wesentliche Rolle. Die kurzen Transportwege für Rohstoffe aus Polen und der ehemaligen Sowjetunion sowie die gute Anbindung an das Schienen- und das Wasserstraßennetz (Oder, Oder-Spree-Kanal) waren von großer Bedeutung<sup>9</sup>.

Über die nicht ganzjährig schiffbare Oder sollten Rohstoffe von der Ostsee aus bis zum neuen Werk transportiert werden, die halbfertigen bzw. fertigen Produkte konnten zur weiteren Verschiffung entweder an die Ostseehäfen zurückgebracht werden oder über

---

<sup>9</sup> Kostenanalysen für den Erztransport aus dem ukrainischen Krivoi Rog über sowjetische Schwarzmeerehäfen bis zum Oderhaff wurden mit 20,00 Mark je Tonne als vergleichsweise günstig angesehen. Polnischer Hüttenkoks aus Oberschlesien konnte direkt mit dem Schiff über die Oder zum neuen Werk gebracht werden (May 1999, S. 43).

den Oder-Spree-Kanal in die Hauptstadt der DDR, Ost-Berlin, und dann weiter Richtung Westen in den mitteldeutschen Raum transportiert werden (Richter u.a. 1997, S. 20). Die traditionellen Industriezentren der DDR lagen um die Städte Berlin und Magdeburg sowie im heutigen Bundesland Sachsen (May 1999, S. 43) Die ausschlaggebenden politischen Gründe für einen Standort nahe Fürstenberg waren vielfältig. Ab Juli 1950 hatte die DDR die Oder-Neiße-Grenze vertraglich offiziell anerkannt, so dass die Standortwahl bei Fürstenberg eine Untermauerung der “friedliebenden Außenpolitik zu den Bruderländern” war. Aus sowjetischem Erz und polnischem Koks sollte deutscher Friedensstahl werden, so wurde die damalige Aufbauphase von Werk und Stadt politisch thematisiert. Der Bau des Werkes war zudem eine Demonstration der Selbständigkeit gegenüber der Bundesrepublik Deutschland (Richter u.a. 1997, S. 20).

Abb. 1: Standorte für das neue Stahl- und Walzwerk

(Quelle: eigene Zeichnung)

(Kartengrundlage: 1:6.000.000, maßstabsverändert)



Als bevölkerungspolitisches Ziel der DDR-Regierung kann die gesellschaftliche Einbindung einer Vielzahl von Umsiedlern genannt werden, die aus den ehemals deutschen Ostgebieten geflohen waren, und nun nach Arbeit und Wohnraum suchten. *“Ich bin überzeugt, daß mit diesem Kombinat zwei eurer drückendsten Sorgen verschwinden. Das*

*eine ist die Frage der Unterbringung aller vorhandenen Arbeitskräfte, und das andere ist die leidige Wohnungsfrage*” (zitiert nach: Richter u. a. 1997, S. 20). So äußerte sich Wilhelm Pieck, der Präsident der DDR, zu der Einbindung der Umsiedler in das öffentliche Leben (Richter u. a. 1997, S. 20). Hinsichtlich der Standortqualitäten mussten folgende Bedingungen erfüllt sein:

- Es war ein **großes Areal** mit geeigneten Baugrundverhältnissen erforderlich, auf dem genügend Reserveflächen vorgehalten werden konnten.
- Das neu zu bauende Werk sollte gut an das überregionale **Straßen-, Schienen- sowie Wasserstraßennetz** angebunden sein, um günstige Transportbedingungen zu schaffen.
- Für die notwendigen Arbeitskräfte mussten **Flächen für eine Wohnstadt** sowie eine neue Infrastruktur bereitgestellt werden. Eine bereits vorhandene (kleinere) Stadt könnte diese Aufgaben zum Teil übernehmen.
- Es mussten große Mengen **Wasser** vorhanden sein, die der Kühlung dienen sollten.

Der hohe Ressourcenbedarf an Fläche und Wasser sowie die auftretenden Umweltbelastungen (Lärm- und Luftverschmutzung) sprechen deutlich gegen eine Ansiedlung bei einer größeren Stadt, wie z. B. Frankfurt, so dass sich die Standortauswahl zwangsläufig auf einen kleineren Ort konzentrierte. In der mit dem Werk zu errichtenden Wohnstadt war weder die Ansiedlung von privatem Handel noch von privatem Kleingewerbe vorgesehen, da dies mit der Idee einer neuen Gesellschaftsordnung nicht vereinbar war. Durch den Neubau der Siedlung auf der “grünen Wiese” war ein Anknüpfen an bürgerliche Traditionen nicht möglich<sup>10</sup> (Richter u. a. 1997, S. 21). Auch dieser Aspekt spricht für die Ansiedlung bei einer kleineren Stadt, die nicht als gesellschaftspolitischer Gegenpol wirken konnte. Am 18. August 1950 machte Fritz Selbmann, der Minister für Schwerindustrie der DDR, den ersten Spatenstich für den Bau des Eisenhüttenkombinates-Ost. Die endgültige Festlegung über den Standort der Wohnstadt für die Arbeiter des EKO erfolgte erst im November 1950, drei Monate nach Baubeginn des neuen Stahl- und Walzwerkes (Richter u. a. 1997, S. 22).

---

<sup>10</sup> Die spätere Überplanung von Fürstenberg durch großflächigen Abriss und Neubau in Plattenbauweise sollte auch hier die städtebauliche und damit die gesellschaftliche Ordnung ändern.

Die heutige Stadt Eisenhüttenstadt liegt circa 23 Kilometer südlich des Oberzentrums Frankfurt im Bundesland Brandenburg an der deutsch - polnischen Grenze. Die Größe des Stadtgebietes beträgt 6.355 ha. (Stadt Eisenhüttenstadt 1997, S. 24). Die Entfernung zur Bundeshauptstadt Berlin beträgt rund 75 Kilometer. Die im Landesentwicklungsplan I des Landes Brandenburg als Mittelzentrum sowie als industriell-gewerblicher Entwicklungsstandort ausgewiesene Stadt gehört zu dem im Jahr 1993 gebildeten Landkreis Oder-Spree, dessen Verwaltungssitz in Beeskow angesiedelt ist (Stadt Eisenhüttenstadt 1998, S. 6). Der heutige Landkreis Oder-Spree ist aus dem Zusammenschluss der ehemaligen Kreise Fürstenwalde, Beeskow, Eisenhüttenstadt - Land und der ehemaligen kreisfreien Stadt Eisenhüttenstadt hervorgegangen (Stadt Eisenhüttenstadt 1998, S. 18 f.): *“Der Landkreis Oder-Spree bildet zusammen mit dem Landkreis Märkisch-Oderland und der kreisfreien Stadt Frankfurt/Oder die Planungsregion Oderland-Spree”* (zitiert nach: Stadt Eisenhüttenstadt 1998, S. 18).

Das Stadtgebiet Eisenhüttenstadts liegt im Berliner Urstromtal, das im Übergangsbereich vom ostbrandenburgischen Heide- und Seengebiet und der Fünfeichener Hochfläche zum Fürstenberger Odertal liegt. Zwischen der Hauptsiedlungsfläche der Stadt im südöstlichen Teil des Berliner Urstromtales auf einer Höhe von etwa 40 bis 45 m über NN und dem 1993 eingemeindeten Ortsteil Diehlo im Diehloer Stauchungskomplex der Fünfeichener Hochfläche, bilden die Diehloer Berge mit einer Höhe von etwa 116 m über NN, einen besonders schützenswerten Landschaftsraum (Stadt Eisenhüttenstadt 1998, S. 14). Der Höhenunterschied von etwa 70 m bietet dem Betrachter vom Rand der Diluvialplatte Diehloer Berge das Panorama des größten Teils der auf den Talsanden des Berliner Urstromtales gelegenen Stadt bis zum Altstadt kern von Fürstenberg. Dieser bildet die östliche Begrenzung des circa 15 m bis 18 m höher gelegenen Niveaus des Berliner Urstromtales gegenüber dem Odertal sowie der Ziltendorfer Niederung im Norden und der Neuzeller Niederung im Süden von Eisenhüttenstadt (Stadt Eisenhüttenstadt 1998, S. 14). Das sich weit in das polnische Grenzgebiet erstreckende Odertal hat im Stadtgebiet Eisenhüttenstadt eine Hochwasserschutzfläche von circa 262 ha herausgebildet. Oderdeiche, die nach dem Hochwasser 1997 rekonstruiert und ausschließlich auf deutscher Seite erhöht wurden, durchziehen die Obere Fürstenberger Aue (Neuzeller Niederung) bzw. die Untere Fürstenberger Aue (Ziltendorfer Niederung) und prägen zusammen mit der Uferbebauung der Altstadt von Fürstenberg den besonderen Reiz der Landschaft am Grenzfluss mit dem Mündungsbereich des Oder-Spree-Kanals (Stadt

Eisenhüttenstadt 1998, S. 14). Gansleweit (Seite 108 ff.) bezieht sich in seinen Beschreibungen der naturräumlichen und geographischen Gegebenheiten auf H. Berghaus, der 1856 das heutige Stadtgebiet Eisenhüttenstadts als siedlungsunfreundliches Terrain bezeichnet. *“Die Feldmark besteht aus unfruchtbarem Sand-, theils aus ergiebigen Bruchboden. Ein großer Theil wird wegen gänzlicher Unergiebigkeit gar nicht bebaut”* (zitiert nach: Gansleweit 1986, S.108 ff.).

Insgesamt betrachtet veränderte der Bau des EKO die Region sowie die beiden Ortschaften Fürstenberg und Schönfließ grundlegend. Arbeitsplätze wurden geschaffen, die agrarwirtschaftliche Monostruktur wurde überwunden und die materielle Abhängigkeit auf dem Metallurgiesektor zu anderen Staaten ist vermieden worden.

## **2.2. EKO und Stalinstadt: Stadtentwicklung von 1950 bis 1960**

### **2.2.1 Ausgangssituation: Fürstenberg (Oder) und Schönfließ**

Die Stadt **Fürstenberg** wurde um 1252 als deutsche Ackerbürger- und Handwerkerstadt an einem günstigen Oderübergang gegründet, 1293 wird die civitas vurstenbergensis erstmalig urkundlich erwähnt. Seit 1335 war eine Fähre zur Querung der Oder in Betrieb, die später durch eine Brücke ersetzt wurde und den Ort Kloppitz<sup>11</sup> mit Fürstenberg verband. Eine dauerhafte Besiedlung bzw. Befestigung an dem Ort des heutigen Fürstenbergs erfolgte erst ab 1370. Die unregelmäßige Straßenführung, die zentrale Lage von Kirche und Rathaus sowie die dichte, kleinteilige Bebauung zeugen von der mittelalterlichen Entstehungsgeschichte Fürstenbergs (BDA 1993, S. 1 f.). Kriege und wechselnde feudale Besitzverhältnisse prägten bis ins 18. Jahrhundert die Entwicklung der Stadt. *“Entscheidend für die Entwicklung Fürstenbergs bis 1815 war das Kloster Neuzelle als der für die gesamte Region bestimmende Grundherr, der sich in der Stadt über Jahrhunderte wesentliche Rechte sicherte”* (Arbeitsgruppe Stadtgeschichte, S. 13). Der damalige Klosterbesitz umfasste 35 Dörfer in der Region sowie die Stadt Fürstenberg (Gansleweit 1986, S. 28). Verheerende Brände, z. B. der Großbrand von 1571, bei dem das Rathaus mit wertvollen Urkunden zerstört wurde, suchten die Stadt mehrfach heim. Im Jahr 1604 brannte die Stadt mit Ausnahme der stadtbildprägenden Nikolaikirche und

---

<sup>11</sup> Der Ort Kloppitz trägt heute den Namen Klopot und befindet sich auf polnischem Staatsgebiet.

eines Hauses vollständig ab. Auch im Dreißigjährigen Krieg brannten von 250 Bürgerhäusern 220 ab. Die Bürger von Fürstenberg bauten die Stadt nach jedem Brand wieder neu auf. Der mittelalterliche Grundriss und die historischen Straßenführungen sind noch heute erkennbar (Karte 1, Seite 22) (BDA 1993, S. 1 f.).

Die vorwiegenden Wirtschaftszweige Fürstenbergs waren seit dem 14. Jahrhundert die Fischerei bzw. die Schifffahrt auf der Oder. Die Niederlausitz wurde nach den napoleonischen Kriegen 1815 Preußen zugeordnet. Im Rahmen der allgemeinen beginnenden Industrialisierungsphase in Europa ab Mitte des 19. Jahrhunderts erfolgten markante ökonomische Veränderungen, die durch den Bau der Eisenbahnlinie von Berlin nach Breslau in den Jahren 1846-47 begünstigt wurden (BDA 1993, S. 1 f.). In Karte 2 (Seite 35) ist der Ortsteil Fürstenberg im Jahr 2005 dargestellt, der sich in Richtung Westen vom Ufer der Oder zur Bahnlinie ausdehnt. Repräsentative Bürgerhäuser prägen seit dieser Zeit die beiden parallel verlaufenden Straßen zum Bahnhof. Der ältere Fürstenberger Bahnhof wurde 1848 fertiggestellt, der neuere Bahnhof ist in den Jahren 1908 bis 1911 errichtet worden<sup>1</sup>. Zum Gemeindeteil Fürstenberg gehört auch der WK VII, der sich mit seinen raumbildenden Plattenbauten an den Ortskern Fürstenberg anschließt.

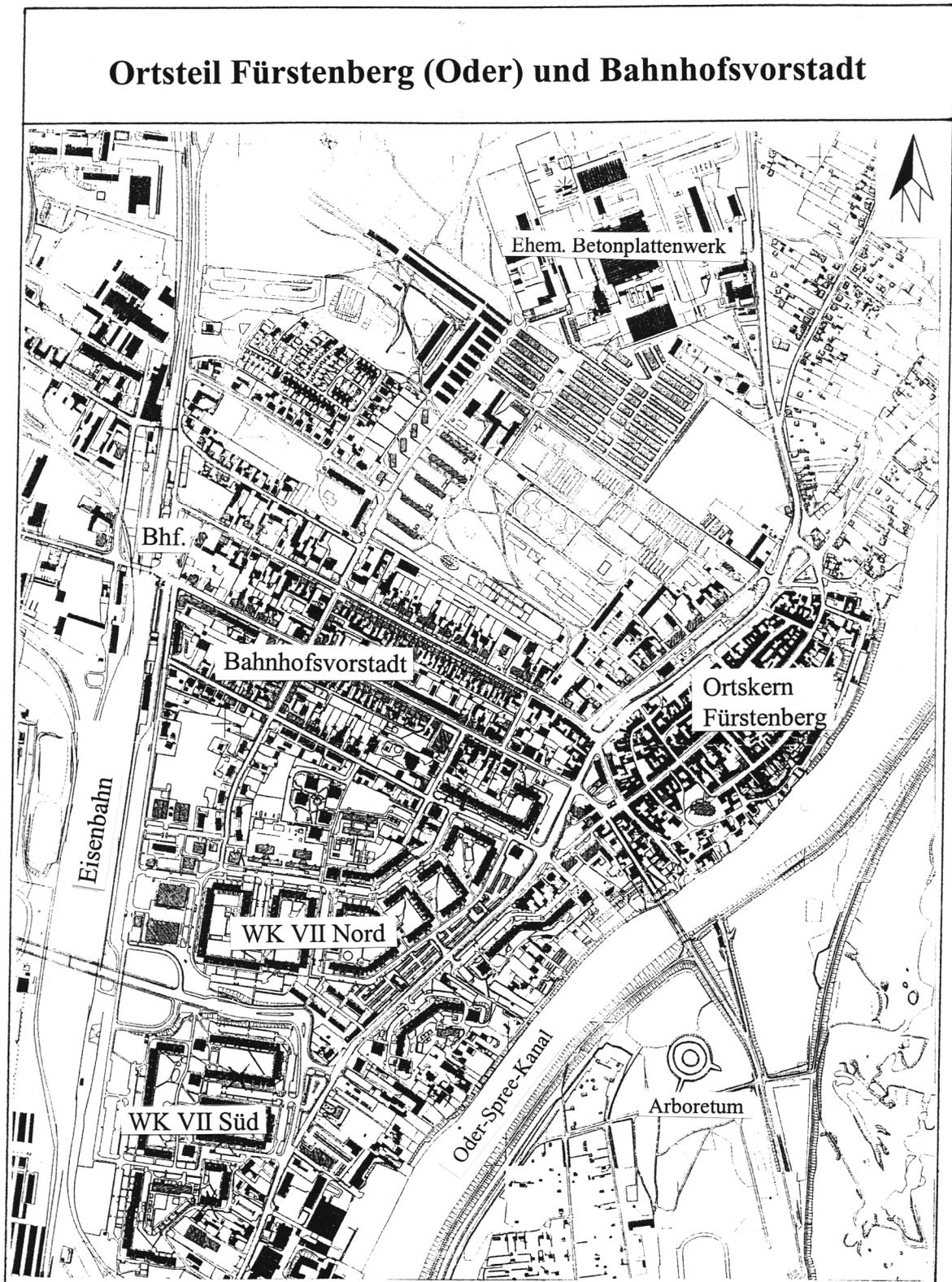
Westlich des Bahnhofes entstand eine Glashütte, die 1864 ihre Produktion aufnahm, sowie eine Brikettfabrik, die auf den Braunkohlenabbau im Nachbarort Schönfließ zurückzuführen ist. Weitere Wirtschaftszweige waren eine Kisten- sowie eine Holzwollefabrik. Insbesondere die Einführung amerikanischer Korbweide, die neben der zivilen auch die militärische Nutzung umfasste, führte zu einer weiteren Stärkung der Wirtschaft (BDA 1993, S. 1 f.). Das Weidengefecht war stabil und leicht zu transportieren, so dass Geschosskörbe für Artilleriegeschosse daraus gefertigt wurden.

Mit der Inbetriebnahme des Oder-Spree Kanals im Jahr 1891 begann ein weiterer Aufschwung der Stadt Fürstenberg. Die ländliche Stadt entwickelte sich zu einem bedeutenden Schifffahrtsknotenpunkt. Über die Oder war eine Anbindung an die Ostsee vorhanden und mit dem Oder-Spree Kanal wurde eine Wasserstraße geschaffen, die das schlesische Industriegebiet mit Berlin und darüber hinaus mit dem Ruhrgebiet verband. Die Binnenschifffahrt war somit seit Ende des 19. Jahrhunderts zum bedeutendsten Wirtschaftszweig geworden, der zahlreiche Betriebe der Schiffsindustrie neu entstehen

---

<sup>1</sup> Quelle: Stadt Eisenhüttenstadt.

Karte 1: Ortsteil Fürstenberg und Bahnhofsvorstadt  
(Kartengrundlage: Stadtgrundkarte 1:5.000)  
(Quelle: Stadtverwaltung Eisenhüttenstadt)



ließ. Die Bevölkerungszahl stieg mit der einhergehenden Entwicklung vom Jahr 1850 mit 2.080 auf 6.394 im Jahr 1910 (BDA 1993, S. 1 f.).

Mit Beginn des zweiten Weltkrieges 1939 ist bei Fürstenberg ein Kriegsgefangenenlager mit rund 10.000 Gefangenen aufgebaut worden. Diese Gefangenen wurden als Arbeitskräfte von der DEGUSSA für die Rüstungsproduktion herangezogen. Die baulichen Schäden in Fürstenberg hielten sich nach Beendigung des zweiten Weltkrieges in Grenzen, die Stadt musste aber rund 3.000 Flüchtlinge aus den Gebieten östlich der Oder aufnehmen (BDA 1993, S. 1 f.).

Im Generalbebauungsplan Eisenhüttenstadts von 1968 spielte Fürstenberg keine wesentliche Rolle mehr. Der wohlerhaltene mittelalterliche Grundriss und die kleinteilige Bebauung wurden als *“störendes Relikt einer siegreich überwundenen Vergangenheit betrachtet”* (Topfstedt 1997, S. 94). Mitte der sechziger Jahre sind bereits radikale Abriss- bzw. Umnutzungspläne entwickelt worden. Die Nikolaikirche sollte als Konzerthalle dienen und das vorhandene Straßennetz war als Rahmen für neue, in Plattenbauweise errichtete Baukörper vorgesehen. Einzelne erhaltenswerte Gebäude sollten in die Neuplanungen einbezogen werden (Topfstedt 1997, S. 94). Der großflächige Abriss, der in Ansätzen in Fürstenberg bereits durchgeführt wurde, und auch die geplante nachfolgende Verdichtung, konnten auf Grund der katastrophalen Wirtschaftslage der DDR nicht bzw. nur in geringem Ausmaß umgesetzt werden. Die politische Wende 1989-1990 beendete dieses städtebaulich wenig sinnvolle Vorhaben endgültig.

Die Entwicklung des Dorfes **Schönfließ**, dessen Einwohnerzahl 1847 bei 867 lag (BDA 1993, S. 1 f.), ist auf Grund seiner geographischen Nähe eng mit der Geschichte der Stadt Fürstenberg verbunden. *“Als im Jahr 1847 im Wald der Königlichen Oberförsterei Siedichum in der Nähe von Schönfließ ein Brunnen abgeteuft wurde, stieß man auf eine schwarz-blaue, tonige Masse, deren Beschaffenheit man zunächst nicht zu deuten wußte, ebensowenig die bei größerer Bohrtiefe zutage gebrachte dunkelbraune, aber wesentlich festere Substanz.”* (Arbeitsgruppe Stadtgeschichte 1999, S. 20 ff.). Es handelte sich bei dieser Substanz um Braunkohle, deren Fund für das Dorf Schönfließ und die Stadt Fürstenberg von grundlegender wirtschaftlicher Bedeutung werden sollte. Nach näherer Untersuchung wurde ein 10 – 12 m starkes abbauwürdiges Flöz sowie ein 4 m starkes bedingt abbauwürdiges Unterflöz gefunden (Arbeitsgruppe Stadtgeschichte

1999, S. 20 ff.). Die vorhandenen komplizierten geologischen Strukturen erforderten einen hohen bergbaulichen Aufwand, um die Kohle „unter Tage“ abzubauen. Durchbrüche, die durch Schwimmsand an den Enden des Flözes verursacht wurden, waren keine Seltenheit. Auf Grund von massiven Absatzschwierigkeiten wurde der Abbau zunächst wieder eingestellt. Holz war im Vergleich zur Braunkohle ein wesentlich preisgünstigerer Brennstoff und nahezu unbegrenzt verfügbar (Arbeitsgruppe Stadtgeschichte 1999, S. 20 ff.).

Zu Beginn der fünfziger Jahre des 19. Jahrhunderts erfolgte ein erneuter Abbau zwei Kilometer von der Oberförsterei entfernt. Erst im Jahr 1858 erhielt ein Konsortium das Recht, in der neu gegründeten Grube Präsident bei Schönfließ Bergbau zu betreiben. Aus der Grubengesellschaft *Präsident* wurde im Jahr 1882 die *Niederlausitzer Kohlenwerke AG*, die einige Jahre später in *Kursächsische Braunkohlen AG* umbenannt wurde (Arbeitsgruppe Stadtgeschichte 1999, S. 20 ff.). Trotz mehrerer wirtschaftlicher Rückschläge erkannten die Betriebe der umliegenden Region den höheren Brennwert der Braunkohle, so dass eine regelmäßige Förderung betrieben wurde. Der Transport erfolgte über eine Schmalspurbahn nach Fürstenberg, die 1882 eine Normalspur erhielt<sup>2</sup>. Im Jahr 1887 hatte der Betrieb bereits 180 Mitarbeiter (Arbeitsgruppe Stadtgeschichte 1999, S. 21 ff.). Durch den Bau einer Brikettfabrik am Bahnhof Fürstenbergs sowie den Bau des Hafens am Oder-Spree-Kanal, dessen Eröffnung für die Schifffahrt 1891 war, wurde der Absatz weiter erhöht. Die vorhandene Braunkohle war auch für die Ansiedlung einer Glashütte<sup>3</sup> ein wesentlicher Standortfaktor (Arbeitsgruppe Stadtgeschichte 1999, S. 22 ff.).

Ab 1905 erweiterten die Niederlausitzer Kohlenwerke ihren Betrieb um einen Geschäftszweig. Der Gütertransport war neben dem Bergbau, der auf mehrere Schächte und einen Tagebau in der Region angewachsen war, ein weiterer Wirtschaftszweig. Die Braunkohleförderung verursachte einen Wandel in der Region vom rein agrarischen zum industriell - produzierenden Sektor. Im Jahr 1927 wurde die Grube Präsident stillgelegt. Auch die Brikettfabrik in Fürstenberg wurde aus wirtschaftlichen Gründen geschlossen (Arbeitsgruppe Stadtgeschichte 1999, S. 24 f.). Der Ort Schönfließ, dessen Bewohner

---

<sup>2</sup> Die Spurbreite beträgt bei deutschen Eisenbahnen 143,5 cm =Normalspur.

<sup>3</sup> Die erhaltenen Werkshäuser der Glashütte mit den Namen „Cäcilie“, „Klara“ und „Emilie“ usw. sind eindrucksvolle Beweise Fürstenberger Industriegeschichte.

bis dahin in der Landwirtschaft, der Braunkohlengrube, in Ziegeleien oder der Fürstenberger Industrie arbeiteten, wuchs zu einem Dorf heran, das Anfang der 30er Jahre des 20. Jahrhunderts über 1.500 Einwohner hatte (Stadt Eisenhüttenstadt 1998 b, S. 6)

Ab 1947 ist die Schachanlage noch einmal in Betrieb gegangen, um Brennstoff für die sich im Wiederaufbau befindlichen Fürstenberger Industriebetriebe zur Verfügung zu stellen. Der große Arbeitskräftebedarf im EKO sowie unrentable Förderungsmethoden bewirkten 1952 die endgültige Schließung der Grube. Das Senftenberger Braunkohlerevier übernahm zu diesem Zeitpunkt die Brennstoffversorgung (Arbeitsgruppe Stadtgeschichte 1999, S. 24 f.). Das Gelände der Grube Präsident im Norden des heutigen Ortsteiles Schönfließ wird seit den fünfziger Jahren vom EKO als Schlackeplatz bzw. zur Restlagerung der metallischen Produktion genutzt. Eine Nutzung ist noch bis 2020 vorgesehen<sup>4</sup>.

Der Ort Schönfließ ist als Angerdorf gewachsen, seine typisch ländlich geprägte bauliche Struktur ist weitestgehend erhalten. Der Dorfanger wurde, wie der Ortsname verrät, von einem Bach durchquert, der sehr reines, klares und gesundes Wasser enthielt (vgl. Gansleweit 1986, S. 121 f.). Schönfließ ist eine von vielen ähnlichen Siedlungen in der Region, die am Rand der hochwassergefährdeten Oderaue entweder als Anger- oder Straßendorf entstanden sind. Die Bebauungsstruktur ist von freistehenden Häusern geprägt, der Ortsteil zeichnet sich innerhalb Eisenhüttenstadts durch eine gehobene Wohnlage aus. Die neuen Gebäude haben die baulichen Lücken zu den WK III und WK IV geschlossen, das Erscheinungsbild erinnert heute mehr an ein Straßendorf als an ein Angerdorf. Bis 1990 ist Schönfließ als Ortsteil Eisenhüttenstadt West bezeichnet worden.

## **2.2.2 Stadtplanerischer Kontext**

### **2.2.1.1 Der Stadtarchitekt Kurt Walter Leucht**

*“Dicht an der Macht, ihr ergeben, trotzdem eigene Vorstellungen verfolgend”* (zitiert nach: Schütrumpf 1997, S. 81), so kann die Position des Stadtarchitekten Stalinstadts

---

<sup>4</sup> Quelle: Stadt Eisenhüttenstadt.

und später Eisenhüttenstadts, Kurt W. Leucht, illustriert werden. Der einstige städtebauliche Berater Walter Ulbrichts wurde als Sohn von Martha Anna Leucht unehelich am 08. Juni 1913 im vogtländischen Elbfeld geboren (Hopp 1963, S. 323). Sein Vater, der Baumeister Max Otto Hessler, verweigerte der Mutter seines Kindes die Ehe, so dass diese die Beziehung nach der Geburt beendete (Schütrumpf 1997, S. 81). In den Jahren 1927 bis 1931 besuchte Kurt W. Leucht die Kunstschule in Plauen sowie die Baugewerbeschule in Glauchau. Als er am 01. Mai 1933 der NSDAP beitrug und daraufhin zwölf Monate zur Luftwaffe ging, traf er eine Entscheidung, die bis 1945 sein weiteres Leben beeinflussen sollte. Der Leiter des Entwurfsbüros des Luftkreiskommandos III, Georg Sagebiel, stellte ihn in Dresden als Architekten ein. Nach sieben Monaten wechselte Leucht zu Erich Mendelsohn, dessen Büro nach seiner Emigration von Sagebiels älterem Bruder Georg geleitet wurde. An mehreren Projekten, die von der Luftwaffe in Auftrag gegeben wurden, durfte er mitarbeiten<sup>5</sup>. Die Planung von neuen Städten gehörte nicht zu Leuchts Aufgabenfeldern, er kam aber mit dem städtebaulichen Vorzeigeprojekt der nationalsozialistischen Regierung, der Planung der Stadt des KdF-Wagens<sup>6</sup>, in Berührung (Schütrumpf 1997, S. 81).

Weiteren Einfluss auf das städtebauliche Schaffen Leuchts brachte der Kontakt zu den aus Deutschland emigrierten Architekten Ernst May, Walter Gropius, Erich Mendelsohn und Mies van der Rohe, die er während der Weltausstellung in Paris von 1937 kennen lernte. 1938 ging er für einige Monate nach Italien. Die Urbanität der vorhandenen Stadtanlagen beeindruckte ihn sehr (Schütrumpf 1997, S. 81). Kurz vor Beginn des zweiten Weltkrieges wurde Leucht zur Luftwaffe eingezogen und sofort für die Errichtung von Bauten der Flugzeugindustrie freigestellt. Von 1939 bis 1941 studierte er als externer Student an der Technischen Hochschule Berlin-Charlottenburg. Er umging damit einen drohenden Kriegseinsatz. Ab Herbst 1941 befasste er sich mit dem Bau strategisch wichtiger Flugplätze in Weißrussland. Seine nächste Station führte ihn nach Italien, wo er als Major der Luftwaffe zum Stabsbauleiter, und damit zuständig für das gesamte Bauwesen an der Mittelmeerfront, ernannt wurde (Schütrumpf 1997, S. 81 f.). Ab Herbst 1944 bekam Leucht im Angesicht der drohenden Kriegsniederlage sowie der aus Süditalien vorrückenden alliierten Truppen einen streng geheimen Auftrag. Von Süd-

---

<sup>5</sup> Kurt W. Leuchts Mitarbeit bezog sich auf die Projektierung des Reichsluftfahrtministeriums sowie der Flughäfen Berlin Tempelhof und München-Riem.

<sup>6</sup> Wolfsburg.

Tirol aus sollte er, durch die Reichsregierung aus Berlin beauftragt, den Bau einer Auffangstellung beginnen<sup>7</sup>. Dieses Unternehmen scheiterte zum einen an fehlendem Material, zum anderen nahte das Kriegsende. Am 8. Mai 1945 löste General Gustav Langenscheidt seine Einheit auf und Leucht, der die letzte Phase des Krieges als Divisionsadjutant verbrachte, geriet in englische Gefangenschaft (Schütrumpf 1997, S. 82).

Nach nur einwöchiger englischer Gefangenschaft ging Leucht im Oktober 1945 nach Dresden. Die als "Elbflorenz" bekannt gewordene und im zweiten Weltkrieg nahezu vollständig zerstörte Stadt benötigte dringend Architekten für den Wiederaufbau. Der damalige Oberbürgermeister Dresdens<sup>8</sup>, der Leuchts bisherige politische und militärische Biographie nicht übergehen konnte, bat den sächsischen Vorsitzenden der KPD, Herrmann Matern, um Unterstützung. Nach einer Unterredung bei Matern hatte Kurt W. Leucht ein neues Parteibuch sowie in der Stadt Dresden einen neuen Arbeitgeber (Schütrumpf 1997, S. 82). Ab 1948 leitete er das Stadtplanungsamt Dresdens und war mit dem Wiederaufbau der zerstörten Stadt betraut (Hopp 1963, S.323). Während dieser Zeit entstand das erste Buch mit Planungsvorgaben zum Wiederaufbau des kriegszerstörten Dresdens, das er gemeinsam mit dem Gartenarchitekten Johannes Bronder schrieb. Es wurde von Architekturstudenten in Ost- und Westdeutschland zur Ausbildung herangezogen. Der Schritt in ein neues gesellschaftspolitisches System war Leucht gelungen und seine Stellung bestätigte ihn als einen Menschen, der seine fachlichen Qualitäten in jedem politischen System entwickeln konnte (Schütrumpf 1997, S. 82 f.).

Eine Beratung in Berlin im Jahr 1950, war für seine Zukunft von großer Bedeutung. Wilhelm Pieck hatte die Bürgermeister der Großstädte der DDR zur Besprechung des neuen Baugesetzes eingeladen. Leucht wies in seinem Vortrag auf einige wesentliche Mängel im neuen Baugesetz hin<sup>9</sup>, was nach seiner Rede zu intensiven Diskussionen führte. Nach einem Gespräch mit dem damaligen Aufbau-Minister, Lothar Bolz, wurde er zu Walter Ulbricht gerufen und sofort mit der Koordinierung des Wiederaufbaus im

---

<sup>7</sup> Die geplante Auffangstellung ist in der Zeit nach dem zweiten Weltkrieg als "Alpenfestung" bekannt geworden.

<sup>8</sup> Der kommissarische Oberbürgermeister Dresdens war Walter Weidauer.

<sup>9</sup> Er kritisierte, dass das Fluchtliniengesetz aus der Regierungszeit Bismarcks zur Erstellung des neuen DDR-Baugesetzes herangezogen wurde. Darin ist geregelt, dass Gesindewohnungen über Pferdeställen eingerichtet werden dürfen. Dies entsprach nicht seinem modernen Verständnis zu bauordnungsrechtlichen Regelungen.

neu gegründeten Ministerium betraut (Schütrumpf 1997, S. 84 f.). Nachdem Leucht seine politische und militärische Vergangenheit offen dargelegt und Bolz und Ulbricht keine Bedenken hinsichtlich seiner Biographie hatten, wurde ihm der Auftrag erteilt, eine eigene Abteilung Städtebau im Aufbau-Ministerium aufzubauen (Schütrumpf 1997, S. 84 f.). Eine Reise nach Moskau sowie in andere sowjetische Städte mit Spitzenfunktionären aus der entstehenden Architektur- und Bauverwaltung brachte neue städtebauliche Erkenntnisse in Bezug auf zukünftige Stadtentwicklungen (Hopp 1963, S. 232). Nachdem Leucht in seinem Buch zum Wiederaufbau Dresdens erste Grundprinzipien zu Neuplanungen formuliert hatte, waren die wichtigsten Ergebnisse seiner Reise die vom Ministerrat der DDR am 27. Juli 1950 beschlossenen 16 Grundsätze des Städtebaus<sup>10</sup>. *“Die sowjetischen Funktionäre fanden einen solchen Ansatz interessant und beauftragten die deutschen Gäste, die Leuchtschen Grundprinzipien zu überarbeiten und übersetzen zu lassen. Aus der anschließenden Diskussion gingen die 16 Grundsätze hervor”* (zitiert nach: Schütrumpf 1997, S. 84).

Seinen Einfluss auf die Machthaber der DDR-Regierung machte Leucht 1950 deutlich, als er erfuhr, dass das Ministerium für Schwerindustrie ohne seine Zustimmung eine Werkssiedlung für das neu gegründete Eisenhüttenkombinat-Ost nahe der Stadt Fürstenberg errichten ließ. Er stoppte die Bauarbeiten und überzeugte Ulbricht, einen städtebaulichen Wettbewerb zur Errichtung einer ganzen Stadt auszuschreiben (Schütrumpf 1997, S. 84 f.). Leucht, der sich mit seiner Abteilung als Vertreter des Ministeriums für Wiederaufbau an dem Wettbewerb beteiligte, überzeugte die Wettbewerbskommission mit seinem Entwurf. Die Entwürfe aus dem Jahr 1951 und 1953 überzeugen durch das Konzept der geschwungenen Straßen sowie der Gesamteinordnung in den Naturraum. Das städtebauliche Konzept, das streng nach den Grundsätzen der 16 Grundsätze erarbeitet wurde, ist in den Folgejahren mehrfach geändert worden. In der neuen Wohnstadt des EKO, die ab dem 07. Mai 1953 Stalinstadt hieß, sind nur der WK II und WK III nach den Vorstellungen von Leuchts Abteilung für Städtebau errichtet worden. Auf Grund von gravierenden Meinungsverschiedenheiten, die sich insbesondere auf die Festlegung der Wohnungsgrößen bezogen, verlor Leucht sukzessiv an Einfluss auf die großen städtebaulichen Projekte in der DDR<sup>11</sup>. Infolge von Intrigen musste er das Stalinstädter Projekt im April 1953 abgeben (Schütrumpf 1997, S. 85).

---

<sup>10</sup> vgl. Kapitel 2.1.1 Stadtentwicklung in West- und Ostdeutschland in der Nachkriegszeit.

<sup>11</sup> Er war an der Planung der Berliner Stalinallee bzw. Karl-Marx-Allee beteiligt (Hopp 1963, S. 323).

Seine berufliche Demontage begann 1955, als die Sowjetunion zur Durchsetzung ihrer wohnungsbaupolitischen Ziele klare Vorgaben machte. Die deutliche Reduzierung der Wohnungsgrößen von durchschnittlich 60 qm auf 55 qm, die Leucht grundsätzlich ablehnte, führte dazu, dass er seine Rückkehr nach Dresden anstrebte. Ab 1966 war er wieder als Stadtbaurat für die Planungen in Dresden verantwortlich. Als er 1969 die Forderung ablehnte, entlang des Elbufers Hochhäuser zu bauen, wurde er auf Weisung von Walter Ulbricht seines Amtes enthoben (Durth u. Gutschow 1995, S. 31 ff.). Parallel zu der Entwicklung in der ehemaligen DDR wurden in mehreren Ostblockstaaten, entsprechend den sowjetischen Vorgaben, neue industrielle Zentren mit deren Wohnstädten errichtet. In Bulgarien erfolgte der Bau von Dimitrowgrad<sup>12</sup>, in Polen ist bei der Leninhütte Nowa Huta errichtet worden und in Ungarn ist das metallurgische Zentrum Sztalinvaros entstanden (Schütrumpf 1997, S. 86).

#### **2.2.2.2 Form der Stadt**

Die Stadt Eisenhüttenstadt entwickelte sich aus drei wesentlichen Siedlungskernen. Dies sind der mittelalterliche Stadtkern von Fürstenberg im Osten, das Dorf Schönfließ im Westen und dazwischen die trapezförmige Stadtgründung der DDR, die zunächst den Namen StalinStadt trug. Sie wurde als erste „sozialistische Stadt“ Deutschlands bekannt. In Abbildung 2 (Seite 30) ist zunächst die Ausgangssituation bis 1950 dargestellt. Die Ackerbürgerstadt Fürstenberg, die vollständig auf der Westseite der Oder liegt, wird vom Beginn des Oder-Spree-Kanals begrenzt. Der Oder-Spree-Kanal durchquert das gesamte heutige Stadtgebiet, Reste eines stillgelegten weiter südlich verlaufenden Kanalarms sind noch erhalten. Mit dem Bau der Eisenbahnlinie in der Nähe des Ortskerns Fürstenberg in den Jahren 1846-48, die Berlin und Breslau miteinander verband, zeigte die Stadt eine Siedlungsentwicklung in Richtung Bahnhof. Die Fürstenberger Bahnhofsvorstadt entstand. Über den Oder-Spree-Kanal und über die Oder führte eine Brücke zu den Feldern auf der Ostseite der Oder. Auf der Westseite des Oder-Spree-Kanals liegt der Ort Schönfließ. Mit diesem Dorf ist Fürstenberg über eine Straße, die heutige Beeskower Straße, verbunden.

---

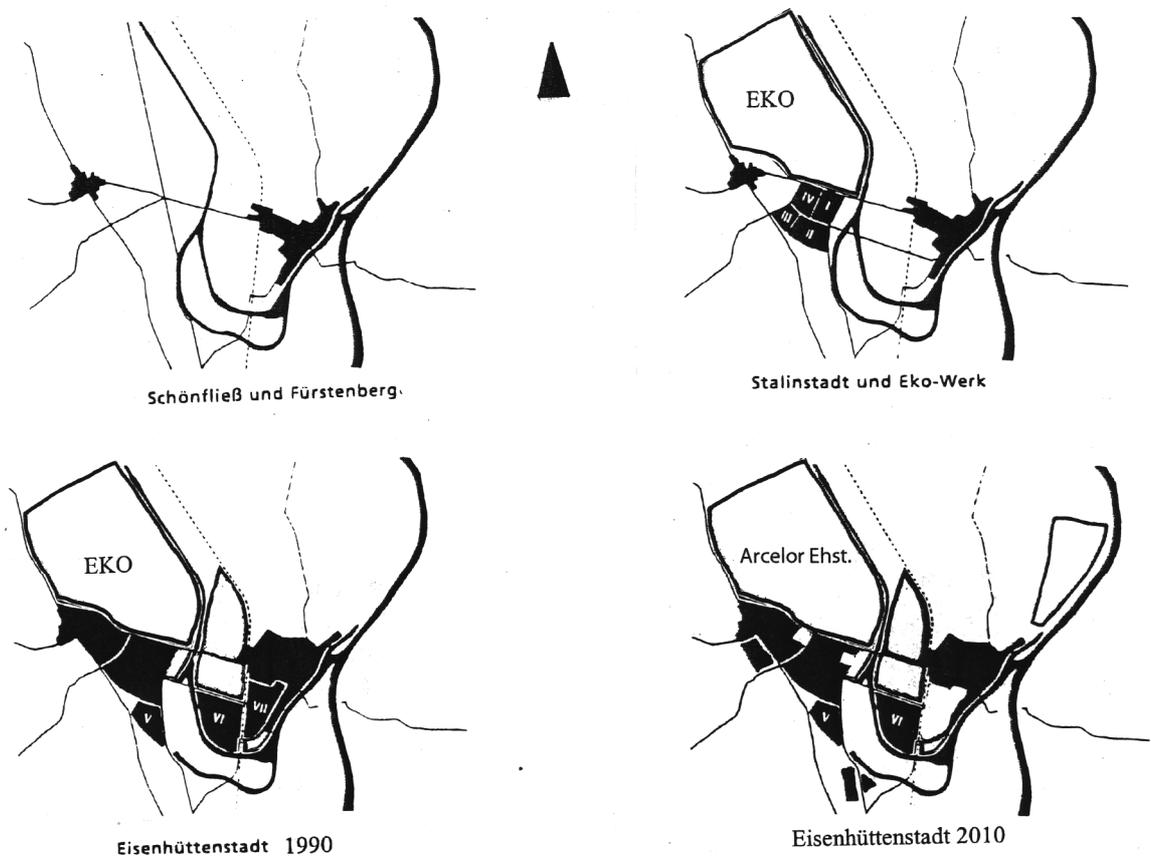
<sup>12</sup> Dimitrowgrad ist neben Drancy, Saarlouis und dem polnischen Glogow Partnerstadt von Eisenhüttenstadt.

Die seit 1950 errichtete “Stadt am Werk” steht im engen Zusammenhang mit der Entwicklung des EKO-Werkes im Norden des Stadtgebietes. Zwischen Fürstenberg und Schönfließ entstand seit 1950 das EKO-Stahlwerk sowie die Wohnstadt in Form der Wohnkomplexe I bis IV. Der Baubeginn des WK I wurde auf 1950 datiert, der Stadtplan erhielt erst 1953 seine endgültige Form. Im Jahr 1953 wurde mit dem Bau des WK II südlich des WK I begonnen, der auch den Zentralen Platz und großzügige Freiräume enthielt. Der Zentrale Platz wurde jedoch mit Ausnahme des Hauses der Parteien und Massenorganisationen, dem heutigen Rathaus, nicht bebaut. Nach dem Tod Stalins im März 1953 erhielt die Wohnstadt des Eisenhüttenkombinates-Ost am 07. Mai 1953 den Namen Stalinstadt.

Abb. 2: Form der Stadt

(Kartengrundlage: historische Karte aus Leucht 1957, S. 22, ohne Maßstab)

(Quelle: eigene Zeichnung)



Ab 1955 wurde der WK III errichtet, der in seiner Struktur dem WK II sehr ähnlich ist. Der WK IV entstand ab 1958 und hat die Konturen des Stadtplanes von 1953, er wurde

im Gegensatz zu diesem aber stark verdichtet gebaut. Von der neuen Stadt aus, nun StalinStadt genannt, füllten sich seit 1955 die räumlichen Lücken zwischen den drei Siedlungskernen mit weiteren Wohn- und Gewerbebauten. Die zweite wichtige Hauptachse in Ost - West-Richtung entstand, die Straße der Republik. Ab 1959 wurde mit dem Bau des WK V begonnen, der in industrieller Bauweise entstand. Mit dem funktionalen Zusammenwachsen der drei Siedlungskerne bekam die Stadt 1961 den Namen Eisenhüttenstadt.

Bis 1986 entstanden in Eisenhüttenstadt im Zusammenhang mit der Erweiterung des Stahlstandortes insgesamt sieben Wohnkomplexe. Mit dem Jahr 1970 begann der Bau des WK VI, der als größter Wohnkomplex zwischen den Bahngleisen und dem Oder-Spree-Kanal entstand. Der jüngste Wohnkomplex, der WK VII, wurde zwischen 1982 und 1987 in Plattenbauweise gebaut. Er wurde 1989 um die Wohngruppe Seeberge am Oder-Spree-Kanal ergänzt. Bis 2005 entstanden mehrere Gewerbe- und Eigenheimstandorte am Stadtrand. Der WK VII wird seit 2003 abgerissen.

### **2.2.2.3 Stadtstrukturelle und städtebaulich konzeptionelle Aussagen**

In Abbildung 3 (Seite 32) ist die Stadtkonzeption aus dem Jahr 1967 dargestellt, die mehrere Besonderheiten aufweist. Nach der vorliegenden Stadtkonzeption ist der Ortskern Fürstenberg als Wohnkomplex VIII ausgewiesen. Es muss davon ausgegangen werden, dass der Erhalt der historischen Bausubstanz nicht vorgesehen war<sup>13</sup>. Vielmehr schien eine Überplanung und Eingliederung Fürstenbergs in die Konzeption der Wohnkomplexe vorgesehen zu sein<sup>14</sup>. In der „Geographischen Mitte“ der Stadt ist westlich der Bahngleise der Neubau eines neuen Personenbahnhofes geplant gewesen, der jedoch nie realisiert wurde. Der heutige Ortsteil Schönfließ wurde im Jahr 1967 als Wohnbezirk Eisenhüttenstadt-West ausgewiesen und die als Naherholungsgebiet gedachte Insel wurde als „Sportpark Insel“ bezeichnet<sup>15</sup>.

---

<sup>13</sup> Der bis 1986 durchgeführte Bau des WK VII und der damit einhergehende Abriss von Teilen Fürstenbergs bestätigen diese These.

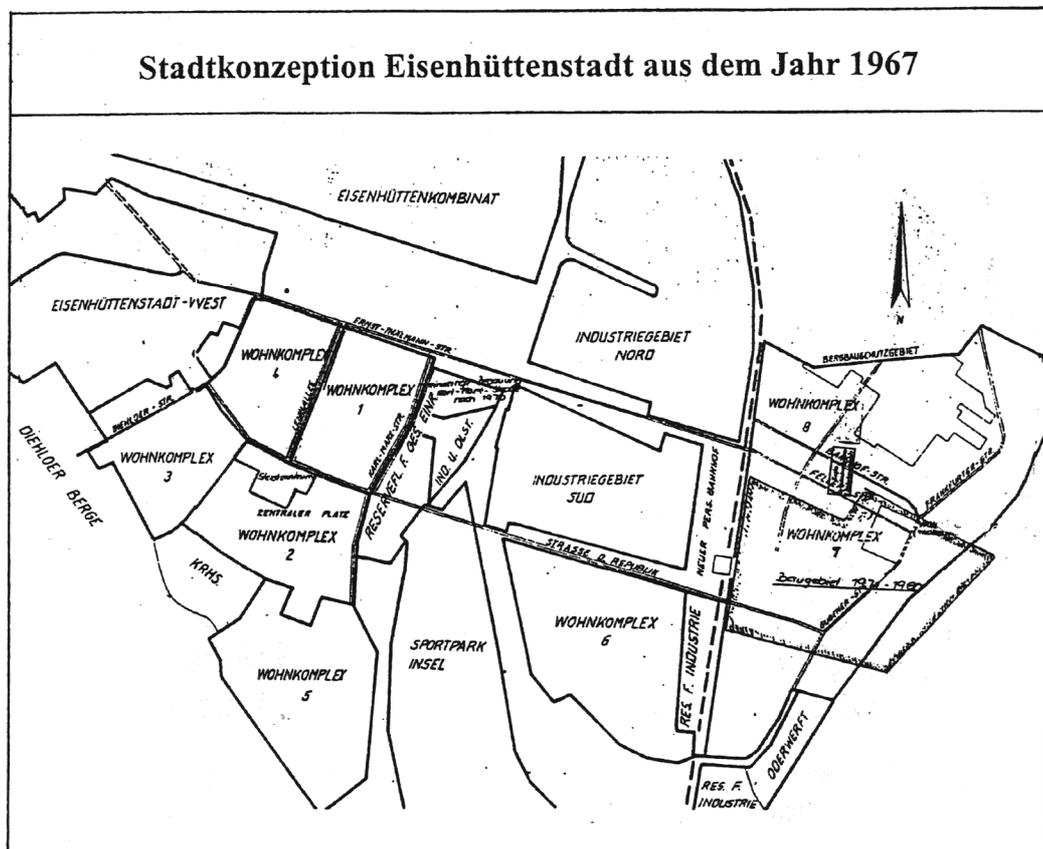
<sup>14</sup> vgl. Kapitel 2.2.1. Ausgangssituation: Fürstenberg (Oder) und Schönfließ.

<sup>15</sup> Fragmente eines Fußballstadionwalles weisen auf die 1967 vorgesehene Nutzung hin. Im Jahr 2000 ist auf dieser Fläche eine Mehrzweckhalle errichtet worden.

Das (unvollendete) Zentrum der Stadt bestand aus den Wohnkomplexen I – IV mit dem bis heute unbebauten Zentralen Platz. Die Magistrale der Stadt, die Leninallee<sup>16</sup>, und der Zentrale Platz werden von diesem städtebaulich einmaligen Ensemble umschlossen. *“Der Grundriß der Stadt ist organisch zu den notwendigen Beziehungen des Werkes, der ansteigenden Landschaft der Diehloer Berge im Süden und den beiden vorhandenen Siedlungskomplexen Fürstenberg und Schönfließ entwickelt worden. Beide Funktionen sind voneinander abhängig”* (Leucht 1957, S. 32). Der Begriff “organisch” wird von Leucht im weiteren nicht näher definiert, es kann jedoch von einer topographischen sowie funktionalen Einordnung der WK I - IV unter Berücksichtigung vorhandener Strukturen ausgegangen werden. Drei Hauptverkehrsstränge durchziehen die Stadt in Nord-Süd-Richtung: die Bahnlinie, die Bundesstraße 112, die annähernd dem Verlauf der alten Poststraße entspricht, sowie der Oder-Spree-Kanal, der von 1887 bis 1891 gebaut wurde. Die wichtigste Ost-West-Verbindung ist bis heute die Straße der Republik, die in der gesamten Länge vierstreifig eine zügige Verkehrsachse der Stadt ist.

Abb. 3: Stadtkonzeption Eisenhüttenstadt aus dem Jahr 1967

(Quelle: Richter, Jenny und Heike Förster, Ulrich Lakemann 1997, S. 73)



<sup>16</sup> Die Leninallee trägt seit der politischen Wende im Jahr 1990 den Namen Lindenallee.

In Abbildung 4 (Seite 34) sind die Schemata der Stadtstruktur Eisenhüttenstadts aus den Jahren 1980 und 2000 sowie deren Veränderungen dargestellt. Aus den Ortsteilen Eisenhüttenstadt-West sowie Eisenhüttenstadt-Ost sind die Ortsteile Schönfließ und Fürstenberg geworden. Dies entspricht den Namensbezeichnungen von vor 1961. Im südlichen Stadtgebiet wurden drei Wohngebiete an die Stadt angegliedert, von denen eine in Plattenbauweise in der zweiten Hälfte der achtziger Jahre errichtet wurde<sup>17</sup>. Südlich der Insel entstand seit 1998 durch private Investitionen das Wohngebiet "Waldsiedlung" mit freistehenden Einfamilienhäusern und Reihenhäusern. Ein nach 1990 errichtetes großflächiges Einzelhandelszentrum bildet den Stadtrand.

Der Ortsteil Schönfließ wurde seit 1990 in südwestlicher Richtung durch freistehende Einfamilienhausgebiete sowie eine Siedlung in mehrgeschossiger Bauweise erweitert. Diese Neubaugebiete bilden eine klare Trennlinie zum Landschaftsschutzgebiet Diehloer Berge, das sich südwestlich am Stadtrand erhebt. Das Zentrum der Stadt in den WK I-IV ist in nördlicher Richtung durch ein großflächiges Einzelhandelszentrum sowie mehrere funktionale Einrichtungen erweitert worden<sup>18</sup>. Auch die Haupteinkaufsstraße der Stadt, die Lindenallee, ist durch Neubau von Geschäftsgebäuden bzw. die Restaurierung und Umnutzung vorhandener Gebäude wirtschaftlich gestärkt worden.

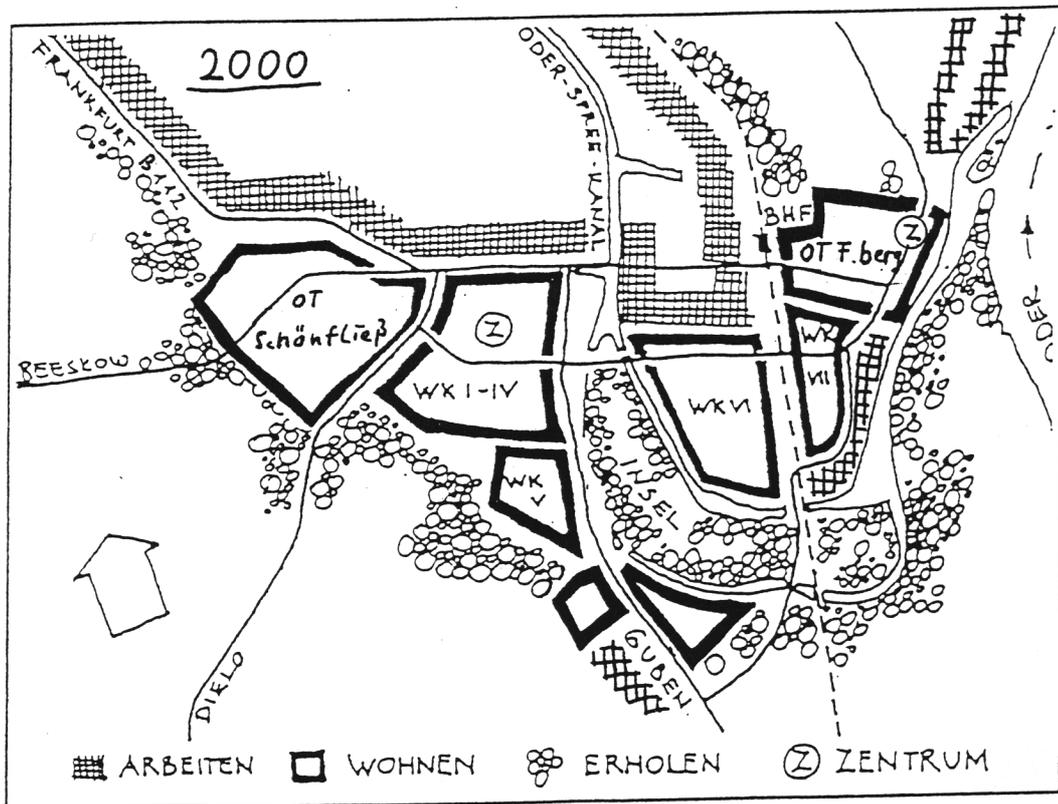
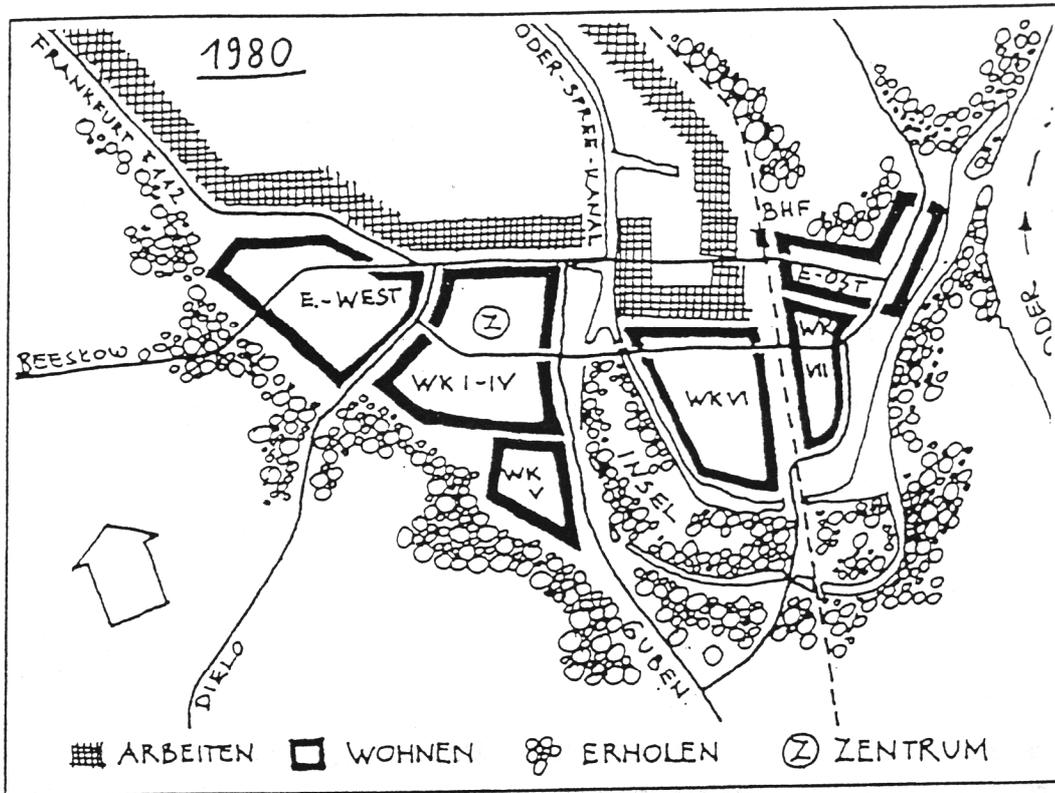
Der historische Ortskern Fürstenberg wurde in nördliche Richtung mit mehreren Einfamilienhausgebieten ergänzt. Es handelte sich dabei insbesondere um städtebauliche Lückenschließungen. Im nordöstlichen Stadtgebiet, in der Nähe der Oder, wurde seitens der Stadt ein Mischgebiet sowie ein Gewerbegebiet realisiert, um mittelständische Betriebe anzusiedeln. Südöstlich des WK VII, am Oder-Spree-Kanal, siedelten sich ebenfalls mehrere mittelständische Unternehmen an. Das Stadtgebiet von Eisenhüttenstadt wird im Osten von der Oder bzw. im Nordosten von der Fürstenberger Unteren Odra begrenzt. Ein Grenzübergang zur Republik Polen ist nicht vorhanden, die bis 1945 innerdeutsche und im zweiten Weltkrieg zerstörte Oderbrücke wurde nicht wieder aufgebaut. Im Norden reicht das Stadtgebiet bis an die Gemeindegrenzen der Dörfer Vogel-

---

<sup>17</sup> Die Stadterweiterung, die sich südwestlich der zentral gelegenen Insel befindet, wird in Eisenhüttenstadt als "WK Mittelschleuse" bezeichnet. Die Mittelschleuse diente der Regulierung des nicht mehr genutzten alten Oder-Spree Kanalarms.

<sup>18</sup> Da in dem Schema der Stadtstruktur von 1980 die Fläche nördlich der WK I-IV bereits mit der Signatur "Arbeiten" versehen wurde, erfolgte auf Grund der Ansiedlung des großflächigen Einzelhandels im Schema von 2000 keine zeichnerische Änderung.

Abb. 4: Schema der Stadtstruktur in den Jahren 1980 und 2000  
 (Quelle: Beil, Stefan 1980, S. 421; eigene Zeichnung)



sang und Ziltendorf heran. Der Ort Vogelsang wird im Westen und im Osten durch Eisenhüttenstädter Stadtgebiet begrenzt. Im äußersten Norden befindet sich ein rund 200 m breiter und 1,5 km langer Streifen, auf dem sich der Werksbahnhof der EKO-Stahl GmbH befindet. Im Westen verläuft die Stadtgrenze nahezu parallel zur Bundesstraße 112, um dann im Südwesten auf das Landschaftsschutzgebiet Diehloer Berge zu stoßen. Im Süden wird das Stadtgebiet ebenfalls durch das Landschaftsschutzgebiet Diehloer Berge begrenzt, um dann im weiteren Verlauf im Südosten auf die Fürstenberger Obere Aue zu treffen. In Eisenhüttenstadt kann die Entwicklung des Städtebaus der DDR auf engem Raum über vierzig Jahre nachvollzogen werden, beginnend mit den aufwendig gestalteten Wohnkomplexen I bis IV bis zu den in großindustrieller Bauweise errichteten Wohnkomplexen VI und VII.

#### **2.2.2.4 Stadtplan von Stalinstadt**

In der Fachliteratur, die den städtebaulichen Entwurf Stalinstadts beschreibt, sind häufig die Schlagwörter “strahlenförmig” und im “Halbrund” (Richter u. a. 1997, S. 95) oder auch “fächerförmig” (Haubold u. Südhoff 2000, S. 8) zu finden. Die Straßen ziehen sich wie Querachsen durch die Stadt, Monotonie sollte verhindert werden. *“Das trägt gewisse “absolutistische Elemente” in sich, denn auch da wurden fächerartig Städte um eine “prominente Achse” errichtet”* (Richter u. a. 1997, S. 95). Kurt W. Leucht, der von der Urbanität italienischer Städte beeindruckt war, beschreibt seinen Entwurf als “organisch”. Stalinstadt sollte keinesfalls eintönig, sondern als Stadt attraktiv, der Topographie angepasst und erlebbar sein. In einem Interview, das May 1999 mit dem inzwischen über achtzigjährigen und in Dresden lebenden Leucht führte, sagte er: *“Die Idee war, bezugnehmend auf die sechs Hochöfen – früher habe ich öfter gesagt, das sind die Kathedralen des 20. Jahrhunderts – als Blickpunkt. Früher hat man die Stadt oder den Marktplatz oder die Hauptstraße auf die Kirche ausgerichtet, und ich habe in meinem Entwurf diese Hauptstraße, vom Werk herkommend, zu einem Markplatz geführt. Das andere war – das ist auch eine alte, wollen mal sagen deutsche Tradition –, daß man gebogene Straßen hat”* (zitiert nach: May 1999 S. 171).

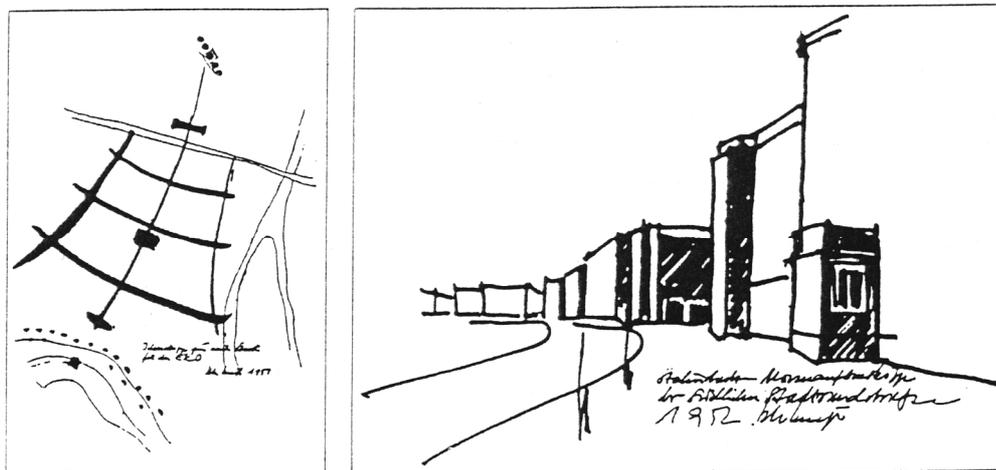
Im ersten Entwurf von Kurt W. Leucht (Abbildung 5, Seite 36) ist deutlich eine trapezartig strukturierte Form der Stadt zu erkennen. Zwischen dem Stahlwerk im Norden,

dem Oder-Spree-Kanal im Osten, den Diehloer Bergen im Süden und dem Dorf Schönfließ im Westen zeigt der Entwurf eine sich öffnende Struktur von nördlicher in südlicher Richtung. Die zentrale Achse wird durch mehrere akzentuierende Punkte räumlich gefasst, die Straßenansicht mit dem Massenaufbau an der geschwungenen Straße zeigt die Erlebbarkeit der Stadt.

Es war eine Idealstadt mit vier Wohnkomplexen für rund 30.000 Einwohner geplant. Der Aufbau von Stalinstadt erfolgte nach einem Straßen- und Wegenetz, das bis ins Detail vorgezeichnet war und das als langfristig tragbarer Ansatz des sozialistischen Städtebaus gelten konnte. Der Hauptgedanke, die Stadt und das Werk miteinander zu verbinden, stand bei der Stadtkomposition im Vordergrund (Haubold u. Südhoff 2000, S. 8). Im Rahmen der Ausarbeitung des Stadtplanes für Stalinstadt können mehrere Entwicklungsstufen festgestellt werden. In Karte 2 (Seite 38) sind die Stadtbebauungspläne von 1951 und 1953, die in ähnlicher Weise realisiert wurden, dargestellt. Ein Vergleich beider Stadtbebauungspläne zeigt wesentliche Unterschiede<sup>19</sup>.

Abbildung 5: Erster städtebaulicher Entwurf von Stalinstadt 1951

(Quelle: Skizzen von Kurt W. Leucht, aus: May, Ruth 1999, S. 171)



- Beide Entwürfe haben die gemeinsame Absicht, *“in der Gesamtstruktur der Wohnstadt an die Radialsysteme barocker Stadtbaukunst anzuknüpfen, um eine einprä-*

<sup>19</sup> Auf Grund der Komplexität dieses Themas sind lediglich die Stadtbebauungspläne von 1951 und 1953 miteinander verglichen worden. Der Entwurf von 1952, der dem von 1951 sehr ähnlich ist, wird nicht berücksichtigt.

*same, klar gegliederte und hierarchisch gestufte Stadtgestaltung zu erhalten. Aus diesem Grund wurde der Werkseingang regelrecht als Ziel- und Angelpunkt der Stadtanlage inszeniert wie einst die Residenzschlösser in den Planstädten des 17. und 18. Jahrhunderts”* (zitiert nach: Haubold 2000, S. 8). Das Werk blieb in beiden Entwürfen der Richtpunkt der zu planenden Stadt.

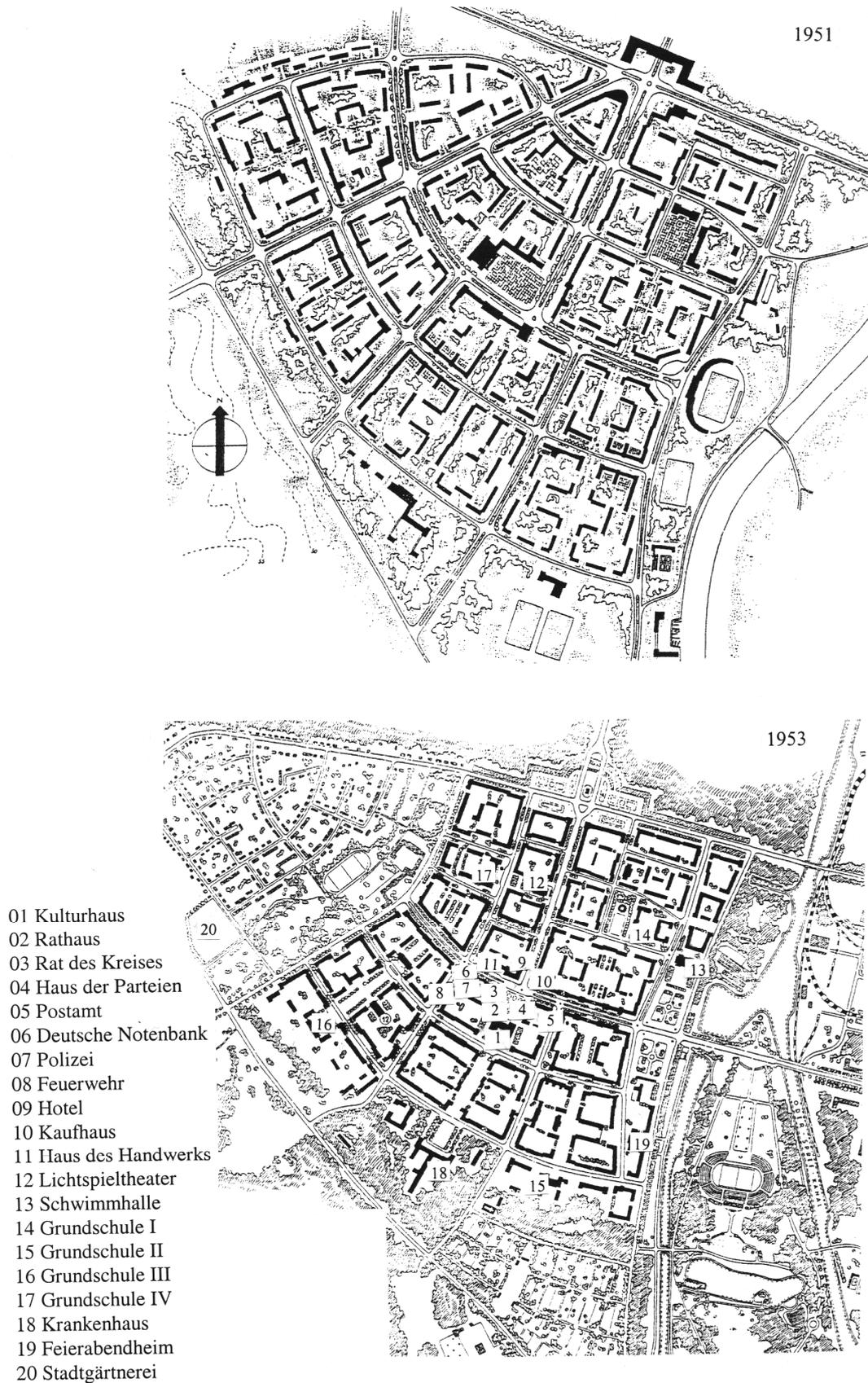
- Die ursprünglich geplante **fächerförmige Disposition** des Stadtplanes wurde zugunsten einer **trapezartigen Stadtanlage** aufgegeben. Im Entwurf von 1951 war geplant, die Diehloer Straße<sup>20</sup> geradlinig auf das dreiflügelige Werkstor zuführen zu lassen. In der Realität trifft sie aus Richtung Südwesten mit einer leichten Linkskrümmung auf die Beeskower Straße.
- Der ältere Entwurf zeigt das **monumentale dreiflügelige Werkstor** im Norden, das als Pendant dem Rathaus am südlichen Ende der Magistrale gegenüber gestellt werden sollte. Im jüngeren Stadtplan wurde das Werkstor zugunsten einer **Grünstruktur** verändert. Auch der Kreisverkehr wurde zugunsten einer keilförmigen Aufweitung der Verkehrsflächen geändert.
- Das Rathaus am südlichen Ende der Magistrale (Leninallee bzw. Lindenallee) ist im Entwurf von 1953 einem **zentralen Platz** gewichen, an dessen Ende sich das städtische Kulturhaus befindet. Der Platz in der Mitte Stalinstadts wurde zugunsten einer geschlossenen Straßenbebauung aufgelöst.
- Entscheidend für die weitere Stadtentwicklung war, dass 1953 der **geschlossene Charakter der Stadtanlage aufgegeben** wurde. Das Sportstadion wurde aus der Achse der Straße der Republik herausgenommen und sie stellte nun die Verbindung in Richtung Osten nach Fürstenberg her (Haubold 2000, S. 8). Diese Straße ist bis heute die wichtigste Hauptverkehrsachse der Stadt.
- Beide Stadtpläne haben gemeinsam, dass das **monumentale Werkstor** sowie das Kernstück der städtebaulichen Anlage, der **Zentrale Platz, aus Kostengründen nie gebaut** wurden.

Insgesamt betrachtet lassen sich zwischen den beiden Entwürfen von 1951 und 1953 einige wesentliche Unterschiede als auch Gemeinsamkeiten erkennen. Als äußerst positive Entscheidung der damaligen Verantwortlichen kann aus heutiger Sicht die Öffnung der geplanten Stadt nach Fürstenberg bezeichnet werden. Diese Öffnung sichert ein zu-

---

<sup>20</sup> Um die originalen Entwürfe der Stadtbebauungspläne nicht zu verändern, sind keine Straßennamen eingefügt worden. Diese sind Karte 4, Seite 45 zu entnehmen.

Karte 2: Die Stadtbebauungspläne von 1951 und 1953  
 (Kartengrundlage: 1:20.000, maßstabsverändert)  
 (Quelle: Haubold u. Südhoff 2000, S. 9 u. 11)



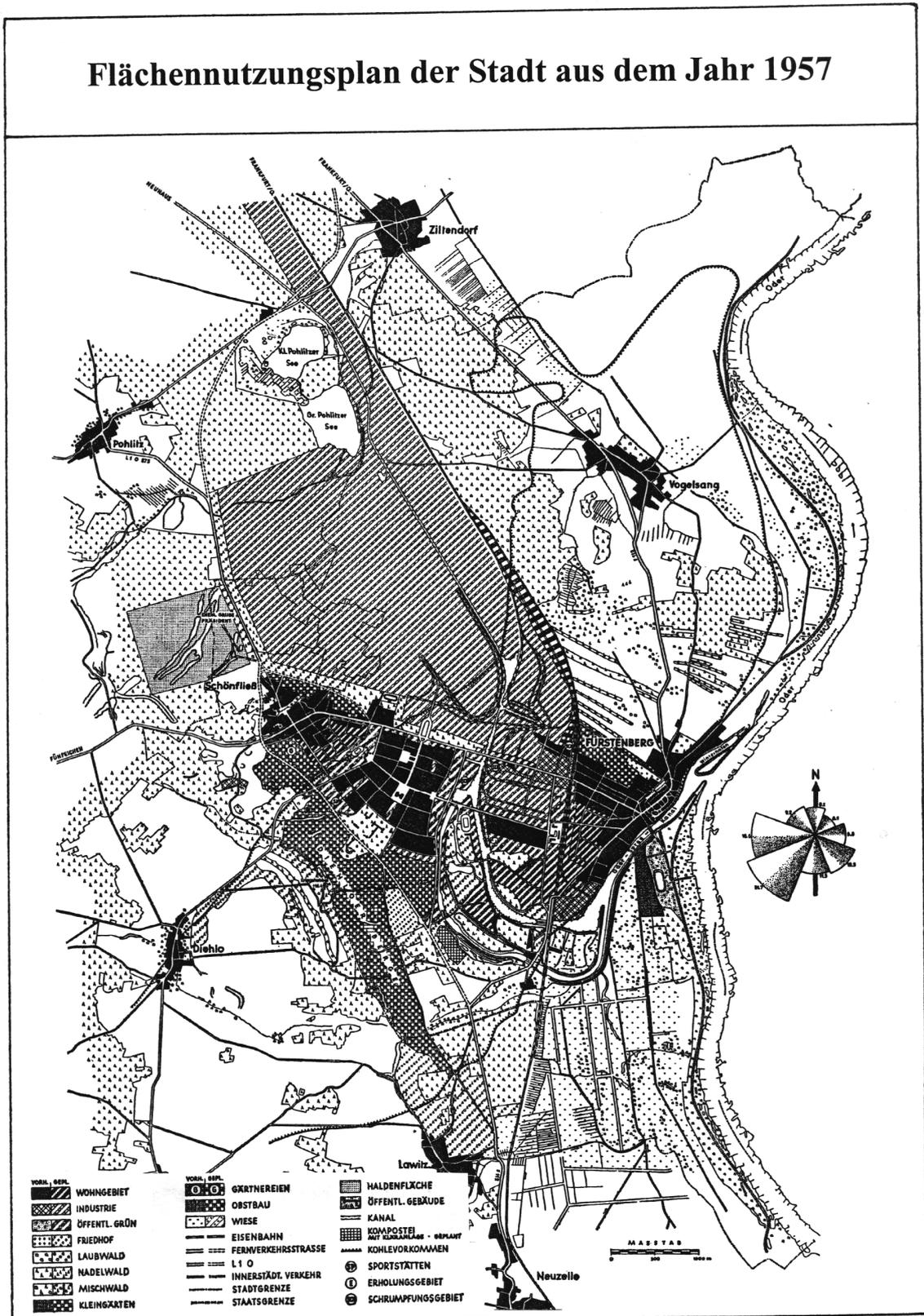
künftiges sukzessives Zusammenwachsen der Gemeindesteile Schönfließ, Mitte und Fürstenberg. Die geplante Stadt ist somit nicht mehr ein separates, von seiner Umgebung abgegrenztes städtebauliches Element. Es hat vielmehr die Option, sich funktional und räumlich in seine Umgebung einzufügen.

Ein ganz wesentlicher Aspekt bei der Planung der ersten vier Wohnkomplexe ist der Umgang mit dem Kern der Stadt, dem Zentralen Platz. Die Nichtbebauung hatte gravierende Auswirkungen auf die funktionale Bedeutung des Zentrums. Im Entwurf von 1953 ist klar zu erkennen, dass mehrere Gebäude mit funktionaler Bedeutung auf dem Zentralen Platz vorgesehen waren. Als städtebauliche Dominante und als Endpunkt der Magistrale zwischen Werk und Stadt waren ein Kulturhaus (Karte 2, Seite 38 (1)) vorgesehen. Zur Westseite des Zentralen Platzes war der Bau eines Rathauses (2), der Verwaltungssitz des Kreises (3), der Deutschen Notenbank (6) sowie eine Polizeistation (7) geplant. Als einzige prägende Gebäude -und dem Stadtplan von 1953 entsprechend- wurden auf dem Zentralen Platz das Postamt sowie das Haus der Parteien und Massenorganisationen (4) errichtet. Seit seinem Bau übernahm es bis heute die Funktion des Rathauses. Abschließend kann festgestellt werden, dass dem Bau der ersten vier Wohnkomplexe von Eisenhüttenstadt ein gründlicher Planungsprozess vorausgegangen war, der fünf Jahre nach Beendigung des zweiten Weltkrieges die erste Stadt nach „sozialistischen Grundsätzen“ auf deutschem Boden entstehen ließ.

### **2.2.1.5 Freiraumplanung**

In der Planungsphase für die „erste sozialistische Stadt“ der DDR stand eine ideologisch geprägte Grünplanung im Vordergrund. Schon bei der Entscheidungsfindung des Standortes zum Bau der Stadt wurde bereits die Anlage eines Kulturparkes sowie eines Grünschutzgürtels um die Stadt diskutiert. Im Rahmen der Grünplanung für die Wohnstadt können drei Zonen unterschieden werden. Neben der „großräumigen Erholungslandschaft“, die die Stadt umgibt, kann des Weiteren zwischen einem „Erholungsgürtel um die WK I bis IV“ sowie dem „zweckdienlichen Gemeinschaftsgrün“ innerhalb der Stadt unterschieden werden. Die Magistrale von Stalinstadt ermöglicht den Einwohnern der Stadt das „Flanieren unter den Linden“. Walter Funke erstellte 1953 einen **gesamtstädtischen Freiflächenplan**. Wesentliche Elemente dieses Planes sind die drei in

Karte 3: Flächennutzungsplan der Stadt aus dem Jahr 1957  
 (Kartengrundlage: 1:100.000 maßstabsverändert)  
 (Quelle: Leucht, Kurt W. 1957, ohne Seitenangabe)



Nord- Südrichtung verlaufenden Grünachsen in den WK II und WK III, die die innerstädtischen Grünzonen mit dem breiten Grüngürtel um die Stadt verbinden. Die Idee, innerstädtische Grünzonen mit dem stadtumgebenden Grüngürtel zu verbinden, wurde auch bei der Integration des aus den Diehloer Bergen kommenden Schönfließer Gartenfließes umgesetzt (Knauer-Romani 2000, S. 51 f.).

In Karte 3 (Seite 40) ist der Flächennutzungsplan der Stadt aus dem Jahr 1957 dargestellt. Die Stadt ist von einem großzügigen Grüngürtel umgeben ist. Im Norden, zwischen dem Dorf Pohlitz und den Pohlitzer Seen, ist vorwiegend Nadelwald zu finden. Östlich der Bahnleise bzw. südlich des Ortes Ziltendorf ist ebenfalls Nadelwald anzutreffen, der in südlicher Richtung in Mischwald übergeht. Die nördlichen Oderniederungen, nördlich des Ortskernes Fürstenberg, sind zum Teil mit Laubwald bzw. Nadelwald durchsetzt. Die südlichen Oderniederungen können nahezu ausschließlich als Wiesenlandschaft bezeichnet werden. Die attraktiven Hanglagen am westlichen Stadtrand in den Diehloer Bergen sind intensiv durch kleingärtnerische Nutzung geprägt. Obstplantagen und eine Gärtnerei im Ortsteil Schönfließ runden das Bild eines großräumigen Stadtrandgrüngürtels des Jahres 1957 ab.

Neben den gesamtstädtischen Grünkonzepten war insbesondere die Gestaltung der WK I bis IV von besonderer Bedeutung. Die Grüngestaltung des ersten Wohnkomplexes kam den funktionalen Ansprüchen der Bewohner entgegen. Eine ausreichende Anzahl an Spielplätzen, Müllsammelplätze sowie Wäschestangen prägten das Bild des **WK I**. Das verwendete Material, die geschwungenen Wegebeziehungen und die Sitzgruppen fügten sich harmonisch in das landschaftliche Bild ein. Die Natürlichkeit des vorhandenen Kiefernbestandes blieb weitestgehend erhalten und wurde zusätzlich durch weitere Bepflanzungen ergänzt. (Knauer-Romani 2000, S. 52 f.).

Im **WK II** wurde zunächst „Wert darauf gelegt, die innerstädtischen Grünanlagen mit den die Stadt umgebenden Grünflächen zu verbinden“. *„Bemerkenswert ist, daß die ursprüngliche Konzeption, die „Landschaft“ in die Stadt hineinzuführen, sehr bald aufgegeben worden ist“* (zitiert nach: Leucht 1957, S. 49).

Im Juli 1953 entwickelte das Entwurfsbüro für Industriebahnbau des Ministeriums für Aufbau unter Leitung von Walter Funcke für den **WK III** ein Grünkonzept, das...

- ...nach repräsentativen Aspekten ausgerichtet war.
- ...eine symmetrische Mittelachse besaß.
- ...eine naturnähere und somit kostengünstigere Gestaltung beinhaltete.

Die wirtschaftlichen Aspekte ließen die Grünplanung des WK III naturnäher erscheinen, die Pflanzpläne umfassten Pflanzen mit geringem Pflegeaufwand ohne jegliche symmetrische Anordnung des Grüns. Die Wege sind aus hochwertigem Granitpflaster entsprechend den Wegebeziehungen angelegt. Zwei Brunnen werten die Planung künstlerisch auf, sie beziehen sich auf die Themen `Jugend` und das `alltägliche Leben`, das durch den `Klatschweiberbrunnen` dargestellt wird (Knauer-Romani 2000, S. 55).

Die allgemeine wirtschaftliche Situation der DDR führte dazu, dass das Grünkonzept für den **WK IV** finanziell noch reduzierter war als im WK III. Auch die geänderte Richtung in der Stadtplanung für die erste sozialistische Stadt war eine neue Herausforderung, da sich differenzierte architektonische Formen als auch städtebauliche Situationen ergaben. *„Unter dem Diktat der Ökonomie wurde das Grün zum Wundpflaster“* (zitiert nach: Knauer-Romani 2000, S. 55). Die Reduzierung der finanziellen Mittel führte dazu, dass wesentliche Strukturen aufgegeben und eine naturnahe und damit kostengünstige Gestaltung ausgeführt wurde.

Die Auflösung der Blockrandbebauung im **WK V** und die fächerartige Struktur der Bebauung ermöglichten das Öffnen der bebauten Bereiche hin zur Landschaft, zu den Diehloer Bergen. Das gestalterische Grundkonzept greift als wesentliches Element die asymmetrische `leere Mitte` der Rasenfläche in der Bertold-Brecht-Allee auf. Zwischen den Blöcken dient die Grünplanung insbesondere der Unterbringung der wirtschaftlichen Einrichtungen und den Kinderspielplätzen. Die einzelnen Wohnblöcke sind über quer verlaufende `Grünbänder` miteinander verbunden, in denen überdachte Stellplätze eingeordnet sind (Knauer-Romani 2000, S. 56).

Im **WK VI** erhält die Grüngestaltung auf Grund der höheren Dimensionierung der Gebäude eine geringere gestalterische Kraft. Als zentrales Grünelement ist eine angeräuhliche Struktur gewählt worden, gärtnerische Strukturen sind nur noch in Ansätzen erkennbar. Zwischen der zentralen Grünanlage und der Hauptverkehrsachse der Stadt be-

findet sich, leicht erhöht liegend, das Wohngebietszentrum. Die Grünanlage ist über die Passage des Wohngebietszentrums fußläufig an die Straße der Republik angebunden, die als Ost- Westachse die wichtigste Hauptverkehrsstraße der Stadt ist. Als politisch künstlerisches Thema dient unter dem Motto `Mensch und Weltraum` eine Mosaikwand, auf der Juri Gagarins Erdumrundung 1961 dargestellt ist. Die vorhandene Fläche des Angers kann jedoch insgesamt als viel zu großzügig und weitläufig bezeichnet werden (Knauer-Romani 2000, S. 58). Insgesamt dominieren im WK VI große Rasenflächen, die durch unzureichende gestalterische Mittel geprägt sind. Der Uferbereich ist auf der Seite des WK VI jedoch nur unzureichend gestaltet, so dass lediglich der Blick auf die Insel eine Abwechslung bietet.

Für den **WK VII** war entsprechend der überdimensionierten Bebauung eine betonende Grünstruktur vorgesehen, die durch straffe Baumpflanzungen geprägt war. Die Fürstenberger Altstadt, in der eine solche betonte Grünplanung nicht vorhanden ist, wird damit nach Südwesten an das Neubaugebiet abgegrenzt und über Straßen an die Altstadt angeschlossen. Der finanziellen Situation angepasst wurden die Wohnquartiere mit kleinen Spiel- und Sitzplätzen versorgt. Das Verhältnis von Freiflächen zu Einwohnern ist auf Grund der Vorgaben durch die Deutsche Bauakademie von 1965 deutlich reduzierter dargestellt. Auf Grund der wirtschaftlichen Lage der DDR konnte die vorgesehene Grünplanung nur in Ansätzen realisiert werden.

### **2.2.3 Wachstumsphasen und Planungsstrategien**

#### **2.2.3.1 Stalinstadt: Wohnkomplexe I bis IV**

Die trapezförmige Stadt Stalinstadt kann auf unterschiedliche Weise gedeutet werden. In der Literatur ist teils von einer „barocken Stadtanlage“ die Rede. Der Stadtarchitekt Kurt W. Leucht beschreibt sie gemäß den 16 Grundsätzen des Städtebaus der DDR als „organisch“. Der Verlauf der topographischen Höhenlinien spiegelt sich in der leichten Krümmung der Straßen wieder und die Form der Blöcke beruht auf einer relativ stringenten Einteilung in Rechtecke, die leicht aufgefächert werden. Der Stadtgrundriss wird von drei Straßenzügen eingeschlossen, die vor ihrer Planung in ähnlicher Weise bestan-

den haben. Die bedeutendste ist die Ernst-Thälmann-Straße<sup>1</sup>, die als Trennlinie zwischen dem EKO Werk und der neuen Wohnstadt fungiert. Das geplante zentrale Werkstor liegt an dem Punkt, wo ehemals die Diehloer Straße und die alte Poststraße (Verbindung Frankfurt - Guben) auf die Thälmannstraße traf. Beide Straßen werden in der neuen Stadtplanung geknickt, so dass sie heute an unterschiedlichen Stellen rechtwinkelig auf die heutige Beeskower Straße stoßen. Das „Rückgrat“ der neuen „sozialistischen Stadt“, die Leninallee (Lindenallee) als Nord-Süd-Magistrale, sollte Werkstor und den Zentralen Platz miteinander verbinden. Diese Kopfbauten wurden jedoch nie ausgeführt, so dass das Gesamtwerk der Wohnkomplexe I bis IV unvollendet blieb. Die zweite Magistrale, die Straße der Republik, schließt im Osten an den südlichen Teil von Fürstenberg an.

In Karte 4 (Seite 45) sind die Wohnkomplexe I bis IV sowie die stadtbildprägenden Elemente in ihrer heutigen Form dargestellt. Für jeden Wohnkomplex können typische Gebäude oder Gebäudeensembles ermittelt werden. Die Anordnung der Wohnkomplexe erfolgte im Uhrzeigersinn. Der **WK I** wird im Norden von der Beeskower Straße, im Osten von der Karl-Marx-Straße, der Straße der Republik im Süden und der heutigen Lindenallee als Hauptmagistrale<sup>2</sup> der WK I bis IV im Westen begrenzt (Stadt Eisenhüttenstadt 1998 b, S. 17).

Im WK I, der von 1951 bis 1953<sup>3</sup> mit 1.600 Wohneinheiten errichtet wurde, sind vorwiegend einfach gestaltete Gebäude zu finden. Die ersten Baukörper dieser Nachkriegsarchitektur knüpfen mit ihrem einfachen Baustil und der viergeschossigen Bauweise an die Konzepte der zwanziger Jahre in Deutschland an. Die Gebäude gerieten nach der Besichtigung durch Walter Ulbricht in starke Kritik, da sie schlicht und einfach gebaut waren. Auch Kurt W. Leucht äußerte sich kritisch über die unbefriedigende architektonische Gestaltung der ersten Bauten im Wohnkomplex I. Die Bevölkerung zeigte sich

---

<sup>1</sup> Die Ernst-Thälmann-Straße trägt seit 1990 den Namen Beeskower Straße.

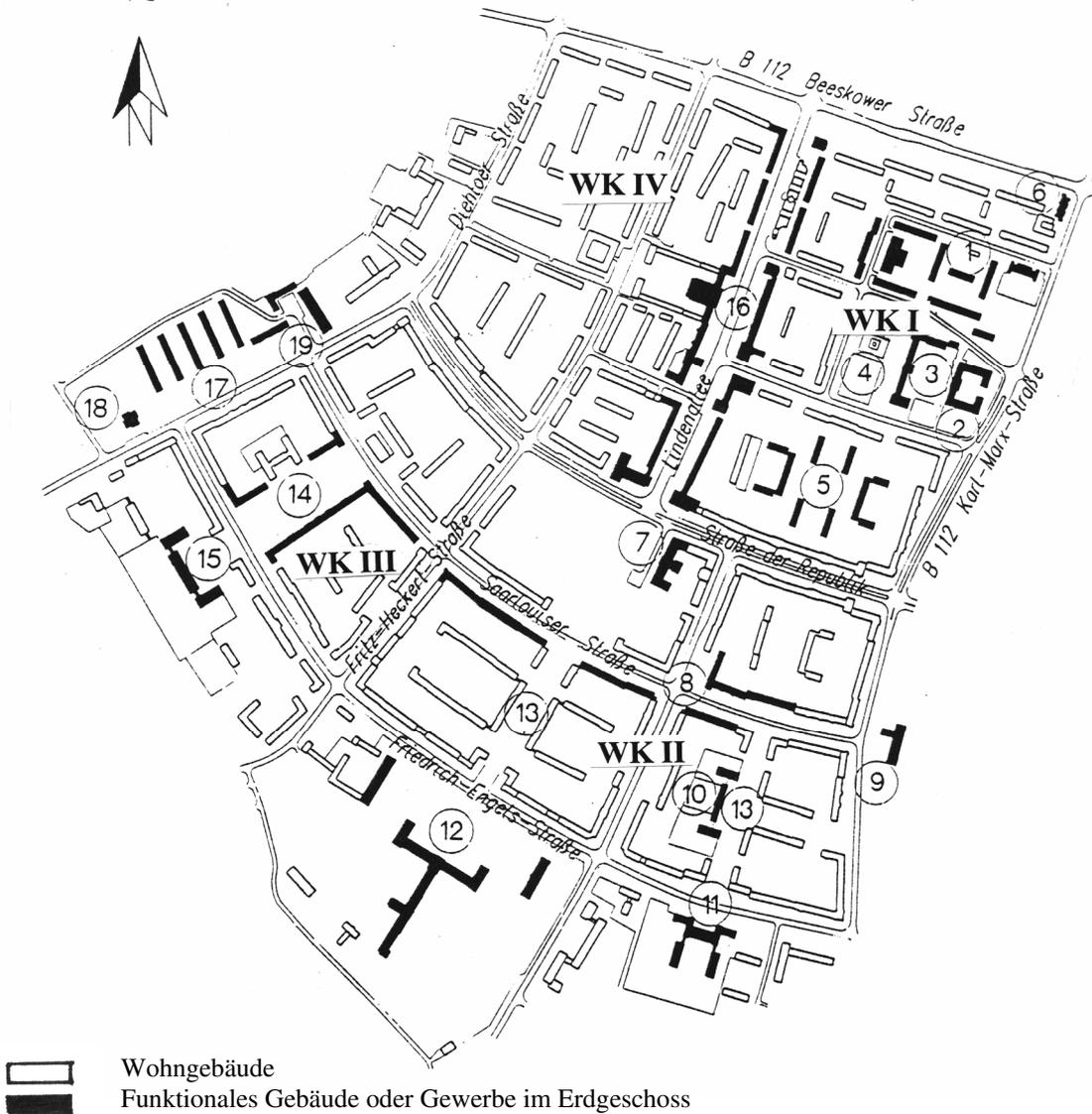
<sup>2</sup> Die Lindenallee wird räumlich den WK I und WK IV zugeordnet. Sie muss jedoch als wichtigste Hauptachse der Stadt separat betrachtet werden. Vgl. Kapitel 2.2.5.4. Lindenallee – Magistrale der Stadt.

<sup>3</sup> Einige Gebäude in den ersten vier Wohnkomplexen sind außerhalb des angegebenen Zeitraumes errichtet worden. Angegeben ist stets der Zeitraum, in dem die meisten Gebäude des jeweiligen Wohnkomplexes gebaut wurden.

Karte 4: Übersichtsplan der Wohnkomplexe I – IV - Stadtbildprägende Elemente

(Kartengrundlage: 1:10.000, maßstabsverändert)

(Quelle: Informationsfaltblatt der Stadt Eisenhüttenstadt 1997)



Wohngebäude  
 Funktionales Gebäude oder Gewerbe im Erdgeschoss

**stadtbildprägende Elemente**

		<b>erbaut</b>
1	Erste Wohnhäuser und Versorgungseinrichtungen	1950-1951
2	Kindergarten I, seit 1990 Tagesstätte für schwerstbehinderte Kinder	1953-1955
3	Schule I, heute Grundschule 1	1951-1953
4	Platz des Gedenkens, Sowjetischer Ehrenfriedhof mit Obelisk	1951-1952
5	Wohnbebauung Brunnenring	1951-1955
6	Mittelganghaus	1962-1963
7	Haus der Parteien und Massenorganisationen, heute Stadtverwaltung	1954-1958
8	Saarlouiser Straße / Poststraße mit Läden und Gaststätten im Erdgeschoss	1953-1955
9	ehemalige Gaststätte "Aktivist"	1953-1955
10	Kindergarten II, seit 1990 Dokumentationszentrum Alltagskultur der DDR	1953-1954
11	Schule II, seit 1990 Grundschule 2	1953-1954
12	Krankenhaus mit Parkanlage	1953-1960
13 u. 14	achsiale Grünzüge Erich-Weinert-Allee, Pawlowallee u. Heinrich Heine-Allee	1955-1957
15	Schule III, seit 1990 Realschule 1	1955-1956
16	Lindenallee (Magistrale und Hauptgeschäftsstraße)	1959-1962
17	Wohnanlage Gartenfließ	1965
18	Hochhaus Diehloer Straße	1959-1962
19	Nahversorgungseinrichtung "Halbzeit" an der Diehloer Straße	1961-1963

ebenfalls unzufrieden über die zu kleinen, engen Wohnungsgrundrisse und die schmuckarme äußere Gestalt (Stadt Eisenhüttenstadt 1998 b, S. 17).

Die damalige Zielsetzung während des Baus der ersten Gebäude war zunächst nicht die, eine neue Stadt zu gründen. Vielmehr sollten die Arbeitskräfte des EKO-Stahlwerkes kostengünstig und nah am Werk untergebracht werden und diese Vorgabe wurde mit den errichteten Zweckbauten erfüllt (Haubold u. Südhoff 2000, S. 14). Die allgemein vorgebrachte Kritik, insbesondere die der DDR-Staatsführung, blieb nicht ohne Wirkung. Der *“siedlungsmäßige Schematismus”* (zitiert nach: Haubold u. Südhoff 2000, S. 14) wurde verworfen und die Gebäude der sozialen Infrastruktur wurden so in den ersten Wohnkomplex eingeordnet, dass ihre Versorgungsfunktion ablesbar wurde bzw. diese als solitäre Gebäude raumwirksame Bedeutung erlangten. Der zentrale öffentliche Grünraum innerhalb des WK I war der Platz des Gedenkens, der bis 1990 Platz der Deutsch - Sowjetischen Freundschaft hieß. Er wurde auf der östlichen Seite von einem Gebäude, der Schule I, begrenzt, das nun aufwändiger und architektonisch anspruchsvoller gestaltet war. Innerhalb des Wohnhofes im Südteil des WK I befanden sich vier einzelstehende dreigeschossige Wohnblöcke, die von zwei nach außen gerichteten U-förmigen Gebäuden umschlossen wurden. Im Zentrum des Südabschnittes lag eine Grünachse mit zwei Brunnen, das Wohnquartier trug daher den Namen *“Brunnenring”* (Haubold u. Südhoff 2000, S. 14).

Innerhalb der DDR Wirtschaftselite bestand hinsichtlich der Entwicklung des EKO ein gewisser Stolz, ein Hüttenwerk aus eigener Kraft, ohne die Fachleute aus dem Ausland, insbesondere vom Rhein und von der Ruhr, errichtet zu haben. Das Selbstbewusstsein wuchs und in seinem Bericht über den Aufbau des EKO schrieb der Minister für Aufbau Selbmann: *“Der Bau des Hüttenkombinats war von Beginn an von düsteren Prognosen interessierter Skeptiker begleitet, wozu vor allem die Zeitungen des Westens gehörten. Meistens wurde überhaupt bezweifelt, dass wir in der Lage seien, Hochöfen zu bauen, und es fanden sich westdeutsche Firmen, die sich erboten, die Öfen für uns zu errichten. Da sie aber Bauzeiten von mindestens zwei Jahren beanspruchten, mußten wir ihre Angebote ablehnen, da wir nicht so lange Zeit hatten. Das Land brauchte Eisen, mit diesem Gedanken schließ ich abends ein und wachte ich morgens auf, und so wurde der zuerst abenteuerlich anmutende Plan beschlossen, den ersten Hochofen anfahrbereit bis 1. Oktober 1951 fertigzustellen”* (zitiert nach: Selbmann 1974, S. 10 f.)

Der Termin wurde nahezu eingehalten, Minister Selbmann sowie der Leiter des Instituts für Eisenhüttenkunde aus Freiberg in Sachsen, Professor Diepschlag, nahmen am ersten Abstich teil. Er bemerkte: *„...es kommt zwar aus dem Hochofen und sieht wie Eisen aus. Ich möchte aber lieber keine Analyse machen“* (zitiert nach Czerny 1984, S. 24). Czerny, der sich als Historiker intensiv mit dem EKO befasste, recherchierte weiter: *„Der Schrägaufzug funktionierte noch nicht. Die Hochöfner hievten Erz, Koks und Zuschläge kübelweise mit einem Notaufzug zur Gichtbühne. Mal kippte einer um, weil Gas austrat. Mal riß das Aufzugsseil, und der Kübel krachte 20 Meter runter. Von vorschriftsmäßiger Beschickung konnte also keine Rede sein“* (zitiert nach: Czerny 1984, S. 24 f.). Da die Schwierigkeiten bei der Produktion weiter zunahmen und vorschriftsmäßiges Roheisen nicht zustande kam, schickte die DDR-Führung eine Untersuchungskommission unter Leitung von Walter Ulbricht ins EKO. Es wurden tiefgreifende Veränderungen bei der Produktion und bei der Leitung des Werkes gefordert (Roesler 1997, S. 154).

Der **WK II**, zwischen 1953 und 1955 errichtet, wird im Norden von der Straße der Republik, im Osten von der Karl-Marx-Straße, im Süden von der Friedrich-Engels-Straße und im Westen von der Fritz-Heckert-Straße<sup>4</sup> begrenzt. Er ist innerhalb der ersten vier Wohnkomplexe der größte und hat mit 1.974 realisierten Wohneinheiten innerhalb der ersten vier Wohnkomplexe die höchste Wohnungszahl (Stadt Eisenhüttenstadt 1998 b, S. 20). Der WK II wird insbesondere durch drei geschlossene, unterschiedlich große Wohnquartiere mit zentralen Grünachsen geprägt. Das kleinste Wohnquartier, an der Straße der Republik gelegen, ist ähnlich strukturiert wie die Quartiere des WK I. Hinter einer straßenbegleitenden Blockrandbebauung befindet sich ein Wohnhof mit einer innenliegenden Bebauung. Die bereits im WK I vorhandene zentrale Grünachse wird im WK II fortgesetzt. Die beiden größeren Quartiere sind städtebaulich anders strukturiert, die vorhandenen Grünachsen gewinnen an Dominanz und sind nicht mehr als Bestandteil in den Wohninnenhof integriert. Als öffentliche Grünachsen bzw. Funktionsbereiche verlieren sie ihren intimen Charakter, der Grünraum gewinnt an Bedeutung. (Haubold u. Südhoff 2000, S. 30). Entsprechend den städtebaulichen Merkmalen „sozialistischer Städte“ enden die Grünachsen vor Gebäuden mit gesamtstädtischer funktionaler

---

<sup>4</sup> Die Gebäude südlich der Fritz-Heckert-Straße, darunter das Krankenhaus sowie die Grundschule 2, werden räumlich ebenfalls dem WK II zugeordnet. Sie sind zum Teil jedoch später als 1955 erbaut worden.

Bedeutung. Das Krankenhaus sowie die Schule 2 bilden den Abschluss der jeweiligen zentralen Grünachsen.

Foto 1: WK II – Sanierte Häuser in der Saarlouiser Straße

(Quelle: eigenes Foto)



Im Gegensatz zum WK I, in dem die Versorgungseinrichtungen in separaten Zweckbauten untergebracht sind, befinden sich im WK II gewerbliche Einzelhandelseinrichtungen in den Erdgeschossen der Wohnblöcke. Öffentliche Einrichtungen, z. B. die Schule und der Kindergarten, sind dagegen weiterhin in separaten Gebäuden untergebracht (Haubold u. Südhoff 2000, S. 30). An der Straße der Republik erfolgt ein fließender Übergang vom ersten in den zweiten Wohnkomplex. Beide Straßenseiten sind in ihrer Gestaltung nahezu identisch, so dass der Übergang in einen anderen Wohnkomplex kaum wahrgenommen wird. Zur Stärkung kurzer Wegebeziehungen ermöglichen Hausdurchgänge und torartige Durchfahrten eine gute Erreichbarkeit der öffentlichen Straßenräume. Die Fußwegebeziehungen über die Straße der Republik aus dem ersten Wohnkomplex in Richtung Süden werden im zweiten Wohnkomplex aufgefangen und fortgeführt. Eine städtebauliche Besonderheit ergibt sich an der Ecke Poststraße - Saarlouiser Straße. Das Eckgebäude ist leicht versetzt aus der Bauflucht zurückgezogen, so dass im Kreuzungsbereich eine platzartige Struktur entsteht. Im Erdgeschossbereich ist eine

dreiseitige Kollonade vorgelagert, die eine attraktive Freisitzgelegenheit für die vorhandene Gaststätte bietet (Haubold u. Südhoff 2000, S. 31).

Insgesamt betrachtet sind die Fassaden im WK II reicher gestaltet und lehnen sich an die Formensprache des Klassizismus an. Gebäudeensembles runden das Gesamtbild dieses Wohnkomplexes ab. Im Gegensatz zum WK I ist der zweite Wohnkomplex weniger verdichtet, symmetrische Gebäudestellungen dienen als architektonische Gliedermittel (Foto 1, Seite 48). Die abwechslungsreiche Bebauung, die unterschiedlichen Ecklösungen, z. B. in Form von Runderkern, in Verbindung mit einer hochwertigen Grünstruktur führen zu einem lebhafteren Stadtbild im unmittelbaren Zentrumsbereich.

In den ersten beiden Anfangsjahren konnte im EKO auf Grund der ‚Kinderkrankheiten‘ lediglich eine Planerfüllung von rund 58 Prozent erreicht werden. Erst ab dem Jahr 1953 konnte das Produktionsziel von 100 Prozent erreicht werden. Die zweijährige Erprobungszeit, einschließlich der Aufbauphase, die auch von westdeutschen Unternehmen veranschlagt wurde, war notwendig, um einen guten Produktionsablauf zu gewährleisten (Roesler 1997, S. 154). Im Jahr des zehnjährigen Bestehens des Werkes konnte bereits auf eindrucksvolle Ergebnisse zurückgeschaut werden. Insgesamt sind zwischen den Jahren 1951 und 1954 sechs Hochöfen angeblasen worden.

Die geforderten Kapazitäten wurden ab 1953 erreicht und überschritten. Die Zielstellung, nach neun Monaten Roheisen zu schmelzen, konnte nur mit Unterstützung sowjetischer Hilfe erreicht werden. Letztlich blieben die ersten Jahre als eine außergewöhnliche Zeit in Erinnerung. Die Pioniertaten, der ‚Aufbau aus eigener Kraft‘ und die Lieder der Hochöfner sind Ergebnisse, auf die die Einwohner Eisenhüttenstadts auch fünfzig Jahre nach der Gründung von Stadt und Werk mit Stolz zurückblicken.

Der Protest der Bevölkerung gegen die DDR-Regierung, der seinen Höhepunkt am 17.06.1953 erreichte, hatte zur Folge, dass ein ‚neuer politischer Kurs‘ eingeschlagen wurde. Die materiellen Konsumbedürfnisse der Bevölkerung erlangten mehr Bedeutung. Die Finanzmittel zur Herstellung von Konsumgütern zogen die Verantwortlichen aus der Schwerindustrie und dem Schwermaschinenbau ab. Die Schlagworte ‚Aus Stahl wird Brot‘ mussten zu diesem Zeitpunkt einer kurzfristigen Bedürfnisbefriedigung der Bevölkerung weichen. Das EKO als bedeutendes schwerindustrielles Großprojekt war

durch die Verschiebung der Investitionsmittel direkt betroffen. Die Zielsetzung, den Hochofenbetrieb innerhalb des ersten Fünfjahresplanes<sup>5</sup> um ein Siemens-Martin-Stahlwerk und ein Walzwerk für Grob- und Feibleche zu ergänzen, galt ab 1953 nicht mehr (Roesler 2000, S. 155).

Der **WK III** wird im Norden durch die Straße der Republik, im Osten von der Fritz-Heckert-Straße, im Süden von der Maxim-Gorki-Straße und im Westen von der Diehloer Straße begrenzt. Er umfasst innerhalb der ersten vier Wohnkomplexe die geringste Fläche. Das Grundprinzip des zwischen 1955 und 1956 errichteten WK III mit seinen 1.356 Wohneinheiten war, ein einheitliches architektonisches Erscheinungsbild zu erschaffen. Als Stilmittel diente dazu die Wiederholung von Gliederungselementen in der Fassade, der Kubatur der Baukörper sowie des ornamentalen Dekors. Die Gebäude erinnern an die in den zwanziger und dreißiger Jahren errichteten Baukörper des genossenschaftlichen Wohnungsbaus in Deutschland. Farblich differenzierte Putzfassaden, Erker und Reliefdarstellungen sind die typischen Merkmale des dritten Wohnkomplexes. Im dritten Wohnkomplex erfolgte eine ideologische Wende durch den kritischen Umgang mit der stalinistischen Zeit. Seit Mitte der fünfziger Jahre änderte sich die architektonische Auffassung hinsichtlich der Gestaltung neuer Baukörper. Monumentale Prachtbauten sind im WK III nicht mehr zu finden. Die grundsätzlichen städtebaulichen Leitbilder wurden trotz geänderter Gebäudegestaltung (noch) nicht in Frage gestellt. Zielstellung im dritten Wohnkomplex war ebenfalls das Errichten einer "harmonischen" Architektur und Raumbildung, die im WK II durch stark monumental wirkende Gebäude zum Teil verloren ging. Raumbildende Elemente, in Form von achsialer Ausrichtung und Ensemblebildung, sind auch hier eingesetzt worden. Die Reduzierung der Geschosshöhe, die geänderte Dachform und die Beibehaltung der intensiven Grünzonen lässt den Eindruck entstehen, dass sich der Betrachter in einer Stadtsiedlung befindet, die vorwiegend landschaftlich geprägt ist (Haubold u. Südhoff 2000, S. 54). Der Mittelpunkt des Wohnquartiers wird durch die zentrale Grünachse, die Heinrich-Heine-Allee, bestimmt. Im Gegensatz zum WK I und WK II ist diese nicht fortlaufend, sondern beschränkt sich räumlich auf den dritten Wohnkomplex. Die Heinrich-Heine-Allee wird im Norden von einer eingeschossigen Kaufhalle abgeschlossen, im Süden endet sie vor der Schule 3, die als Kopfbau diesen Wohnkomplex abschließt. Um diese prägende Grünachse gruppieren sich drei Wohnquartiere.

---

<sup>5</sup> Der erste Fünfjahresplan reichte von 1951 bis 1955.

Mit dem Richtungswechsel für Architektur und Städtebau in der DDR im März 1955 erfolgte eine Abkehr von der Formensprache des Klassizismus als Baustil der nationalen Bautradition. Vielmehr waren nun Typenprojekte und eine wirtschaftlichere Bauweise gefragt, die sich aus der nachlassenden allgemeinen Wirtschaftskraft der DDR ergaben. Diese insbesondere im WK V erkennbare Umkehr von den bisherigen Bautraditionen war bereits auch im WK IV in Ansätzen zu erkennen (Richter, u. a. 1997, S. 98). Ein Bruch mit dem ursprünglichen Plan ist im vierten Wohnkomplex zu erkennen. Den geschlossenen Gebäudeformationen mit genau definierten Straßen- und Hofräumen der WK I bis III wurden locker aneinandergereihte Einzelgebäude gegenübergestellt (ISW 1994, ohne Seitenangabe).

Der **WK IV** entspricht dem Leitbild einer aufgelockerten und gegliederten Bauweise, die Wohnblöcke sind in offener Bauweise als Einzelbaukörper versetzt oder hintereinander gestaffelt errichtet worden. Im vierten Wohnkomplex befinden sich 1.828 Wohneinheiten. Der Gedanke der wirtschaftlichen Bauweise führte dazu, dass erstmals vorgefertigte Bauelemente eingesetzt wurden. Städtebauliche Funktionalität, verbunden mit einer Reduzierung der Grünräume stehen im vierten Wohnkomplex im Vordergrund. Nach der Konzeption von Leucht sollte er den Abschluss des Stadtbaus darstellen (Richter, u. a. 1997, S. 98). *“Aus bautechnologischer Sicht stellt der Wohnkomplex den Übergang zur industriellen Bauweise dar. Die Wohnhäuser sind vorrangig Typenbauten”* (zitiert nach: Haubold u. Südhoff 2000, S. 66).

Umgrenzt wird der vierte Wohnkomplex im Norden von der Beeskower Straße, im Osten von der Lindenallee, im Süden von der Straße der Republik und im Westen von der Diehloer Straße. Die viergeschossigen Wohnblocks wurden zwischen 1959 und 1967 errichtet. Die räumliche Einordnung entsprach dem Stadtbebauungsplan von 1953, die Gebäude sind jedoch mit denen der ersten drei Wohnkomplexe nicht vergleichbar. Eine Periode der nüchternen, standardisierten und industriell gefertigten Bauweise hatte in der DDR begonnen (Stadt Eisenhüttenstadt 1998 b, S. 28). Durch die Verwendung von einzelnen Fertigteilen ist der Übergang zur industriellen Bauweise erkennbar (Richter, u. a. 1997, S. 98). *“In Eisenhüttenstadt ist das an den (baulich) folgenden Wohnkomplexen systematisch ablesbar”* (zitiert nach: Stadt Eisenhüttenstadt 1998 b, S. 28).

Im Gegensatz zum zweiten und dritten WK erfolgte ein Übergang von einer geschlossenen zu einer offenen Blockbebauung, das heißt, dass die Ecken nicht mehr geschlossen wurden. Die Gebäude sind als klare rechteckige Baukörper in den Entwurf von Kurt W. Leucht von 1953 eingeordnet (Richter, u. a. 1997, S. 98). Insgesamt war ein Wandel von einer geschlossenen, symmetrischen Raumgestaltung zu einer offenen, aufgelockerten Bauweise erkennbar. Die großzügig geplanten Wohnninnenhöfe wurden zugunsten einer verdichteten Reihenbebauung aufgegeben (Haubold u. Südhoff 2000, S. 66). Die Gebäude stehen nah zueinander, parallel zu den Straßen. Innerhalb der Wohnquartiere ist eine Ost-West-Orientierung bevorzugt worden. Zur Qualitätssteigerung sind die Wohnungen im WK IV überwiegend mit Balkonen versehen.

Der sukzessive Übergang zu einer Bauweise mit Fertigteilen ergibt sich insbesondere aus ökonomischen Gründen, aus einer besseren Ausnutzung des Baulandes und einer höheren Effektivität der Stadttechnik (Richter, u. a. 1997, S. 98; Haubold u. Südhoff 2000, S. 66). Die Bauzeiten sollten durch Typisierung und Industrialisierung verkürzt und durch effektivere Ausnutzung des Baulandes sollte die Einwohnerdichte erhöht werden. Auf gestalterische Elemente, wie sie noch in den ersten drei Wohnkomplexen zu finden sind, wurde verzichtet. Die Häuser waren ausschließlich über eine unterschiedliche Farbgebung der Außenfassade sowie unterschiedliche Fenstergestaltung zu unterscheiden<sup>6</sup>. (Haubold u. Südhoff 2000, S. 66). Der Charakter der Gebäude entspricht dem von Zweckbauten, die Architektur wirkt verfestigt und Schmuckelemente, wie sie in den ersten drei WK eingesetzt wurden, fehlen. Eisenhüttenstadt spielte eine Vorreiterrolle, da Serien- und Fließfertigungsverfahren als auch Großblockbauweisen erstmalig zum Einsatz kamen (Richter, u. a. 1997, S. 98).

Im Rahmen der Entstehung des WK IV ist auch ein Hinweis auf den baulichen Lückenschluss zwischen den ersten vier Wohnkomplexen und dem Ortsteil Schönfließ, westlich der Diehloer Straße, notwendig. An der Ecke Diehloer Straße - Neuzeller Straße entstand 1960 bis 1962 ein elfgeschossiges Hochhaus. Parallel zur Diehloer Straße verläuft, in ein künstliches Bachbett gelegt, das Gartenfließ. Nördlich der Gartenfließstraße endet das Fließ in einem Teich, der das Wasser staut und unterirdisch ableitet. Des Weiteren folgen parallel in nördlicher Richtung das Wohngebietszentrum "Halbzeit" mit

---

<sup>6</sup> Als Farbtöne sind insbesondere Natur-, Gelb-, Ocker- und Rottöne zu finden. Die Fenstergestaltung bezog sich auf ein-, zwei- und dreiflügelige Fenster.

mehreren Einrichtungen des täglichen Bedarfs, danach die Polizeistation, das Amtsgericht und das heutige Albert-Schweitzer-Gymnasium. Rechtwinkelig zur Diehloer Straße, westlich des Fließes, befinden sich mehrere parallel gestellte Wohnblöcke, die auf Grund ihrer parkähnlichen Lage insbesondere von älteren Bürgern Eisenhüttenstadts bevorzugt werden.

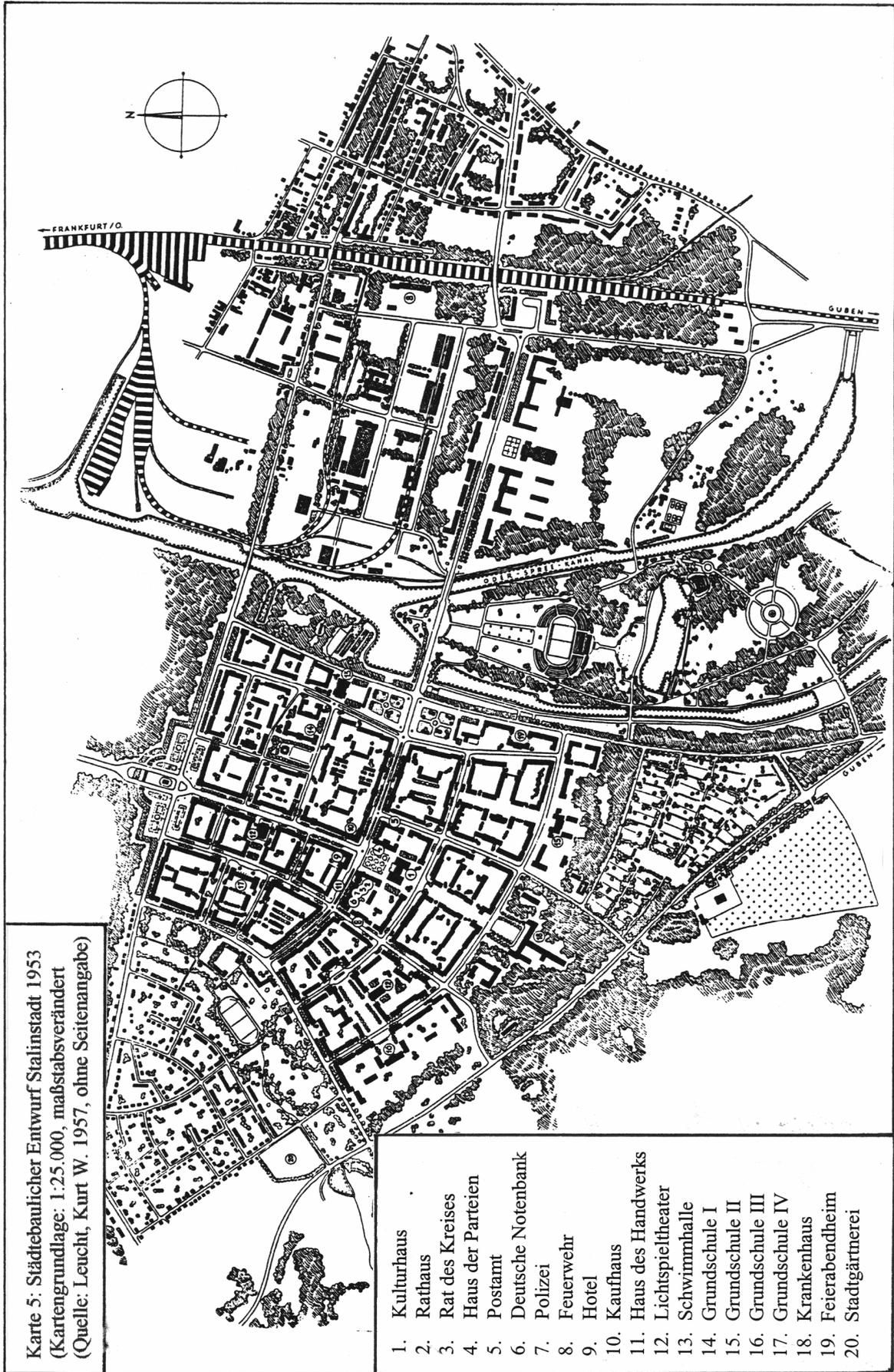
In Karte 5 (Seite 54) ist der Stadtbebauungsplan von 1953 mit den ersten vier Wohnkomplexen für 30.000 Einwohner dargestellt. Die Stadt liegt eingebettet in den Naturraum zwischen Fürstenberg und dem Dorf Schönfließ. Am Südrand war eine ein- bis zweigeschossige Bebauung geplant, die jedoch nie realisiert wurde.

Aufbauend auf die städtebaulichen Planungen der Moderne der zwanziger und dreißiger Jahre veranschaulicht die Entstehung der Wohnkomplexe I bis IV die Entwicklung der Architektur- und Stadtplanung der DDR in den fünfziger und sechziger Jahren. Die Anzahl der realisierten Wohneinheiten in den WK I-IV liegt bei 6.758 WE. Insgesamt betrachtet sollte die „erste sozialistische Stadt“ der DDR, *„in der sich Arbeit und Wohnkomfort mit sozialer Lebensqualität zu einem politisch kulturellen Gemeinwesen“*<sup>7</sup> verbindet, eine Idealstadt nach einer neuen städtebaulichen Prägung werden.

Die Gliederung in vier mit allen wesentlichen Versorgungseinrichtungen ausgestattete Wohnkomplexe lehnt sich eng an die Grundbedürfnisse der Stadtbewohner an. Durchzogen mit einem Freiflächensystem mit großzügig angelegten Wohnhöfen und fußläufigen Wegebeziehungen entstanden kurze Verbindungen abseits der motorisierten Hauptverkehrsachsen. Im unmittelbaren Kernbereich der Stadt konnte somit eine ruhige, aber trotzdem zentrale Wohnlage hergestellt werden. Achsiale Bezüge innerhalb der ersten vier Wohnkomplexe verdeutlichen die Einheit von Stadt und Werk und stärken die direkte Einordnung von sozialen und kulturellen Einrichtungen. Eine Vielzahl künstlerischer Einzelwerke verteilen sich auf das Stadtgebiet. Sie sind untrennbarer Bestandteil des gesamten städtebaulichen Werkes. Die Wohnkomplexe I bis III stehen unter Denkmalschutz und sind das größte städtebauliche Flächendenkmal Europas. Das Herzstück, der Zentrale Platz, blieb bis heute unvollendet.

---

<sup>7</sup> Das Zitat stammt aus Archivmaterial der Stadt Eisenhüttenstadt, ein Autor ist nicht benannt. Es ist deutlich die Zielsetzung zu erkennen, mit der die damaligen Verantwortlichen die Stadt geplant haben.



Karte 5: Städtebaulicher Entwurf Stainstadt 1953  
 (Kartengrundlage: 1:25.000, maßstabsverändert  
 (Quelle: Leucht, Kurt W. 1957, ohne Seitenangabe)

### 2.2.3.2 Magistrale der Stadt: Lindenallee

Für die Gestaltung des Zentrums Stalinstadts und später Eisenhüttenstadts stand die Beziehung zum Werk im Norden und zum Zentralen Platz im Süden sowie die städtebauliche Gesamtrelation innerhalb der ersten vier Wohnkomplexe im Vordergrund. *“Die allseitige und vollkommene Gestaltung des Zentrums der Stadt ist die wichtigste und zugleich schwerste Aufgabe in der Komposition der ganzen Stadt. Das Zentrum muß vom Grundriß der Stadt her von allen Bezirken und Zufahrtstraßen leicht zu finden und zu erkennen sein. Das Zentrum ist der Größe, der Art und der Struktur der Stadt anzugleichen”* (zitiert nach: Leucht 1957, S. 34). Eine leicht geschwungene Nord-Süd Magistrale mit mehreren markanten Einzelbauwerken war das Ergebnis der Planungen (Leucht 1957, S. 35). Dem Bau eines Rathauses sollte ein vorgelagerter Platz sowie mehrere funktionale Gebäude beigefügt werden. *“Der zentrale Platz erhält seinen baulichen Schwerpunkt durch das Gebäude des Rates der Stadt, das als Hochhaus gestaltet im Blickpunkt der Feststraße liegt, durch das zentrale Kulturhaus, das Gebäude der Partei und der Massenorganisationen<sup>8</sup> und ein großes Lichspieltheater an der Ostseite des Platzes”* (zitiert nach: Härtel 1995, S. 3).

Der WK I und der WK IV begrenzen die Nord-Süd Magistrale (Foto 2, Seite 52), die bis 1990 den Namen Leninallee trug und danach in Lindenallee umbenannt wurde. Der zweite und dritte WK umschließen den Zentralen Platz, so dass ein Gesamtbild entstand, das den 16 Grundsätzen des Städtebaus der DDR entsprach.

Im Mai 1953, anlässlich der Namensgebung der Stadt, übte Walter Ulbricht Kritik an der Umsetzung des Städtebaus. Kurt W. Leucht war bereits im April 1953 von seinen Aufgaben als Generalprojektant entbunden worden<sup>9</sup>. Im Rahmen einer Ausschreibung für die Magistrale wurde insbesondere der ideologische Zusammenhang zwischen dem Werk als dem wichtigsten städtebildenden Faktor und dem geographischen Kern der Stadt zum Ausdruck gebracht. Insgesamt konnte keine der vorgelegten Entwürfe die Jury, in der u. a. Leucht saß, überzeugen (Härtel 1995, S. 3).

---

<sup>8</sup> Das Haus der Parteien und Massenorganisationen, das am östlichen Rand des zentralen Platzes liegt, ist das heutige Rathaus der Stadt Eisenhüttenstadt.

<sup>9</sup> Kurt W. Leucht forderte eine reichere Gliederung und eine liebevollere Durchbildung der Details an den Gebäuden, um den gewünschten städtischen Charakter zu erzielen (Härtel 1995, S. 3).

Foto 2: Blick in die Magistrale

(Quelle: eigenes Foto)

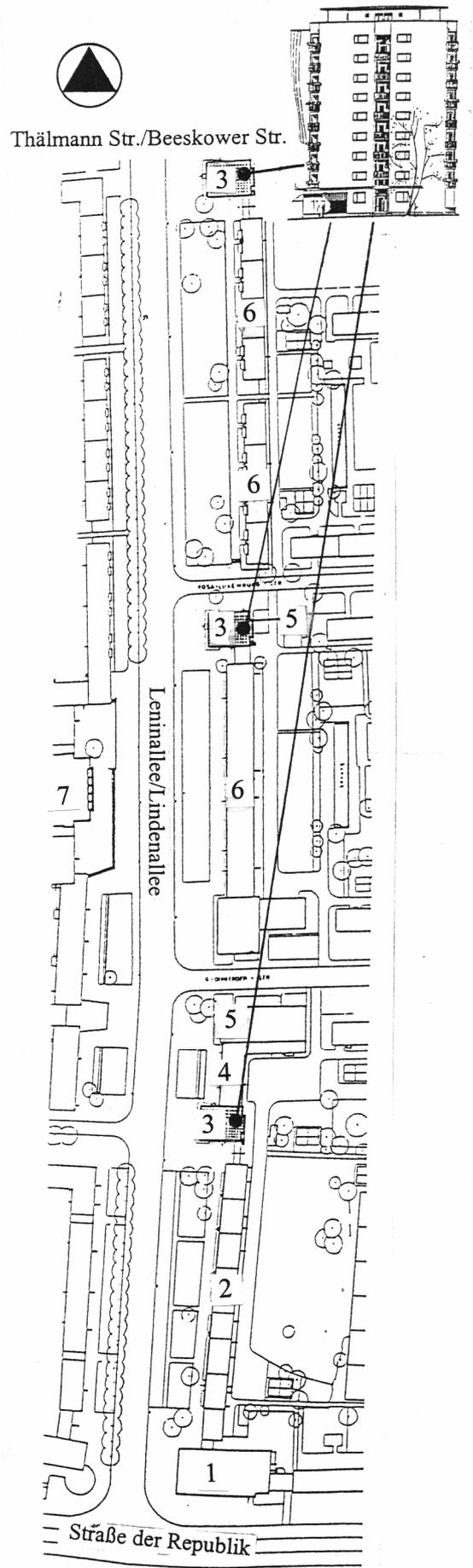


In der zweiten Hälfte der fünfziger Jahre folgte eine Umorientierung im „sozialistischen Städtebau“. Nikita Chruschtschow forderte 1954 auf der Moskauer Unionskonferenz, sich vom teuren “Zuckerbäckerstil” einem modernen industrialisierten Wohnungsbau mit einer großzügigen weiträumigen Bebauung zuzuwenden. Dies würde den ästhetischen Anschauungen der sozialistisch geprägten Menschen entsprechen (Härtel 1995, S. 4 f.). Bis 1955 waren der 15 m breite Straßenkörper, das Kino und das heutige Rathaus am Zentralen Platz die einzigen Gebäude im Zentrum. Zur Vollendung der Magistrale (Abb. 6, Seite 57) sind mehrere Grundsätze der Planung von 1953 herangezogen worden:

- Die Leninallee sollte als Wohn- und Geschäftsstraße wichtige öffentliche funktionale Einrichtungen aufnehmen.
- Sie muss wichtige innerstädtische Verkehrsströme tragen und als Raum für “fließende” Demonstrationen dienen, die eine Fahrbahnbreite von 15,0 m rechtfertigen.
- Das Friedrich-Wolf-Theater, das für Kino-, Theater- und Kulturveranstaltungen genutzt wird, erhält entsprechend seiner Funktion eine städtebauliche Dominanz (Härtel 1995, S. 5 f.).

Abb. 6: Lageplan der Magistrale  
 (Quelle: Palloks, Walter 1958)

1. Textilkaufhaus mit 5 Geschossen
2. Wohnhaus mit Läden (4 Geschosse)
3. Punkthäuser mit 11 Geschossen
4. Ladenbauten mit 1 Geschoss
5. Ladenbauten mit 2 Geschossen
6. Wohnbauten mit 4 Geschossen
7. Friedrich-Wolf-Theater



Zwischen 1956 und 1958 sind weitere städtebauliche Aspekte zur Stärkung der Urbanität in der Leninallee hinzugezogen worden:

- Das ursprünglich geplante Werkstor sollte zugunsten einer unverbauten Blickbeziehung zwischen Werk und Stadt entfallen.
- Mit der Anlage von Querachsen bzw. Querstraßen sollte die Leninallee optisch verkürzt werden, ein Pendant zum Friedrich-Wolf-Theater wurde nicht gebaut.
- Die Bedeutung der Magistrale sollte mit vertikalen Akzenten herausgehoben werden, um sie in der Stadtsilhouette von weitem erkennbar zu machen. Der Übergang zum Zentralen Platz sollte durch höhere Gebäude städtebaulich gefasst werden (Härtel 1995, S. 5 f.).

Insgesamt wurden drei unterschiedliche Straßenabschnitte geschaffen, abgegrenzt durch drei markante neugeschossige Punkthochhäuser. Der Südabschnitt wurde beiderseits von viergeschossigem Wohnungsbau mit Geschäften in den Erdgeschossen begrenzt. Auf der Westseite befand sich eine straffe Alleepflanzung, auf der Ostseite wurden Baumgruppen an den dominierenden Gebäuden angelegt. Der Mittelabschnitt konzentrierte sich auf das Friedrich-Wolf-Theater, dem symmetrisch zweigeschossige bzw. eingeschossige Ladenbauten beigeordnet wurden. Um die Dominanz des Theaters zu verstärken wurde auf Baumpflanzungen verzichtet. Der Nordabschnitt wurde ähnlich wie der Südabschnitt mit viergeschossigen Wohngebäuden mit Satteldach versehen. Auf Geschäfte wurde verzichtet.

### **2.2.3.3 Übergeordnete historische Zielsetzungen in der Verkehrsplanung**

Die Ortschaften Fürstenberg und Schönfließ waren über eine Verbindungsstraße, die heutige Beeskower Straße und ehemalige Thälmannstraße, in Ost- Westrichtung miteinander verbunden. In Nord- Südrichtung zwischen Frankfurt und Cottbus verlief die ehemalige Poststraße, die als wichtige Verbindungsstraße galt. In der DDR, nach Klassifizierung der Landstraßen, erhielt die Nord- Südverbindung die Bezeichnung Fernverkehrsstraße 112, die die Städte Forst – Guben – StalinStadt – Frankfurt miteinander verband. Die F 112 durchschnitt den Ort Fürstenberg<sup>10</sup>, um innerhalb der Stadt

---

<sup>10</sup> Die F 112 trennte den Ortskern Fürstenberg von der Bahnhofsvorstadt.

mit der aus westlicher Richtung kommenden Fernstraße 246 zusammenzutreffen. Bereits 1957 stellte Leucht (S. 39 f.) fest, dass die F 112 den Erfordernissen des Verkehrs nicht gerecht wird, und eine Umgehungsstraße notwendig ist. Auch die F 246 bedarf innerhalb des Stadtgebietes Stalinstadts und Fürstenbergs eines Teilausbaus (Leucht 1957, S. 39 f.). Es ist davon auszugehen, dass bereits zum damaligen Zeitpunkt eine zügige Verbindung parallel zur nach dem zweiten Weltkrieg neu geschaffenen Grenze, der Oder-Neiße-Linie, in Nord- Südrichtung angestrebt war. Sie sollte insbesondere die strukturell benachteiligten Regionen im Grenzgebiet zu Polen mit der Ostseeküste sowie den in Ost- Westrichtung verlaufenden Verkehrsachsen, insbesondere zur Hauptstadt Ost-Berlin, verbinden.

Bei der Planung Stalinstadts war die vorhandene in Ost- Westrichtung verlaufende F 246 sowie die Landesstraße II. Ordnung in das Dorf Diehlo zu berücksichtigen. Beide Straßen stellten das Gerüst dar, an das sich der städtebauliche Entwurf Leuchts anlehnte. *”Um den Durchgangs- und Fernverkehr zum Hüttenkombinat und der örtlichen Industrie aus den unzureichenden städtischen Straßen zu entfernen, ist für die F 112 eine westliche Umgehungsstraße vorgesehen. Diese führt von Ziltendorf nach Schönfließ, umgeht westlich diesen Ort mit einem Kreuzungsbauwerk über die F 246 und mündet in die alte F 112 an der Abzweigung nach Alt-Fürstenberg. Am Nordwestrand von Schönfließ ist eine Abfahrt in Richtung Stalinstadt und Beeskow vorgesehen”*<sup>11</sup> (zitiert nach: Leucht 1957, S.40).

Bei den damaligen Betrachtungen für die Trassenführung standen moderne planerische bzw. umweltschutzgebende Grundsätze nicht im Vordergrund. *”Durch die Umgehungsstraße, die zum Teil auf den Diehloer Höhen verläuft, wird eine reizvolle Übersicht auf die Gesamtstadt und das Hüttenwerk ermöglicht”* (zitiert nach: Leucht 1957, S.40). Bei den damaligen Erläuterungen des übergeordneten Netzes fällt auf, dass für die Umgehungsstraße eine innerstädtische Lösung keine Rolle zu spielen scheint. So hätte zum Beispiel die alte F 112, die Fürstenberg durchschneidet, als ausgebaute Fernstraße mit einem Abzweig zum neuen Werk, bei Querung der Eisenbahnlinie, als Alternative zu einer neuen Westumfahrung der Stadt betrachtet werden können. Es fällt ebenfalls auf,

---

<sup>11</sup> Die Ausführungen Leuchts sind insofern von großer Bedeutung, da diese gedachte Trassenführung nach 1990 erneut aufgegriffen und ein Planverfahren vom Landesbetrieb Straßenwesen in Frankfurt eingeleitet wurde.

dass trotz direkter Grenzlage ein Übergang zum Nachbarn Polen nicht in das übergeordnete Netz eingeplant war. Auch eine Lösung, die sich auf den historisch gewachsenen Achsen am Rand der WK I bis IV bewegt, scheint bei den Überlegungen Leuchts keine Rolle gespielt zu haben. Zielsetzung der fünfziger Jahre war es, mit einer ‚klassischen‘ Ortsumgehung den Fern- und Durchgangsverkehr von der neuen Stadt fernzuhalten, die industriell wichtigen Anbindungen sicherzustellen und gleichzeitig einen attraktiven Blick auf die Stadt und das Werk in reizvoller landschaftlicher Lage zu gewähren.

#### **2.2.3.4 EKO: Phase des Aufbaus**

*„Am 6. Jahrestag der Ermordung Ernst Thälmanns, am 18. August des Jahres 1950 gegen 10.00 Uhr, fällte Minister Fritz Selbmann die erste Kiefer und gab damit das Zeichen zum Beginn der Bauarbeiten. Die Geburtsstunde von Stadt und Werk hatte geschlagen“* (zitiert nach: Käthner 1980, S. 9). Mit dem Beschluss des III. SED Parteitag, der vom 20. bis 24. Juli 1950 in Berlin tagte, begann die Entwicklung einer Stadt, die im Jahr 2000 ihren 50. Jahrestag feierte. Als nach dem zweiten Weltkrieg der Wiederaufbau der Städte begann und die Teilung Deutschlands dazu führte, dass die DDR von den Metallurgiezentren der Bundesrepublik abgeschnitten wurde, ist auch das Eisenhüttenkombinat-Ost an der Oder geschaffen worden. *„Eisen bedeutet Brot und Arbeit. Eisen, das ist die Grundlage für Maschinen und Anlagen. Eisen, das ist ein Herzstück unserer Wirtschaft“* (zitiert nach: Käthner 1980, S. 9), so formulierten Chronisten in den fünfziger Jahren den Aufbau des Eisenhüttenkombinates-Ost. Des Weiteren wird treffend der Abhängigkeitsstatus der DDR auf dem Metallurgiesektor beschrieben. *„Vier Hochöfen hatte unser junger Staat damals, alt und vom Krieg mächtig mitgenommen. 120 standen bei den Krupps und Thyssens westlich der Elbe“* (zitiert nach: Käthner 1980, S. 9). Der Bau eines neuen, modernen Stahlwerkes war aus Sicht der damaligen DDR Regierung ein elementarer Bestandteil zum Aufbau einer neuen Wirtschaftsstruktur.

Mit einer Investitionssumme von 347 Millionen Mark war das EKO eines der wichtigsten Objekte des ersten Fünfjahresplanes von 1951 bis 1955. Grundsteinlegung des ersten Hochofens war am 01.01.1951 um 8.00 Uhr morgens. Nach zehn Monaten Bauzeit

war der erste Hochofen betriebstüchtig, im Jahr 1952 folgten die Hochöfen II bis IV. In den Jahren 1953 und 1954 wurden die Öfen V und VI angeblasen. Die ursprünglichen Planungen sahen den Bau zweier weiterer Öfen vor, diese fielen jedoch den Einsparungen in der Grundstoffindustrie nach dem 17. Juni 1953 zum Opfer. Bereits im Jahr 1952 wurde die Bedeutung des neuen Werkes für die junge DDR offensichtlich, die Produktion lag bei 264.000 t Roheisen. Zwei Jahre später, im Jahr 1954, hatte sie sich bereits mehr als verdoppelt und lag bei 730.000 t. Durch effektivere Nutzungs- und Produktionsmethoden konnte die Produktion bis 1960 bis auf 1,2 Mio. t gesteigert werden. *„Unter den drei Eisenproduktionsstätten der DDR – bei den anderen handelte es sich um die noch aus der Vorkriegszeit stammende Maxhütte im thüringischen Unterwellenborn und das in Sachsen-Anhalt gelegene Niederschachtöfenwerk in Calbe – war das EKO mit einem Anteil von 50 Prozent an der gesamten Roheisenproduktion der DDR 1953 und mit 60 Prozent im Jahre 1960 die wichtigste“* (zitiert nach: Roesler 1997, S. 149).

Unter dem Motto ‚Eisen für den Frieden‘ wurde stets eine intensive Friedenspropaganda durch die staatliche Plankommission betrieben, die zu den Legitimationsbemühungen der 1949 gegründeten DDR beitrug. Das EKO spielte in dieser Propaganda eine äußerst wichtige Rolle. Das politische Ziel, ein Werk an der ‚Friedensgrenze‘ zu Polen zu errichten, verdeutlichte der Minister für Aufbau, Selbmann, bei der Grundsteinlegung. In dem Grundstein befand sich eine Abschrift der Ratifizierungsurkunde über die Oder-Neiße-Grenze zum Nachbarland. Die Zufahrt zum neuen Werk wurde ‚Straße des Friedens‘ genannt und die Werkszeitung des EKO, die im Jahr 1951 erstmals erschien, trug den Titel ‚Unser Friedenswerk‘. Unmittelbar an der Ostgrenze gelegen wurde aus polnischem Hüttenkoks und sowjetischem Erz deutscher ‚Stahl für den Frieden‘ produziert. Der Bereich des Werkes gehörte zur ehemaligen Oderfrontlinie, rund 90 Hektar des Werksgeländes mussten von Munitionsresten befreit werden. Den Friedensbemühungen gegenübergestellt, kann das Werk auch als stummer Zeuge des ‚Kalten Krieges‘ bezeichnet werden. Insbesondere die Abschottung der DDR von den Metallmärkten des westlichen Nachbarn, der Bundesrepublik, führte nach dem zweiten Weltkrieg zu Engpässen bei Roheisen und Rohstahl (Roesler 1997, S. 149 f.).

Die Lieferungen von Roheisen und Rohstahl zwischen den beiden Teilen Deutschlands betrug kurz nach dem zweiten Weltkrieg noch 30.000 t. Diese reduzierten sich bis Mai 1948 auf 8.500 t. Mit der Berlin-Krise und den damit verbundenen Blockaden kam

der Interzonenhandel zum Stillstand. Die innerdeutschen Wirtschaftsbeziehungen wurden zunehmend durch militärpolitische Überlegungen geprägt, die die Lieferungen aus dem Westteil Deutschlands erschwerten<sup>1</sup>. Im August 1950, während der Vorbereitungsphase des ersten Fünfjahresplanes der DDR, erfolgte ein vollständiger Stop von Eisen- und Stahllieferungen aus Westdeutschland. Zur Sicherung des Bedarfes sahen die Verantwortlichen mehrere Varianten vor. Zunächst gab es Überlegungen, den Import von Roheisen zu erhöhen. Diese Einfuhren bezogen sich auf das westliche Ausland, insbesondere auf die Bundesrepublik, da die östlichen Nachbarn bereits ihre Kapazitätsgrenzen erreicht hatten. Im Falle einer Wiedervereinigung beider deutscher Staaten, die zu diesem Zeitpunkt noch nicht ausgeschlossen war, hätte es sich um rein innerdeutsche Lieferungen gehandelt. Die von den Westmächten verhängten Lieferstopps von der Bundesrepublik in die DDR stärkten die Position der Kritiker. Der Korea-Krieg im Juni 1950 und die damit verbundene Gefahr eines Militärkonfliktes zwischen den USA und der Sowjetunion gefährdeten auch eine Erhöhung der Lieferungen aus den Ostblockländern. Die Lösung, der Bau eines eigenen Werkes, und die damit verbundene Gefahr einer metallurgischen Überkapazität bei einer deutschen Wiedervereinigung, wurde in Kauf genommen. Die ostdeutsche Volkswirtschaft hatte neben den Reparationsleistungen aus dem zweiten Weltkrieg, dem Wiederaufbau der eigenen Städte sowie dem Bau eines eigenen Metallurgiezentrums eine enorme Leistung zu erbringen. Die Bundesrepublik verhielt sich bei Produktionsstätten, die nach dem zweiten Weltkrieg in der SBZ lagen und zu denen nun kein Zugang bestand, ähnlich. Als wesentliche Unternehmen können u. a. die Glaserzeugnisse der Zeiss-Werke in Jena sowie die sächsische Strumpfindustrie genannt werden. Um Importe aus dem Ausland zu vermeiden, förderte die Bundesregierung enteignete Unternehmer, die in den Westen übersiedelt und deren Stammsitze in der SBZ lagen (Roesler 1997, S. 150 f.).

Zum einen stellte der Aufbau eines Werkes den ‚Aufbau aus eigener Kraft‘ dar, zum anderen war es äußerst wichtig für die Bildung eines neuen ‚Selbstbewusstseins der Führungselite‘. Es handelte sich bei dem Werk nicht um den Wiederaufbau einer kriegszerstörten Produktionsstätte, sondern vielmehr um den vollständig neuen Aufbau eines großen Metallurgiestandortes. Anderen Großprojekten gegenübergestellt, gab es auch beim Bau des EKO große Anfangsschwierigkeiten, die gelöst werden mussten.

---

<sup>1</sup> Zur Stabilisierung der innerdeutschen Wirtschaftsbeziehungen wurde im Oktober 1949 das ‚Frankfurter Abkommen‘ geschlossen worden.

Weitere Großprojekte des ersten Fünfjahresplanes, z. B. in Calbe an der Saale oder in Lauchhammer<sup>2</sup>, verliefen erfolgreicher. Die größte Schwierigkeit bestand darin, dass es nur wenig qualifiziertes Personal gab, das etwas über den Bau von Hochöfen verstand. *”So wurde ein Teil der Gesamtkonstruktion des Werkes sowie auch die wichtigsten Konstruktionselemente von Leuten entworfen, die zwar am Bau von Stahlwerken beteiligt gewesen waren, die aber gewisse Spezialkenntnisse des Hochofenbaus sich aus Lehrbüchern während ihrer Konstruktionsarbeit zusammensuchen mussten”* (zitiert nach Roesler 1997, S. 153). Letztlich konnte der Bau des Werkes durchgeführt werden, die Konstruktionsteile und Bauelemente stammten nahezu ausschließlich aus der Produktion der DDR.

### **2.2.3.5 Lage des EKO im Stadtgebiet**

In Abbildung 7 (Seite 64) ist das Gebiet des EKO sowie der neuen Stadt dargestellt<sup>3</sup>. Das Werksgelände wurde im Norden von den Pohlitzer Seen begrenzt. Der Werksbahnhof lag am äußersten Rand der Stadt zwischen den beiden Seen und der Bahnlinie, die das heutige Eisenhüttenstadt mit Berlin verbindet. Im Osten bildete diese Bahnlinie eine Trennlinie zu den Ortschaften Ziltendorf und Vogelsang. Nahezu parallel zur Eisenbahn, die Fläche des EKO-Werksgeländes teilend, verlief der Oder-Spree-Kanal, der als Transportweg sowie zur Kühlwasserbereitstellung genutzt werden konnte. Im Süden wurde das Plangebiet des Werkes von der Verbindungsstraße zwischen den Ortschaften Schönfließ und Fürstenberg begrenzt. Im Westen stellte die Straße zwischen den Dörfern Schönfließ und Pohlitz die Grenze dar.

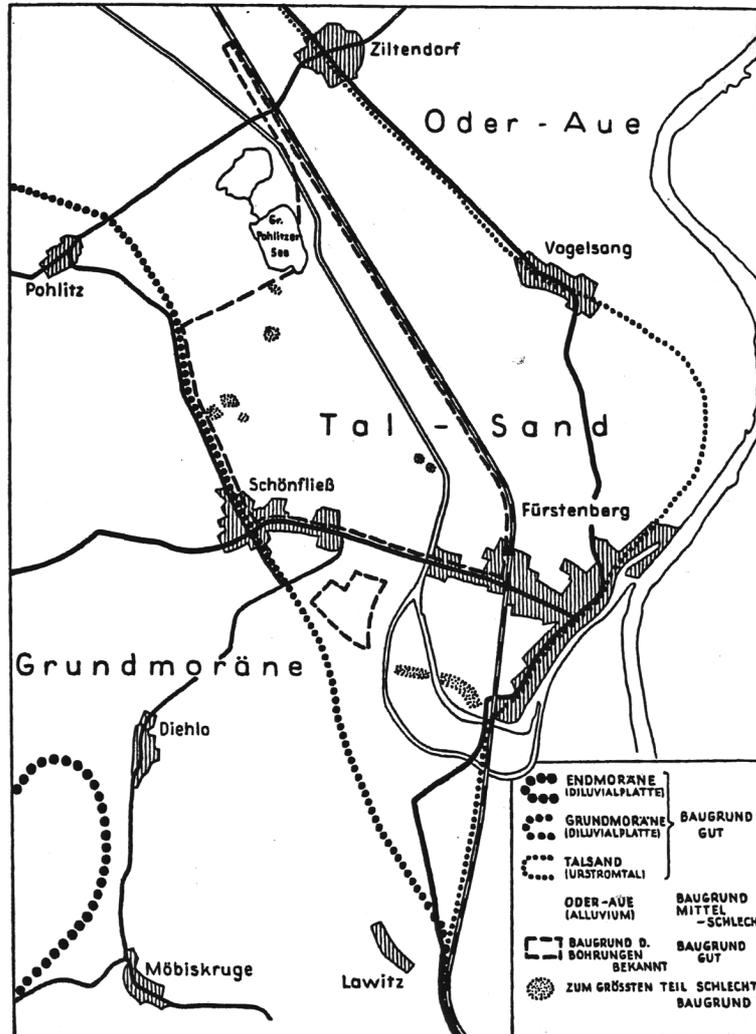
Dargestellt ist ebenfalls die Lage der Gesamtstadt in der Moränenlandschaft des Berliner Urstromtales. Die Bodengrundverhältnisse eignen sich mit ihren fein-, mittel- als auch grobkörnigen Sanden sehr gut als Baugrund. Der Grundwasserspiegel liegt bei höchstens 5 m unter der Erdoberfläche, der Boden kann daher für alle vorgesehenen Baukörper genutzt werden (Leucht 1957, S. 23).

---

<sup>2</sup> In Calbe an der Saale wurden mehrere Niederschachtöfen aufgebaut, das brandenburgischen Lauchhammer entwickelte sich zum Standort für die Produktion von Hochtemperaturkoks aus Braunkohle.

<sup>3</sup> Das geplante Werksgelände ist mit einer Strichellinie umgrenzt.

Abbildung 12: Lage des EKO-Werksgeländes  
 (Kartengrundlage: ohne Maßstab)  
 (Quelle: Leucht, K. 1957, S. 22)



## 2.3 EKO und Eisenhüttenstadt: Stadtentwicklung von 1961 bis 1989

### 2.3.1 Wachstumsphasen und Planungsstrategien

#### 2.3.1.1 Wohnkomplex V: Übergang zur industriellen Bauweise

Die weitere Entwicklung zu einer industriellen Bauweise hatte gravierende Auswirkungen auf den Bau des WK V in Stalinstadt. Als erste „sozialistische Stadt“ der DDR wurde die „Vorreiterrolle“ bestätigt, vorgefertigte Bauelemente kamen erstmalig zum

Einsatz. Dem Problem der Wirtschaftlichkeit auf dem Bausektor begegnete man mit der Einführung neuer Fertigungstechniken sowie neuer Bauweisen. Die Großblock und die Großplattenbauweise fanden immer stärkere Anwendung (Richter u.a. 1997, S. 98).

In der Zeit von 1964 bis 1968 wurde nach Beschluss des VI. SED Parteitages das Kaltwalzwerk als weiterer Schritt zu Vervollkommnung des metallurischen Zyklus des Eisenhüttenkombinates-Ost errichtet. Die für den Betrieb des Kaltwalzwerkes erforderlichen Arbeitskräfte sollten in den Wohnungen der neu zu errichtenden Wohnkomplexe V und VI untergebracht werden. Der WK V wurde in den Jahren 1959 bis 1964 in industrieller Großblockbauweise erbaut. Erstmals wurden kürzere Wohnblöcke in Zeilenstruktur errichtet. Zur Attraktivitätssteigerung erhielten die Wohnungen auf der Südseite Balkone. Die Wohnzeilen, von rechtwinklig stehenden Blöcken unterbrochen, schafften weite Räume (Stadt Eisenhüttenstadt 1998 b, S. 31 f.). *“Im WK V, nicht zuletzt auch mit der Anlage der weiträumigen Bertold-Brecht-Allee, die mehrere Plastiken aufnimmt und auf ein Punkthochhaus gerichtet ist, wurde der Weg zu einer offeneren, weniger zusammenhängenden Stadtstruktur geebnet”* (zitiert nach: Stadt Eisenhüttenstadt 1998 b, S. 31 f.). Ein Wohngebietszentrum mit Läden, Gaststätten und Dienstleistungen, mit verbindenden, pergolaartig überdachten Gängen sowie einigen Plastiken wurde von 1964 bis 1966 errichtet. In unmittelbarer Nachbarschaft entstand die Juri-Gagarinschule aus dem gleichen Baujahr, mit einer künstlerischen Wandgestaltung in Keramik, die die Menschwerdung darstellt. Mehrere Kindergärten komplettierten die Funktionen des Wohnkomplexes (Stadt Eisenhüttenstadt 1998 b, S. 31 f.).

Sehr schnell bekam die industrielle Bauweise den Begriff der “Kranideologie”, da Häuser aus Kostengründen in dem Abstand gebaut wurden, den ein Kranarm in seinem Radius fasste. Erste Ansätze zur industriellen Bauweise gab es bereits im WK III, in dem in Großblockbauweise Gebäude errichtet wurden. Die Bedeutung städtebaulicher Aspekte reduzierte sich beim WK V auf ein Mindestmaß, der klassische Zeilenbau der zwanziger Jahre trat wieder in den Vordergrund (Richter u. a. 1997, S. 98). Mit dem WK V erfolgte südlich des WK II die erste städtebauliche Erweiterung über das ursprüngliche Stadtgebiet der WK I bis IV hinaus. Aus verkehrsplanerischer Sicht war es gelungen, den motorisierten Individualverkehr vom nicht motorisierten Verkehr nahezu vollständig zu trennen. Ein städtebauliches Defizit war der Verlust der Individualität der Gebäude, die als Industrieprodukt keine eigenständige Identität mehr besitzen. Mit farb-

lichen Akzentuierungen sowie mit Kunstobjekten wurde dem begegnet. Eine Alternative zu einer abwechslungsreichen städtischen Architektur stellten Kunstobjekte und farbliche Absätze nicht dar. Die bessere Ausstattung der Wohnungen, insbesondere der Küchen und Bäder, sowie der vorhandene Fernheizungsanschluss machte den neuen Wohnkomplex für die Einwohner Eisenhüttenstadts attraktiv. Die einseitige Ausrichtung auf technische Verbesserungen bemängelten jedoch selbst die verantwortlichen Architekten (Richter u. a. 1997, S. 98).

Insgesamt betrachtet begann im fünften Wohnkomplex der Übergang zu einer industrialisierten Bauweise, dessen Resultat schwerpunktartige Verbesserungen im technischen Bereich darstellten. Die Wohnungen waren auf Grund ihrer Ausstattung z. T. hochwertiger, die städtebauliche Qualität führte aber zu Monotonie und Schematismus.

### **2.3.1.2 Wohnkomplex VI: Erweiterung von Stadt und EKO**

Unter Berücksichtigung der Einbeziehung von Fürstenberg und Schönfließ in das Stadtgefüge Eisenhüttenstadts sollte mit dem Bau des WK VI eine räumlich-funktionale Einheit entstehen. Zuvor war bereits der WK V südlich des WK II als erste Erweiterungsfläche errichtet worden. Die Planung für diese städtebauliche Ergänzung begann 1961-1962 mit der Zielstellung, *“Wohnungen und gesellschaftliche Einrichtungen für 10.000 Einwohner einzuordnen”* (zitiert nach: Beil 1980, S. 420).

Die Lage des unter der Bezeichnung “Wohnkomplex VI” geplanten neuen städtebaulichen Elementes sollte östlich des Oder-Spree-Kanals und westlich der Bahnlinie sein. Als stadtplanerische Zielsetzung stand insbesondere die Verbindung des alten, 1961 eingemeindeten Ortskernes Fürstenberg, und der neuen “Wohnstadt”<sup>4</sup> im Vordergrund. Mit einer fünfgeschossigen offenen Zeilenbauweise ohne Fahrstuhl unterschied sich das Vorhaben von der bislang angewandten drei- bis viergeschossigen Bauweise der WK I bis IV.

---

<sup>4</sup> Als “Wohnstadt” wurden die Wohnkomplexe I bis IV bezeichnet.

Ab 1965 begann die Realisierung der Planung. Als Dachform für die neuen Häuser wurden „Schmetterlingsdächer“<sup>5</sup> eingesetzt. In den Jahren 1971-1972 wurden zur Ergänzung der Konzeption zwei Arbeiterwohnheime<sup>6</sup> sowie weitere 650 Wohnungen errichtet (Beil 1980, S. 420 f.).

Abb. 8: Wohnkomplex VI

(Quelle: Beil, Stefan 1980, S. 421)



In Abbildung 8 (Seite 67) ist die räumliche und funktionale Gliederung des WK VI erkennbar. Im Westen sowie im Süden wird das Gebiet vom Oder-Spree-Kanal abgegrenzt, der in der Zwillingschachtschleuse mündet. Die Insel ist über eine den Oder-Spree-Kanal querende Fußgängerbrücke angebunden. Die nördliche Begrenzung bildet die Straße der Republik, die fußläufig in einem Tunnel unterquert werden konnte. Im

<sup>5</sup> Zur Mitte geneigte Dächer mit innenliegender Entwässerung (Abb. 9, S. 69).

<sup>6</sup> Das als "Mittelganghaus" bekannt gewordene Arbeiterwohnheim ist 1998 auf spektakuläre Weise gesprengt worden, da eine Sanierung zu kostenaufwendig gewesen wäre.

Osten grenzen die Eisenbahngleise den WK VI ab. Im Zentrum befand sich ein Fußgängerbereich, an dessen nördlichem Ende Versorgungseinrichtungen gebaut wurden. Diese stellten die Verbindung zur Hauptkommunikationsachse der Stadt, der Straße der Republik, dar. Im Jahr 1978 wurde der zentrale Bereich um vier elfgeschossige Punkthochhäuser ergänzt. Die Komplettierung dieses Bereiches bildete den Abschluss der Wohnungsbaumaßnahmen im Wohnkomplex VI, der mit nunmehr 18.000 Einwohnern die ursprünglich geplante Größe um 80 % (!) überschritt (Beil 1980, S. 421 f.). Im Süden wird der WK VI von der am Oder-Spree-Kanal liegenden Wohngruppe Süd abgeschlossen. In den Erdgeschossen wurden auf Grund der hohen Bevölkerungszahl weitere "nebenfunktionale" Einrichtungen untergebracht, die eine Ergänzung zum Wohngebietszentrum bilden sollten. Insgesamt ist der WK VI innerhalb des Stadtgebietes ein selbständiges städtebauliches Element, das durch seine schulischen sowie wirtschaftlichen Einrichtungen auch funktionale Unabhängigkeit besaß.

Neben den energetischen Aufwendungen, das Roheisen zweimal erhitzen zu müssen, trugen auch die Transportkosten des Eisenhüttenkombinates Ost zu deutlich höheren Aufwendungen als in den bundesrepublikanischen Produktionsstätten bei. Zwischen 1963 und 1968, einhergehend mit dem Bau des WK VI, wurde das EKO Werk um ein Kaltwalzwerk ergänzt, die Fertigung von Blechen und Stahlbändern erweiterte die metallurgische Strecke.

### **2.3.1.3 Wohnkomplex VII und EKO: Unterbrochener Zyklus**

Der Bau des WK VII begann 1982. Im Jahr 1987 wurde er unvollendet abgeschlossen. Die in Plattenbauweise errichteten Gebäude, in ihrer städtebaulichen Struktur sehr verdichtet, wurden unsensibel bis zur Altstadt Fürstenberg gebaut (Stadt Eisenhüttenstadt 1998, S 32). Der WK VII stellte einen krassen Übergang zu den ein- bis dreigeschossigen Häusern des alten Ortskernes Fürstenberg dar. Die städtebauliche Struktur Fürstenbergs blieb bei der Entstehung unbeachtet. Teile des vorhandenen baulichen Altbestandes entlang der Gubener Straße wurden zugunsten des WK VII abgerissen. Diese städtebauliche "Synthese" zwischen historischer Bausubstanz und neuen in Plattenbauweise errichteten Gebäuden wurde unverständlicherweise als städtebauliche Einheit bezeichnet. Der WK VII zeichnet sich durch eine zum Teil unübersichtliche Anordnung der

Gebäude aus, die abweichend von der Zeilenstruktur der WK V und VI nunmehr eine raumbildende Architektur vermittelten. Die bauliche Qualität der Gebäude konnte als minderwertig bezeichnet werden. Die Hauswände waren schief und die Plattenbauelemente schlecht verfugt. Die gesamte Entwicklung des WK VII stand unter einem extremen Sparzwang. Die allgemeine Wirtschaftslage der DDR spiegelte sich insbesondere in den Neubaukomplexen wieder, die zwischen 1980 und 1990 in vielen Städten der ehemaligen DDR gebaut wurden. Die Einwohnerdichte war wesentlich höher als in den anderen Wohnkomplexen und die Gestaltung der Grünflächen wurde komplett vernachlässigt. Der radikale Drang nach Standardisierung und ein Verfall des architektonischen Anspruches waren festzustellen. Aus den menschenfreundlichen Wohnhöfen der Anfangsjahre, insbesondere in den WK I bis IV zu finden, wurden unwirtliche Betonlandschaften. Die hochwertigen kleinteiligen Details, die in den WK I-IV Anwendung fanden, verschwanden im WK VII (Foto 3, Seite 71) nahezu gänzlich. Die notwendigen Versorgungs- und gesellschaftlichen Einrichtungen, die in den anderen Wohnkomplexen gleichzeitig mit den Wohngebäuden entstanden, wurden ebenfalls vernachlässigt. Der hohe Anteil Jugendlicher in diesem WK und das gleichzeitige Fehlen von kulturellen Einrichtungen führte zunehmend zu sozialen Spannungen (Richter u.a., S. 100).

Die Geschosshöhe wurde ebenfalls erhöht, sie lag bei den Wohngebäuden nun bei sechs Geschossen ohne Fahrstuhl. Die geplante Zahl von 5.000 Einwohnern wurde deutlich überschritten. Der Wohnkomplex wurde durch die Straße der Republik in zwei Teile, einen Nord- und einen Südteil, geteilt. Die Größe, das nahezu vollständige Fehlen gestalterischer Vielfalt und letztlich die fehlende Grüngestaltung führten zu einer städtebaulichen Monotonie. In Karte 6 (Seite 70) ist der WK VII mit seiner verdichteten Bebauung bzw. seiner raumbildenden Architektur dargestellt. Die Straße der Republik sollte ursprünglich leicht verschwenkt auf den Nordarm der Gubener Straße geführt werden. Dieses infrastrukturelle Vorhaben, zu dem die Werftsiedlung hätte abgerissen werden müssen, wurde nie realisiert. In den Jahren 1986 bis 1987 wurde der WK VII um die "Wohngruppe Seeberge" ergänzt, deren Ausrichtung auf den Oder-Spree-Kanal erfolgte. Insgesamt kann festgestellt werden, dass das Bauwesen gegenüber dem Städtebau ab 1980 dominierte und somit auch die 16 Grundsätze des Städtebaus der DDR mit ihren hohen städtebaulichen Zielsetzungen im letzten errichteten Wohnkomplex Eisenhüttenstadts aufgegeben wurden.

Karte 6: Wohnkomplex VII

(Kartengrundlage: 1:5.000 maßstabsverändert)

(Quelle: Stadt Eisenhüttenstadt)

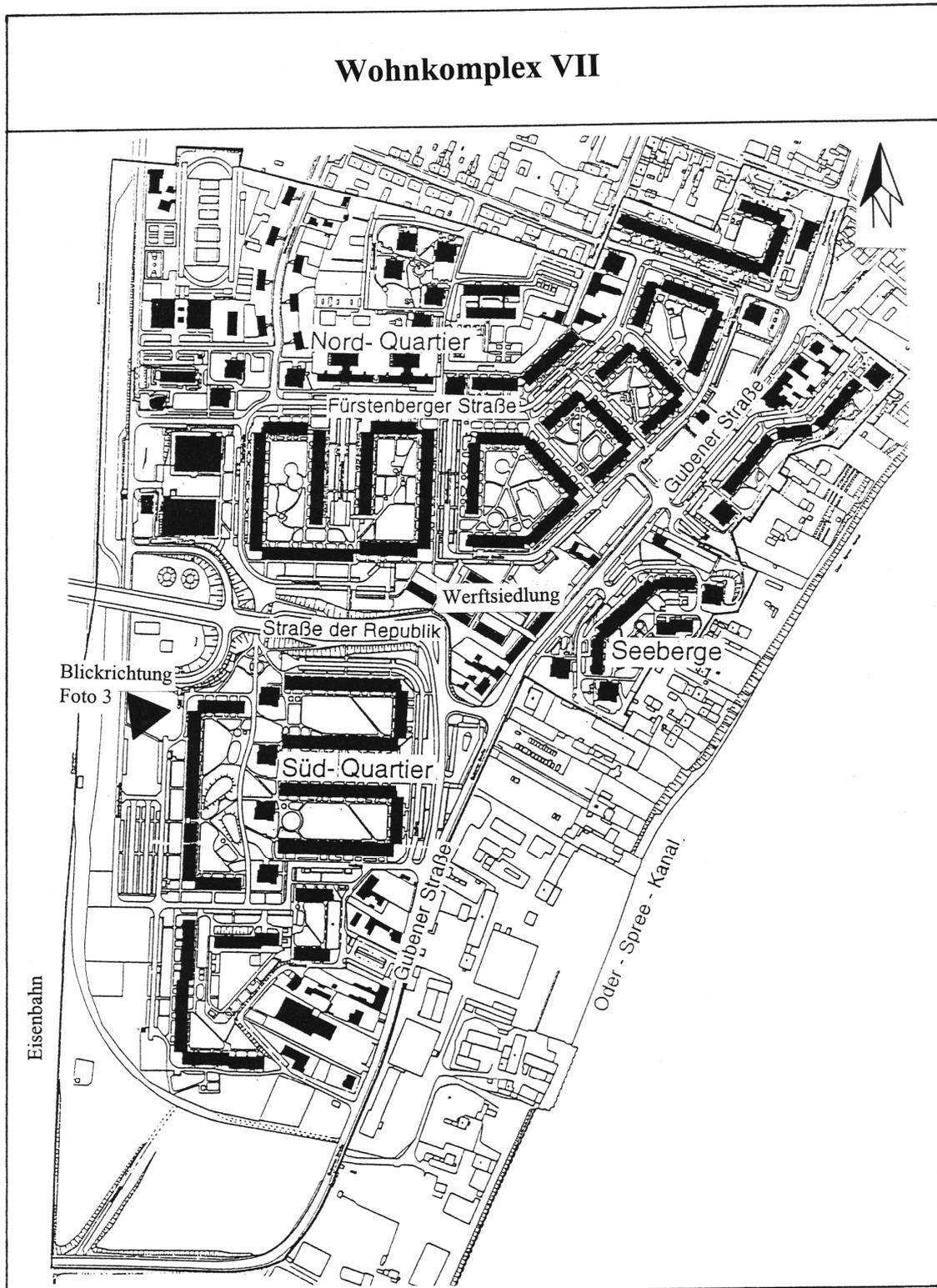


Foto 3: Plattenbauten im WK VII

(Quelle: eigenes Foto, Standort: Karte 6, Seite 70)



1980, im Jahr des dreißigjährigen Bestehens des Stahlwerkes, hatte Eisenhüttenstadt eine Warenproduktion von 4,2 Mrd. Mark (Ost), das heißt 29,1 % der Warenproduktion des damaligen Oderbezirkes bzw. 1,23 % der damaligen DDR (Käthner 1980, S. 9). Eine Ergänzung des metallurgischen Zyklus fand in den Jahren 1981 bis 1984 durch den Aufbau des Konverterstahlwerkes statt (Roesler 2000, S. 155). Es zeichnete sich jedoch ab, dass die hohen Produktionskosten nur gesenkt werden konnten, wenn das Werk um eine Warmbandstraße erweitert wurde, die den metallurgischen Zyklus schließt. Nach der Entwicklung der Pläne aus den Jahren 1984 - 85 wurde 1986 mit dem Bau begonnen. Die schlechte wirtschaftliche Situation der DDR führte dann dazu, dass die Bauarbeiten auf Grund einer zentralen Entscheidung gestoppt wurden. Die Entscheidung, den metallurgischen Zyklus nicht zu schließen, führte dazu, dass zur politischen Wende 1990 der größte Metallurgiestandort der DDR den weltweiten marktwirtschaftlichen Bedingungen nicht konkurrenzfähig gegenüberreten konnte. Das einstige Vorzeigeobjekt der DDR-Industrie musste sich den finanziellen Engpässen beugen. Dem allgemeinen wirtschaftlichen Trend folgend, standen andere Marktsegmente in den sechziger und siebziger Jahren, z. B. die Mikrotechnologie, im Vordergrund. Des Weiteren konnte die eingesetzte Technologie des EKO als veraltet bezeichnet werden, aus-

ländisches ‚know how‘ gewann zusehends bei der Produktion an Bedeutung (Roesler 2000, S. 155 f.).

## **2.3.2 Städtische Strukturen**

### **2.3.2.1 Siedlungsstrukturen**

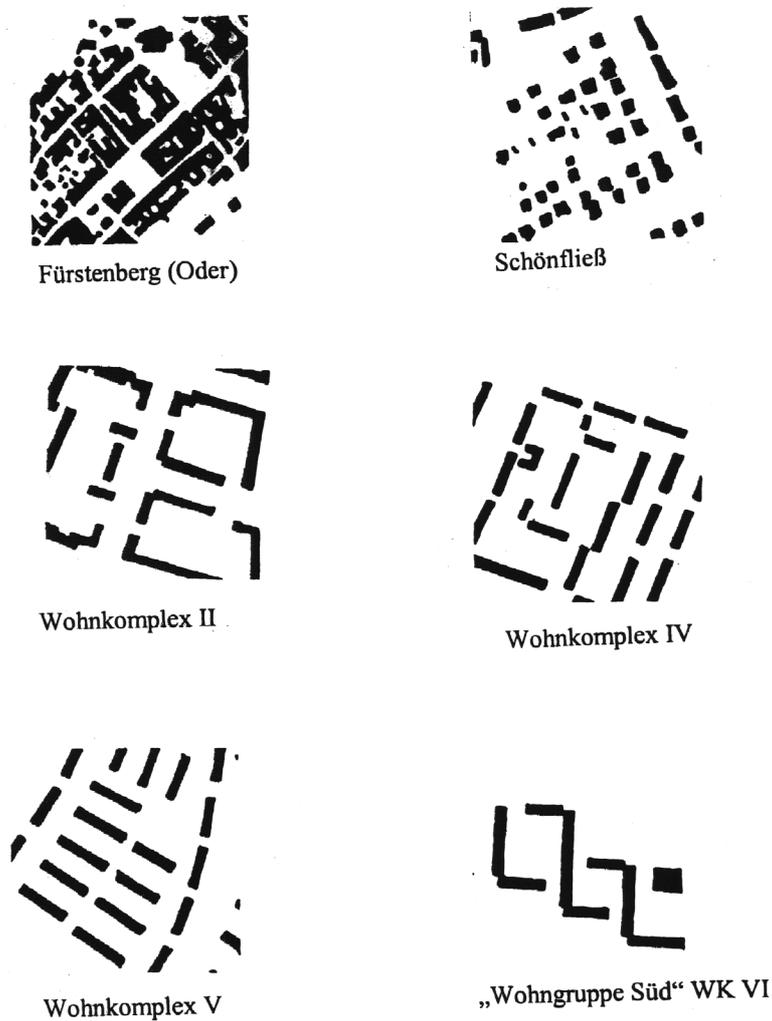
Die Stadt Eisenhüttenstadt weist wesentliche unterschiedliche Siedlungsstrukturen auf. Neben den historisch gewachsenen Ortsteilen sind insbesondere die Strukturen der Wohnkomplexe, der WK I bis WK VII, von besonderem Interesse. Ein Vergleich der Siedlungsstrukturen der Stadt (Abb. 9, Seite 73) zeigt die Entwicklung im Städtebau in Eisenhüttenstadt, begonnen mit den alten Siedlungskernen Fürstenberg und Schönfließ, und schließend mit dem jüngsten Wohnkomplex der Stadt, dem WK VII<sup>7</sup>. Der Ortsteil Fürstenberg zeigt den Grundriss einer mittelalterlichen Kleinstadt, der bis heute erhalten blieb. Mehrere Plätze sind von Gebäuden in kleinteiliger städtebaulicher Struktur umgeben, die einen engmaschigen Siedlungskern ergeben. In der Mitte des Marktplatzes befindet sich das ehemalige Rathaus der Stadt Fürstenberg. Der Ortsteil Schönfließ zeigt die regional typische Siedlungsform der im östlichen Brandenburg gelegenen Dörfer. Diese sind entweder als klassische Straßendörfer oder Angerdörfer angelegt. Der Dorfanger ist der Schönfließer Platz. Die Siedlungsstruktur ist vorwiegend durch freistehende Einfamilienhäuser geprägt. Zum Teil sind ehemalige Bauernhöfe zu finden. Am westlichen Ortsrand ist ein „Ausfransen“ der Siedlungsstruktur erkennbar. Im WK II ist ähnlich wie im WK III eine geschlossene Blockbebauung zu finden. Die Eckbebauungen sind dominant oder als zurückgesetzte, hofartige Strukturen angelegt. In beiden Wohnkomplexen sind die von den Gebäuden umschlossenen Innenhöfe zu finden. Der WK IV, der in einer politischen bzw. stadtplanerischen Übergangsphase errichtet wurde, ist durch eine Zeilenstruktur geprägt, in der die Gebäude im rechten Winkel oder leicht versetzt zueinander stehen. Die in den WK II und III angewendeten Eckbebauungen der Wohnblöcke sind vollständig aufgegeben worden. Lediglich in der später errichteten Lindenallee sind Eckbebauungen wiederzufinden.

---

<sup>7</sup> Die Siedlungsstruktur des WK VII ist nicht dargestellt, sie ist Karte 5 (Seite 58) zu entnehmen.

Abb. 9: Charakteristische Siedlungsstrukturen

(Quelle: eigene Zeichnung)



Der WK V zeigt eine klare Zeilenstruktur, die sich in Richtung Osten leicht “auffächert”. Auffällig ist, dass zur Raumbegrenzung die Gebäude nahezu im rechten Winkel gestellt sind. Im Übergangsbereich vom WK II zum WK V befinden sich mehrere funktionale Gebäude, die von dieser Zeilenstruktur abweichen. Die im WK V zu findende Zeilenstruktur und die im rechten Winkel dazu stehenden Gebäude sind auch im WK VI realisiert worden. Die dem WK VI angegliederte “Wohngruppe Süd”, die zwischen 1972 und 1976 errichtet wurde, weist eine raumbildende “S-Struktur” auf. Der jüngste Wohnkomplex, der WK VII, ist in der Form einer raumbildenden Plattenbausiedlung angelegt. Die Gebäude umschließen Innenhöfe. Zum Teil ergänzen Punkthochhäuser die räumliche Struktur. Am Stadtrand liegen eine Vielzahl an Kleingärten. Sie sind mit

Gartenhäusern ausgestattet. Diese für Eisenhüttenstadt typischen Laubenkolonien sind insbesondere am süd- und südwestlichen Stadtrand, aber auch in den Diehloer Bergen und den Oderniederungen am östlichen Stadtrand zu finden.

### 2.3.2.2 Gebäudetypen

In den unterschiedlichen Siedlungsstrukturen befinden sich differenzierte Gebäudetypen. In Abbildung 10 (Seite 75) sind vier Beispiele charakteristischer Gebäudetypen aus Eisenhüttenstadt dargestellt. Diese beziehen sich auf die Wohnkomplexe I, II, III, VI und VII<sup>8</sup>. Auf eine Darstellung charakteristischer Gebäude aus dem historisch gewachsenen Ortskern Fürstenberg und dem ehemaligen Dorf Schönfließ wurde verzichtet, da dort keine Typenbauten zu finden sind.

Die ersten Wohnhäuser der neuen Stadt im WK I waren am Sozialwohnungsbau der Weimarer Republik orientiert. Die parallele und rechtwinklige Anordnung der Wohnblöcke führte zu einem einfachen städtebaulichen Muster. *“Die Häuser sind grob geputzt und die Fenster mit einer schmalen Glattputzfasche versehen”* (zitiert nach: Haubold u. Südhoff 2000, S 14). Die neueren Gebäude des WK I sollten insbesondere durch ihre reiche Fassadengestaltung eine attraktivere Form annehmen. Zur räumlichen Gliederung der Fassade tragen insbesondere vorgestellte Treppenhäuser und horizontale sowie vertikale Gebäudeversätze bei. Unterschiedliche Gebäudehöhen bzw. Geschosshöhen prägen das städtebauliche Erscheinungsbild von Ensembles. Farbliche Elemente erweiterten den architektonischen Spielraum der damaligen Stadtarchitekten. Bereits die Fassadengestaltung an der Straße der Republik, dem Übergangsbereich vom WK I zum WK II, lässt eine veränderte Gebäudegestaltung erkennen. In den Erdgeschossen sind Geschäfte eingegliedert und die Gebäudefronten sind plastisch gegliedert. Die Fassadengliederung findet im WK II ihren Höhepunkt in der mit Torbögen versehenen Aufweitung der Erdgeschosse.

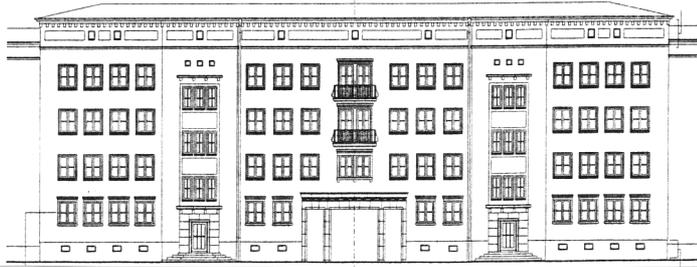
Charakteristische Merkmale der Gebäude im WK III sind die Reduzierung der Gebäudehöhe auf drei Geschosse, der Einsatz traditioneller Dachformen, z. B. Satteldach und

---

<sup>8</sup> Eine Abbildung der typischen Wohngebäude des WK IV und V konnte nicht gefunden werden. Zum Teil sind die aufgeführten Typenbauten in mehreren Wohnkomplexen vorhanden.

Abb. 10: Charakteristische Gebäudetypen  
(Quelle: Haubold u. Südhoff 2000, S. 16; VEB Wohnungs- und Gesellschaftsbaukombinat Frankfurt (Oder) 1975, ohne Seitenangabe)

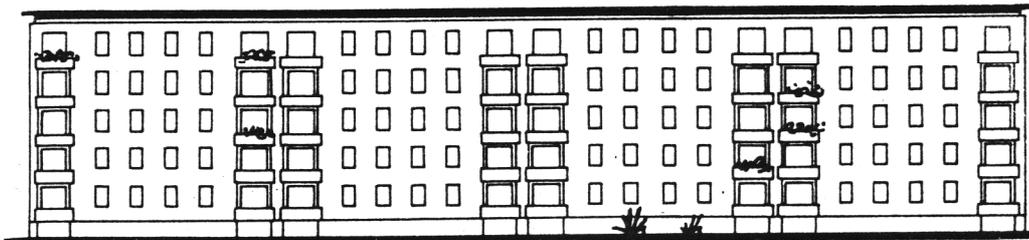
## Charakteristische Gebäudetypen in Eisenhüttenstadt



Wohnkomplex I



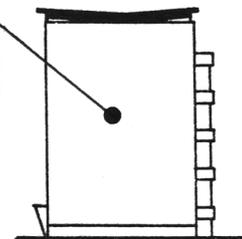
Wohnkomplex II u. III



Wohnkomplex VI



Wohnkomplex VI u. VII



Seitenansicht mit Schmetterlingsdach

M 1:500

Walmdach sowie die Vereinfachung der Fassadengestaltung. Auch der baukünstlerische Anspruch an die Gebäude wurde weitestgehend reduziert. Das Streben nach einer harmonischen und wohlproportionierten Architektur stand jedoch weiter im Vordergrund (Haubold u. Südhoff 2000, S. 54). Abgesehen von zwei dreigeschossigen Gebäuden im Inneren des nordwestlichen Wohnquartiers wurden im WK IV viergeschossige Wohnhäuser mit einfachen Satteldächern errichtet. Mit Ausnahme der über Verbinderbauten zusammenhängenden Bebauung auf der Nordseite der Straße der Republik sind ausschließlich einzelnstehende Blöcke unterschiedlicher Länge zu finden. Diese einfachen Gebäude aus dem Wohnkomplex IV sind auch vorwiegend im WK V anzutreffen. Die Siedlungsstruktur ist im Gegensatz zum WK IV durchsetzt mit einzelnen elfgeschossigen Punkthochhäusern. Unterschiedliche Fassadentypen sind nicht mehr vorhanden, die „uniforme Gestaltung“ der Gebäude hatte bereits begonnen. Im WK VI sind stark vereinfachte Fassaden an den fünfgeschossigen Gebäuden zu finden. Die Dächer sind als „Schmetterlingsdächer“ ausgebildet, so dass eine innenliegende Regenentwässerung<sup>9</sup> vorgenommen werden musste.

Die Gebäudeseite mit den Wohnzimmern wurde durch symmetrisch angeordnete Balkone aufgewertet. Das Kellergeschoss liegt zum Teil oberhalb der Erdoberfläche. Die monotone Gestalt der Gebäude im WK VI fand im WK VII eine noch stärkere Fortsetzung. Eine differenzierte Fassadengliederung ist nicht mehr zu finden, sämtliche Wohnungen sind mit Balkonen versehen. In den Erdgeschossen sind teilweise Wohnungen eingegliedert, Kellerräume sind nicht mehr vorhanden bzw. wurden durch Abstellräume ersetzt. Zum Teil sind einzelne Blöcke durch zusätzliche Verbindungselemente miteinander verbunden.

### **2.3.2.3 Insel: Erholung und Kultur**

Die Insel (Abb. 11, Seite 78) hat eine Größe von rund 80 ha und wurde für die Anlage eines Kulturparks geplant. Die Inself Spitze wird im Norden von der Straße der Republik als Hauptverkehrsachse der Stadt begrenzt. Im Westen wird die Insel vom alten, inzwischen ausgetrockneten Arm, und im Osten vom neuen Kanalarm umschlossen. Der Ab-

---

<sup>9</sup> Bei einer innenliegenden Entwässerung wird lediglich ein Wasserrohr für Regen- und Abwasser benötigt. Ein Defekt dieses Rohres führt zu erheblichen Schäden im Gebäudeinnern.

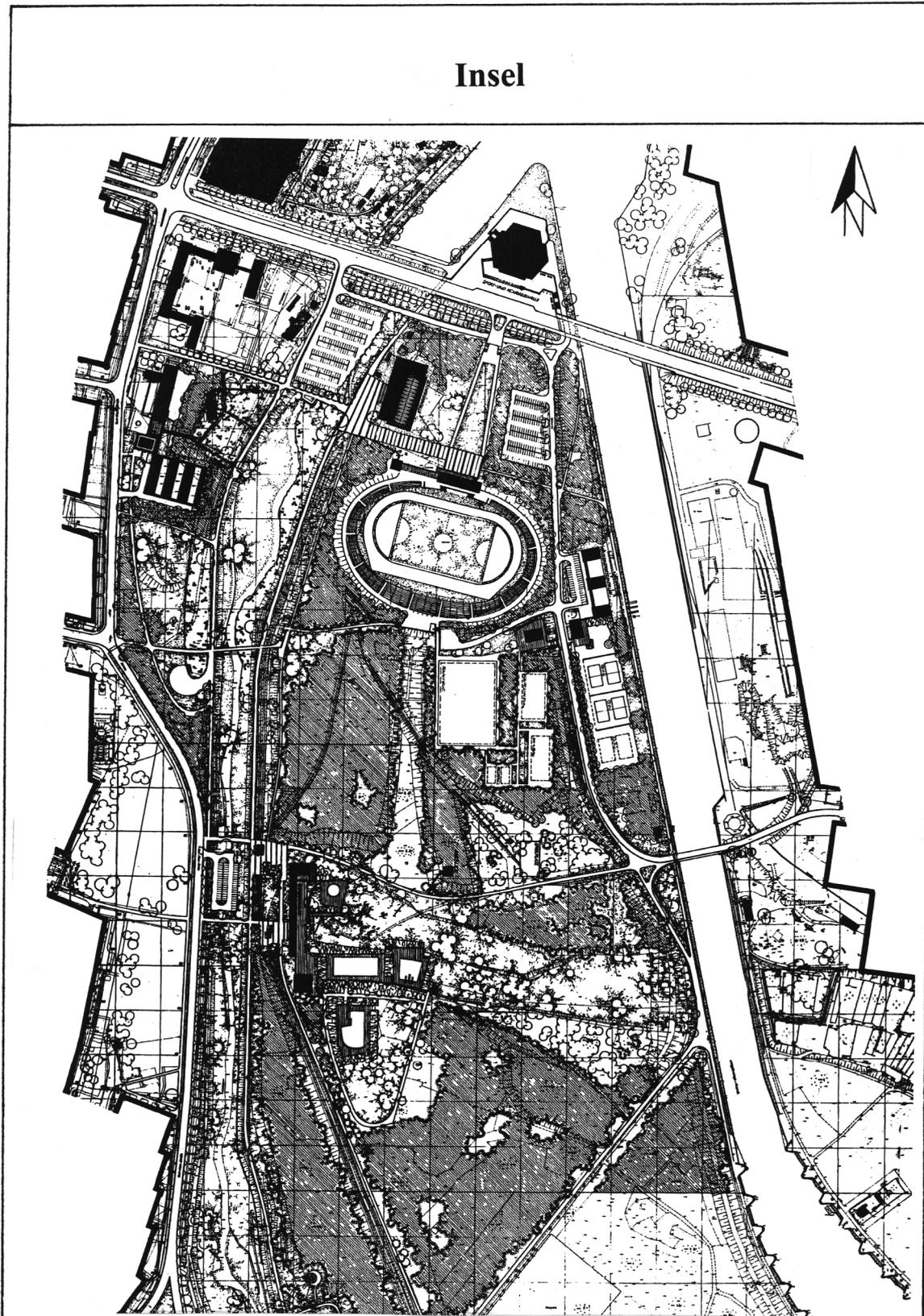
schluss der Insel liegt östlich der Bahngleise am Zusammenfluss des alten und neuen Kanalarms am Inselfriedhof. *”Als Garten für den `Neuen Menschen` stellten die Kultur- und Sportparks innerhalb der Systematik der Grünflächen in der DDR die anspruchsvollste Kategorie dar. Geplant und gestaltet als Orte des organisierten Glücks sollte in ihnen der Gegensatz von Freizeit und Arbeit, von Individuum und Gesellschaft, von bewusster Organisation von oben und spontaner Selbsttätigkeit von unten aufgehoben sein”* (zitiert nach: Knauer-Romani 2000, S. 61 f.).

Der Kulturpark auf der Insel konnte auf Grund seiner Lage keinem wichtigen Gebäude der Stadt zugeordnet werden, vielmehr stellt er selbst eine wichtige Komponente im Stadtbild Eisenhüttenstadts dar. Eine bedeutende bauliche Substanz fehlte der Insel, wichtige funktionale Gebäude mussten im Rahmen der Planungen bis 1957 innerhalb der WK I bis IV liegen. Gesellschaftlich kulturelle Veranstaltungen bezogen sich in der wärmeren Jahreszeit auf das Inselstadion sowie auf eine Gaststätte. Hauptfunktion des Kulturparks war die Erholung sowie die sportliche Betätigung, so dass vielmehr von einem Sport- bzw. Erholungspark gesprochen werden kann. Kulturelle Einrichtungen waren im vollem Umfang nicht vorhanden. Die Lage des Stadions ist zentral. Eine städtebauliche Verbindung zu den Wohnkomplexen ist über die Straße der Republik gegeben. Des Weiteren war die Anlage eines Badesees sowie einer Freilichtbühne geplant. Leucht (S. 55 f.) weist ausdrücklich darauf hin, dass der Badesee nicht aus dem Kanal mit Wasser gespeist werden kann, da dieser mit Abwässern des Werkes verschmutzt ist. Beide Einrichtungen sind nie auf der Insel realisiert worden, die Freilichtbühne entstand in den Diehloer Bergen (Leucht 1957, S. 55 f.).

Im Jahr 1955 ist auf Weisung des Ministeriums für Aufbau der Kulturpark Stalinstadt auf ein `Mindestprogramm` für eine Einwohnerzahl und eine Wirtschaftskraft von 40.000 Einwohner reduziert worden. Das Herz des Kulturparks sollte ein Stadion mit rund 15.000 Plätzen sein, in dem neben sportlichen Wettkämpfen auch kulturelle Veranstaltungen stattfinden sollten (Knauer-Romani 2000, S. 62 f.).

In Abbildung 11 (Seite 78) ist das Konzept für den Kulturpark auf der Insel dargestellt. Die zentrale Bedeutung des Stadion für die Insel ist zu erkennen. Auf der Inself Spitze ist eine dominierende Aussichtsplattform geplant gewesen. Diese ist nie errichtet worden. Als *Point de vue* sollte der Blick über die Stadt bis in das Stadtzentrum ermöglicht

Abb. 11: Insel  
(Kartengrundlage: ohne Maßstab)  
(Quelle: Archiv der Stadt Eisenhüttenstadt)



werden. Das Stadion, das über eine große Freitreppe mit der Straße der Republik verbunden sein sollte, ist umsäumt mit weiteren Sporteinrichtungen, z. B. Tennisplätzen, die ebenso wie die Freitreppe nie gebaut wurden. In Verlängerung der symmetrischen Achse auf der Insel befindet sich zwischen dem Stadion und dem Schwimmstadion eine Waldschneise, die beide Einrichtungen miteinander verbindet. Vor dem Schwimmstadion verläuft ein geschwungener Gehweg in West- Ostrichtung, der die ersten fünf Wohnkomplexe mit dem WK VI verbindet. Den Oder-Spree-Kanal überquert eine Brücke für Fußgänger und Radfahrer.

Westlich des Inselstadions liegt das Kulturhaus, der `Aktivist`, das als städtebauliches Element den Kulturpark mit der neuen Stadt verband. Zwischen dem Stadion und dem `Aktivisten` ist in Fragmenten der alte Arm des Oder-Spree-Kanals erkennbar. Die gesamte Insel ist von einem weit verzweigten Wegesystem durchzogen, das an die Topographie angepasst wurde. Im Generalbebauungsplan von 1968 - 69 ist eine modifizierte Variante des Entwurfes aufgegriffen worden, der insbesondere die gute Verkehrsanbindung als auch die räumliche Zuordnung zueinander in den Vordergrund stellte (Knauer-Romani 2000, S. 62 f.).

#### **2.3.2.4 Städtisches Straßennetz**

Die in den ursprünglichen Planungen vorgesehenen übergeordneten Straßenführungen sollten dazu führen, die Wohnquartiere vom Verkehr, insbesondere vom Schwerlastverkehr, zu entlasten. Dieses übergeordnete Netz ist in seiner Form jedoch nie realisiert worden. *„Die Planung und Bemessung der städtischen Straßen war somit nur vom örtlichen Verkehrsaufkommen abhängig“* (zitiert nach: Leucht 1957, S. 40). Auf Grund des geringen Verkehrsaufkommens sollte das Straßennetz Stalinstadts auf ein geringes Maß reduziert werden<sup>10</sup>. Dies wird u. a. mit dem schwach besiedelten Einzugsgebiet begründet. Den ursprünglichen Ansätzen muss deutlich widersprochen werden, da das Straßennetz nicht nur nach verkehrlichen Gesichtspunkten sondern vielmehr nach städtebaulichen Aspekten organisiert wurde. Das in Abbildung 12 (Seite 80) dargestellte Verkehrsnetz kann als sehr großzügig dimensioniert bezeichnet werden. Die Straßenbreiten

---

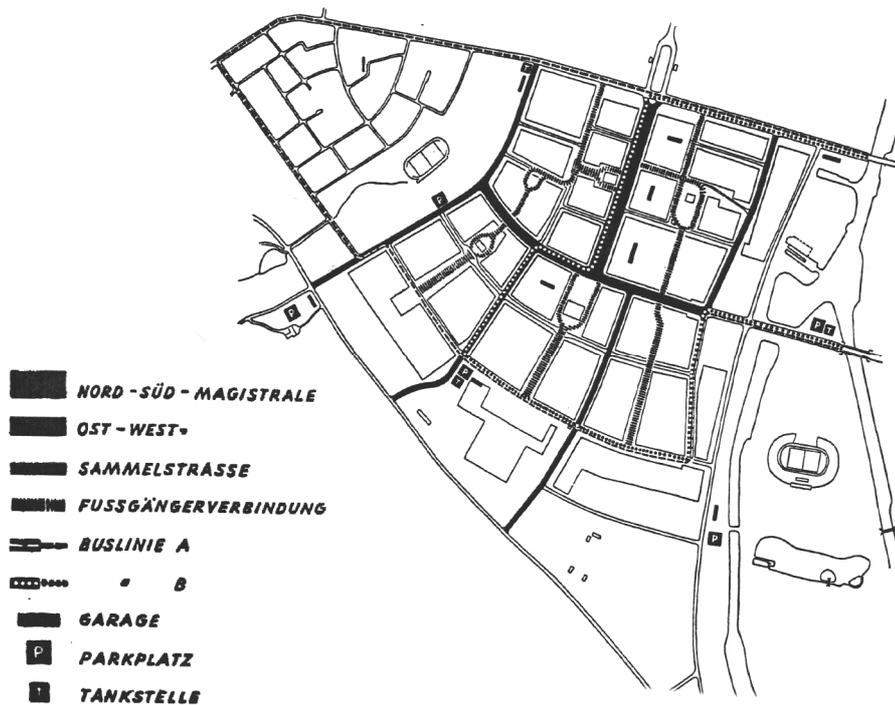
<sup>10</sup> Es waren eine Magistrale sowie mehrere Sammel- und Wohnstraßen bzw. befahrbare Wohnwege vorgesehen.

können nicht mit bundesrepublikanischen Standardquerschnitten verglichen werden, da selbst Sammelstraßen in Stalinstadt größer dimensioniert waren als Hauptverkehrsstraßen in der Bundesrepublik.

Abbildung 12: Das Verkehrsschema der Stadt

(Kartengrundlage: ohne Maßstab)

(Quelle: Leucht, Kurt W. 1957, S. 41)



Das Verkehrsschema der Stadt zeigt die wichtige in Nord- Südrichtung verlaufende Magistrale mit Blick zum Werk. Als weitere wichtige Straßen des Netzes können die West- als auch die Ostbegrenzungen der WK I bis IV bezeichnet werden. Sie grenzen die Wohnkomplexe ab. Das Stadtgebiet ist intensiv mit Verbindungswegen für Fußgänger durchzogen. Diese erlauben ein sicheres und vom motorisierten Verkehr unabhängiges Durchqueren der Wohnkomplexe. Kurze Fußwege in die Magistrale machen die Nutzung eines Pkws nicht erforderlich.

### 3 STADTENTWICKLUNG SEIT 1990

#### 3.1 Politischer und planerischer Kontext

Das wichtigste Ereignis, das die wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Bedingungen in der gesamten Bundesrepublik Deutschland –und insbesondere in den fünf neuen Bundesländern- beeinflusste, war die **politische Wende** in den Jahren 1989 bis 1990. Der Weg zur Überwindung der deutschen Teilung sowie die wichtigsten politischen Ereignisse werden vorgestellt. Eine Stadt wie Eisenhüttenstadt, die sich einem politischen und gesellschaftlichen Wandel unterzieht, braucht **Ziele für die zukünftige Entwicklung**. Es stellt sich die Frage, wie diese Leitbilder für eine geplante Stadt nach der politischen Wende aussahen, und ob diese weiterhin aktuell sind.

Das oberste Ziel jeder Stadt muss eine **nachhaltigen Stadtentwicklung** sein, um eine hohe lebensräumliche Qualität für seine Einwohner zu schaffen. Eine Definition des Begriffes Nachhaltigkeit ist notwendig. Erste Ansätze und Herangehensweisen nachhaltigen Bauens aus den Themengebieten Wohnungsbau, Gewerbebau und dem Bau von Verkehrsinfrastruktureinrichtungen werden vorgestellt.

Die Stadt Eisenhüttenstadt unterliegt einem erheblichen **demographischen Wandel**. In einer Untersuchung zur Bevölkerungsentwicklung wird der Nachweis ermittelt, wie tiefgreifend ein Stadtumbau erforderlich ist. Eine wesentliche Folge des demographischen Wandels in Ostdeutschland ist der **Wohnungsleerstand**. Die Daten aus dem Jahr 2005 werden analysiert und die Problemschwerpunkte der Stadt erfasst.

Am Beispiel des Ortskerns Fürstenberg werden die Auswirkungen der Ansiedlung großflächigen Einzelhandels auf die **Zentrenentwicklung** im Stadtgebiet erläutert. Auch die nach der politischen Wende entstandenen baulichen und funktionalen Möglichkeiten für den Zentralen Platz, dem geplanten Zentrum der neuen Stadt, werden ermittelt.

Die Wohnkomplexe I bis III sind denkmalgeschützt, so dass bauliche Veränderungen stets eine intensive Abstimmung mit den Denkmalfachbehörden erfordern. Kann dies zu einem Hemmnis für die weitere Stadtentwicklung führen oder können Lösungen gefunden werden, die einerseits dem **Denkmalschutz** und andererseits einer sinnvollen städ-

tischen Entwicklung entsprechen? Neben den rechtlichen Grundlagen wird ein Beispiel aus der Praxis vorgestellt. Die baulichen Veränderungen der Lindenallee seit 1990 werden aufgezeigt.

In einer eingehenden Analyse werden die **verbindlichen Planungen**, die nach 1990 begonnen wurden, untersucht. Dabei sind die wohnungsbaupolitischen Vorhaben sowie die gewerblichen Vorhaben von großer Bedeutung. Die „Geographische Mitte“ als räumlicher Mittelpunkt der Stadt ist gesondert zu untersuchen, um zukünftige Entwicklungen ableiten zu können.

Die weitere Stadtentwicklung Eisenhüttenstadts kann mit Hilfe von Entwicklungsachsen, insbesondere in wirtschaftlicher Hinsicht, erheblich beeinflusst werden. Die Lage von Hauptverkehrsstraßen im Stadtgebiet wird ausschlaggebend für zukünftige Siedlungsschwerpunkte sein. In einer Untersuchung werden die Auswirkungen **möglicher Straßenverbindungen** im Raum Eisenhüttenstadt analysiert. Dazu gehört erstens die Westumfahrung der Stadt, die als übergeordnete Verbindung zukünftig den ostbrandenburgischen Raum erschließen soll. Zweitens werden die Vor- und Nachteile der aktuellen Ortsdurchfahrt bewertet. Die Einbindung einer fiktiven Hauptverkehrsstraße parallel zu den vorhandenen Bahngleisen durch die „Geographische Mitte“ soll die wirtschaftlich positiven Effekte mit Anbindung an einen potentiellen Grenzübergang zeigen.

Der wirtschaftliche Schwerpunkt der Stadt ist weiterhin die **EKO Stahl AG**, die sich seit 1990 marktwirtschaftlichen Bedingungen stellen muss. Die Entwicklung seit der politischen Wende wird erläutert und die Bedeutung innerhalb des weltgrößten Stahlkonzerns ARCELOR vorgestellt.

Die Lebensqualität in einer Stadt wird in entscheidendem Maß von den vorhandenen **Umweltbelastungen** beeinflusst. Eisenhüttenstadt ist eine Industriestadt, die Umweltbelastungen werden ermittelt und in ihrem Ausmaß beurteilt.

### 3.1.1 Politische Wende

Nach dem Ende des 2. Weltkrieges wurde Deutschland<sup>1</sup> in vier Besatzungszonen, die sowjetische, amerikanische, britische und französische Zone, aufgeteilt<sup>2</sup>. Nach Gründung der Bundesrepublik Deutschland aus der amerikanischen, britischen und französischen Zone sowie der DDR aus der sowjetischen Zone im Jahr 1949 standen sich beide deutsche Staaten feindlich gegenüber. Während des Kalten Krieges wurde die Grenze der DDR militärisch befestigt<sup>3</sup>. Mit der Entspannungspolitik der Regierung von Bundeskanzler Willy Brandt in den siebziger Jahren sowie der damit verbundenen „Neuen Ostpolitik“ konnte die deutsche Teilung nicht überwunden werden.

In der Zeit ab 1980 zeichnete sich ein wirtschaftlicher und politischer Niedergang der DDR ab. Das Wirtschafts- und Gesellschaftssystem der DDR konnte den Ansprüchen der Bevölkerung nicht mehr gerecht werden. Die Reformfähigkeit der Regierung wurde in Frage gestellt. Bürgerrechts- und Menschenrechtsbewegungen gründeten sich, Ausreisearträge wurden gestellt und Fluchtversuche in die Bundesrepublik fanden statt. Folgende Gründe waren insbesondere für den wirtschaftlichen und politischen Niedergang der DDR verantwortlich:

- Einschränkung der Bürgerrechte: z. B. Reise- und Meinungsfreiheit
- Staatliche Repressionen: z. B. Überwachung der Menschen
- Unterversorgung mit Waren: z. B. Maschinen, Ersatzteile, Baumaterial
- Reformbewegungen im benachbarten (sozialistischen) Ausland: z. B. Polen, Ungarn
- Drohender Kollaps der Staatsfinanzen: z. B. Kreditaufnahme im Westen

Im Wesentlichen wurde der Niedergang der DDR auch durch die sowjetische Reformpolitik von Glasnost und Perestroika unter KpdSU-Generalsekretär Michail Gorbatschow beschleunigt. Die DDR-Regierung versuchte, der sich abzeichnenden Zuspitzung der Situation durch Reformansätze, z. B. mit erhöhter Reisefreiheit, zu begegnen.

---

<sup>1</sup> Quellen: Internet-Recherche zum Thema: Deutsche Wiedervereinigung. Die Internetartikel sind auf Basis der im Literaturverzeichnis angegebenen Titel entstanden.

<sup>2</sup> Die ehemalige Reichshauptstadt Berlin wurde ebenfalls in vier Zonen aufgeteilt. Westberlin blieb als Enklave erhalten, Ostberlin wurde die Hauptstadt der DDR.

<sup>3</sup> Auch Berlin wurde durch militärische Befestigungsanlagen, später durch die Berliner Mauer, geteilt.

Am 2. Mai 1989 begann Ungarn die Grenzanlagen zu Österreich abzubauen. Hunderte von DDR-Bürgern versuchten über Ungarn in die Bundesrepublik zu gelangen. Gleichzeitig begaben sich viele fluchtwillige DDR-Bürger in die Botschaften der Bundesrepublik in Budapest, Prag, Warschau sowie der ständigen Vertretung in Ostberlin. Im August – September 1989 wurden die Botschaften wegen Überfüllung geschlossen. Am 23.08.89 durften die Flüchtlinge in Budapest, am 30.09.89 in Prag und Warschau in die Bundesrepublik ausreisen. Die Ausreisewilligen wurden mit Sonderzügen im Transitverkehr durch die DDR in die Bundesrepublik gebracht. Bahnhöfe wurden abgesperrt, da Menschen versuchten, auf die Züge aufzuspringen.

Ab dem 04.09.89 fanden wöchentliche Friedensgebete und Demonstrationen, die sogenannten Montagsdemonstrationen, in den großen Städten der DDR mit zunehmender Teilnehmerzahl statt<sup>4</sup>. Am 18.10.89 trat der Staatsratsvorsitzende Erich Honecker nach Aufforderung des Politbüros von allen Ämtern zurück. Noch am 07.10.89 hatte die DDR den 40. Jahrestag ihrer Gründung gefeiert, Demonstrierende wurden von der offiziellen Parade ferngehalten. Der Nachfolger Honeckers wurde Egon Krenz. Hans Modrow wurde Vorsitzender des Ministerrates. Seit dem 03.11.89 durften DDR-Bürger ohne Formalitäten über die Tschechoslowakei ausreisen. Am 04.11.89 kam es auf dem Berliner Alexanderplatz zu einer großen Demonstration. Das Fernsehen der DDR übertrug live. Am 07.11.89 traten die Regierung und das Politbüro zurück. Ab dem 09.11.89 waren Privatreisen ins Ausland über alle Grenzübergangsstellen der DDR uneingeschränkt möglich. Millionen DDR-Bürger besuchten die grenznahen Städte der Bundesrepublik, insbesondere aber den Westteil Berlins. Der damalige Bundeskanzler Helmut Kohl unterbrach sofort einen Staatsbesuch in Polen und trat bei mehreren Kundgebungen in Berlin auf.

Michail Gorbatschow erklärte die Wiedervereinigung zur innerdeutschen Angelegenheit und bereits am 28.11.89 legte Kohl sein mit dem Koalitionspartner FDP und den ehemaligen Siegermächten nicht abgestimmtes Zehn-Punkte-Programm für eine Konföde-

---

<sup>4</sup> Auf diesen Versammlungen riefen die Menschen „*Wir sind das Volk*“ und später „*Wir sind ein Volk*“. Der ehemalige Bundeskanzler Willy Brandt sagte bei einer Kundgebung in Berlin: „*Jetzt wächst zusammen, was zusammen gehört*“. Helmut Kohl prägte den Begriff der „*blühenden Landschaften*“ in den fünf neuen Bundesländern.

ration zwischen der Bundesrepublik und der DDR vor. Das Ziel war die Wiedervereinigung Deutschlands. Am 18.05.90 endeten die gemeinsamen Verhandlungen mit der Unterzeichnung eines Staatsvertrages, der die Wirtschafts-, Währungs- und Sozialunion umfasste. Die Währungsunion wurde am 01.07.90 vollzogen, die Deutsche Mark war damit auch Zahlungsmittel in der DDR. Am 31.08.90 trat der „Einigungsvertrag“ zwischen beiden deutschen Staaten in Kraft. Er regelte den weiteren politischen Weg zur Wiedervereinigung:

- Beitritt der DDR<sup>5</sup> zur Bundesrepublik und Geltung des Grundgesetzes für das gesamte Staatsgebiet
- Verfassungsänderungen sollten innerhalb von zwei Jahren geschehen
- Wiedervereinigung am 03.10.1990
- Neuregelungen der Stimmenverteilung im Bundesrat
- Die Volkskammer entsendet 144 Abgeordnete in den Bundestag
- Verbleib der Stasi-Akten im ehemaligen DDR-Gebiet
- Berlin ist die Hauptstadt der Bundesrepublik Deutschland

Parallel zur innerdeutschen Entwicklung wurden ausländische Staaten mit einbezogen, insbesondere die Nachbarstaaten sowie die Siegermächte des zweiten Weltkrieges.

### **3.1.2 Nachhaltige Stadtentwicklung**

#### **3.1.2.1 Definition Nachhaltigkeit und nachhaltige Stadtentwicklung**

In der Auseinandersetzung um zukunftsfähige Strategien für die Stadtentwicklung hat der Begriff ‚Nachhaltigkeit‘ die bereits etwas abgenutzten Begriffe ‚Umwelt‘ und ‚Lebensqualität‘ als Schlagworte verdrängt (Lötscher u. Kühmichel 1998, S. 135). So verbreitet und konsensfähig der zwischenzeitlich auf zahlreiche unterschiedliche Themengebiete übertragene Begriff auch ist, so klärungsbedürftig ist seine inhaltliche Bedeu-

---

<sup>5</sup> Verfassungsrechtlich handelte es sich um den Beitritt der ehemaligen DDR zur Bundesrepublik Deutschland. Am 12.09.90 gaben die vier Siegermächte ihre verbliebenen Rechte gegenüber der Bundesrepublik Deutschland auf. Diese erkannte im Gegenzug die Oder-Neiße-Linie als ihre Ostgrenze an.

tung. Im frühen 19. Jahrhundert bereits als Leitprinzip für eine bestandserhaltende Wirtschaftsweise in der Forstwirtschaft eingeführt<sup>6</sup>, erfuhr die Bezeichnung erst seit 1987 durch den Brundtland-Report<sup>7</sup> der UN ‚Our Common Future‘ mit der zentralen Forderung ‚Sustainable Development‘ und 1992 durch die UN-Konferenz in Rio mit der Verabschiedung der Agenda 21 eine internationale Verbreitung.

Der aus dem englischen ‚sustainable‘ abgeleitete und eigentlich auch mit dauerhaft, beständig oder zukunftsfähig übersetzte Begriff Nachhaltigkeit muss von der Agenda 21 im Sinne einer lokalen Agenda 21 für die Stadtentwicklung konkretisiert und durch geeignete Strategien umgesetzt werden. Kerngedanke des nachhaltigen Entwicklungsmodells (‚Sustainable Development‘) ist die integrale und interdisziplinäre Forderung, eine **umweltverträgliche, ökonomische** und **soziale** Entwicklung in den Städten in Einklang zu bringen. Nur ein gleichwertiges Zusammenwirken dieser drei Aspekte kann eine nachhaltige Stadtentwicklung im Rahmen einer lokalen Agenda 21 gewährleisten.

Viele Lösungen, die zu einer nachhaltigen Stadtentwicklung führen, sind auf Aktivitäten auf der örtlichen Ebene zurückzuführen. Jede Kommunalverwaltung sollte daher in einem Dialog mit ihren Bürgern, örtlichen Organisationen und der Privatwirtschaft treten und eine kommunale Agenda 21 beschließen. Die Umsetzung einer Agenda 21 auf kommunaler Ebene ist äußerst schwierig. Insbesondere die gleichgewichtige Berücksichtigung ökologischer, ökonomischer und sozialer Aspekte hat viele Kommunen davon abgehalten, eine lokale Agenda aufzustellen (Lötscher u. Kühmichel 1998, S. 135).

Lötscher (1998, S. 136) hat die auf einer Tagung des DVAG in Münster genannten Schwierigkeiten, die bei der Aufstellung einer lokalen Agenda wie folgt zusammengefasst:

- *„zunächst sei es wegen der oft divergierenden Interessenlage der Beteiligten schwierig, aus einem ‚Sammelsurium‘ von Ideen ein inhaltliches Konzept zu erstellen*

---

<sup>6</sup> Nach Aussagen des Institutes für Landes- und Stadtentwicklungsforschung des Landes Nordrhein-Westfalen findet sich der Begriff ‚Nachhaltigkeit‘ bereits 1833 im Badischen Forstgesetz wieder. Er besagt, dass nicht mehr Holz geschlagen werden darf, als mit Sicherheit nachwächst. Das Gesetz hat den Schwarzwald vor einem Kahlschlag bewahrt.

<sup>7</sup> Die damalige norwegische Ministerpräsidentin Gro Harlem Brundtland war die Vorsitzende der UN-Kommission (Lötscher u. Schmitz 2001, S. 334).

*len, das als konsensfähige Leitlinie des Planungsprozesses Bestand habe.*

- *solche Konzepte seien deshalb oft sehr umfangreich, so dass deren Erarbeitung sich über lange Zeiträume erstrecke (oft mehrere Jahre)*
- *eine weitere Schwierigkeit von Zukunftsplanungen sei, dass aktuelle Probleme oft ausgeklammert würden, wenn dazu keine konsensfähigen Lösungsansätze vorlägen*
- *wenn allerdings der ‚spontane Leidensdruck‘ gering sei, dann fehle bei vielen Bürgern die Motivation zur Mitarbeit*
- *deshalb sei es wichtig, dass konkrete Projekte angesprochen werden, die in absehbarer Zeit realisiert werden könnten, da sonst viele Bürger rasch das Interesse an den Planungsprozessen verlören*
- *die Art bzw. Form der Bürgerbeteiligung sei oft entscheidend über Erfolg oder Mißerfolg eines Projektes*
- *so wurden zu den von ICLEI vorgeschlagenen Bürgerforen oft nur im voraus bekannte Interessenvertreter eingeladen (von deren Kompetenz einige der anwesenden Planungsexperten wenig überzeugt waren)*
- *für die Umsetzung der Konzepte sei aber eine möglichst breite Beteiligung wichtig, insbesondere von bereits existierenden Bürgerinitiativen und von Gruppierungen des dritten bzw. intermediären Sektors“ (zitiert nach: Lötscher u. Kühmichel 1998, S. 136)*

Die von Lötscher und Kühmichel gesammelten Schwierigkeiten zeigen die Probleme, die beim Aufstellen einer lokalen Agenda 21 auftreten können. An der 30 km nördlich von Dortmund gelegenen Stadt Lüdinghausen mit rund 23.000 Einwohnern wird ein positives Beispiel für die Erarbeitung einer lokalen Agenda 21 vorgestellt. Das 1997 begonnene und auf zwei Jahre ausgelegte Projekt gliederte sich in sechs Phasen, an denen Vertreter der Bürgerschaft, Wirtschaft, Politik und Verwaltung beteiligt waren:

- *Analysephase:* Aufarbeitung vorhandener planungsrelevanter Konzepte und Unterlagen
- *Kommunikationsphase I:* Ermittlung der Themenfelder mit dem dringendsten Handlungsbedarfes
- *Kommunikationsphase II:* Herausfindung der wichtigsten Entwicklungsziele
- *Konzeptionsphase I:* Bündelung von Informationen aus den Phasen 1 bis 3, um mögliche künftige Entwicklungen zu verdeutlichen

- *Kommunikationsphase III*: Ermittlung konsensfähiger Inhalte und Abwägung strittiger Punkte, Einführung eines ‚Monitoring Systems‘
- *Konzeptionsphase II*: Erarbeitung und Vorstellung des Stadtprofils 2010

Die wichtigsten in Lüdinghausen ermittelten Handlungsfelder waren nach ihrer Gewichtung:

- Wirtschaft und Arbeit,
- Planen, Bauen, Wohnen
- Verkehr
- Schule, Bildung, Soziales
- Freizeit, Sport, Kultur
- Umwelt und Ökologie
- Tourismus

Für die Gestaltung der Städte sind Menschen verantwortlich, deren Entscheidungen maßgeblichen Einfluss auf die zukünftige nachhaltige Entwicklung haben. Neben den regionalen oder kommunalen Basisdaten sind insbesondere eine stetige Evaluierung laufender Projekte wichtig. Die vielen positiven Erfahrungen einer nachhaltigen Stadtentwicklung, die sich aus weltweit angesiedelten Projekten ergeben, sollten beispielgebend für zukünftige Vorhaben sein<sup>8</sup>. Dazu ist eine Sammlung internationalen Wissens erforderlich, auf das zurückgegriffen werden kann. Folgende fünf Leitlinien werden von Giradet (Giradet 1996, ohne Seitenangabe) für einen weltweiten Informationsaustausch zugrunde gelegt:

- Die **Verbreitung positiver Projekterfahrungen** soll als Basisinformation für zukünftige Vorhaben dienen. Nachahmenswerte Projekte können so einfacher realisiert werden.
- **Komplexe Sachverhalte** (auch Schwierigkeiten) **sind in einfacher Form darzustellen**, um schnell aus ihnen lernen zu können.
- Lösungsansätze bedürfen einer **individuellen Bewertung der Übertragbarkeit**. Jedes Projekt muss hinsichtlich seiner Anwendung neu an die jeweilige Region bzw.

---

<sup>8</sup> Da in vielen Fällen auch aus Fehlschlägen eine positive Entwicklungstendenz abgeleitet werden kann, sollten auch diese in einen Erfahrungsaustausch einfließen.

Stadt angepasst werden.

- Ein **intensiver Erfahrungsaustausch** vermittelt positive und auch negative Eindrücke. Projektbesichtigungen können daher als entscheidende Elemente für einen dynamischen Entwicklungsprozess bezeichnet werden.
- Eine **Änderung städtischer Strukturen** ist erforderlich, um eine interdisziplinäre Arbeitsweise auf allen Ebenen zu gewährleisten. Dezentrale Zusammenarbeit und Zugriff auf elementare Informationen für die Projektentwicklung sind von großer Bedeutung.

Der globale Ansatz für eine nachhaltige Entwicklung stellt die Städte, die in kommunaler Selbstverwaltung ihre Zukunft bestimmen, vor eine große Aufgabe. Im folgenden wird geprüft, welche rechtlichen Grundlagen den Städten in Deutschland zur Verfügung stehen.

### 3.1.2.2 Rechtliche Grundlagen

Im Sinne einer nachhaltigen Stadt- und Raumentwicklung sind zum 1. Januar 1998 das Baugesetzbuch ergänzt sowie das Recht der Raumordnung neu geregelt worden. Das aus dem Jahr 1965 stammende und mehrfach geänderte Raumordnungsgesetz umfasst nunmehr 23 Vorschriften gegenüber den 13 Vorschriften der alten Fassung. Das "neue" ROG ist in 4 Abschnitte unterteilt. Besondere Relevanz für eine nachhaltige Raumentwicklung erlangen die Abschnitte 1 und 2. In Abschnitt 1 sind die allgemeinen Vorschriften und die Grundsätze der Raumordnung geregelt. In Abschnitt 2 sind in der neuen Fassung wesentlich detailliertere Aussagen zur Raumordnung in den Ländern getroffen worden, die langfristig eine Vereinheitlichung der Raumordnung in den Bundesländern anstreben. Insbesondere in § 1 Abs. 2 des Raumordnungsgesetzes werden Leitvorstellungen für eine nachhaltige Raumentwicklung aufgeführt.

*Leitvorstellung ist danach "eine nachhaltige Raumentwicklung, die die sozialen und wirtschaftlichen Ansprüche an den Raum mit seinen ökologischen Funktionen in Einklang bringt und zu einer dauerhaften, großräumig ausgewogenen Ordnung führt".*

Der § 1 Abs. 2 ROG kann mit dieser Aussage als **die** Leitvorstellung einer nachhaltigen Raumentwicklung bezeichnet werden. Das "sustainable development" greift damit erstmals in einem deutschen Regelungswerk die Formulierungen der Konferenz über Umwelt und Entwicklung von 1992 in Rio de Janeiro auf. Im Gegensatz zum BauGB, das "lediglich" eine Ergänzung fand, wird die nachhaltige Raumentwicklung "somit zur Auslegungsmaxime für die Grundsätze der Raumordnung erhoben" (zitiert nach: Schmitz 1998, S.35). Dies ist jedoch parallel zum Baugesetzbuch zu betrachten. In § 1 Abs. 5 BauGB heißt es:

*"Die Bauleitpläne sollen eine nachhaltige städtebauliche Entwicklung und eine dem Wohl entsprechende sozialgerechte Bodennutzung gewährleisten und dazu beitragen, eine menschenwürdige Umwelt zu sichern und die natürlichen Lebensgrundlagen zu schützen und zu entwickeln".*

In Bezug auf § 7 Abs. 2 ROG kann bei der Festlegung von Freiraumstrukturen bestimmt werden, dass unvermeidbare Beeinträchtigungen der Leistungsfähigkeit des Naturhaushaltes oder des Landschaftsbildes an anderer Stelle ausgeglichen, ersetzt oder gemindert werden können. Hier ist eine unmittelbare Parallele zum BauGB hergestellt, das als wesentliche Ergänzung den § 1a erhalten hat. Dieser regelt die umweltschützenden Belange in der Abwägung planerischer Vorhaben. In Abs. 3 des § 1a BauGB heißt es:

*"Soweit dies mit einer geordneten städtebaulichen Entwicklung und den Zielen der Raumordnung sowie des Naturschutzes und der Landschaftspflege vereinbar ist, können Darstellungen und Festsetzungen (...) auch an anderer Stelle als am Ort des Eingriffs erfolgen".*

Besondere Bedeutung für die Grenzregionen der Bundesrepublik erlangt der § 16 ROG, der eine grenzüberschreitende Abstimmung raumbedeutsamer Planungen vorgibt. Im Sinne eines europäischen Einigungsprozesses können Planungen nicht an einer Grenze aufhören sondern müssen mit den Nachbarstaaten abgestimmt werden. Die fortschreitende Globalisierung erfordert ein solches Handeln. Es darf jedoch nicht die strukturellen und kulturellen Strukturen einzelner Regionen verändern. Die Globalisierungstendenzen mit gleichzeitiger Polarisierung auf wenige wirtschaftliche Räume werden in den Kommentaren zum ROG als "Glokalisierung" bezeichnet (Schmitz 1998, S. 3).

Parallel dazu ist in das BauGB der § 4a eingefügt worden, der eine grenzüberschreitende Unterrichtung der Gemeinden und Träger öffentlicher Belange vorgibt. Zur gemeinsamen Abstimmung planerischer Vorhaben heißt es in § 4 Abs. 1 des BauGB:

*”Bei Bauleitplänen, die erhebliche Auswirkungen auf Nachbarstaaten haben können, sind die Gemeinden und Träger öffentlicher Belange des Nachbarstaates nach den Grundsätzen der Gegenseitigkeit und Gleichwertigkeit zu unterrichten”.*

Eine nachhaltige Entwicklung grenzüberschreitender Räume soll im ‚Gegenstromprinzip‘ sichergestellt werden. Die Stadt Eisenhüttenstadt hat den seit dem 15.04.1999 rechtskräftigen Flächennutzungsplan der Stadt mit der betreffenden polnischen Wojewodschaft im Rahmen der Beteiligung der ‚Träger öffentlicher Belange‘ abgestimmt. Bei der Erstellung von Bauleitplänen haben im Bundesland Brandenburg nach dem Gesetz über Naturschutz und Landschaftspflege die Kommunen Grünordnungspläne aufzustellen. Der § 7 Abs. 1 BbgNatSchG verdeutlicht:

*”Die örtlichen Ziele, Erfordernisse und Maßnahmen des Naturschutzes und der Landschaftspflege werden von den Trägern der Bauleitplanung in Landschafts- und Grünordnungsplänen dargestellt”.*

Zur Sicherung einer nachhaltigen Stadtentwicklung und zum Schutz der ökologischen Potentiale sind nach § 7 Abs. 2 BbgNatSchG die Darstellungen der Grünordnungspläne als Festsetzungen in die Bebauungspläne aufzunehmen. Sie sind damit rechtswirksam. Eine Einschränkung des § 7 BbgNatSchG nimmt § 1a Abs. 3 BauGB vor, der bestimmt, dass ein Ausgleich nicht erforderlich ist, *”soweit die Eingriffe bereits vor der planerischen Entscheidung erfolgt sind oder zulässig waren”.*

Anhand der Regelungsinstrumente in Deutschland kann eindeutig nachgewiesen werden, dass für planerische Vorhaben im Sinne einer nachhaltigen Stadtentwicklung qualifizierte rechtliche Grundlagen vorhanden sind.

### 3.1.3 Entwicklungsziele der Stadtentwicklung

Ab 1990 setzte in den ostdeutschen Städten ein rasanter Veränderungsprozess ein, stadtentwicklungspolitische Ziele mussten auf eine neue, marktwirtschaftliche Zukunft ausgerichtet werden. Die Bevölkerung hatte einen großen Bedarf bzw. Nachholbedarf an Konsumgütern. Der Motorisierungsgrad stieg und in den neuen Gewerbegebieten sollten Arbeitsplätze entstehen, um Wohlstand zu schaffen bzw. zu sichern. Nach der schwierigen Phase des Umbruchs, in der zunächst eine kurzfristige Bedarfsdeckung an Waren und Gütern angestrebt wurde, konnte ab 1993 für Eisenhüttenstadt das neue Leitbild eines **marktwirtschaftlich orientierten Industriestandortes mit hoher Lebensqualität** formuliert werden.

Eine Stadt, in der aus gesellschaftspolitischen Gründen jede stadtplanerische Entwicklung bis ins Detail vorgegeben wurde, musste sich nun auf allen Ebenen bundesdeutschen Bedingungen stellen. Eisenhüttenstadt erfuhr mit der Schaffung der neuen Landkreise einen funktionalen Bedeutungsverlust. Als neue Kreisstadt und somit auch Sitz der neuen Verwaltung des Landkreises Oder-Spree wurde die zentraler gelegene, aber viel kleinere Stadt Beeskow mit rund 10.000 Einwohnern ausgewählt. Die wichtigsten Verwaltungsfunktionen wechselten sukzessive nach Beeskow. Eisenhüttenstadt blieb kreisangehörige Stadt des Landkreises Oder-Spree. Die wichtigsten Entwicklungsziele des neuen Leitbildes für die Stadt Eisenhüttenstadts<sup>9</sup> ab 1993 waren:

- **Sicherung und Erweiterung des Stahlstandortes**
- **Gewerbliche Neuansiedlungen** auf innerstädtischen Flächen
- **Erhaltung des Ortskernes Fürstenberg** sowie der **Lindenallee** als **attraktive Einkaufsbereiche**
- **Erhalt** des historisch gewachsenen **Ortskerns Fürstenberg** als **Zentrum für Handel, Dienstleistungen und Gastronomie**
- **Verringerung** des sich abzeichnenden **Bedeutungsverlustes** der historischen Zentren.
- **Entwicklung der landschaftlichen Struktur** in der Stadt sowie am Stadtrand

---

<sup>9</sup> Die Einzelziele konnten verschiedenen Planungen der Stadt entnommen werden. Grundlage waren der Stadtentwicklungsplan, der Flächennutzungsplan, mehrere Rahmenplanungen sowie einzelne Bebauungspläne der Stadt Eisenhüttenstadt.

- **Stärkung** des **sanften Tourismus**, insbesondere des Wassertourismus
- **Umbau** der innerstädtischen **Verkehrswege**
- **Entwicklung** der „**Geographischen Mitte**“ der Stadt zwischen Eisenbahnlinie und Oder-Spree-Kanal bzw. Beeskower Straße und Straße der Republik
- **Vermeidung** von städtebaulichen „Ausfransungen“ bzw. **Zersiedlungerscheinungen** neuer Wohnungsbaustandorte am Stadtrand

Die aufgeführten Entwicklungsziele ergeben sich aus den Themen Zentralität, Siedlungsstruktur, Landschaft und Tourismus sowie Gewerbe und Verkehr. Sie weisen auf eine behutsame und sinnvolle Zukunftsentwicklung der Stadt Eisenhüttenstadt hin. In wie weit sind diese Zielsetzungen im Hinblick auf eine nachhaltige Stadtentwicklung bis zum Jahr 2006 umgesetzt worden?

### 3.1.3 Landesentwicklungsplan

In Karte 7 (Seite 94) sind die regionale Einordnung der Stadt Eisenhüttenstadt und die zentralörtliche Gliederung des Umlandes dargestellt. In der Region Oderland-Spree, die sich von der Stadtgrenze Berlins nach Osten bis zur Staatsgrenze zur Republik Polen erstreckt, nimmt Eisenhüttenstadt den östlichsten Platz ein. Der als Mittelzentrum ausgewiesene Ort ist zugleich die größte Stadt des Landkreises Oder-Spree. Eisenhüttenstadt ist, wie im Stadtnamen bereits erkennbar, als industrieller Standort durch die Stahlindustrie geprägt.

Die funktional bedeutsamste Stadt im näheren Verflechtungsraum ist Frankfurt, die im Landesentwicklungsplan I des Landes Brandenburg als Oberzentrum ausgewiesen ist. Die Stadt Beeskow hat mit ihren rund 10.000 Einwohnern nach der Neugliederung der Kreise an funktionaler Bedeutung gewonnen, während Eisenhüttenstadt sukzessiv wichtige Verwaltungseinrichtungen des Landkreises, deren Sitze in der einwohnerstärksten Stadt, Eisenhüttenstadt, angesiedelt waren, an Beeskow verloren hat<sup>10</sup>. Im Süden befin-

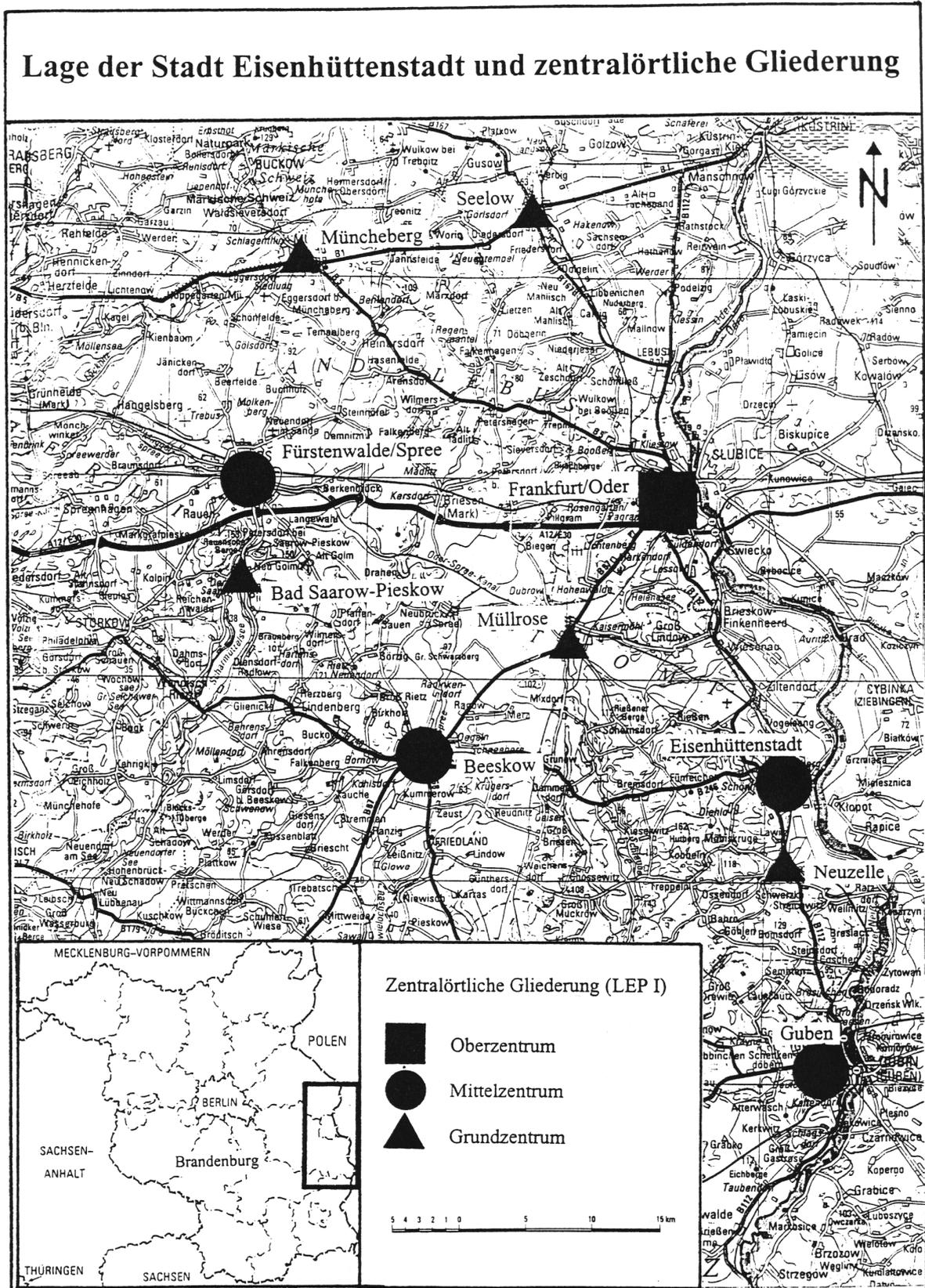
---

<sup>10</sup> Die wichtigsten Verwaltungseinrichtungen des Landkreises LOS, die ihren Sitz von Eisenhüttenstadt nach Beeskow verlegt haben, sind die Kraftfahrzeug-Zulassungsstelle, das Amt zur Regelung offener Vermögensfragen, das Jugendamt sowie das Kataster- und Vermessungsamt.

Karte 7: Lage der Stadt Eisenhüttenstadt und zentralörtliche Gliederung

(Kartengrundlage 1:300.000 maßstabsverändert)

(Quelle: Stadt Eisenhüttenstadt)



det sich das Grundzentrum Neuzelle, dessen touristisches Potential mit dem ehemaligen Kloster Neuzelle und der Klosterbrauerei überregionale Bedeutung erlangt hat. Rund 20 Kilometer südlich von Eisenhüttenstadt liegt die zum Landkreis Spree-Neiße gehörige Stadt Guben, die in der DDR eine hohe Bedeutung durch die inzwischen geschlossene Baumwollfabrik erlangt hatte. Guben besitzt ebenso wie Frankfurt einen innerstädtischen Grenzübergang, der intensiv von der polnischen und deutschen Bevölkerung genutzt wird.

## **3.2 Aktuelle Problembereiche**

### **3.2.1 Bevölkerung und Wohnungsmarkt**

#### **3.2.1.1 Allgemeine Bevölkerungsentwicklung**

Die Stadt Eisenhüttenstadt hatte im Jahr 2006 rund 34.000 Einwohner<sup>11</sup> (Tabelle 1, Seite 96). Seit der politischen Wende 1990 hat sich die städtische Bevölkerung von 50.200 um rund 16.200 Einwohner verringert, dies entspricht einer Abnahme um 32,27 Prozent. Unter Berücksichtigung der im Jahr 1993 erfolgten Eingemeindung des Dorfes Diehlo mit circa 350 Einwohnern fällt der Einwohnerrückgang noch etwas stärker aus. Die Bevölkerungsrückgänge seit 1990 sind laut Flächennutzungsplan der Stadt Eisenhüttenstadt, der am 15.04.1999 in Kraft trat, insbesondere auf den strukturellen Wandel und Arbeitsplatzverluste sowie auf eine Verringerung der Geburtenziffern zurückzuführen. Seit 1995 gewinnen Abwanderungen in die umliegenden Gemeinden eine höhere Bedeutung. Die Einwohnerzahl Eisenhüttenstadts wird in den nächsten Jahren laut unterschiedlicher Prognosen weiter abnehmen. Der Entwurf des Regionalplans prognostiziert 32.000 Einwohner im Jahr 2010. Das statistische Landesamt geht von einer weiteren Senkung der Einwohnerzahlen auf unter 32.000 im Jahr 2015 aus. Die Stadt Eisenhüttenstadt geht ab dem Jahr 2015 davon aus, dass eine Stagnation bei der Bevölkerungsentwicklung eintritt. Unter der Berücksichtigung, dass Eisenhüttenstadt im Jahr 1988 über 53.000 Einwohner hatte und Prognosen von einem Rückgang bis zum Jahr 2015 auf unter 32.000 Einwohner ausgehen, wird die Stadt einen Bevölkerungsverlust von rund 21.000 Einwohnern in 27 Jahren hinzunehmen haben.

---

<sup>11</sup> Quelle: Statistik 06/2006 der Stadt Eisenhüttenstadt.

Tabelle 1: Bevölkerungsentwicklung 1955-2005  
(Quelle: Statistik 12/2005 der Stadt Eisenhüttenstadt)

Jahr	Einwohner	männlich	weiblich
*1955	15157	9243	5914
1960	24372	13508	10864
1961	32970	16093	16877
1962	34585	16788	17797
1963	35671	17242	18429
1964	36619	17648	18971
1965	38138	18520	19618
1966	29299	19027	20272
1967	40643	19592	21051
1968	42512	20458	22054
1969	44605	21444	23161
1970	45194	21724	23470
1971	45461	21860	23601
1972	46536	22524	24012
1973	46478	22512	23966
1974	46455	22563	23892
1975	47414	23303	24112
1976	47632	23307	24325
1977	48199	23763	24463
1978	48677	24143	24534
1979	48356	23815	24541
1980	48253	23789	24464
1981	47842	23449	24393
1982	48889	24500	24389
1983	49491	24790	24701
1984	48246	23061	25185
1985	48810	23267	25543
1986	51729	25665	26064
1987	52728	26157	26571
1988	53048	26437	26611
1989	52393	26196	26197
1990	50216	24595	25621
1991	49063	24060	25003
1992	46378	22322	24056
*1993	47545	23295	24250
1994	47770	23711	24059
1995	47376	23686	23690
1996	46771	23599	23172
1997	45697	23110	22587
1998	44773	22756	22017
1999	42884	21616	21268
2000	41493	20918	20575
2001	40180	20323	19857
2002	38628	19490	19138
2003	37009	18541	18468
2004	35884	18042	17842
2005	34443	17302	17141

\*1955 nur Stalinstadt \*1993 mit Diehlo

### 3.2.1.2 Natürliche Bevölkerungsentwicklung

In Tabelle 2 (Seite 97) sind die Geborenen, Gestorbenen und der jeweilige Überschuss in ausgewählten Jahren dargestellt. Seit 1970 hat die Zahl der Geburten in Eisenhüttenstadt, unter Berücksichtigung eines leichten Anstiegs in Einzeljahren, stetig abgenommen. 1990 wurden noch 652 Kinder geboren, im Jahr 2004 waren es nur noch 248. Die Zahl der Gestorbenen ist seit 1990 nur leicht gesunken. Seit 1995 hat die Stadt einen Gestorbenenüberschuss von über 100 Einwohnern im Jahr.

Tabelle 2: Geborene und Gestorbene ab 1970 in ausgewählten Jahren  
(Quelle: Statistischer Jahresbericht 2004 der Stadt Eisenhüttenstadt)

Jahr	Geborene	Gestorbene	Überschuss
1970	813	328	485
1980	786	413	373
1989	703	428	275
1990	652	482	170
1995	262	443	-181
1996	258	417	-159
1997	311	416	-105
1998	245	373	-128
1999	280	391	-111
2000	264	373	-109
2001	234	398	-164
2002	250	387	-137
2003	249	431	-182
2004	248	363	-115

Hinsichtlich der Hauptaltersgruppen stellten 2004 die 15 bis 60 jährigen mit 23.327 (65,2 %) Einwohnern den größten Bevölkerungsteil. Stark zunehmend ist der Anteil der über 60 jährigen mit 9.272 (25,9 %) Einwohnern. Die Kinder und Jugendlichen unter 15 Jahren stellten auf Grund des starken Geburtenrückganges seit 1990 einen Anteil von 3.173 (8,9 %) Einwohnern.

### 3.2.1.3 Bevölkerungsbewegungen 2002 bis 2004

Im Folgenden werden die Bevölkerungsbewegungen für Eisenhüttenstadt in den Jahren 2002 bis 2004 untersucht. Dabei erfolgt eine bundesweite Betrachtung nach Bundeslän-

dern, auch die Wanderungen in das und aus dem Ausland nach Eisenhüttenstadt werden erfasst. In Tabelle 3 (Seite 98) sind die Zuzüge nach Eisenhüttenstadt, die Wegzüge in die einzelnen Bundesländer sowie das Saldo der Zu- und Wegzüge für den Zeitraum von 2002 bis 2004 dargestellt. Karte 8 (Seite 99) ist das Saldo der Bevölkerungsbewegungen zu entnehmen. Bei den Zuzügen ergeben sich die höchsten drei Werte für die Bundesländer Brandenburg (1.931), Berlin (159) und Bayern (107). Die niedrigsten drei Werte ergeben sich für das Saarland (3), Bremen (10) und Rheinland-Pfalz (21). Bei den Wegzügen sind die höchsten drei Werte für die Bundesländer Brandenburg (4.217), Berlin (483) und Baden-Württemberg (405) zu finden. Die niedrigsten drei Werte bei den Wegzügen haben das Saarland (12), Bremen (26) und Mecklenburg-Vorpommern (57). Im Saldo der Zuzüge und Wegzüge ergeben sich mit großem Abstand die höchsten Werte für Brandenburg (-2.286), danach für Berlin (-324) sowie für Baden-Württemberg (-320).

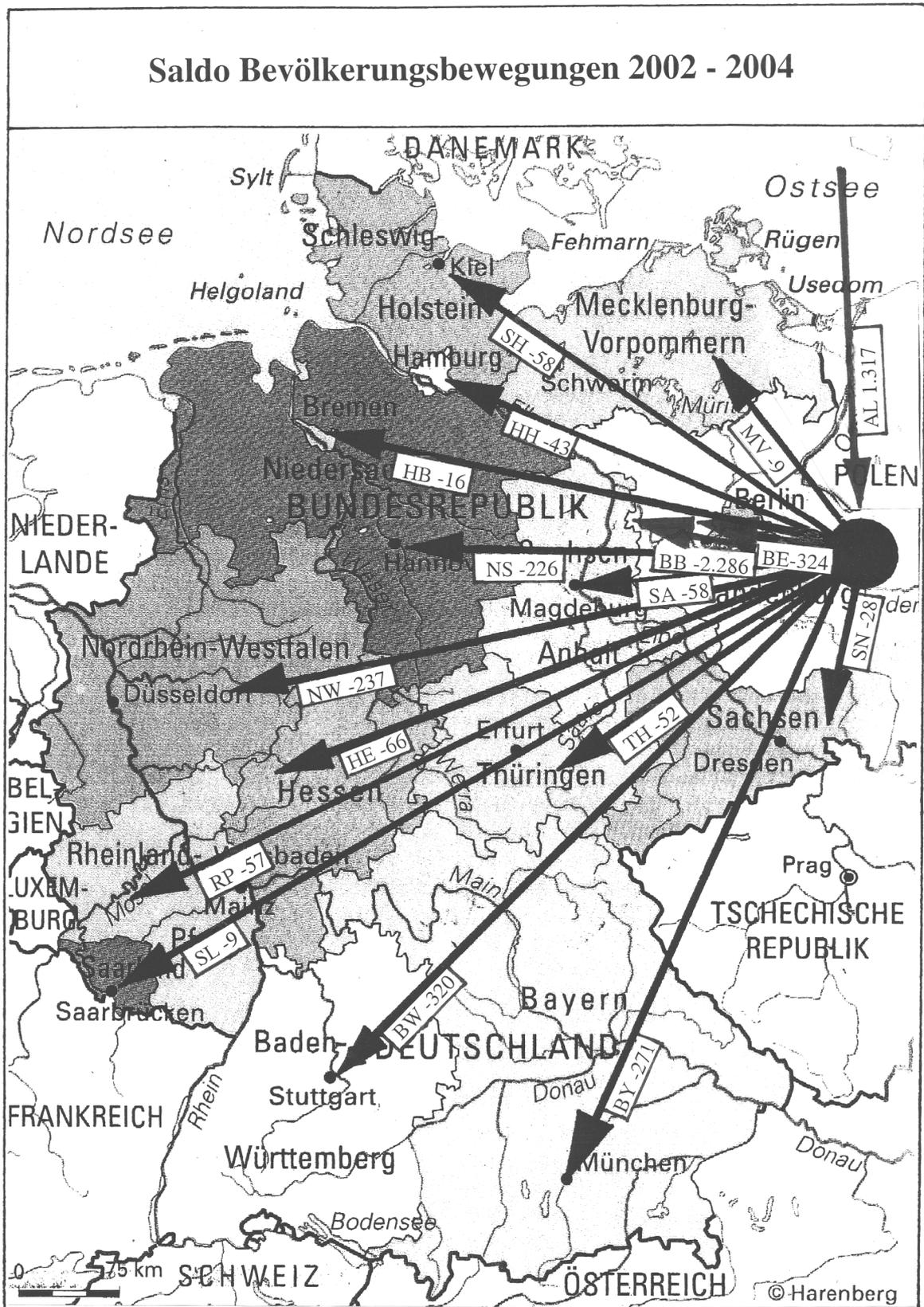
Tabelle 3: Bevölkerungsbewegungen 2002-2004  
(Quelle: Stadt Eisenhüttenstadt, Statistischer Jahresbericht 2004)

<b>Bevölkerungsbewegungen 2002-2004 (Deutschland/Ausland)</b>			
<b>Herkunft / Zielgebiet</b>	<b>Zuzüge</b>	<b>Wegzüge</b>	<b>Saldo</b>
Baden-Württemberg	85	405	-320
Bayern	107	378	-271
Berlin	159	483	-324
Brandenburg	1.931	4.217	-2.286
Bremen	10	26	-16
Hamburg	29	72	-43
Hessen	33	99	-66
Mecklenburg-Vorpom.	48	57	-9
Niedersachsen	81	307	-226
Nordrhein-Westfalen	94	331	-237
Rheinland-Pfalz	21	78	-57
Saarland	3	12	-9
Sachsen	106	134	-28
Sachsen-Anhalt	42	100	-58
Schleswig-Holstein	27	85	-58
Thüringen	23	75	-52
Ausland	1.898	581	1.317
<b>Gesamt</b>	<b>4.697</b>	<b>7.440</b>	<b>-2.743</b>

Auf Grund der hohen Wanderungsbewegungen in das und aus dem Bundesland Brandenburg erfolgt eine weitere Detailuntersuchung der Bevölkerungsbewegungen in der Region um Eisenhüttenstadt. Dabei werden die drei Nachbargemeinden sowie die Stadt

Karte 8: Saldo Bevölkerungsbewegungen 2002 - 2004

(Quelle: Stadt Eisenhüttenstadt, Kartengrundlage: Harenberg S. 718)



Frankfurt (Oder) betrachtet. Die höchsten Wanderungsbewegungen (Zuzüge 616, Wegzüge 666) aber auch das geringste Saldo sind für das Amt Neuzelle (-50) festzustellen. Aus den betrachteten Gemeinden ergeben sich insgesamt 1.204 Zuzüge, 2.021 Wegzüge und somit allein für die Nachbargemeinden und die Stadt Frankfurt (Oder) ein negatives Saldo von -817 Einwohnern. Ein intensiver Suburbanisierungsprozess in der Region um Eisenhüttenstadt kann damit festgestellt werden.

Tabelle 4: Bevölkerungsbewegungen 2002-2004 (Regional)

(Quelle: Stadt Eisenhüttenstadt, Statistischer Jahresbericht 2004)

<b>Bevölkerungsbewegung 2002-2004 (Regional)</b>			
<b>Herkunft / Zielgebiet</b>	<b>Zuzüge</b>	<b>Wegzüge</b>	<b>Saldo</b>
Frankfurt (Oder)	228	446	-218
Amt Neuzelle*	616	666	-50
Amt Schlaubetal*	185	480	-295
Amt Brieskow-Finkenh.*	175	429	-254
<b>Gesamt</b>	<b>1.204</b>	<b>2.021</b>	<b>-817</b>

\*Nachbargemeinde

Bei den Wanderungsbewegungen der Jahre 2002 bis 2004 für das Ausland kann ermittelt werden, dass der Wert bei den Zuzügen (1.898) fast ebenso hoch ist wie der aus dem Bundesland Brandenburg (1.931), in dem Eisenhüttenstadt liegt. Die größten Bevölkerungsgruppen stellen Vietnamesen, Russen und Polen. Die Wegzüge in das Ausland liegen jedoch nur bei 581 Einwohnern. Aus dem Ausland ergibt sich damit für den betrachteten Zeitraum das einzige positive Saldo (1.317) bei der Bevölkerungsbewegung. Insgesamt ergibt sich für die Jahre 2002 bis 2004, unter Berücksichtigung der bundesweiten sowie das Ausland betreffende Wanderungen, ein negatives Saldo von -2.743 Einwohnern.

### 3.2.1.4 Wohnungsmarkt

Bei einem Gesamtbestand von 18.707 Wohnungen der beiden in Eisenhüttenstadt ansässigen Wohnungsbauunternehmen, der **GEBÄUDEWIRTSCHAFT (GEWI)** und der **EISENHÜTTENSTÄDTER WOHNUNGSBAUGENOSSENSCHAFT (EWG)**, stan-

den im Jahr 2003 insgesamt 4.340 Wohnungen leer<sup>1</sup>. Dies entspricht einem durchschnittlichen Wohnungsleerstand von 23,20 %. Insgesamt 11.793 Wohnungen befinden sich im Besitz der GEWI, 6.914 Wohnungen bilden den Eigentumsbestand der EWG.

In Karte 9 (Seite 102) sind die Wohnungsleerstände im Stadtgebiet dargestellt. Hohe Leerstände können im WK VII Nord sowie im WK VII Süd verzeichnet werden. Von den 2.000 Wohnungen im WK VII Nord stehen 608 leer. Dies entspricht einem prozentualen Anteil von 30,4 %. Bei einem Bestand von 1.143 Wohnungen im WK VII Süd stehen 677 Wohnungen leer, der prozentuale Anteil liegt bei 59,23 %. Der WK VII ist in Plattenbauweise mit einer hohen baulichen Verdichtung errichtet worden, das Wohnumfeld ist ungeordnet. Im Bereich Fährstraße / Tunnelstraße, nördlich des WK VI, können ebenfalls erhebliche Wohnungsleerstände festgestellt werden. Von den 704 teilsanierten Wohnungen stehen 158 (22,4 %) leer. Die Immissionsbelastungen der Straße der Republik sowie des nördlich angrenzenden Gewerbegebietes beeinträchtigen die Wohnqualität wesentlich. Erhebliche Leerstände haben sich auch in den WK I bis WK III entwickelt, die im Mauerwerksbau der fünfziger Jahre errichtet wurden. Von 1.512 Wohnungen im WK I stehen 413 (27,31 %) leer, im WK II sind von 1.964 Wohnungen 513 (26,1 %) leerstehend, von den 1.003 Wohnungen des WK III sind 334 (33,30 %) nicht bewohnt. Der hohe Leerstand in den WK I bis III ist neben dem Bevölkerungsrückgang insbesondere auf die Sanierungstätigkeiten der GEWI zurückzuführen.

Geringere Leerstandszahlen können im WK IV, WK V und WK VI verzeichnet werden. Einem Bestand von 2.047 Wohnungen im WK IV, der in Block- und Streifenbauweise errichtet wurde, stehen 283 leerstehenden Wohnungen (13,82 %) gegenüber. Im WK V befinden sich 1.699 Wohnungen, von denen 290 (17,06 %) unbewohnt sind. Im WK VI, dem größten Wohnkomplex, befinden sich 3.888 Wohnungen. Davon haben 694 (21,91 %) keine Mieter. Weitere Wohnungsleerstände ergeben sich in den Bereichen Mittelschleuse und An der Holzwohle. An der Holzwohle stehen, bei einem Bestand von 530 Wohnungen, 90 Wohnungen leer. Dies entspricht einem prozentualen Anteil von 16,98 %. Am südlichen Stadtrand, an der Mittelschleuse, befinden sich 614 Wohnungen, davon stehen 97 Wohnungen (15,79 %) leer. Weitere 1.506 Wohnungen befinden sich insbesondere in den Ortsteilen Schönfließ und Fürstenberg, in denen noch einmal 183 Wohnungen nicht vermietet sind.

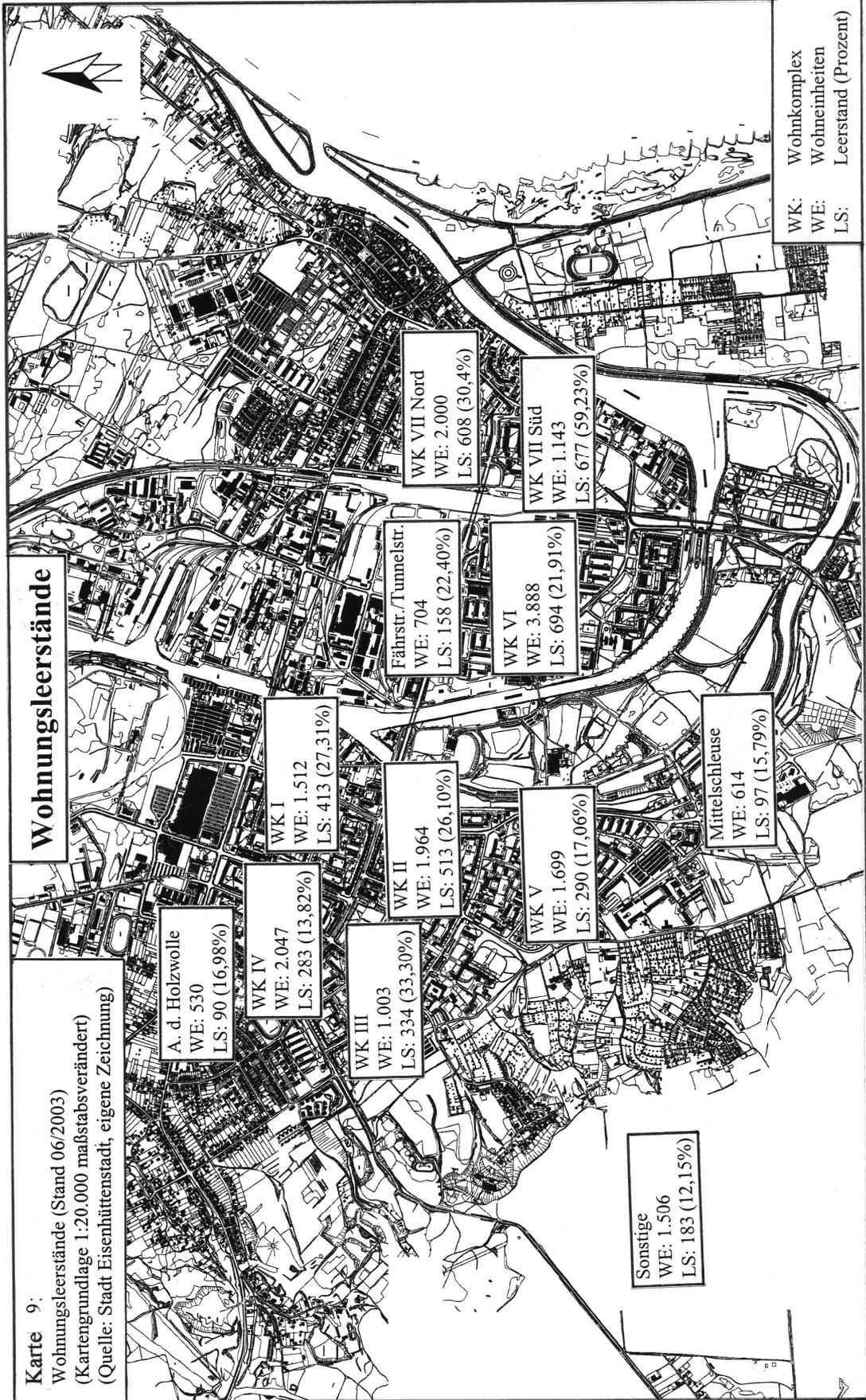
---

<sup>1</sup> Quelle: Stadt Eisenhüttenstadt.

**Karte 9:**

Wohnungsleerstände (Stand 06/2003)  
(Kartengrundlage 1:20.000 maßstabsverändert)  
(Quelle: Stadt Eisenhüttenstadt, eigene Zeichnung)

**Wohnungsleerstände**



WK: Wohnkomplex  
WE: Wohnheiten  
LS: Leerstand (Prozent)

In Anbetracht der vorhandenen Wohnungsleerstände ergibt sich in der Stadt Eisenhüttenstadt ein dringender Handlungsbedarf zur städtebaulichen Neuordnung der Stadt, der einen Rückbau von Gebäuden beinhaltet.

### **3.2.2 Zentren und Einzelhandel**

#### **3.2.2.1 Allgemeines**

Die wesentlichen zentralen städtischen Funktionen Eisenhüttenstadts, zum Beispiel das Friedrich Wolf Theater, die Stadtverwaltung und die wesentlichen Geschäftseinrichtungen, konzentrierten sich bis 1990 insbesondere auf das Zentrum der neuen Stadt, die Lindenallee, sowie den historisch gewachsenen Ortskern Fürstenberg. Zudem standen jedem Wohnkomplex wirtschaftliche und soziale Einrichtungen zur Verfügung, die eine wohngebietsnahe Versorgung der Bevölkerung sicherstellten. Die wichtigste Geschäftseinrichtung außerhalb der beiden Zentren ist mit der Fröbelringpassage im bevölkerungsreichsten Wohnkomplex, dem WK VI, zu finden. Nach 1990 kamen 3 großflächige Einzelhandelszentren zu den bereits vorhandenen Geschäftseinrichtungen hinzu. Im gesamten Stadtgebiet entstanden eine Vielzahl an Kleinversorgungseinrichtungen, insbesondere Filialen der bekannten Lebensmittelketten<sup>2</sup>. Im Folgenden wird die Lage der neuen Einzelhandelsflächen mit über 700 qm Verkaufsfläche beschrieben bzw. deren Verkaufsfläche tabellarisch erfasst (Tabelle 5, Seite 104).

Das City-Center (Karte 10, Seite 106) liegt in der Verlängerung der Lindenallee, nördlich des WK I, zwischen der Beeskower Straße (B 112) und den Nordpassagen. Das Einzelhandelszentrum Marktkauf liegt am Südrand der Stadt ebenfalls an der Bundesstraße 112. Kaufland befindet sich in der „Geographischen Mitte“ Eisenhüttenstadts zwischen Oder-Spree-Kanal und den Bahngleisen an der Oderlandstraße. Für die vorhandenen zentralen Geschäftseinrichtungen konnte nach Errichtung der großflächigen Einzelhandelszentren ein Bedeutungsverlust festgestellt werden. Liegt das City-Center noch in der Verlängerung der Lindenallee, also in unmittelbarer Nähe des Zentrums der

---

<sup>2</sup> Auf eine graphische Darstellung der neuen Einzelhandelsflächen wird an dieser Stelle zugunsten einer Analyse der Einzelhandelsstruktur im Ortskern Fürstenberg verzichtet. Die drei großen Einzelhandelszentren sind in Karte 9 (Seite 106) dargestellt.

neuen Stadt, so liegen Marktkauf und Kaufland an Standorten, an denen bis 1990 noch keine Geschäftseinrichtungen vorhanden waren.

Tabelle 5: Verkaufseinrichtungen ab 700 qm Verkaufsfläche  
(Quelle: Stadt Eisenhüttenstadt) (Stand 08/2003)

Institution	Lage	Verkaufsfläche in qm
Aldi	Am Kanal	820 qm
Real Markt (City-Center)	Beeskower Straße	6.500 qm
Praktiker (City-Center)	Beeskower Straße	3.775 qm
Hammer (City-Center)	Beeskower Straße	1.780 qm
Kaufcenter (City-Center)	Beeskower Straße	1.200 qm
Siemes Schuhcenter (City-Center)	Beeskower Straße	1.200 qm
Roller-Markt	Nordpassagen	3.750 qm
Kaufland	Fährstraße	2.700 qm
Möbelmarkt Kipnik	Glashüttenstraße	3.000 qm
Netto Markt	Glogower Ring	730 qm
Marktkauf	Karl-Marx-Straße	15.700 qm
Netto Markt	Straße der Republik	730 qm
Lindencenter (ehem. Magnet)	Lindenallee	4.000 qm
<b>Summe</b>		<b>45.885 qm</b>

### 3.2.2.2 Einzelhandel im Ortsteil Fürstenberg

Der größte funktionale Bedeutungsverlust konnte für den historischen Ortskern Fürstenberg festgestellt werden<sup>3</sup>. Im Folgenden wird die Einzelhandelsstruktur des historisch gewachsenen Siedlungskernes analysiert, um den Bedeutungsverlust detaillierter darzustellen. Von großem Interesse ist dabei der Geschäftsleerstand im unmittelbaren Kernbereich des Ortsteiles. In einer Erhebung der Einzelhandelseinrichtungen (Karte 10, Seite 106) konnte festgestellt werden, dass insgesamt 13 Ladeneinrichtungen im Ortskern Fürstenberg leer stehen. Diese konzentrieren sich insbesondere auf die Königstraße. Auf der Ostseite der Königstraße sind 8 Geschäftsleerstände zu verzeichnen und auf der Westseite sind 2 Ladenlokale nicht belegt. Der rückwärtige Bereich des alten Fürstenberger Rathauses am Markt bzw. Lindenplatz ist als Geschäftseinrichtung noch nie genutzt worden, könnte aber hervorragend in Verbindung mit dem Rathausinnenhof, z. B. für eine gastronomische Einrichtung mit Biergarten, hergerichtet werden. Des Weiteren befinden sich 2 leerstehende Ladenlokale am Übergang zur Bahnhofsvorstadt. Gastronomische Einrichtungen, dazu zählen auch mehrere Imbissgelegenheiten, sind schwer-

<sup>3</sup> Quelle: eigene Erhebung (Stand 06/2004).

punktmäßig im unmittelbaren Ortskern am Markt und Lindenplatz sowie im südlichen Abschnitt der Königstraße zu finden. Dabei ist auffällig, dass lediglich ein Restaurant die Gelegenheit wahrnimmt, den öffentlichen Raum für Sitzgelegenheiten im Freien zu nutzen<sup>4</sup>. Der Markt und der Lindenplatz sind als Parkplätze ausgebaut. Im Ortskern Fürstenberg befinden sich mehrere Bekleidungsfachgeschäfte. Die 12 Fachgeschäfte sind insbesondere im zentralen und südlichen Teil des Ortskerns zu finden. Die Vielfalt kann als ausreichend diversifiziert betrachtet werden. Mehrere Spezialfachgeschäfte, z. B. Kinderbekleidung und (Tauch-)Sportbekleidung, runden das Gesamtbild ab. Die weite Verbreitung der Kommunikationsmedien (Handys) führte dazu, dass sich zwei Elektronik- und Telekommunikationsgeschäfte angesiedelt haben. Eine Konzentration von Finanzdienstleistungseinrichtungen ist im nördlichen Ortskern zu finden. Erstaunlich ist die Verknüpfung mehrerer Branchen. So ist zum Beispiel mehrfach die Kombination von Versicherungs- und Baufinanzierungsfirmen zu finden. Mehrere spezialisierte Handwerkseinrichtungen erweitern das Gesamtbild der Einzelhandelsstruktur des Ortskerns Fürstenberg. So sind z. B. ein Steinmetz und ein Schlüsseldienst sowie mehrere Heizungs- und Sanitärfachbetriebe zu finden. Für den täglichen Bedarf stehen ein Supermarkt und eine Drogerie zur Verfügung. Zwei Juweliere, die auch Uhren und Schmuck anbieten, können als hochwertige Geschäfte für den langfristigen Bedarf bezeichnet werden. Die sonstigen Einrichtungen umfassen eine Vielzahl an spezialisierten Fachgeschäften. Dazu zählen unter anderem ein Nähmaschinenfachgeschäft sowie ein Naturkostladen. Auch ein Sonnenstudio sowie ein Transportunternehmen wurden ermittelt. Insgesamt können mehrere Merkmale als signifikant für die Einzelhandelsstruktur im Ortskern Fürstenberg bezeichnet werden:

- Die **Geschäftsleerstände** sowie der damit verbundene Bedeutungsverlust ist trotz der städtebaulichen Attraktivität der Altstadt bzw. des historischen Ortskernes **hoch**. Dieser Bedeutungsverlust ist auf die Vielzahl der Einzelhandelseinrichtungen mit ihrer reichhaltigen Produktpalette bzw. ihrer guten Erreichbarkeit zurückzuführen.
- Im Ortskern Fürstenberg dominiert der motorisierte Individualverkehr. Es ist **kein Fußgängerbereich mit einer Aufenthaltsfläche vorhanden**. Markt und Lindenplatz werden als Parkplätze genutzt.

---

<sup>4</sup> Dies ist der "Kartoffelbaum" in der Alten Brückenstraße.

Karte 10: Einzelhandel im Ortsteil Fürstenberg  
 (Kartengrundlage: 1:2.500 maßstabsverändert)  
 (Quelle: Stadt Eisenhüttenstadt, eigene Zeichnung) (Stand 06.2004)

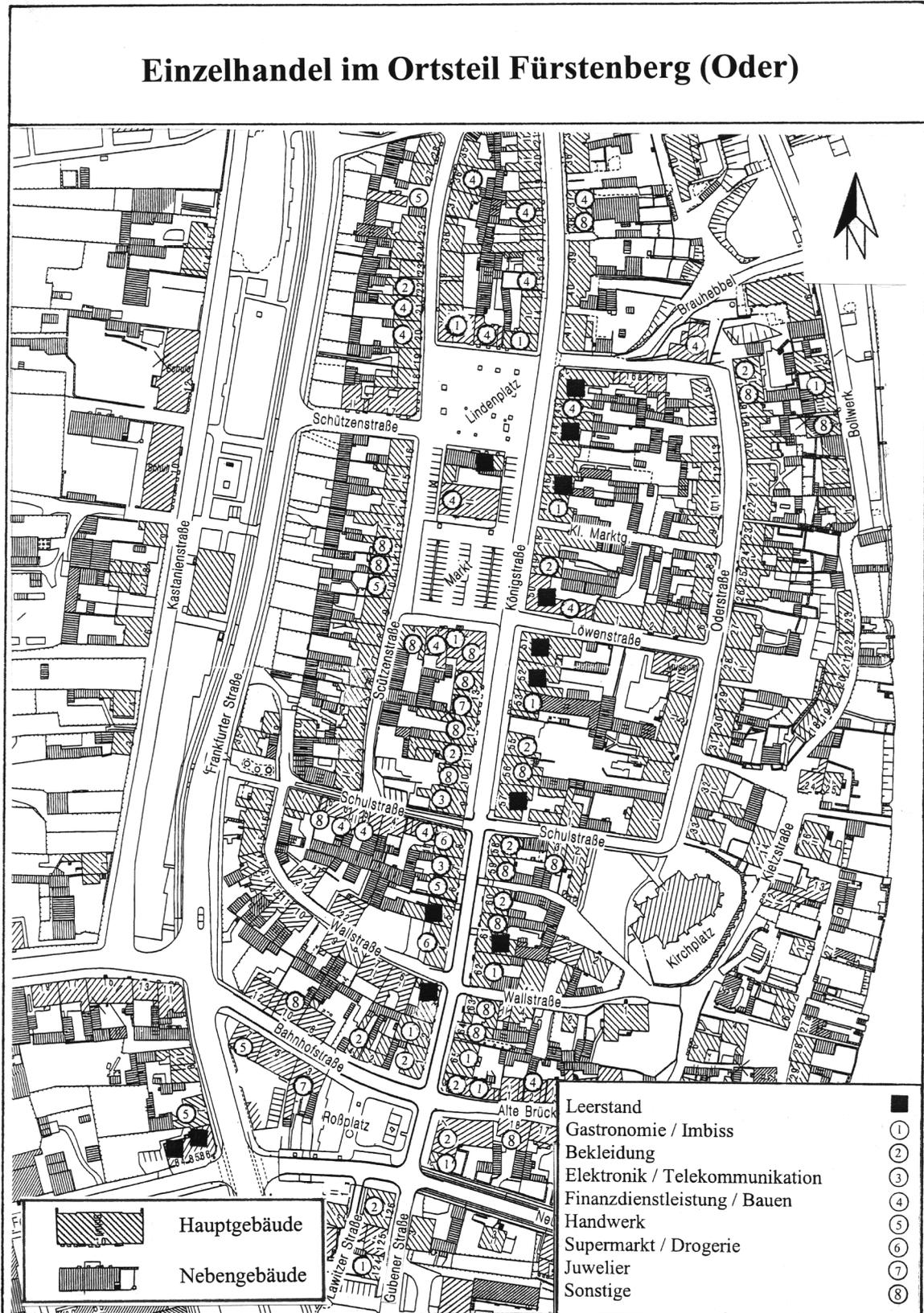


Tabelle 6: Einzelhandel im Ortsteil Fürstenberg  
(Quelle: eigene Erhebung) (Stand 06/2004)

<b>Königstraße:</b>		<b>Alte Brückenstraße:</b>	
Königstraße 1	Sportfachgeschäft	Alte Brückenstraße 2	Versicherungen / Textilien
Königstraße 2	Gaststätte	Alte Brückenstraße 18	Sonnenschutzsysteme
Königstraße 3	<b>Leerstand</b>		
Königstraße 4	Lebensmittel	<b>Bahnhofstraße:</b>	
Königstraße 5	<b>Leerstand</b>	Bahnhofstraße 3	Juwelier
Königstraße 6	Friseur	Bahnhofstraße 4	Boutique
Königstraße 6	Handelsvertretung	Bahnhofstraße 7	Heizung / Sanitär
Königstraße 7	Telekommunikation	Bahnhofstraße 10	Ingenieurbüro
Königstraße 8	Drogeriemarkt		
Königstraße 8	Finanzmakler	<b>Frankfurter Straße:</b>	
Königstraße 9	Elektrowaren	Frankfurter Straße 6	Boutique
Königstraße 10	Teefachmarkt	Frankfurter Straße 7	Heizung / Sanitär
Königstraße 11	Boutique		
Königstraße 12	Küchenfachgeschäft	<b>Schützenstraße:</b>	
Königstraße 13	Juwelier	Schützenstraße 10	Schlüsseldienst
Königstraße 13	Naturprodukte	Schützenstraße 11	Zimmervermietung
Königstraße 14	Backshop	Schützenstraße 12	Geschenkartikel
Königstraße 14	Imbiss	Schützenstraße 20	Bauhandwerk
Königstraße 15	Immobilien- und Bauber.	Schützenstraße 21	Versicherungen
Königstraße 18	Versicherungen	Schützenstraße 22	Tauchsport
Königstraße 37	Immobilien- und Bauber.	Schützenstraße 26	Steinmetz
Königstraße 37	Versicherungen	Schützenstraße 36	Unternehmensberater
Königstraße 38	Farbengeschäft		
Königstraße 42	<b>Leerstand</b>	<b>Markt:</b>	
Königstraße 43	Versicherungen	Markt 1	Verlag
Königstraße 44	<b>Leerstand</b>	Markt 1	Ingenieurbüro
Königstraße 46	<b>Leerstand</b>	Markt 1	Wirtschaftsberatung
Königstraße 47	Imbiss / Fleischer	Markt 1	Finanzservice
Königstraße 49	Boutique	Markt 2	Apotheke
Königstraße 50	<b>Leerstand</b>	Markt 3	Immobilienmakler
Königstraße 50	Bausparkasse	Markt 4	Spielhalle
Königstraße 51	Boutique		
Königstraße 52	<b>Leerstand</b>	<b>Lindenplatz:</b>	
Königstraße 53	Gastronomie	Lindenplatz 1	Gastronomie
Königstraße 55	Boutique	Lindenplatz 2	Bauträger
Königstraße 56	Spielwaren		
Königstraße 57	<b>Leerstand</b>	<b>Oderstraße:</b>	
Königstraße 58	Boutique	Oderstraße 16	Tauchsport
Königstraße 59	Lotto	Oderstraße 17	Nähmaschinen
Königstraße 60	Boutique		
Königstraße 60	Schreibwaren	<b>Bollwerk:</b>	
Königstraße 61	<b>Leerstand</b>	Bollwerk 3	Kühlerbau
Königstraße 62	Gastronomie	Bollwerk 4	Gaststätte
Königstraße 62	Friseur	Bollwerk 7	Bauelemente
Königstraße 63	Quelle Agentur		
Königstraße 64	Fitness-Studio	<b>Schulstraße:</b>	
Königstraße 65	Bar	Schulstraße 3	Fußpflege
Königstraße 66	Backshop	Schulstraße 5	Bauträger
Königstraße 66	Lederwaren	Schulstraße 6	Buchführung
Königstraße 66	Gaststätte	Schulstraße 6	Transportunternehmen
<b>Gubener Straße:</b>			
Gubener Straße 1	Schuhe		
Gubener Straße 2	Fischfachgeschäft		
Gubener Str. 124	Gaststätte		
Gubener Str. 126	Schuhe		

- Die **Gastronomen**, insbesondere im unmittelbaren Kern der Altstadt, **nutzen das vorhandene altstädtische Flair nur unzureichend**, um Sitzgelegenheiten (und damit weitere Vermarktungsflächen) im Freien anzubieten.
- **Es fehlt eine größere Geschäftseinrichtung** als Publikumsmagnet, so dass die Bevölkerung auch außerhalb des Ortskerns angesprochen wird.

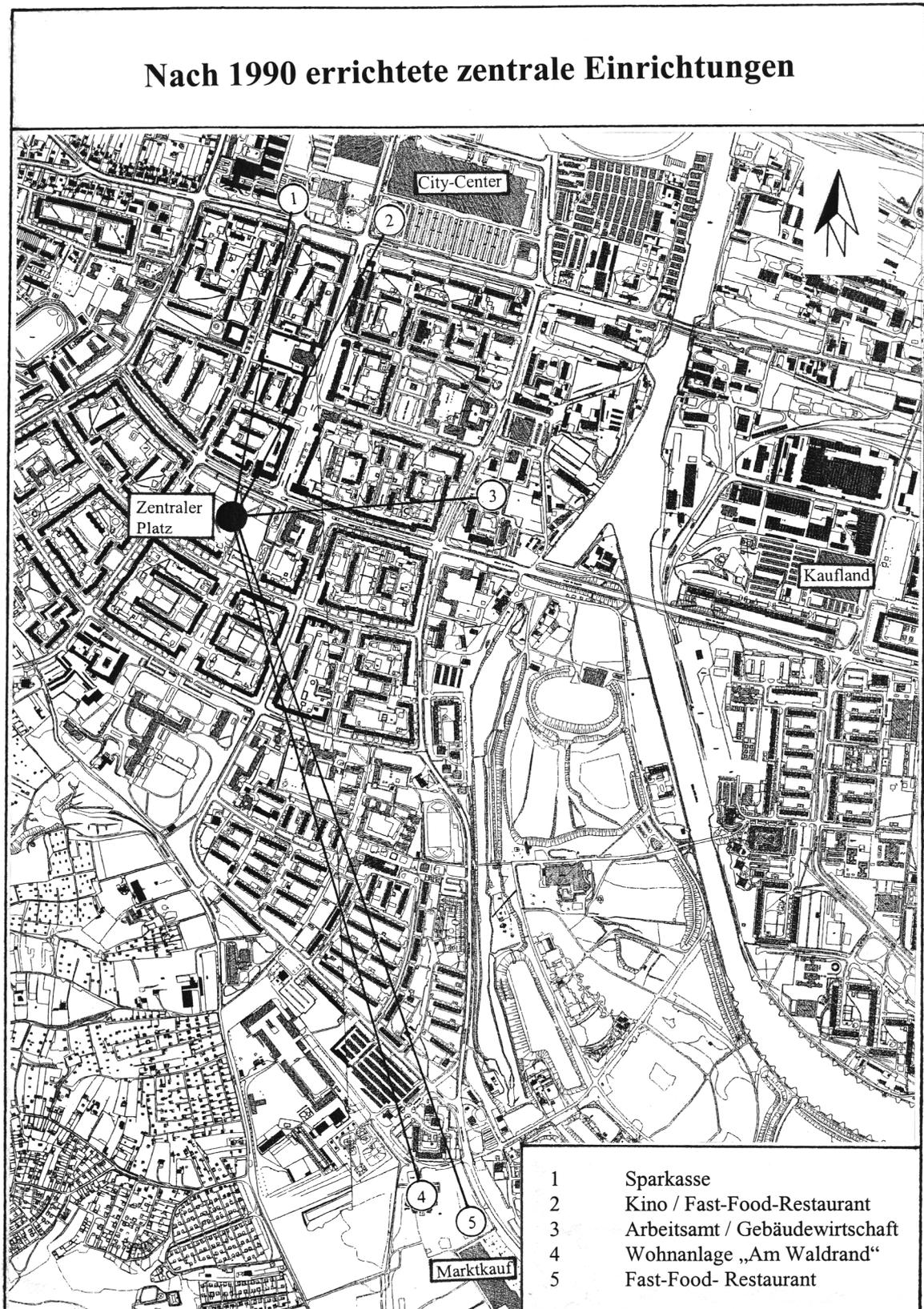
### 3.2.2.3 Zentraler Platz

Das eigentliche Zentrum Eisenhüttenstadts, der Zentrale Platz als Mittelpunkt der neuen Stadt bzw. der ersten vier WK, blieb nach 1990 weiterhin unvollendet. Trotz eines städtebaulichen Wettbewerbes und dem Beginn eines Bauleitplanverfahrens im Jahr 1993 konnte das bauliche Ensemble bis zum Jahr 2006 nicht vollendet werden. Als einziges dominantes Gebäude steht weiterhin das Rathaus am Zentralen Platz, das ursprünglich als Haus der Parteien vorgesehen war. Der eigentliche Platz wird als Parkplatz bzw. Grünfläche genutzt.

Dennoch gab es Möglichkeiten, den Zentralen Platz in den Jahren seit der politischen Wende zu bebauen. Wesentliche neue funktionale Einrichtungen sind zum Teil dezentral an verschiedenen Standorten errichtet worden, ohne diese im Zentrum der Stadt, auf dem Zentralen Platz, zu bündeln. In Karte 11 (Seite 109) sind die wichtigsten zentrenrelevanten Einrichtungen, die nach 1990 errichtet wurden, dargestellt. Der Neubau der Sparkasse liegt am Rand des Wohnkomplexes IV in unmittelbarer Nähe des Busbahnhofes sowie des City-Centers verkehrsgünstig an der B 112. Das Kino und auch das daneben liegende Fast-Food-Restaurant bilden den Lückenschluss zwischen der Lindenallee und dem City-Center. Die drei Einrichtungen können in Verbindung mit dem City-Center und in Verlängerung der Lindenallee als Zentrumserweiterung in Richtung Norden betrachtet werden.

Am Rand des WK I, ebenfalls verkehrsgünstig an der B 112, befindet sich der Neubau des Arbeitsamtes sowie der Eisenhüttenstädter Gebäudewirtschaft in unmittelbarer Nachbarschaft des Hauses II der Stadtverwaltung. Am südlichen Stadtrand zwischen der Poststraße und Marktkauf liegt das 1996 in Geschossbauweise errichtete Wohngebiet "Am Waldrand" mit 48 Wohneinheiten. Daneben befindet sich ein weiteres Fast-Food-

Karte 11: Nach 1990 errichtete zentrenrelevante Einrichtungen  
 (Kartengrundlage: 1:10.000 maßstabsverändert)  
 (Quelle: Stadt Eisenhüttenstadt, eigene Zeichnung)



Restaurant, das als Publikumsmagnet den Standort des Einzelhandelszentrums Marktkauf am südlichen Stadtrand stärkt. Die genannten Einrichtungen hätten den Zentralen Platz gefüllt und Urbanität im Sinne einer verdichteten Bebauung mit einer hohen Tagbevölkerung im unmittelbaren Zentrum geschaffen. Ein mehrgeschossiges Kaufhaus und eventuell die Verlagerung des Haus II der Stadtverwaltung hätten in Verbindung mit der Lindenallee eine große Magnetwirkung für die Bevölkerung Eisenhüttenstadts gehabt. Mehrere Gründe führten dazu, dass die städtebaulichen Vorhaben nicht auf dem Zentralen Platz errichtet wurden:

- Für die meisten Einrichtungen ist die **verkehrsgünstige Anbindung** wichtiger als die zentrale Lage. Die Fast-Food-Restaurants sind mit Autoschalter gebaut worden und das Kino ist mit seiner Werbung zur Bundesstraße ausgerichtet.
- Der Zentrale Platz liegt innerhalb der **Denkmalsatzung** sowie der **Gestaltungssatzung** für die WK I – IV. Ein städtebauliches Vorhaben hätte behutsam und denkmalgerecht in den vorhandenen Bestand eingefügt werden müssen. Dieses hätte die Investitionskosten sowie den planerischen Zeitaufwand deutlich erhöht.
- Für eine Ballung funktionaler Einrichtungen auf dem Zentralen Platz hätten auf Grund des eingeschränkten Flächenpotentials eine **Tiefgarage** oder ein **Parkhaus** gebaut werden müssen, um den Vorstellungen der Investoren zu einer autogerechten Anbindung gerecht zu werden. Auch dies hätte den **Investitionsaufwand** erhöht.
- Die geplanten Einzelhandelszentren sind kostengünstig in **eingeschossiger Bauweise** zum Teil in Leichtbauweise mit großen Parkplatzflächen angelegt worden. Sie entsprachen damit nicht den Vorstellungen für eine hochwertige Bebauung im Stadtzentrum.
- Die vorhandenen Flächen sind nach der politischen Wende **für eine hochwertige Bebauung freigehalten** worden. Diese Hoffnung der Verantwortlichen der Stadt erfüllte sich nicht.
- Nach der politischen Wende in der ehemaligen DDR stand insbesondere eine **schnelle Projektrealisierung** im Vordergrund, um **kurzfristige Konsumbedürfnisse** zu erfüllen.

### 3.2.3 Denkmalschutz

#### 3.2.3.1 Rechtliche Grundlagen

In Eisenhüttenstadt sind zwei städtische Teilgebiete als Denkmalsbereiche ausgewiesen. Dies sind der Ortskern Fürstenberg mit der Bahnhofsvorstadt sowie die Wohnkomplexe I bis III. Neben den Festlegungen als Denkmalsbereich sind zwei Gestaltungssatzungen aufgestellt worden, die den rechtlichen bzw. gestalterischen Umgang als örtliche Bauvorschrift mit den denkmalgeschützten Bereichen regeln. Eine Vielzahl an Gebäuden im Stadtgebiet, z. B. der Bahnhof, das Fürstenberger Rathaus sowie das Krankenhaus, sind als Einzeldenkmale erfasst. Die rechtliche Grundlage für den Schutz von Gebäuden bzw. städtischen Teilbereichen ist das seit 1991 gültige Gesetz über den Schutz und die Pflege der Denkmale und Bodendenkmale im Land Brandenburg (Denkmalschutzgesetz). Nach § 2 Abs. 1 dieses Gesetzes sind Denkmale...

*„...Sachen, Mehrheiten von Sachen oder Teile von Sachen, an deren Erhaltung wegen ihrer geschichtlichen, technischen, künstlerischen, städtebaulichen oder volkscundlichen Bedeutung ein öffentliches Interesse besteht“.*

In § 11 Abs. 1 dieses Gesetzes wird die Basis für die Unterschutzstellung der Denkmalsbereiche geschaffen:

*„Die Gemeinden können im Benehmen mit der Denkmalfachbehörde Denkmalsbereiche durch Satzung unter Schutz stellen. Die Satzung hat das Gebiet zu bezeichnen und die Gründe darzulegen, aus welchen Gründen das Gebiet als Denkmalsbereich festgesetzt wird“.*

In § 15 des Denkmalschutzgesetzes des Landes Brandenburg wird der Umgang mit erlaubnispflichtigen Maßnahmen geklärt. So sind z. B. Instandsetzungen, Nutzungsänderungen, Umgestaltungen sowie Veränderungen erlaubnispflichtig. Das heißt, es ist eine Genehmigung der Unteren Denkmalbehörde einzuholen.

Mit dem Beschluss der Stadt aus dem Jahr 1984 gelang es, die Wohnkomplexe I bis III unter Denkmalschutz zu stellen. Eine Begründung, warum der WK IV nicht unter

Denkmalschutz gestellt wurde, ist in der damaligen Beschlussfassung nicht zu finden<sup>5</sup>. Mit dem nach der politischen Wende erlassenen Brandenburgischen Denkmalschutzgesetz im Jahr 1991 erfolgte eine Übernahme der im Jahr 1988 aktualisierten Liste der Denkmale und Denkmalbereiche in Eisenhüttenstadt. Im Jahr 1996 erfolgte der Versuch der Stadt bzw. der Denkmalbehörden, die Wohnkomplexe I bis IV insgesamt unter Denkmalschutz zu stellen. Es blieb jedoch bei diesem Versuch, da in den politischen Gremien der Stadt keine Mehrheit gefunden werden konnte. Die Begründung für die Unterschutzstellung wurde 1996 folgendermaßen formuliert:

*„Der Denkmalwert der Wohnkomplexe I bis IV in Eisenhüttenstadt ist in seiner städtebaulichen, Architektur und gartengeschichtlichen Bedeutung begründet, die sich unmittelbar aus der gesellschaftlichen Entwicklung der DDR in den 50er und 60er Jahren ergibt“.*

*„Eisenhüttenstadt in Gestalt der Wohnkomplexe I bis IV ist die erste und einzige gänzlich durchgeplante und –organisierte Stadtgründung der DDR auf der Grundlage der viel zitierten sechzehn Grundsätze des Städtebaus, in der die politischen Staatsziele in besonders prägnanter Weise umgesetzt wurden. Die Chronik der Wohnkomplexe I bis IV veranschaulicht seit ihrer Grundsteinlegung 1951 bis 1963 die Entwicklung der Architektur und Stadtplanung der DDR in dieser Zeit“.*

Viel gravierender als die Ablehnung einer Unterschutzstellung der WK I bis IV insgesamt ist die Tatsache, dass mit dieser Entscheidung seitens der politischen Gremien der Stadt Eisenhüttenstadt die Konflikte, die sich aus dem Denkmalschutz ergeben, als schwerwiegender eingestuft werden als die einmalige städtebauliche Besonderheit, die die Wohnkomplexe I bis IV darstellen. Der Konflikt im Umgang mit dem Denkmalschutz ergibt sich insbesondere bei der Instandhaltung und Sanierung sowie beim funktionsgerechten Umbau von Gebäuden. Eine denkmalgerechte Sanierung ist in vielen Fällen kostenintensiver als die Sanierung eines nicht denkmalgeschützten Gebäudes.

---

<sup>5</sup> Es ist zu vermuten, dass der Wohnkomplex IV nicht unter Denkmalschutz steht, da ein Übergang zur industriellen Bauweise erfolgte.

Im Vergleich zum Brandenburgischen Denkmalschutzgesetz werden z. B. im Bundesland Bayern keine Vorgaben hinsichtlich der Unterschutzstellung ganzer Denkmalbereiche gemacht. Das bayerische Denkmalschutzgesetz bezieht sich auf die Festlegung von Einzeldenkmalen. Im brandenburgischen Partnerland Nordrhein-Westfalen ist die Unterschutzstellung von Denkmalbereichen möglich. Sie erfolgt nach § 5 des Denkmalschutzgesetzes. Die Unterschutzstellung ist ausführlich zu begründen und zu dokumentieren. Genehmigungen sind durch die obere Denkmalbehörde einzuholen. Die Landschaftsverbände Nordrhein-Westfalens unterstützen die Denkmalbehörden bei der wissenschaftlichen Beratung.

### **3.2.3.2 Karl-Marx-Straße**

An einem konkreten Praxisbeispiel, in diesem Fall der Erneuerung eines Teilabschnittes der Bundesstraße 112, wird nun der Konflikt zwischen (gleichrangigen) Behörden verdeutlicht. Die Karl-Marx-Straße in Eisenhüttenstadt, ein Teilabschnitt der Bundesstraße 112, sollte entsprechend dem gestiegenen Verkehrsaufkommen modern und leistungsgerecht ausgebaut werden. Der Streckenverlauf war zum Teil zweistreifig, zum Teil war er vierstreifig. Der vierstreifige Abschnitt war durch eine begrünte Mittelinsel geteilt. Der zu erneuernde Straßenteilabschnitt besteht aus hochwertigem Granitpflastermaterial und tangiert den ersten sowie den zweiten Wohnkomplex. Diese sind als Denkmalbereich geschützt.

Der verantwortliche Baulastträger, der Landesbetrieb Straßenwesen, beabsichtigte, die Straße insgesamt vierstreifig auszubauen. Das lärmintensive Granitpflastermaterial sollte durch einen Asphaltbelag ersetzt werden. Die Mittelinsel sollte entfallen, eine moderne aber wenig denkmalgerechte Verkehrsanlage wäre entstanden. Die Denkmalfachbehörden lehnten die Entwürfe mehrere Jahre ab, sie wollten das Pflastermaterial sowie den räumlichen Eindruck mit der drei Meter breiten Mittelinsel unbedingt erhalten. Die Straße befand sich in einem sehr schlechten Zustand, so dass die untere Straßenverkehrsbehörde eine Geschwindigkeitsbegrenzung von 30 km/h verhängte. Ein Kompromiss zwischen den beiden gleichrangigen Landesbehörden schien mehrere Jahre nicht erkennbar, die Leistungsfähigkeit der Straße war nicht mehr gegeben und die Lärmbelastung führte zu Beschwerden durch die Anwohner.

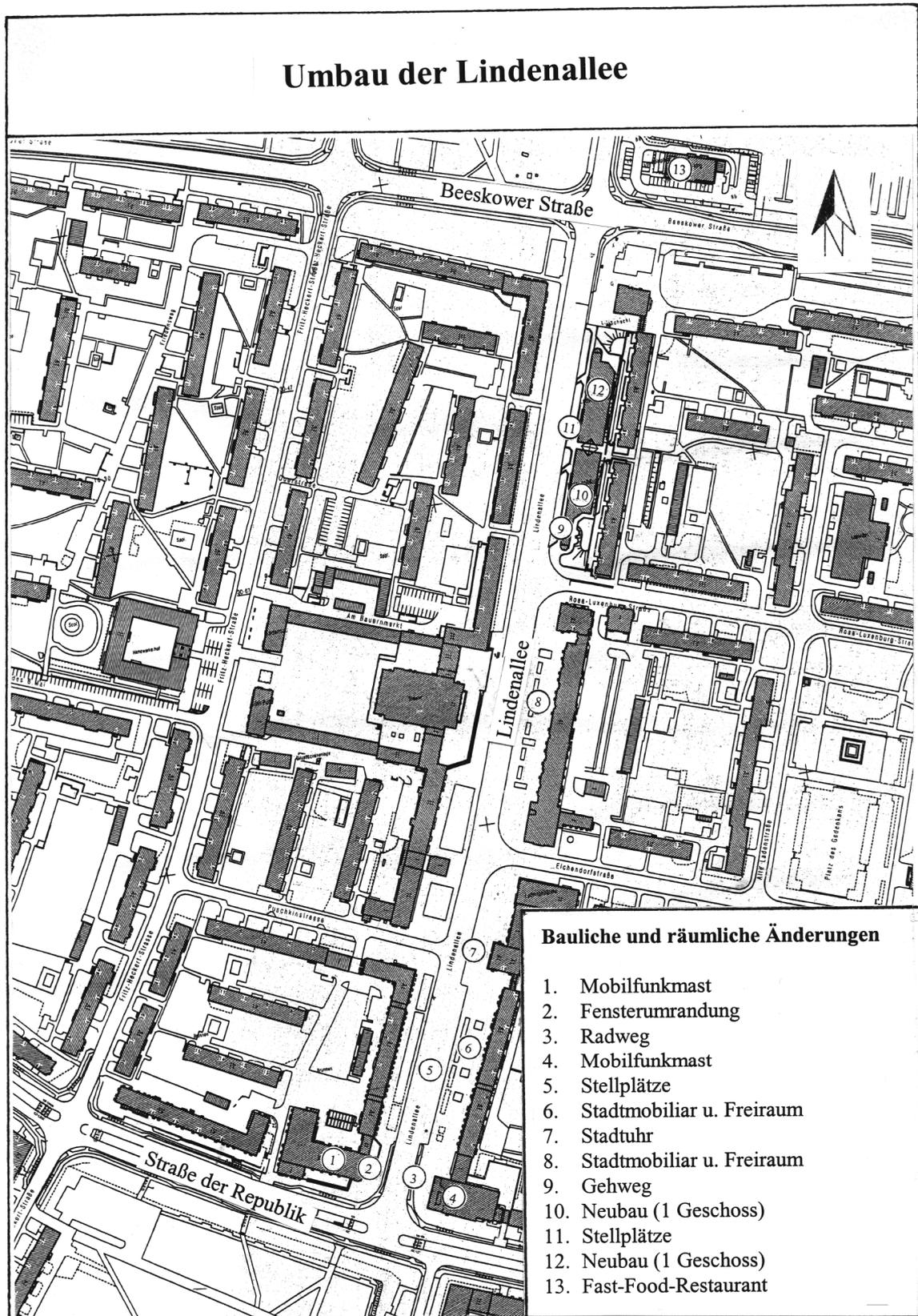
Da die Stadt Eisenhüttenstadt in der Zwischenzeit in enger Abstimmung mit den Denkmalfachbehörden ein Verkehrskonzept für die Wohnkomplexe I bis IV erarbeitet hatte, das einen Ersatz des Granitpflastermaterials auf den die ersten vier Wohnkomplexe umgrenzenden Straßen vorsah, konnte eine Kompromisslösung gefunden werden. Die betroffenen Straßen waren im Westen die Diehloer Straße, im Norden die Beeskower Straße und im Osten die Karl-Marx-Straße. Innerhalb dieser drei Hauptverkehrsachsen sind sämtliche Straßen zukünftig in Granitpflaster auszuführen. Der räumliche Eindruck musste auf den drei Hauptachsen erhalten bleiben. Mit Hilfe des städtischen Verkehrskonzeptes konnte nun eine Lösung gefunden werden. Die Karl-Marx-Straße wurde auf der gesamten zu überplanenden Länge zweistreifig in Asphalt ausgebaut, die Mittelinsel blieb erhalten. Der ehemals vierstreifige Straßenabschnitt bekam zur jeweils rechten Seite einen zwei Meter breiten Granitpflasterstreifen, der zum Parken genutzt werden kann, angefügt.

Der Fall zeigt den Konflikt zwischen modernen Verkehrsansprüchen und den Forderungen des Denkmalschutzes. Letztlich müssen Kompromisse gefunden werden, um insgesamt die lebensräumliche Qualität der Bürger der Stadt zu erhöhen. Mit dem Straßenbelagswechsel kann die Lärmbelastung deutlich gesenkt werden. Der räumliche Eindruck der Straße bleibt durch den Erhalt der Mittelinsel bzw. teilweisen Erhalt des Granitpflastermaterials am rechten Fahrbahnrand gesichert.

### **3.2.3.3 Lindenallee**

Die Lindenallee hat sich in Ihrem Erscheinungsbild seit 1990 in wesentlichen Punkten verändert. Geschäftsleerstände konnten im Gegensatz zum Ortskern Fürstenberg bei einer Begehung (Stand 06/2005) nicht verzeichnet werden. Vielmehr ist ein sukzessiver Wandel festzustellen, der insbesondere durch eine Anpassung an moderne Lebensstandards verursacht wird. Als Mittelpunkt und Magistrale der neuen Stadt ist die Lindenallee aus denkmalpflegerischer Sicht mit besonderer Sensibilität zu betrachten. In Karte 12 (Seite 115) sind die wesentlichen baulichen Änderungen dargestellt. Mehrere bauliche Veränderungen ergeben sich bereits am südlichen Beginn der Lindenallee. Die bei-

Karte 12: Umbau der Lindenallee  
 (Kartengrundlage: 1:1.000 maßstabsverändert)  
 (Quelle: Stadt Eisenhüttenstadt, eigene Zeichnung)



den markanten Eckgebäude, das ehemalige Kaufhaus MAGNET und das ehemalige Hotel LUNIK, sind baulich verändert bzw. vollständig umgebaut worden.

Das Hotel LUNIK auf der Westseite der Lindenallee steht seit 1997 leer. Es befindet sich insgesamt in einem baulich schlechten Zustand. Der Putz bröckelt in einigen Bereichen ab. Auf dem Dach befindet sich eine Mobilfunkantenne (Karte 12 (1)) (Seite 115), um moderne Kommunikationsmedien (Handys) zu bedienen. Die umlaufende Dachterrasse, die von einem Kragdach überdacht wird, ist mit Fenstern (2) geschlossen worden. Die ehemalige Dachterrasse diente, als das Hotel noch in Betrieb war, als Speiseraum mit Blick über die gesamte Lindenallee.

Die nach 1990 neu angelegten Radwege (3) sind mit roten Betonsteinen städtebaulich unsensibel auf der Straße der Straße der Republik verlegt worden. Sie passen nicht in das denkmalgeschützte Bild der WK I – III und enden am südlichen Beginn der Lindenallee. Das ehemalige Kaufhaus MAGNET wurde im Jahr 2000 privatisiert und aufwendig renoviert. Es heißt nun LINDENCENTER. Auf dem Dach befindet sich, ebenso wie auf dem gegenüberliegenden Hotel Lunik, eine Mobilfunkmastanlage (4). Neben dem Mobilfunkmast ist das Dach des LINDENCENTERS geöffnet und mit Glas überdacht worden, um den Innenraum des Kaufhauses zu belichten. Das ursprünglich nur teilunterkellerte Gebäude wurde nachträglich vollständig unterkellert, in den neu geschaffenen Räumen befindet sich ein Tanzlokal. Die Geschäftsräume des LINDENCENTERS sind seit 2002 vollständig belegt.

Zur Attraktivitätssteigerung des Geschäftsbereiches wurde der gesamte Mittelbereich der Lindenallee mit Stellplätzen ausgestattet. Die Nähe der Geschäfte zu den Stellplätzen wurde erheblich verringert. Proteste, die in den örtlichen Medien ausgetragen wurden, lösten seitens der Einzelhändler die Aufhebung des kostenlosen Parkens in der Lindenallee aus, obwohl sich in unmittelbarer Nähe auf dem Zentralen Platz rund 100 kostenlose Parkplätze befinden.

Zum fünfzigsten Jahrestag der Stadt Eisenhüttenstadt im Jahr 2000 ist der gesamte Freiraum sowie das Stadtmobiliar (6) auf der Westseite des Südabschnittes der Lindenallee

erneuert worden. Dazu zählen die Brunnenanlagen sowie die Rasenflächen<sup>6</sup>. Vor dem südlichen Hochhaus der Lindenallee ist eine Stadtuhr (7) aufgestellt worden.

Der Mittelabschnitt der Lindenallee wurde hinsichtlich seines Stadtmobiliars und Fußgängerraumes ebenfalls neu gestaltet. Zur Belebung dieses Abschnittes ist ein überdimensionales Schachbrett sowie ein mit den Füßen zu bedienendes Glockenspiel in den Gehweg integriert worden. In der unmittelbaren Zeit nach der politischen Wende bestand die Hoffnung, durch neu zu schaffende Geschäftsräume die Attraktivität der Lindenallee zu erhöhen. Vor die östlichen Gebäude des nördlichen Abschnittes der Lindenallee sind die Glastiliaden<sup>7</sup> (10 u. 12) in den Freiraum integriert worden. Die Erreichbarkeit mit dem Pkw erhöhte sich durch die Anlage einer Stellplatzreihe (11), der Gehweg (9) wurde in seiner Breite erheblich reduziert, Aufenthaltsflächen wurden nicht geschaffen. Die Hoffnung auf eine Attraktivitätssteigerung mit einem qualitativ hochwertigen Geschäftsbestand in der Lindenallee erfüllte sich nur teilweise. Die eingeschossigen Glastiliaden wirken in dem denkmalgeschützten Ensemble wie Fremdkörper. Zugleich kann der Geschäftsbestand nur zum Teil als hochwertig bezeichnet werden. Mehrere Gaststätteneinrichtungen, für die Aufenthaltsflächen im Freien erforderlich gewesen wären, eine Spielhalle und ein Restepostengeschäft prägen das Erscheinungsbild der Glastiliaden.

Nördlich der Bundesstraße 112, der Beeskower Straße, liegt ein Fast-Food-Restaurant (13) mit Autoschalter, welches das Gesamtbild der Lindenallee in seinem pagodenähnlichen Erscheinungsbild zu beeinträchtigen drohte. Vom Zentralen Platz aus wird der Blick des Betrachters durch die Lindenallee, entsprechend dem städtebaulichen Prinzip der neuen Stadt, zu den Schornsteinen der EKO Stahl AG geführt. Die Werbesäule dieses Fast-Food-Restaurants wurde nicht in die Sichtachse der Lindenallee integriert, sie steht nun aber weiter östlich, parallel zur Bundesstraße 112.

---

<sup>6</sup> Die Brunnenanlagen besaßen zu DDR Zeiten keine Ringleitung, zudem waren sie nach mehreren Jahrzehnten Betrieb undicht geworden. Bei eingeschalteten Pumpanlagen floss hochwertiges Trinkwasser in das Abwassersystem, ohne einem Kreislauf zugeführt zu werden.

<sup>7</sup> Eingeschossige Geschäftsgebäude aus Glas.

## 3.2.4 Planungen

### 3.2.4.1 Allgemeines, Lage im Stadtgebiet

Der Flächennutzungsplan<sup>8</sup> der Stadt Eisenhüttenstadt ist am 10.06.1998 von der Stadtverordnetenversammlung beschlossen worden. Mit der Veröffentlichung am 15.04.1999 erlangte er Rechtskraft. Entsprechend § 8 Abs. 2 BauGB sind Bebauungspläne aus dem Flächennutzungsplan zu entwickeln<sup>9</sup>. Der Flächennutzungsplan dient als vorbereitendes Instrument für die verbindliche Bauleitplanung. Seit 1990 sind insgesamt 35 kommunale verbindliche Bauleitplanverfahren begonnen worden. In Karte 13 (Seite 119) ist die Lage des jeweiligen Plangebietes sowie die Art des Planverfahrens dargestellt. Es konnten 18 Bebauungsplanverfahren und 17 Vorhaben- und Erschließungsplanverfahren ermittelt werden. Hinsichtlich der Einleitung der Planverfahren kann bei den B-Plänen eine Konzentration in den Jahren 1995 und 1996 festgestellt werden. Wurden in den Jahren 1991, 1993 und 1994 noch je zwei Verfahren begonnen, so sind im Jahr 1995 sechs und im Jahr 1996 fünf B-Pläne aufgestellt worden. Im Jahr 1992 ist lediglich ein Verfahren eingeleitet worden, seit 1996 wurde kein Bebauungsplanverfahren mehr begonnen.

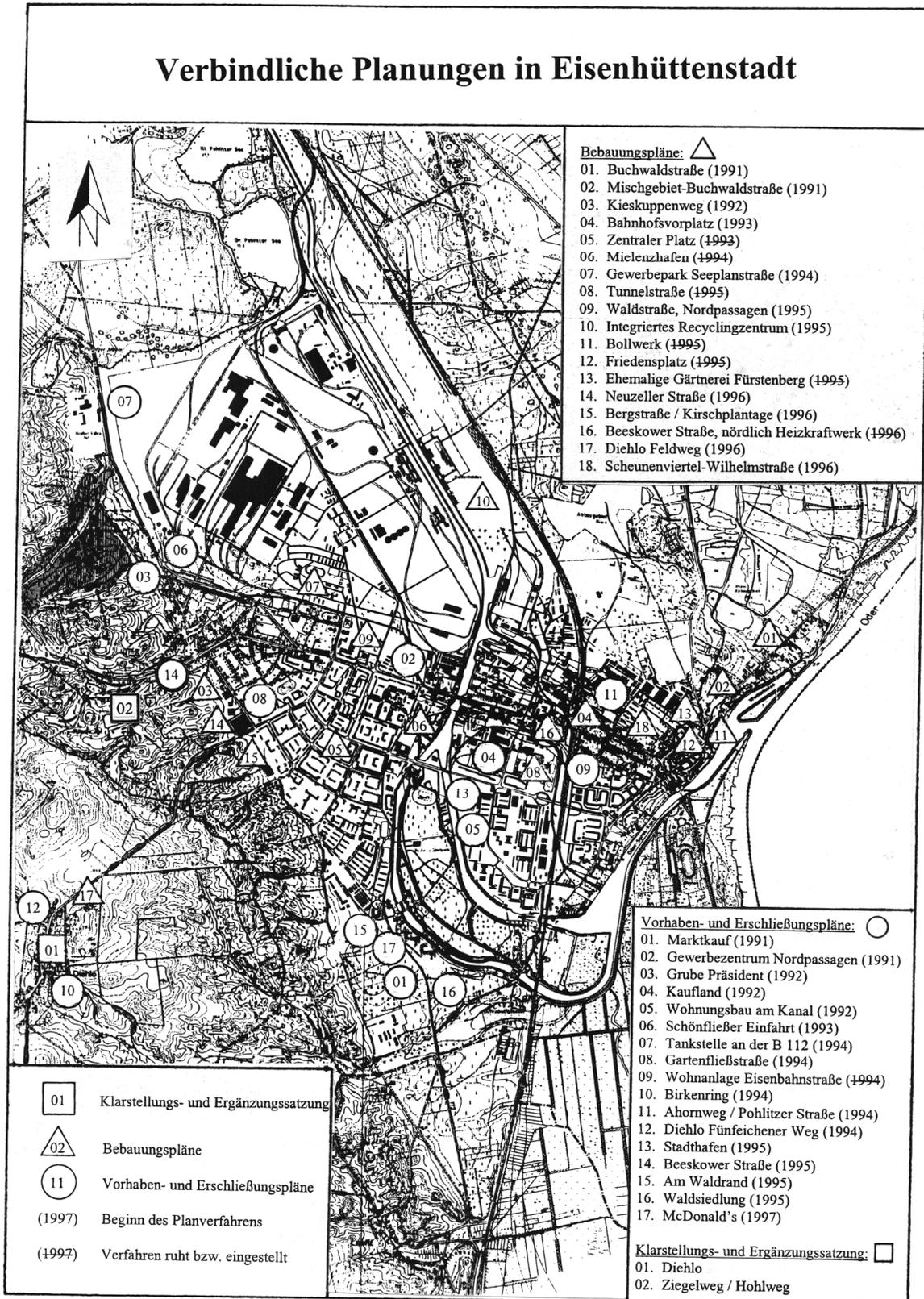
Mit den Vorhaben- und Erschließungsplänen sind die Schwerpunkte des Verfahrensbeginns ebenfalls Mitte der neunziger Jahre anzusiedeln. In den Jahren 1994 und 1995 sind sechs bzw. vier VE-Pläne aufgestellt worden. Das jüngste Verfahren wurde 1997 für ein Fast-Food-Restaurant am südlichen Stadtrand eingeleitet. In den Jahren 1991 und 1992 ist Planungsrecht für die großen Einzelhandelszentren bzw. das erste Wohnungsbauvorhaben geschaffen worden. Von den insgesamt 35 begonnenen verbindlichen Bauleitplanverfahren sind 6 eingestellt worden, oder weitere Verfahren ruhen. Dies trifft auf 5 B-Pläne und einen VE-Plan zu. Als Hauptursachen für das Ruhen bzw. Einstellen der Planverfahren sind folgende Ursachen zu nennen:

---

<sup>8</sup> Quelle: Stadt Eisenhüttenstadt.

<sup>9</sup> Auf die Erläuterung der Verfahrensstände der verbindlichen Bauleitpläne wird im Rahmen dieser Arbeit verzichtet, da daraus nur indirekt der Realisierungsstand des Projektes abgeleitet werden kann.

Karte 13: Verbindliche Planungen in Eisenhüttenstadt  
 (Kartengrundlage: 1:100.000 maßstabsverändert)  
 (Quelle: Stadt Eisenhüttenstadt, eigene Zeichnung) (Stand 06/2003)



- Die ursprüngliche **planerische Notwendigkeit** zur Regelung eines städtebaulichen Misstandes ist nicht mehr gegeben, da eine Bebauung nach § 34 BauGB vorgenommen werden kann. Dies trifft auf mehrere Verfahren im Ortsteil Fürstenberg zu.
- Die städtebauliche Ordnung kann mit Hilfe einer **anderen Satzung** geregelt werden, z. B. über eine Gestaltungssatzung. Dies trifft für Teile des Ortsteiles Fürstenberg bzw. die Wohnkomplexe I – III zu.
- Der ursprüngliche **planerische Bedarf** ist nicht mehr gegeben. Dieser Grund spielt z. B. für den B-Plan Zentraler Platz bzw. für mehrere Pläne, die einer gewerblichen Ansiedlung dienen sollten, eine wichtige Rolle.

In einigen Fällen tritt eine Kombination der genannten Gründe auf, die dazu geführt haben, dass ein Verfahren ruht bzw. eingestellt wurde. Hinsichtlich der Lage der einzelnen Plangebiete ist eine vielfältige Differenziertheit zu erkennen. In Karte 13 (Seite 119) ist deutlich dargestellt, dass das Stadtgebiet insbesondere am südlichen und westlichen Stadtrand „ausfranst“. Auch im Ortsteil Diehlo ist dieses Phänomen zu erkennen. Eine Klarstellungs- und Ergänzungssatzung, die im Jahr 2000 aufgestellt wurde, soll das weitere „Ausfransen“ des Dorfrandes verhindern. Insgesamt können mehrere wesentliche Aspekte bei Betrachtung der verbindlichen Bauleitpläne abgeleitet werden:

- Die **Stadterweiterungen** beziehen sich insbesondere auf den **süd(west)lichen Stadtrand** sowie den Ortsteil **Diehlo**. Unter Berücksichtigung des massiven Einwohnerrückganges kann nur teilweise von einer Siedlungserweiterung im Sinne einer nachhaltigen Stadtentwicklung gesprochen werden.
- Die eingestellten bzw. **ruhenden Verfahren** betreffen zum größten Teil den **Innenbereich** der Stadt.

### 3.2.4.2 Wohnungsbaupolitische Vorhaben

In einer Untersuchung der seit 1990 begonnenen Wohnungsbauprojekte soll ermittelt werden, wie viel neu errichtete Wohneinheiten auf welchen Gebäudetyp entfallen<sup>10</sup>. In Tabelle 7 (Seite 122) sind die wesentlichen Projekte mit den wichtigsten Daten darge-

---

<sup>10</sup> Die zur Zeit ruhenden, eingestellten oder über eine andere rechtliche Grundlage realisierten Wohnungsbauprojekte wurden nicht berücksichtigt.

stellt. Neben dem Namen des Projektes, dessen Lage im Stadtgebiet Karte 13 (Seite 119) zu entnehmen ist, kann auch das Jahr der Einleitung des Planverfahrens entnommen werden. Die Reihenfolge der Auflistung entspricht der Einleitung der einzelnen Bauleitplanverfahren.

Die Art des Planes weist auf die Beteiligung privater Investoren hin, deren Projekte als Vorhaben- und Erschließungspläne (VE-Pläne) erkennbar sind. Die Projekte, an deren Bauleitplanverfahren ausschließlich die Stadt Eisenhüttenstadt beteiligt war, sind als Bebauungspläne (B-Pläne) erkennbar.

Des Weiteren ist die Art der baulichen Nutzung dargestellt. Ihr kann entnommen werden, ob es sich ausschließlich um Wohngebäude handelt oder ob gewerblich Nutzungen im jeweiligen Plangebiet möglich sind. Die Gebäudetypen umfassen freistehende Einfamilienhäuser, Doppelhaushälften, Reihenhäuser sowie Häuser im Geschosswohnungsbau<sup>1</sup>. Der Realisierungsstand kennzeichnet die Wertigkeit eines Projektes bzw. den Bedarf einer Wohnform. Von den insgesamt 16 Wohnungsbauprojekten sind 5 vollständig realisiert, ein weiteres Projekt befindet sich in der Bauvorbereitung. Ein Projekt hat einen Realisierungsstand von 50 %. Fünf Wohnungsbauvorhaben sind zwischen 70 % und 90 % realisiert, bei 3 Projekten sind zwischen 10 % und 30 % des maximal zulässigen Bauvolumens errichtet. Der Beginn der Planverfahren verteilt sich gleichmäßig über die Jahre 1994 bis 1996. In diesen drei Jahren begannen je 4 Bauleitplanverfahren für Wohnungsbauprojekte. In den Jahren 1991 bis 1993 wurden je 1 bzw. 2 Projekte eingeleitet. Darunter befindet sich der *B-Plan Bahnhofsvorplatz*, der nur bedingt als Wohnungsbauprojekt bezeichnet werden kann. Er dient vielmehr der städtebaulichen Verdichtung im unmittelbaren Bahnhofsbereich mit seinen reisetypischen Gewerbeeinrichtungen. Insbesondere dient er zur verkehrsplanerischen Neuordnung des Plangebietes. Im Rahmen der städtebaulichen Verdichtung entstehen rund 54 neue Wohnungen, vorwiegend im Geschosswohnungsbau.

---

<sup>1</sup> Da unterschiedliche Realisierungsstände vorzufinden waren und in einigen noch nicht bebauten Bereichen der Plangebiete mehrere Gebäudetypen möglich sind, mussten Schätzungen vorgenommen werden.

Tabelle 7: Wohnungsbaupolitische Vorhaben seit 1990

(Quelle: Stadt Eisenhüttenstadt, eigene Erhebung) (Stand: 01/2004)

Bauleitplan	Plan	Jahr	Nutzung	Anzahl der WE				realisiert in %
				EH	DH	RH	GW	
Heuweg/Buchwaldstraße*	B-Plan	1991	MI	80	-	-	40	ca.30%
Kieskuppenweg*	B-Plan	1992	WR+WA	23	-	-	-	ca.80%
Wohnungsbau Am Kanal	VE-Plan	1992	WA	-	-	-	200	100%
Bahnhofsvorplatz*	B-Plan	1993	MI	4	-	-	50	ca.20%
Gartenfließstraße*	VE-Plan	1994	WA	3	16	9	40	ca.90%
Birkenring (Diehlo)*	VE-Plan	1994	WA	17	-	-	-	ca.70%
Ahornweg/Pohlitzer Str.	VE-Plan	1994	WA	27	-	-	-	100%
Diehlo Fünfeichener Weg	VE-Plan	1994	WA	25	-	-	-	100%
Stadthafen*	VE-Plan	1995	WA	-	-	55	-	0%
Beeskower Straße	VE-Plan	1995	WA	5	8	2	14	100%
Am Waldrand	VE-Plan	1995	WA	-	-	-	48	100%
Waldsiedlung*	VE-Plan	1995	WA	23	4	30	-	ca.70%
Neuzeller Straße*	B-Plan	1996	WA	21	16	12	100	ca.90%
Bergstr./Kirschplantage*	B-Plan	1996	WA	24	20	8	8	ca.70%
Diehlo Feldweg*	B-Plan	1996	WA+MD	20	-	-	-	ca.10%
Scheunenviertel**	B-Plan	1996	WA	48	4	35	-	ca.50%
<b>Summe (circa)</b>				<b>320</b>	<b>68</b>	<b>151</b>	<b>500</b>	

\* Die Werte sind zum Teil geschätzt, da eine vollständige Realisierung nicht gegeben ist

\*\* Die Anzahl und die Art der Gebäude steht bereits vor der Realisierung fest

WA allgemeines Wohngebiet (§ 4 BauNVO) EH freistehendes Einfamilienhaus

WR reines Wohngebiet (§ 3 BauNVO) DH Doppelhaushälfte

MI Mischgebiet (§ 6 BauNVO) RH Reihenhaus

MD Dorfgebiet (§ 5 BauNVO) GW Geschosswohnungsbau

Die Nutzungsarten weisen vorwiegend eine Einordnung als allgemeines Wohngebiet auf. Zwei Projekte sind, entsprechend dem Flächennutzungsplan, als Mischgebiete ausgewiesen. Neben dem *B-Plan Bahnhofsvorplatz* ist dies der *B-Plan Heuweg / Buchwaldstraße*, der nördlich vom Ortsteil Fürstenberg den Übergang zum Gewerbegebiet Buchwaldstraße darstellt. Bei den Bebauungsplänen *Kieskuppenweg* und *Diehlo Feldweg* ist neben dem allgemeinen Wohngebiet eine weitere Nutzungsart planungsrechtlich festgesetzt. Um den dorftypischen Charakter zu erhalten, sind Teilbereiche des B-Planes *Diehlo Feldweg* als Dorfgebiet festgesetzt. Im B-Plan *Kieskuppenweg*, am Rand des Landschaftsschutzgebietes *Diehloer Berge* gelegen, sind Teile als reines Wohngebiet

festgesetzt. Bei 3 Wohnungsbauprojekten ist eine Diversifizierung auf 4 unterschiedliche Gebäudetypen erkennbar. Bei 2 Projekten sind 3 unterschiedliche Wohnformen planungsrechtlich festgesetzt bzw. zulässig. Während bei den Bauleitplänen *Gartenfließstraße* und *Bergstraße / Kirschplantage* eine gleichmäßige Verteilung auf die einzelnen Haustypen erkennbar ist, kann beim *B-Plan Neuzeller Straße* eine Wertigkeit zugunsten des Geschosswohnungsbau (100 WE) festgestellt werden.

Insgesamt 4 wohnungsbaupolitische Vorhaben beziehen sich ausschließlich auf die Errichtung von freistehenden Einfamilienhäusern, 2 davon liegen im Ortsteil Diehlo. Bei 2 Projekten sind ausschließlich Häuser im Geschosswohnungsbau errichtet worden, darunter das durch einen privaten Investor geplante und realisierte Vorhaben *Wohnungsbau Am Kanal* in unmittelbarer Wasserlage mit 200 Wohnungen. Der *VE-Plan Stadthafen* ist ein Projekt, bei dem ausschließlich Reihenhäuser realisiert werden sollen. Unter besonderer Berücksichtigung ökologischer Komponenten liegt das Projekt in attraktiver Lage am Oder-Spree-Kanal.

In der Gesamtbetrachtung werden bei vollständiger Realisierung sämtliche Wohnungsbauvorhaben -rund 320 freistehende Einfamilienhäuser, 68 Doppelhaushälften, 151 Reihenhäuser und rund 500 Wohnungen- in Geschossbauweise errichtet. Es kann eine deutliche Wertigkeit zugunsten des Geschosswohnungsbaus festgestellt werden. Dies ist umso unverständlicher, da die Wohnkomplexe I bis VII ausschließlich in Geschosswohnungsbauweise errichtet wurden. Trotz des erkennbaren Bevölkerungsrückganges ist noch 1996 mit dem B-Plan Neuzeller Straße und dem Bau von 100 Wohneinheiten in Geschosswohnungsbau begonnen worden. Die zweithöchste Wertigkeit ist bei den freistehenden Einfamilienhäusern mit maximal 320 WE zu verzeichnen. Hinzu kommen die Häuser, die nach § 34 BauGB außerhalb des Geltungsbereiches eines Bauleitplanes bzw. innerhalb einer Klarstellungs- und Ergänzungssatzung zulässig wären<sup>2</sup>. Eine mittlere Wertigkeit ist bei den flächensparenden Reihenhäusern mit 151 WE zu erkennen, bei den Doppelhaushälften sind maximal 68 WE möglich. Obwohl die Wohnqualität einer Doppelhaushälfte annähernd der eines freistehenden Einfamilienhauses entspricht, die Kosten und der Flächenverbrauch aber wesentlich geringer sind, ist nur eine geringe Anzahl an Gebäuden dieser Wohnform errichtet worden.

---

<sup>2</sup> Dieser Wert ist nicht zu erfassen, da eine Analyse sämtlicher Bauanträge seit 1990 erforderlich wäre.

### 3.2.4.3 Gewerbliche Vorhaben

Seit 1990 begann die Stadt Eisenhüttenstadt 11 gewerbliche Vorhaben. Davon werden 4 als Bebauungspläne und 7 als Vorhaben- und Erschließungspläne geführt<sup>3</sup>. In Tabelle 8 (Seite 124) sind die gewerblichen Projekte dargestellt. Es können die Art des Planes, der Beginn des Bauleitplanverfahrens, die bauliche Art der Nutzung sowie das Ansiedlungsziel entnommen werden. Der Beginn der jeweiligen Planverfahren zeigt eine regelmäßige Verteilung über die Jahre von 1991 bis 1997. Nach 3 eingeleiteten Verfahren im Jahr 1991 begann die Stadt Eisenhüttenstadt 2 Vorhaben im Jahr 1992 und 1 Projekt im Jahr 1993. Im Jahr 1994 und 1995 leitete die Stadt je 2 Bauleitplanverfahren ein. Seit 1997 ist keine gewerbliche Fläche planungsrechtlich für eine bauliche Nutzung vorbereitet worden.

Tabelle 8: Gewerbliche Vorhaben

(Quelle: Stadt Eisenhüttenstadt) (Stand 02/2004)

Projekt	Plan	Jahr	Nutzung	Ansiedlungsziel (Schwerpunkt)
Buchwaldstraße	B-Plan	1991	GE	gewerbegebietstypische Betriebe
Marktkauf	VE-Plan	1991	SO	großflächiger Einzelhandel
Gewerbezentrum Nordpassagen	VE-Plan	1991	GE, SO, M	großflächiger Einzelhandel
Grube Präsident	VE-Plan	1992	GE	Autohäuser
Kaufland	VE-Plan	1992	SO	großflächiger Einzelhandel
Schönfließer Einfahrt	VE-Plan	1993	GE	Autohäuser
Tankstelle an der B 112	VE-Plan	1994	GI	Tankstelle
Gewerbepark Seeplanstraße	B-Plan	1994	GI+GE	industriengebietstypische Betriebe
Waldstraße, Nordpassagen	B-Plan	1995	GE, M	gewerbegebietstypische Betriebe
Integriertes Recyclingzentrum	B-Plan	1995	GI	Recyclingbetriebe
McDonald's	VE-Plan	1997	SO	Fast-Food-Restaurant

Drei VE-Pläne sicherten die Rechtsgrundlage für die Ansiedlung der großflächigen Einzelhandelszentren Marktkauf, City-Center (Nordpassagen) und Kaufland. Zur Lückenschließung der Fläche zwischen den Wohnkomplexen I bis IV und den nördlich angrenzenden Gewerbegebieten ist der B-Plan Waldstraße - Nordpassagen aufgestellt worden. Die größte Bedeutung für die wirtschaftliche Zukunft Eisenhüttenstadts haben die Projekte *Buchwaldstraße*, *Gewerbepark Seeplanstraße* sowie das *Integrierte Recyclingzentrum*. Das B-Plangebiet Buchwaldstraße liegt nördlich vom Ortskern Fürstenberg. Es sollen vorwiegend kleinere und mittelständische Gewerbebetriebe angesiedelt werden.

<sup>3</sup> Nicht berücksichtigt werden die eingestellten bzw. ruhenden gewerblichen Vorhaben.

Der Gewerbepark Seeplanstraße ist mit 68,84 ha das größte Plangebiet der Stadt Eisenhüttenstadt. Es liegt sehr gut erschlossen zwischen den WK I bis IV mit seinem nördlich angrenzenden großflächigem Einzelhandelszentrum und der EKO Stahl GmbH im Norden der Stadt. Es werden vorwiegend industrie- und gewerbegebietstypische Betriebe angesiedelt<sup>4</sup>. Nach § 9 der Baunutzungsverordnung dienen Industriegebiete ausschließlich der Unterbringung von Gewerbebetrieben, und zwar solcher Betriebe, die in anderen Baugebieten unzulässig sind. Zulässig sind Gewerbebetriebe aller Art, Lagerhäuser, Lagerplätze und öffentliche Betriebe sowie Tankstellen. In Gewerbegebieten sind nach § 8 BauNVO nicht erheblich belästigende Gewerbebetriebe zulässig. Dazu zählen Gewerbebetriebe aller Art: Lagerhäuser, Lagerplätze und öffentliche Betriebe, Geschäfts-, Büro- und Verwaltungsgebäude sowie Tankstellen und Anlagen für sportliche Zwecke.

Während der Gewerbepark Seeplanstraße eine Überplanung von Bestandsflächen bedeutete, ist das Integrierte Recyclingzentrum (IRZ) eine Neuplanung und gleichzeitig ein Wegweiser in die wirtschaftliche Zukunft Eisenhüttenstadts. Mit den Erschließungsarbeiten des rund 30 ha großen Plangebietes im Norden der Stadt wurde im Jahr 1998 begonnen. Insbesondere Betriebe aus den Bereichen Abfall, Wertstoffe und Recycling sollen angesiedelt werden. Mit dem Ausbau einer Anlegestelle am Oder-Spree-Kanal wird das IRZ noch günstiger erschlossen.

#### **3.2.4.4 „Geographische Mitte“**

Die Geschichte Eisenhüttenstadts, die eine polyzentrische Entwicklung zeigt, ließ eine geordnete städtebauliche Entwicklung der „Geographischen Mitte“ sowie des nördlich angrenzenden Gewerbegebietes vermissen. Vielmehr kann eine ungeordnete Agglomeration verschiedener Nutzungen, vorwiegend aus Gewerbebetrieben bestehend, festgestellt werden. Um ein Konzept für den zukünftigen Umgang mit der „Geographischen Mitte“ der Stadt und des nördlich angrenzenden Gewerbegebietes zu entwickeln, ist ei-

---

<sup>4</sup> Auf einen Flächenvergleich der Gewerbegebiete wird verzichtet, da dieser auf Grund der hohen Schwankungsbreite nur wenig Aussagekraft besitzt. So kann z. B. eine Gewerbefläche für ein Fast-Food-Restaurant nur schwer mit einem Industrie- und Gewerbegebiet wie dem Gewerbepark Seeplanstraße bzw. bereits vorhandenen Flächenpotentialen verglichen werden.

ne Analyse der Bestandsstruktur durchzuführen. Die „**Geographische Mitte**“ der Stadt umschließt das Gebiet zwischen der Beeskower Straße im Norden, den Gleisen der Deutschen Bahn im Osten, der Straße der Republik im Süden und dem Oder-Spree-Kanal im Westen. Östlich der Bahngleise beginnt der Ortsteil Fürstenberg und der Wohnkomplex VII, westlich des Kanals liegen die Wohnkomplexe I bis IV und südlich der Straße der Republik liegt der Wohnkomplex VI. In Tabelle 9 (Seite 127) sind die vorhandenen Betriebe der „Geographischen Mitte“ und deren Branchen im Untersuchungsraum aufgelistet. Die Standorte der Unternehmen können Karte 14 (Seite 128) entnommen werden.

Die Oderlandstraße trennt die „Geographische Mitte“ in Nord- / Südrichtung und führt in das nördliche Gewerbegebiet. Mehrere innere Erschließungsstraßen teilen die Fläche auf. Des Weiteren wird das Gebiet von mehreren nicht mehr genutzten Schienensträngen durchzogen. Direkt an der Straße der Republik befinden sich 10 sechsgeschossige Wohngebäude in Plattenbauweise, die eine Ergänzung zum WK VI darstellen. Es ergibt sich ein Konflikt zwischen der vorhandenen Wohnnutzung und den angrenzenden Mischgebiets- bzw. Gewerbegebietsflächen sowie der Straße der Republik als wichtigste Hauptverkehrsstraße der Stadt.

Zwischen Oder-Spree-Kanal und der Oderlandstraße liegen 3 dominante Gebäude, zum einen das großflächige Einzelhandelszentrum *Kaufland* (Karte 14, Seite 128, Nr. 14) und zum anderen das ehemalige Betriebsgebäude der *Fürstenberger Fleischwaren GmbH* (Karte 14, Seite 128, ohne Nr.). Das dritte dominante Gebäude ist *der Speicher* (Karte 14, Seite 128, ohne Nr.), ein mehrgeschossiges leerstehendes Backsteingebäude, das direkt am Oder Spree-Kanal liegt. Zwischen Oderlandstraße und den Bahngleisen ist eine schwache Bebauung festzustellen. Entlang der Beeskower Straße kann für die „Geographische Mitte“ ebenfalls ein hoher Anteil ungenutzter Flächen bzw. Gebäude festgestellt werden. In der „Geographischen Mitte“ der Stadt konnten 22 Standorte mit 43 Betrieben ermittelt werden. Davon befinden sich 6 Standorte mit 17 Betrieben östlich der Oderlandstraße und 16 Standorte mit 26 Betrieben westlich der Oderlandstraße. Hinsichtlich der einzelnen Branchen kann für den südlichen Untersuchungsraum eine hohe Diversifizierung festgestellt werden mit Schwerpunkten in den Bereichen Haustechnik, Kraftfahrzeuge und Einzelhandel. Es wurden 6 Betriebe aus dem Bereich Haustechnik ermittelt. Drei Betriebe bieten Serviceleistungen für Kraftfahrzeuge an

Tabelle 9: Betriebe in der „Geographischen Mitte“  
(Quelle: eigene Erhebung) (Stand: 07/2004)

<b>Betriebe in der „Geographischen Mitte“</b>			
<b>Nr.</b>	<b>Anschrift</b>	<b>Betrieb</b>	<b>Branche</b>
1	Beeskower Straße 1	Spedition Roggan	Transport
	Beeskower Straße 1	Beate Dürleder	Transport
	Beeskower Straße 1	DEA Autosport Egbert Holz	Tankstelle
	Beeskower Straße 1	DEVK Versicherungen	Finanzdienstl.
2	Beeskower Straße 1a	GUT Gleis- und Tiefbau GmbH	Tiefbau
3	Beeskower Straße 3	Autohaus Zinke (Toyota)	Kraftfahrzeuge
4	Beeskower Straße 21	Techem Service AG & Co. KG (Ablese-service)	Messdienst
5	Fährstraße (ohne Nr.)	Schneider & Co. Heizung-Lüftung-Sanitär GmbH	Haustechnik
6	Fährstraße 1	Erfurth Haustechnik	Haustechnik
	Fährstraße 1	Maskow-Heizung-, Sanitär- und Bauklempnerei	Haustechnik
	Fährstraße 1	Elektroinstallation Steinke & Beinio GbR	Elektronik
	Fährstraße 1	Eisenhüttenstädter Wohnungsbaugenossenschaft EWG	Wohnungsbau.
	Fährstraße 1	Gerüstbau und Maurer Dietmar Friedrich	Hochbau
	Fährstraße 1	Firma Kliefoth Medientechnik	Haustechnik
	Fährstraße 1	Albert Leymann GmbH & Co	Baustoffe
	Fährstraße 1	MAPO Haustechnik GmbH i.G.	Haustechnik
	Fährstraße 1	Burkhard Dahlik Glaserei	Glas
	Fährstraße 1	Dienstleistungsvertrieb – Semptner	Backwaren
7	Fährstraße 10	Fa. Shop Allplan Ladenbau GmbH	Innenausbau
8	Fährstraße 18	B.O.S.S. Reinigungsdienste GmbH	Reinigung
9	Fährstraße 18b	B u. K Elektroplanungsbüro GBR	Elektronik
	Fährstraße 18b	NUW-Aufzugstechnik GmbH	Haustechnik
	Fährstraße 18b	ELAS Elektroanlagenbau Eisenhüttenstadt GmbH	Elektronik
	Fährstraße 18b	Vermessungsbüro Rainer Zajontz	Vermessung
	Fährstraße 18b	NUW Dienstleistungen GbR	Hausverwaltung
	Fährstraße 18b	D S Metalldesign GmbH	Metall
	Fährstraße 18b	Bowling Factory GmbH	Freizeit / Sport
	Fährstraße 18b	Norbert Nägel (Werbung, Partnern., Veranstaltungen)	Dienstleistung
10	Fährstraße 23	Max Reichelt (Konzertagentur)	Dienstleistung
11	Fährstraße 30e	RHG Hannover Agrarzentrum (Tierfutter)	Landhandel
	Fährstraße 30e	Go-Cart-Bahn (Gaststätte mit Cartbahn)	Motorsport
12	Fährstraße 30f	Treurent Grundbesitz GmbH (Vermittl. von Bauleistungen)	Hoch- / Tiefbau
13	Fährstraße 34	Kärcher Reckling	Reinigung
14	Fährstraße 35	Kaufland Warenhandel GmbH & CO. KG	Einzelhandel
	Fährstraße 35	REPO Markt Rest- und Sonderposten	Einzelhandel
15	Fährstraße 37	Immobilien-Verwaltung Beteiligungs GmbH	Tankstelle
16	Fährstraße 41	Kleine & Lau	Innenausbau
	Fährstraße 41	Freizeit In (Fitnesscenter)	Freizeit / Sport
17	Fährstraße 43	Internationaler Bund IB (Jugend, Bildung, Soziales)	Soziales
18	Fährstraße 45	Fahrzeug-Heinze Baumaschinen & Fahrzeuge	Vermietung
19	Fährstraße 47	Hela Marketing & Production – Service	Metall
20	Fährstraße 52	Fahrzeuge-Service-Lackierung	Kraftfahrzeuge
21	Fährstraße 53	Mühl Product & Service Haustechnik Ehstd. GmbH	Haustechnik
22	Oderlandstraße 23	A.T.U. Auto-Teile Unger GmbH & CO KG	Kraftfahrzeuge

Karte 14: „Geographische Mitte“ und Nördliches Gewerbegebiet  
 (Kartengrundlage: 1:10.000 maßstabsverändert)  
 (Quelle: eigene Erhebungen) (Stand: 07/2004)

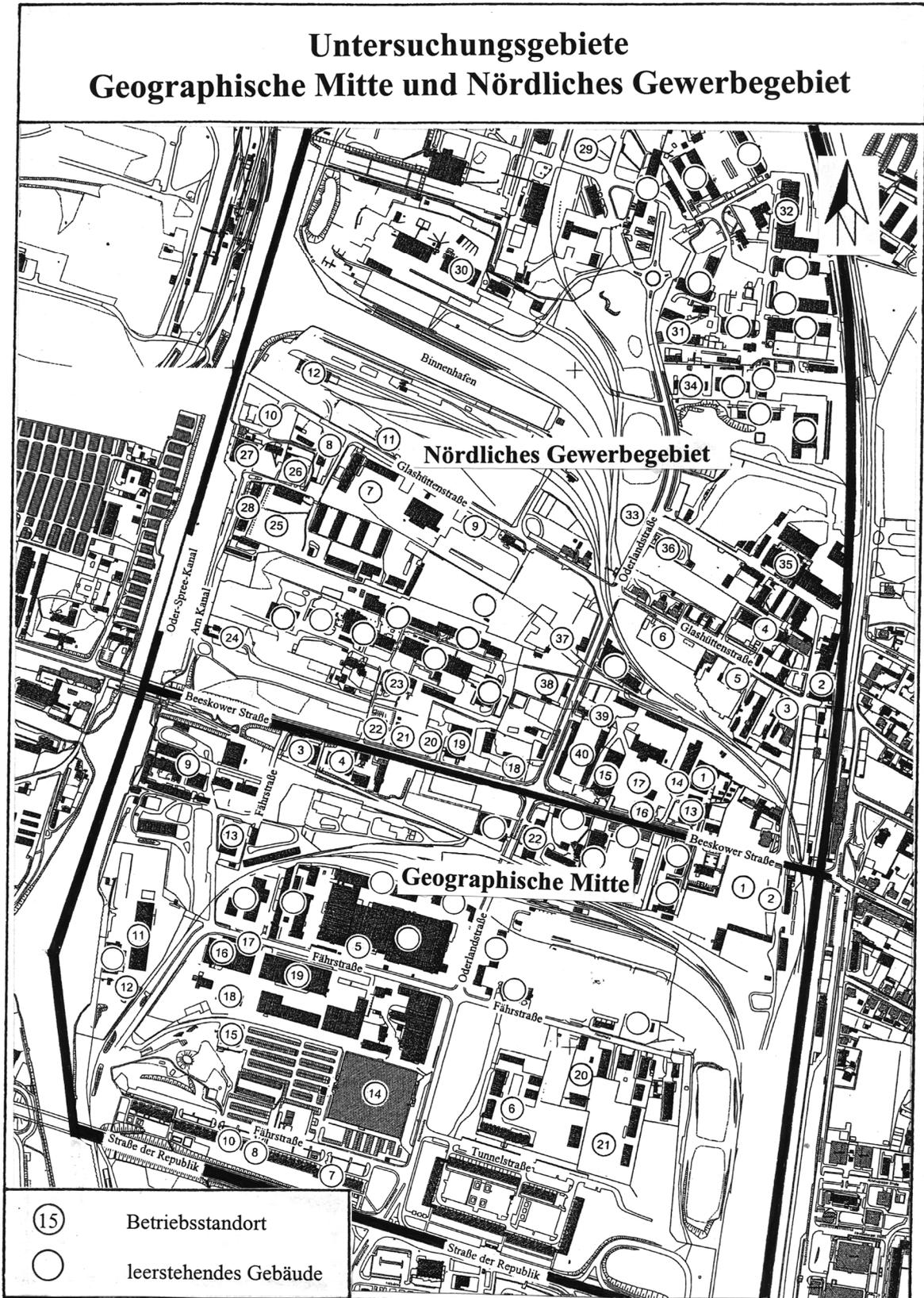


Tabelle 10: Betriebe im nördlichen Gewerbegebiet  
(Quelle: eigene Erhebung) (Stand: 07/2001)

<b>Betriebe im nördlichen Gewerbegebiet</b>			
<b>Nr.</b>	<b>Anschrift</b>	<b>Betrieb</b>	<b>Branche</b>
1	Glashüttenstraße 5	Wolf Bau GmbH	Hochbau
	Glashüttenstraße 5	Bau Centrum Ehst. Verwaltungs GmbH	Hochbau
	Glashüttenstraße 5	Geller Dachbau	Hochbau
	Glashüttenstraße 5	F u. E Bau GmbH	Hochbau
	Glashüttenstraße 5	Tragwerksplanungsbüro Werberger	Hochbau
	Glashüttenstraße 5	Axel Graf Haustechnik	Haustechnik
2	Glashüttenstraße 6	Möbelmarkt Kipnick u. Söhne GbR	Möbel
3	Glashüttenstraße 9c	Cafe "Ole"	Gastronomie
4	Glashüttenstraße 10	LOS-Außenstelle (Jugendamt, Verkehrszulassung)	Verwaltung
5	Glashüttenstraße 15	Obdachlosen asyl (Tagesaufenthaltsräume)	Soziales
6	Glashüttenstraße 21	Jugendwerkstatt Projekt Alpha	Soziales
7	Glashüttenstraße 31	Hüro Rohr- und Kanalreinigung	Reinigung
	Glashüttenstraße 31	RO-Service Bau- und Landmaschinen Firma Robert	Maschinen
	Glashüttenstraße 31	Firma J. Weichert Tief-, Straßen- und Landschaftsbau	Tiefbau
8	Glashüttenstraße 31	Firma Knust (Sand, Kies, Baumaterial)	Baustoffe
9	Glashüttenstraße 31a	Agentur feste und flüssige Brennstoffe-Koschke	Brennstoffe
10	Glashüttenstraße 35	Kfz-Verwertung und Fuhrbetrieb Dirk Schulz	Recycling
11	Glashüttenstraße 42	Stadtwirtschaft	städt. Dienstl.
12	Glashüttenstraße 44	Schrott- u. Metallgrosshandel Theo Steil GmbH NL Eh.	Recycling
	Glashüttenstraße 44	Binnenhäfen Betreibergesellschaft	Schifffahrt
13	Beeskower Straße 6	AS Autosalon Eisenhüttenstadt GmbH (Seat)	Kraftfahrzeuge
14	Beeskower Straße 6a	"AHR" Autohaus Reparatur GmbH (Lada, KIA)	Kraftfahrzeuge
15	Beeskower Straße 6c	Fiat Autohaus Probst	Kraftfahrzeuge
	Beeskower Straße 6c	topcar Autovermietung GmbH (incl. An- und Verkauf)	Kraftfahrzeuge
	Beeskower Straße 6c	Fahrschule Bodrack	Fahrschule
16	Beeskower Straße 8	ASP Arbeitsservice u. Personalleasing GmbH	Personal
	Beeskower Straße 8	Weiner u. Flügel	Rechtsanwalt
17	Beeskower Straße 8b	Autohaus Philipp GmbH (Volkswagen)	Kraftfahrzeuge
	Beeskower Straße 8b	Autowaschanlage	Reinigung
18	Beeskower Straße 10	Stadtwirtschaft Eisenhüttenstadt Zentrale Verwaltung	städt. Dienstl.
	Beeskower Straße 10	Bestattungsinstitut Fürstenberg (Oder)	Bestattungen
	Beeskower Straße 10	MCR Gesellschaft für metallurgisches Recycling mbH	Metall
19	Beeskower Straße 11	Völkl Eisenhüttenstadt GmbH	Industrietechnik
20	Beeskower Straße 12	J. Wisbert Treuhendgesellschaft mbH	Wirtschaftsprüfer
21	Beeskower Straße 13	Autolackiererei Gebrüder Brüllke GbR	Lackiererei
22	Beeskower Straße 14	Ingenieurbüro Hoch -u. Tiefbau eG	Ingenieurbüro
23	Beeskower Straße 22	Ford Autohaus Losensky	Kraftfahrzeuge
24	Am Kanal 20	Fleischerei Lubasch	Lebensmittel
25	Am Kanal 26	TBG Transportbeton Ehst. Verwaltungs-GmbH	Hochbau
26	Am Kanal 26	Container Service Garkisch	Transport
27	Am Kanal 31	Märkische Bunker und Service GmbH und Co.KG	Schiffsbedarf
28	Am Kanal (ohne Nr.)	ELTAN GmbH Eisenhüttenstadt	Elektronik
29	Oderlandstraße 1	Rüdersdorfer Zement GmbH (Zementwerk Ehst.)	Hochbau
	Oderlandstraße 1	Schmidt & Walter Energietechnik GmbH	Haustechnik

	Oderlandstraße 1	G.A.A. Gesellschaft für Abfallaufbereitung	Recycling
30	Oderlandstraße 2	OBW GmbH (Oder-Betonwaren GmbH)	Hochbau
	Oderlandstraße 2	Blitz Service Schleife GmbH (mobile WC, Container usw.)	Verleihservice
	Oderlandstraße 2	Dach- u. Bauklempnerei Wilfried Windolf	Hochbau
	Oderlandstraße 2	BUGH Bau Gbr. Hamann, Geller, Bernhardt, UrteI	Hoch- / Tiefbau
	Oderlandstraße 2	BWP Betonwaren-Produktions GmbH	Hoch- / Tiefbau
31	Oderlandstraße 3	IBO/DAWA- Innenausbau GmbH	Hochbau
	Oderlandstraße 3	MAKRÜ-Bau GmbH	Hochbau
	Oderlandstraße 3	Bewehrungsbau Eisenflechter	Hoch- / Tiefbau
	Oderlandstraße 3	ETL-Schlegel GmbH (Elektronikfachgroßhandel)	Elektronik
32	Oderlandstraße 3	Stahl- u. Metallbau Ost GmbH Fa. Heckmann	Metall
33	Oderlandstraße 10	Landschaftsbau Silwedel	Tiefbau
34	Oderlandstraße 13	Boons Garagen Kfz-Werkstatt	Kraftfahrzeuge
	Oderlandstraße 13	East Side Records GmbH (Tonträgergroßhandel)	Medien
	Oderlandstraße 13	R.A.G.E. GbR Hauhaltsgroßhandel	Haustechnik
35	Oderlandstraße 14	SERO Entsorgungs-GmbH Sitz Ehst.	Recycling
	Oderlandstraße 14	SERO Eisen- und Metallverwertung GmbH	Recycling
	Oderlandstraße 14	SERO Elektronik Recycling GmbH	Recycling
	Oderlandstraße 14	L R G - Lebensmittel-Recycling GmbH	Recycling
	Oderlandstraße 14	Eisen- und Metallverwertungs GmbH NL Ehstd.	Metall
36	Oderlandstraße 15	Bauschlosserei, Industriemontagen Uwe Göldner	Hochbau
37	Oderlandstraße 16	Autohaus Daewoo u. Dauhatsu Peter Böhmer	Kraftfahrzeuge
38	Oderlandstraße 18	Schrott Aufbereitung Fürstenwalde GmbH	Recycling
39	Oderlandstraße 19	Kfz-Sachverständigenzentrum Böhler & Partner	Kraftfahrzeuge
	Oderlandstraße 19	Bothur & Partner (Kraftfahrzeug-Sachverständige)	Kraftfahrzeuge
	Oderlandstraße 19	Johanniter-Notdienst	Soziales
40	Oderlandstraße 21	Stadtwirtschaft (Stadtreinigung, Garagen, Winterdienst)	städt. Dienstl.

bzw. handeln mit Kraftfahrzeugen. Unter Berücksichtigung der beiden Tankstellen im Plangebiet, die ebenfalls als Serviceeinrichtungen dieser Branche zu betrachten sind, ergeben sich sogar 5 Betriebe. Dominierend ist auch der großflächige Einzelhandel. KAUFLAND in Verbindung mit dem REPO-Markt ist als eines der großen drei Einzelhandelszentren in der „Geographischen Mitte“ der Stadt zu finden. Der Sitz der Eisenhüttenstädter Wohnungsbaugenossenschaft (Karte 14, Seite 128, Nr. 14) liegt ebenfalls im Untersuchungsgebiet. Des Weiteren sind 3 kleinere Dienstleistungsbetriebe, 2 Elektronikfachbetriebe als auch 3 Hoch- und Tiefbauunternehmen im Plangebiet angesiedelt. Abgerundet wird das Gesamtbild durch einzelne spezialisierte Unternehmen aus den Bereichen Glas, Backwaren, Messdienste, Reinigung und Landhandel.

Das **nördlich der Beeskower Straße liegende Gewerbegebiet** wird ebenfalls vom Oder-Spree-Kanal im Westen und den Bahngleisen im Osten abgegrenzt. Die bauliche Dichte ist wesentlich höher als in der „Geographischen Mitte“. Ähnlich dominante Gebäude sind nicht vorhanden. Vielmehr ist eine kleinteilige Bebauungsstruktur zu er-

kennen, die in die Anlagen des Binnenhafens übergeht. Das gesamte Gebiet ist ebenfalls von Schienensträngen erschlossen. In Tabelle 10 (Seite 129) sind die vorhandenen Betriebe des nördlichen Gewerbegebietes und deren Branchen aufgelistet, die Standorte der Unternehmen können Karte 14 (Seite 128) entnommen werden.

Ein Schwerpunkt ist das Kraftfahrzeuggewerbe. Insgesamt befinden sich 10 Betriebe nördlich der Beeskower Straße, die direkt oder indirekt von einer Tätigkeit rund um das Kraftfahrzeug abhängen<sup>5</sup>. Den größten gewerblichen Schwerpunkt bildet das Baugewerbe. Es konnten 13 Firmen ermittelt werden, die im Hochbau tätig sind, und 2 Firmen, die sich auf den Tiefbau spezialisiert haben. Ein weiterer Betrieb vermarktet Baustoffe und ist ebenfalls zum Baugewerbe zu zählen.

Insgesamt 7 Sozial- und Verwaltungseinrichtungen bzw. deren nachgeordnete Betriebe sind ebenfalls in diesem Bereich angesiedelt. Dazu zählen die Zweigstelle des Landkreises Oder-Spree, die Einrichtungen der Stadtwirtschaft, das Obdachlosenheim, eine Jugendwerkstatt und der Johanniter Notdienst. Aus der Recyclingbranche konnten 4 Unternehmen ermittelt werden. Dies ist umso bedeutsamer, da weitere Betriebe aus dieser Branche nördlich des untersuchten Gebietes angesiedelt werden sollen. Die Erweiterung des metallurgischen Zyklus und die Wiederaufbereitung von Rohstoffen wird eine Zukunftsperspektiven der Stadt Eisenhüttenstadt sein.

Mehrere Fach- und Dienstleistungsunternehmen runden das Bild dieses Gewerbebestandes ab. Es konnten 2 Rechtsanwaltskanzleien, 1 Ingenieurbüro und 1 Personalleasingfirma ermittelt werden. Des Weiteren sind 1 Möbelhandel, 1 Verleihservice für Container und mobile Toiletten sowie 1 Transportunternehmen in diesem Bereich zu finden. Trotz einer Ansiedlung von 40 Unternehmen nördlich der Beeskower Straße zwischen Oder-Spree-Kanal und den Bahngleisen konnten 21 Standorte mit Gebäuden unterschiedlicher Größe<sup>6</sup> ermittelt werden, die zur Zeit nicht genutzt sind. Auffällig ist dabei die Konzentration leerstehender Gebäude parallel zur Bahn im Norden des untersuchten Raumes sowie die Fläche der ehemaligen Möbelwerke zwischen Beeskower Straße und Glashüttenstraße. Eine Konzeption zur weiteren Verdichtung bzw. Nutzung der brachliegenden Flächen existiert zur Zeit nicht. Insgesamt kann folgendes festgestellt werden:

---

<sup>5</sup> Einschließlich der Autolackiererei Brüllke.

<sup>6</sup> Es handelt sich dabei um Hallengebäude unterschiedlicher Größe.

- In der „Geographischen Mitte“ als auch in dem nördlich angrenzenden Gewerbegebiet sind 36 Gebäude unterschiedlicher Größe nicht genutzt, es besteht ein **hoher Gebäudeleerstand**.
- Die größten **Brachen** befinden sich in der „Geographischen Mitte“ zwischen Oderlandstraße und Eisenbahngleisen.

### 3.2.4.5 Straßenverbindungen im Raum Eisenhüttenstadt

Die Entwicklung der Stadt Eisenhüttenstadt wird in den nächsten Jahren durch den Bau bzw. Ausbau mehrerer Straßenverbindungen beeinflusst. Da Straßen wichtige Entwicklungsachsen für Gewerbeansiedlungen sind, werden erhebliche verkehrs- und wirtschaftspolitische Einflüsse erwartet. In einer Untersuchung werden die Auswirkungen der zum Teil bereits realisierten und im Planverfahren weit fortgeschrittenen **Westumfahrung** auf das Stadtgebiet Eisenhüttenstadt als Teil der sogenannten Oder-Lausitz-Straße erfasst. Zudem werden die Auswirkungen eines Ausbaus der bereits vorhandenen **Ortsdurchfahrt** sowie der Bau einer **bahnparallelen Hauptverkehrsstraße**<sup>7</sup> betrachtet. In Karte 15 (Seite 136) ist die Lage der drei Verkehrsachsen dargestellt. Die wesentlichen Rechtsgrundlagen bzw. Ziele übergeordneter Landesvorgaben werden vorab genannt und die Auswirkungen der Verkehrsprojekte auf die Stadt diskutiert:

#### Schutz der natürlichen Lebensgrundlagen:

*§ 14 (2) Landesentwicklungsprogramm: Die natürlichen Lebensgrundlagen sind so zu schützen, zu pflegen und zu entwickeln, dass die Nutzbarkeit der natürlichen Ressourcen sowie Vielfalt, Eigenart und Schönheit von Natur und Landschaft nachhaltig gesichert werden. Beeinträchtigungen dieser Schutzgüter sollten beseitigt, vermieden oder soweit unvermeidbar, ausgeglichen werden. Bei allen raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen ist für die sparsame und schonende Inanspruchnahme der Naturgüter und eine möglichst geringe zusätzliche Versiegelung des Bodens zu sorgen.*

<sup>7</sup> Im Flächennutzungsplan der Stadt ist eine Nordanbindung an das Integrierte Recycling Zentrum dargestellt, die gleichzeitig Teilstück eines möglichen städtischen Grenzüberganges wäre. Dies führte zu dem eigenen Entwurf, eine bahnparallele Hauptverkehrsstraße als Verlängerung am östlichen Rand der „Geographische Mitte“ der Stadt zu führen und deren Auswirkungen zu untersuchen.

Die Westumfahrung ist ein nahezu vollständiger Neubau in der agrarisch und forstwirtschaftlich geprägten Landschaft westlich von Eisenhüttenstadt. Betroffen ist auch das Landschaftsschutzgebiet Diehloer Berge. Zwischen dem 1993 eingemeindeten Ort Diehlo und der Stadt Eisenhüttenstadt würde eine neue Trennlinie entstehen. Die Vielfalt, Eigenart und Schönheit von Natur und Landschaft des dünn besiedelten Raumes, insbesondere das betroffene Landschaftsschutzgebiet, würden nachhaltig beeinträchtigt.

Der Ausbau der Ortsdurchfahrt würde die Wohnbevölkerung als „Schutzgut Mensch“ im innerstädtischen Bereich stark belasten, da die WK I bis V direkt an die Hauptverkehrsstraße angrenzen. Diese hat eine hohe innerstädtische Trennwirkung, z. B. zum Naherholungsgebiet Insel und zum Einkaufszentrum City-Center. Weitere funktionale Einrichtungen, z. B. die Sparkasse und der Busbahnhof, wären bei einem Ausbau zu Fuß aus den WK I bis IV schwerer zu erreichen.

Bei einer bahnparallelen Straße sind Gewerbe- und Brachflächen der Deutschen Bahn sowie im Norden gewerbegebietsnahe Flächen betroffen. Der Zerschneidungseffekt bei der bahnparallelen Hauptverkehrsstraße wäre gering, da eine Bündelung mit den Eisenbahngleisen der Deutschen Bahn erfolgt. Die Zahl der durch eine solche Trasse betroffenen Einwohner entlang der Bahnlinie hat sich durch die erhebliche Reduzierung der Bevölkerung, insbesondere im WK VII, stark reduziert.

Verkehrsentwicklung unter Berücksichtigung des Umweltschutzes:

*§ 4 Punkt 11 Landesplanungsgesetz: Die Verkehrsinfrastruktur ist unter Berücksichtigung der Verkehrsentwicklung und der Erfordernisse des Umweltschutzes zu sichern und zu verbessern. Der Ausbau vorhandener Verkehrswege hat Vorrang gegenüber dem Neubau.*

Die Westumfahrung durchquert einen wertvollen Naturraum, der das Landschaftsschutzgebiet Diehloer Berge umschließt. Die meisten Flächen werden forstwirtschaftlich oder landwirtschaftlich genutzt, eine Agrarneuordnung der betroffenen Flächen ist erforderlich. Die Ortsdurchfahrt ist vorhanden, so dass keine weiteren Flächen in Anspruch genommen werden. Sie würde dem Aspekt des Ausbaus vorhandener Verkehrswege am meisten entsprechen. Mit der Straße für das Integrierte Recyclingzentrum

würde ein gemeinsames Planungsinteresse seitens der Stadt und der Bundesrepublik Deutschland auf einem rund 3,5 km langen Teilstück entstehen, da sie ein Teilstück für einen potenziellen Grenzübergang in Eisenhüttenstadt, nördlich des Ortskerns Fürstenberg<sup>8</sup> ist. Im südlichen Stadtgebiet kann die bahnparallele Strasse die mit massiven baulichen Mängeln betroffene L 372 nutzen. Eine Sanierung der L 372 wäre gleichzeitig ein Ausbau dieser Verkehrsverbindung. Die betroffenen Flächen umfassen zumeist Gewerbe- und Eisenbahnbrachflächen.

Wirtschaftsförderung, Mobilitätsbedarf, raumordnerisches Leitbild:

*§ 19 Landesentwicklungsprogramm: Die Verkehrsplanung ist insbesondere unter Berücksichtigung des Natur- und Umweltschutzes, der Wirtschaftsförderung und des Mobilitätsbedarfes am raumordnerischen Leitbild der dezentralen Konzentration auszurichten. Im Rahmen dieses Ansatzes sind Maßnahmen zur Verkehrsvermeidung, Verkehrsverlagerung und Verkehrs Bündelung zu ergreifen, in die alle Verkehrsmittel und –wege einzubeziehen sind. Durch den Straßenverkehr wird auch zukünftig ein überwiegender Anteil der Verkehrsleistungen im Personen- und Güterverkehr erbracht. Dem ist, besonders auch zur Flächenerschließung durch Erhalt entsprechender Netze Rechnung zu tragen. Ausbaumaßnahmen sind auf überregional bedeutsamen Straßen und auf die Entlastung von Siedlungszentren, z. B. durch Ortsumfahrungen, zu beschränken.*

Bezüglich des wirtschaftsfördernden Aspektes schließt die Westumfahrung die nördlichen Gewerbegebiete sehr gut an. Insbesondere die Reisezeit zur BAB 12 Richtung Berlin wird sich verkürzen. Eine Prognoseberechnung belegt, dass der Entlastungseffekt für die Stadt Eisenhüttenstadt bei 3.500 Kfz/Tag liegt. Insgesamt wird die Verkehrsbelastung auf der Westumfahrung bei unter 15.000 Kfz/Tag (DTV) liegen, dies kann als mittlerer Wert angesehen werden<sup>9</sup>. Die Ortsdurchfahrt erschließt die innerstädtischen Flächen sehr gut, die Verkehrsleistung hinsichtlich der Reisegeschwindigkeiten kann jedoch als zu gering bezeichnet werden. Der Güterverkehr belastet die Anwohner, die

---

<sup>8</sup> Eine Entscheidung über die Lage eines Grenzüberganges im Raum Eisenhüttenstadt ist seitens der Bundesrepublik Deutschland sowie des Bundeslandes Brandenburg noch nicht getroffen worden.

<sup>9</sup> Quelle: Stadt Eisenhüttenstadt.

vorhandenen Zwangspunkte, z. B. Lichtsignalanlagen und kreuzende Straße können nur sehr schwer verringert werden.

Die bahnparallele Straße wäre eine „Entwicklungsachse“ für die zur Zeit in der „Geographischen Mitte“ brachliegenden Flächen zwischen Beeskower Straße, Straße der Republik und Oder-Spree-Kanal. Die vorhandenen und neu gebauten Gewerbeflächen des IRZ nördlich der Beeskower Straße zwischen Oder-Spree-Kanal und Eisenbahngleisen wären mit einer bahnparallelen Hauptverkehrsstraße sehr gut an das überregionale Straßennetz angebunden, die Attraktivität des Standortes würde erhöht und eine Innenbereichsentwicklung gefördert. Die in der „Geographischen Mitte“ vorhandenen Arbeitsplätze wären von den Wohnstandorten der Stadt aus sehr schnell zu erreichen. Die bahnparallele Hauptverkehrsstraße wird vorwiegend auf Brachflächen der Deutschen Bahn bzw. auf Industriebrachflächen geführt, wertvoller Naturraum wird nicht berührt. Eine Bündelung übergeordneter Verkehrsströme wäre gewährleistet, sie könnte die Straße der Republik unterqueren und an diese planfrei angebunden werden. Der Verkehr würde sich auf der Straße der Republik in Richtung Osten und Westen auf der am besten ausgebautesten und leistungsfähigsten Straße der Stadt verteilen, so dass kurze Wege entstehen.

Folgende wesentliche Ergebnisse können unter Berücksichtigung der übergeordneten Landesvorgaben genannt werden:

- Die **Westumfahrung** wird **überregionalen Interessen** der Bundesrepublik Deutschland und des Bundeslandes Brandenburg gerecht. Sie hat erhebliche Eingriffe in Natur- und Landschaft zur Folge und berührt das Landschaftsschutzgebiet Diehloer Berge. Sie ist ein nahezu vollständiger Neubau. Die Verkehrsbelastung kann mit unter 15.000 Kfz/Tag als Mittel bezeichnet werden. Das städtische Interesse einer leistungsfähigen Anbindung der Gewerbegebiete Richtung Norden an die BAB 12 ist gegeben.
- Der Ausbau der **Ortsdurchfahrt** wäre unter Berücksichtigung des Denkmalschutzes mit wenigen Maßnahmen realisierbar, eine **Verkehrsbündelung** würde die Wohnkomplexe I bis V vom Verkehr entlasten.



- Die **bahnparallele Hauptverkehrsstraße** wäre eine „**Entwicklungssachse**“ für innerstädtischen Flächen in der „Geographischen Mitte“ als auch der nördlich angrenzenden Gewerbegebiete. Eine Trassenbündelung mit der Bahn vermeidet Landschaftszerschneidungen und wäre Grundlage für eine schnelle Anbindung an das überregionale Verkehrsnetz. Ein gemeinsames Planungsinteresse von landes- und städtischen Belangen kann im Nordabschnitt entstehen, wenn die Entscheidung für einen Grenzübergang auf Eisenhüttenstadt fallen sollte. Der Bau einer bahnparallelen Hauptverkehrsstraße sollte auf Grund der vielen Vorteile, insbesondere aber auf Grund der Entwicklungsfunktion für die „Geographische Mitte“, geprüft werden.

### 2.3.5 Von EKO Stahl zu ARCELOR Eisenhüttenstadt

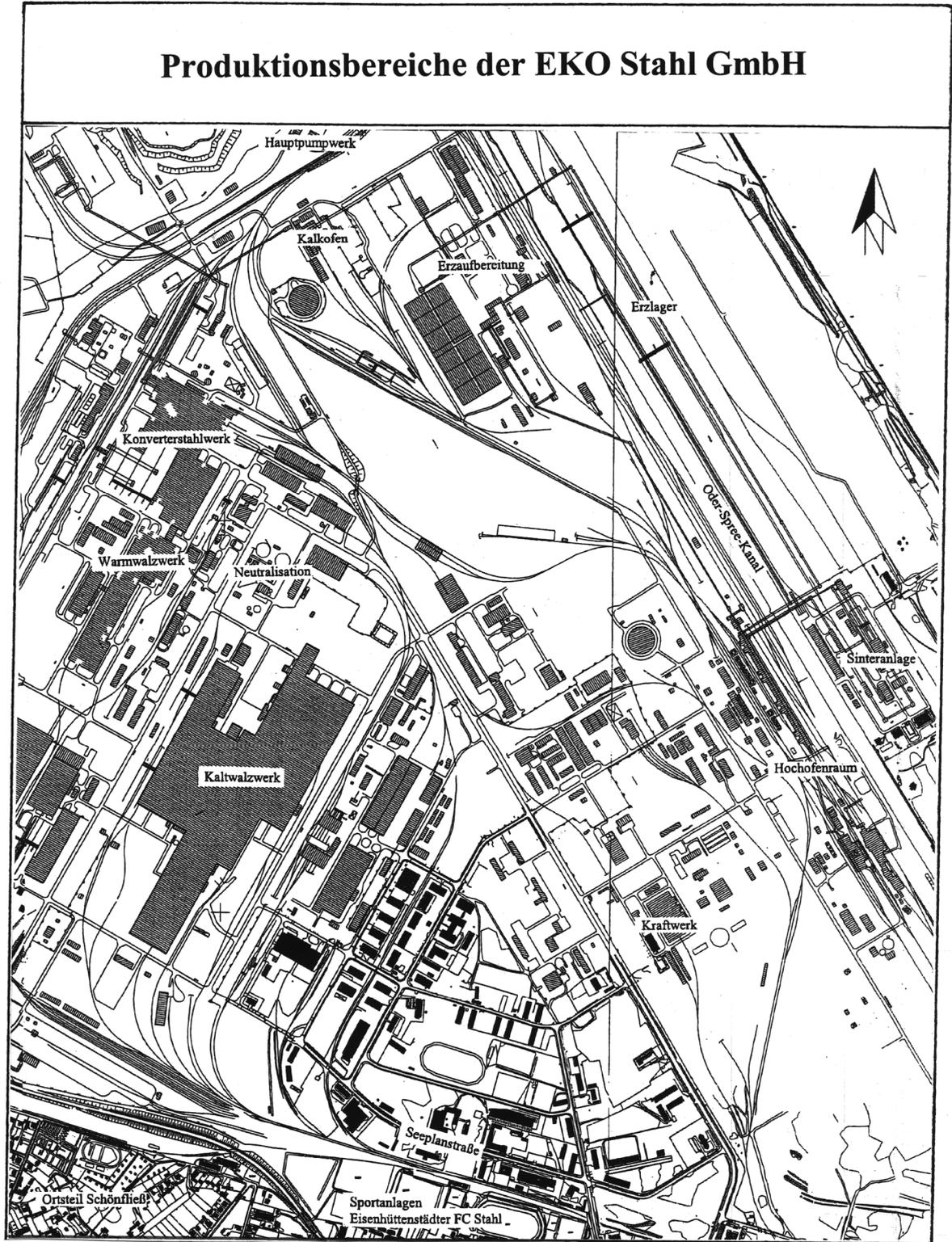
Das Eisenhüttenkombinat Ost konnte nach der politischen Wende 1990 mit seinen wenig konkurrenzfähigen Produktionsmethoden sowie dem unvollständigen metallurgischen Zyklus einem marktwirtschaftlichen Wettbewerb nicht standhalten<sup>10</sup>. Als erster Schritt war neben der Privatisierung des Unternehmens die Suche eines Partners notwendig, der sowohl technologisch als auch finanziell in Eisenhüttenstadt tätig werden sollte, um den ostbrandenburgischen Stahlstandort zu sichern. Im Dezember 1994 war die erste wichtige Entscheidung getroffen. Die Treuhandanstalt meldete, dass das EKO nach schwierigen Privatisierungsverhandlungen vom belgischen Konzern Cockerill Sambre übernommen wurde. Eisenhüttenstadt blieb damit als Stahlstandort im östlichen Brandenburg erhalten. Das Eisenhüttenkombinat Ost wandelte sich in die EKO-Stahl Aktiengesellschaft um.

Der in der DDR errungene Status als wichtigster Stahlstandort mit einer fünfzigjährigen Hüttentradition blieb, nunmehr unter marktwirtschaftlichen Bedingungen, erhalten. Der nächste wichtige Schritt war die Schließung des metallurgischen Zyklus, um das technologische Defizit zu reduzieren und um auf dem Weltmarkt bestehen zu können. In Karte 16 (Seite 138) sind die wichtigsten Produktionsbereiche der EKO Stahl GmbH dargestellt. Der Bau eines Warmwalzwerkes im Jahr 1996/97 ersparte das erneute Erhitzen des Metalls an einem anderen Standort. Die Zusammenführung von Gieß- und Walztechnologie reduzierte insbesondere die Produktions- als auch die Transportkosten. Der

---

<sup>10</sup> Quelle: Märkische Oderzeitung vom 19./20.01.2002, eigene Recherche.

Karte 16: Wichtige Produktionsbereiche der EKO Stahl GmbH  
(Kartengrundlage: 1:10.000 maßstabsverändert)  
(Quelle: Stadt Eisenhüttenstadt, eigene Zeichnung)



Wettbewerb mit den anderen Stahlstandorten in Deutschland konnte unter neuen Vorzeichen beginnen, der metallurgische Zyklus war nun mit dem Bau des Warmwalzwerkes geschlossen.

1999 erfolgte eine Übernahme der belgischen Konzernmutter Cockerill Sambre durch die französische USINOR Gruppe. Die EKO-Stahl AG war damit ab 1999 ein Teil eines der größten Stahlproduzenten der Welt. Mit dem 01.03.2002 änderte sich die Unternehmenszugehörigkeit erneut. ARCELOR lautet der neue Name des Zusammenschlusses des französischen Unternehmens USINOR, dem luxemburgischen ARBED und dem spanischen Stahlproduzenten ACERALIA. Die EKO-Stahl AG ist innerhalb dieses nunmehr größten Stahlproduzenten der Welt, ARCELOR, ein Teil der firmeninternen „Gruppe Nord“ des Flachstahlbereiches. Zu dieser „Gruppe Nord“ gehören zwei weitere Unternehmen unweit der Nordsee. Es sind die SIDMAR N.V. im belgischen Gent und die STAHLWERKE BREMEN GMBH, die eine deutsche SIDMAR-Tochter ist.

Die EKO-Stahl AG ist in dieser „Gruppe Nord“ hinsichtlich der Mitarbeiterzahl der kleinste Partner. In Gent sind rund 6.200 Arbeitskräfte beschäftigt, in Bremen 4.800 und in Eisenhüttenstadt 3.000 Arbeitskräfte. Die Standorte Bremen und Gent gelten als hochproduktiv. Hingegen müsste die „Flüssigstrecke“ der EKO Stahl AG modernisiert werden, um konkurrenzfähig zu sein. Hinsichtlich der aktuellen Produktionszahlen liegt die EKO Stahl AG ebenfalls hinter den beiden anderen Standorten zurück. In Gent sind 2001 4,0 Millionen Tonnen Rohstahl erzeugt worden. Dieser Wert soll auf 6,0 Millionen Tonnen erhöht werden. Bremen soll in den nächsten Jahren 3,0 Millionen Tonnen jährlich erzeugen, Eisenhüttenstadt stellt 2,4 Millionen Tonnen Rohstahl her.

### **2.3.6 Umweltbelastungen**

Die Umweltbelastungen in der Stadt Eisenhüttenstadt konzentrieren sich im wesentlichen auf vier unterschiedliche Themenbereiche:

- **Kampfmittelbelastungen**, die aus dem 2. Weltkrieg resultieren
- **Deponien** in ehemaligen Bergbaugruben
- **Altlasten** bzw. Altlastenverdachtsflächen der städtischen Industrie
- **Lärmbelastungen** des motorisierten Verkehrs und der Industrie

### Kampfmittelbelastungen:

Die in Odernähe vorhandenen Flächen des Stadtgebietes sind während des 2. Weltkrieges sehr stark umkämpft gewesen. Der Übergang der russischen Armee über die Oder sollte von den sich auf dem Rückzug befindlichen deutschen Truppen verhindert werden. In diese Zeit fällt auch die Sprengung der alten Oderbrücke. Der Schornstein des alten Kraftwerkes nördlich des Ortskerns Fürstenberg diente als Aussichtspunkt. Im Rahmen der verbindlichen Bauleitplanung ist der Staatliche Munitionsbergungsdienst zu beteiligen.

### Deponien:

Im Stadtgebiet liegt eine Hausmülldeponie. Sie befindet sich nördlich des Ortskern Fürstenberg in der Buchwaldstraße. Die ehemalige Grube Präsident nördlich von Schönfließ dient der EKO Stahl AG zur Lagerung der Reststoffe aus der Roheisengewinnung. Die Grube Präsident soll weiter genutzt werden, zum Teil sollen die gelagerten Reststoffe im Rahmen einer neuen Technologie dem metallurgischen Zyklus wieder zugeführt werden. Als weitere Deponien sind die Seekippe und die Aschedeponie zu nennen, die sich unmittelbar in der Nähe zu EKO Stahl befinden.

### Altlasten bzw. Altlastenverdachtsflächen:

Im Stadtgebiet befinden sich mehrere Standorte, an denen Altlasten vorhanden sind bzw. vermutet werden. Neben der Kennzeichnung im Flächennutzungsplan erfolgt eine eingehende Prüfung im Rahmen der verbindlichen Bauleitplanung. Im unmittelbar bebauten Bereich ist der alte Kanalabstieg als belasteter Bereich zu nennen.

### Lärm:

Die Stadt Eisenhüttenstadt hat einen Lärminderungsplan, in dem die Lärmbelastungen des motorisierten Verkehrs und der Industrie erfasst sind und in dem geeignete Minderungsmaßnahmen empfohlen werden. Seit 1990 gilt der stark gestiegene Motorisierungsgrad als der größte Verursacher für Lärmbelastungen. Eine Reduzierung wird durch die Bündelung und Verlagerung des Verkehrs erreicht. Die lärmintensiven Pflasterbeläge werden in Abstimmung mit dem Denkmalschutz teilweise gegen Asphalt ausgetauscht. Mit der Industrie wurde eine Lärmkontingentierung vereinbart, teilweise regeln Bebauungspläne die zulässigen Höchstwerte.

## 4 STADTPLANUNG WOHIN? – VISIONEN FÜR DIE ZUKUNFT

### 4.1 Planerischer Kontext

Der demographische Schrumpfungsprozess zwingt die verwaltenden und politischen Institutionen der Stadt Eisenhüttenstadt, die Stadtentwicklung an eine geringere Bevölkerungszahl anzupassen<sup>1</sup>. Die bisherigen gewonnenen Erkenntnisse bilden die Grundlage für die weitere Entwicklung der Stadt. Das **übergeordnete Ziel ist eine nachhaltige Stadtentwicklung**, in deren Rahmen Einzelkonzepte zu finden sind, die den Einwohnern der Stadt ein hohes Maß an lebensräumlicher Qualität bieten sollen. Insbesondere die demographische Entwicklung, die wirtschaftlichen Perspektiven sowie die infrastrukturelle Anbindung der Stadt unter Beachtung der Grenzlage, haben eine große Bedeutung für die zukünftige städtische Qualität. Folgende Einzelmaßnahmen können die Situation der Stadt Eisenhüttenstadt verbessern:

- **Ausschöpfung und Erweiterung der wirtschaftlichen Potentiale:** Die wichtigste Voraussetzung für die Verbesserung der städtischen Gesamtsituation, insbesondere für den Verbleib der Bevölkerung, ist die Schaffung von Arbeitsplätzen. Dazu ist das vorhandene wirtschaftliche Potential insbesondere des metallverarbeitenden Sektors weiter auszuschöpfen. Weitere Zweige sind zur Überwindung der wirtschaftlichen Monostruktur hinzuzufügen. Für die allgemeine wirtschaftliche Stärkung der Stadt Eisenhüttenstadt, insbesondere zur wirtschaftlichen Erschließung des näheren Umlandes, ist ein Grenzübergang nach Polen von erheblicher Bedeutung.
- **Stärkung der Zentrenfunktion:** Trotz des Bevölkerungsrückganges von rund 16.500 Einwohnern seit 1990 muss es der Stadt gelingen, die Zentrenfunktion in den Siedlungskernen zu stärken. In Kapitel 4.3 werden grundsätzliche Aussagen getroffen, in welchen Stadtteilen zentrenwirksame Funktionen angesiedelt werden können. Die vorhandene polyzentrische Ausrichtung der Stadt ist auf einige wenige Standorte zu konzentrieren. Die wichtigen Siedlungskerne sind mit geeigneten Maßnahmen zu stärken.

---

<sup>1</sup> Die in Kapitel 4 vorgeschlagenen Lösungsansätze basieren auf eigenen Überlegungen oder entstammen dem Stadtumbaukonzept der Stadt Eisenhüttenstadt. Die Quellen sind kenntlich gemacht.

- **Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur, Entwicklung strukturschwacher Stadtteile:** In das Stadtgebiet sind neue Verkehrsachsen unter Berücksichtigung der vom Land Brandenburg geplanten übergeordneten Vorhaben einzugliedern. Neue Straßen können zukünftig die Aufgabe von Entwicklungsachsen übernehmen. Zum einen können sie die wirtschaftlichen Standortgunstfaktoren durch Anbindung der Stadt an überregionale Verkehrsachsen erhöhen, und zum anderen können sie einen Beitrag leisten, wirtschaftlich schwache Stadtteile zu stärken. Dabei ist ein Grenzübergang zur Republik Polen zu berücksichtigen, um aus der Stadt mit Grenzlage eine europäische Stadt werden zu lassen, die Funktionen für den polnischen Grenzraum übernimmt. Innerhalb der Stadt sollen kurze Verbindungswege entstehen.
- **Behutsamer Stadtumbau mit gleichzeitiger Aufwertung wichtiger Stadtteile, Innenbereichsentwicklung:** Der auf Grund des Bevölkerungsrückganges notwendig gewordene Gebäudeabriss ist behutsam durchzuführen. Im Stadtgebiet sind Quartiere zu wählen, deren Kriterien eindeutig für einen Abriss sprechen. Die Vor- und Nachteile eines Abrisses sind gegeneinander abzuwägen. Das vorhandene Gesamtgefüge der Stadt soll erhalten bleiben, geeignete Nachnutzungen sind in die Überlegungen einzubinden. Die erhaltenswerten Quartiere sind durch Aufwertungsmaßnahmen zu stärken. Im Rahmen des Stadtumbaus ist ein Konzept für die „Geographische Mitte“ zu finden. Grundsätzlich ist eine Innenbereichsentwicklung anzustreben, um das „Ausfransen“ des Stadtrandes zu vermeiden. Von der Entwicklung der „Geographischen Mitte“ hängt das „Funktionieren“ der gesamten Stadt ab. Sie bildet den Übergang des alten Siedlungskerns Fürstenberg zu den WK I bis VI.

In Kapitel 4.2 wird das Stadtumbaukonzept der Stadt Eisenhüttenstadt vorgestellt. Dieses Konzept ist von der Stadtverordnetenversammlung der Stadt Eisenhüttenstadt im Jahr 2002 beschlossen worden und wird seitens der Stadt stetig fortgeschrieben. Die Stadt Eisenhüttenstadt ist bestrebt, das Konzept gemeinsam mit den Wohnungsbaunternahmen und den verantwortlichen Institutionen umzusetzen. Der bisherige Planungshorizont reicht bis 2010.

## 4.2 Umbaukonzept der Stadt Eisenhüttenstadt

### 4.2.1 Abrissplanung

In Tabelle 11 (Seite 143) ist der Wohnungsbestand 2002 vor Abrissbeginn sowie die Abrissplanung nach dem Stadtumbaukonzept dargestellt. Von den 21.932 WE die im Jahr 2002 existierten, sollen mit Planungsstand 2005 5.002 WE abgerissen werden. Dies entspricht einem Anteil von 22,8 % am Gesamtwohnungsbestand.

**Tabelle 11: WE-Bestand 12/2002 und Abriss gemäß Stadtumbauplanung**

(Quelle: Stadt Eisenhüttenstadt 2005)

Betrachtungsgebiet	WE ges. Stand 12/02	WE Abriss Planungsstand 05/05	% Anteil WE Abriss / WE-Bestand im Betrachtungsgebiet	% Anteil WE Abriss / Gesamtabriss
<b>Gesamtstadt</b>	<b>21.932<sup>2</sup></b>	<b>5.002</b>	<b>22,8%</b>	<b>100%</b>
WK I	1.502	180	12%	3,6%
WK II	1.963	0	0	0
WK III	1.351 <sup>3</sup>	0	0	0
<b>∑ WK I-III</b>	<b>4.816<sup>4</sup></b>	<b>180</b>	<b>3,7%</b>	<b>3,6%</b>
WK IV	1.742	235	13,5%	4,7%
<b>∑ WK I-IV</b>	<b>6.558</b>	<b>415</b>	<b>6,3%</b>	<b>8,3%</b>
WK V	2.121	672	31,7%	13,4%
WK VI	4.789 <sup>5</sup>	764	16%	15,3%
WK VII	3.141	2.796	89%	55,9%
Davon WK VII Süd	1.142	1.142	100%	22,8%
WK VII Nord	1.999	1.654	82,7%	33,1%
Sonstige <sup>6</sup>	ca. 5.323	355 <sup>7</sup>	6,7%	7,1%

In der Betrachtung der Einzelwerte kann festgestellt werden, dass sich in den denkmalgeschützten WK I bis WK III die Abrissmaßnahmen bislang ausschließlich auf den WK I beziehen. Dort werden zwischen 2004 und 2006 180 WE (12,0 %) dieses Wohnkomplexes abgerissen. Im WK IV wurde ein Abrisspotential von 235 WE (13,5 %) ermittelt,

<sup>2</sup> Quelle: Stadt Eisenhüttenstadt, statistischer Jahresbericht 2004.

<sup>3</sup> davon 999 WE im Denkmalbereich.

<sup>4</sup> davon 4.464 WE im Denkmalbereich.

<sup>5</sup> einschließlich Inselblick.

<sup>6</sup> Bestände Wohnungsunternehmen und private Eigentümer WG Mittelschleuse, Seeberge, Holzvolle, GT Diehlo, GT Fürstenberg, GT Schönfließ usw..

<sup>7</sup> Abrisse in WG Holzvolle, Wilhelmstraße, Platanenallee, Ahornweg.

# Geplante Abrissmaßnahmen

Karte 17: Geplante Abrissmaßnahmen  
(Kartengrundlage: 1:10.000 maßstabsverändert)  
(Quelle: Stadt Eisenhüttenstadt, eigener Entwurf)



▲ Eigentum GEWI  
■ Eigentum EWG  
● Eigentum GEWI / EWG  
2003  
2005  
2006-2007  
2007  
2008  
2008-2010  
2009  
2010

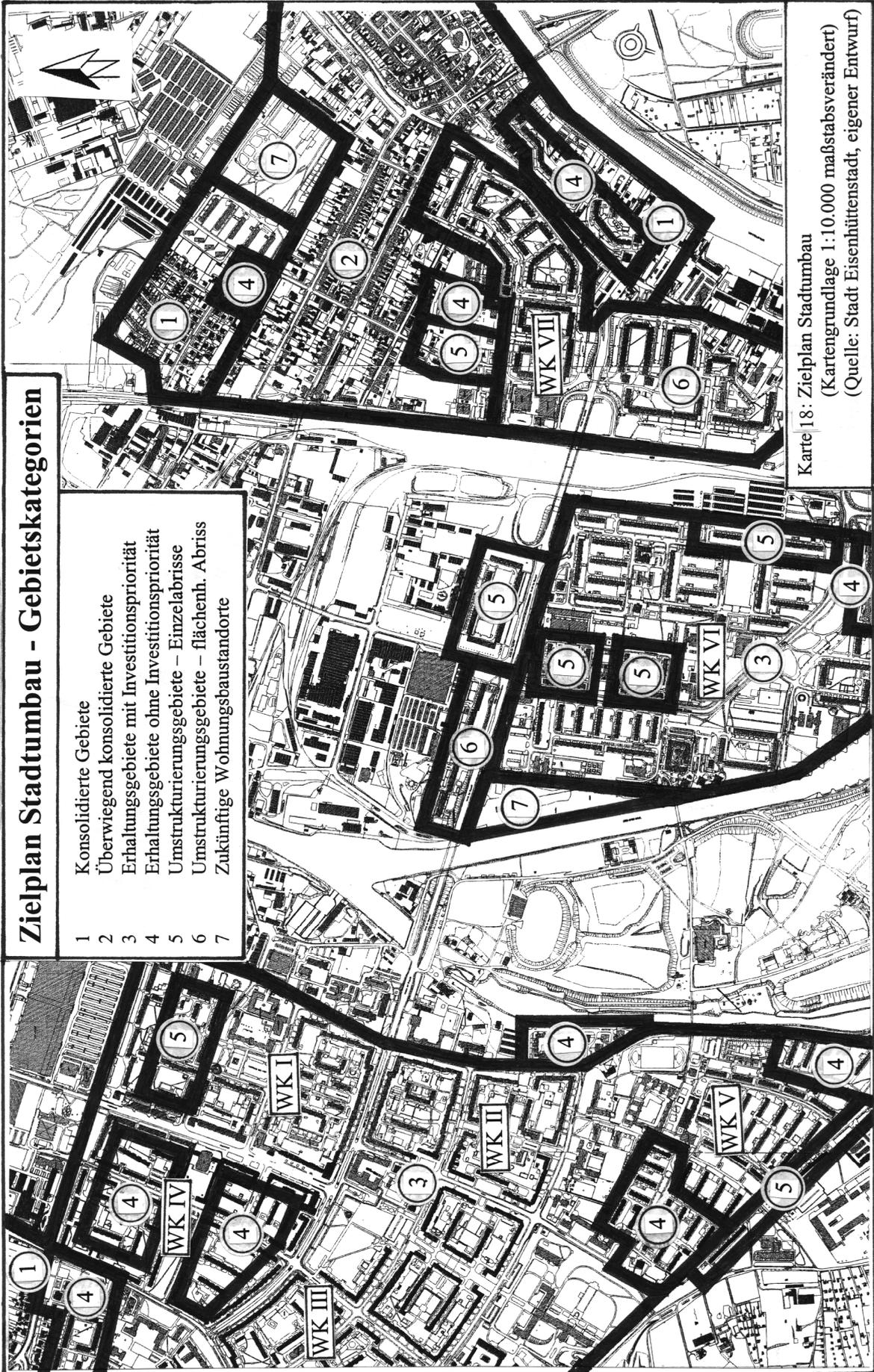
der Abriss ist für das Jahr 2010 vorgesehen. Im WK V stehen 672 WE (31,7 %) für die Jahre 2005 bis 2009 zum Abriss. Im WK VI, dem größten Wohnkomplex, sollen in den Jahren 2005 bis 2008 von 4.789 WE 764 (15,3 %) abgerissen werden. Der WK VII Süd mit seinen 1.142 WE (100 %) ist bereits vollständig in den Jahren 2004 bis 2006 abgerissen worden. Der Abriss von 1.654 WE (82,7 %) des WK VII Nord wird von 2005 bis 2010 durchgeführt. Die sonstigen Gebiete umfassen noch einmal 355 WE (6,7 %). Die zeitliche Abfolge der Abrissplanung des Stadtumbaukonzeptes von 2003 bis 2010 kann Karte 17 (Seite 144) entnommen werden.

#### **4.2.2 Integriertes Stadtumbaukonzept**

Der Stadtumbau wird von vielen Faktoren beeinflusst. Das integrierte Stadtumbaukonzept der Stadt Eisenhüttenstadt beinhaltet den Abgleich der städtebaulichen, infrastrukturellen und sozialen Entwicklungsziele der Stadt mit den wohnungspolitischen Zielen der Wohnungsunternehmen. Grundlage für ein Stadtumbaukonzept ist die rechtssichere Ausweisung von Gebietskulissen für die zukünftige Stadtentwicklung. Der bebaute Bereich der Stadt wird in folgende Gebiete gegliedert:

- Konsolidierte Gebiete (Erhaltungsgebiete)
- Überwiegend konsolidierte Gebiete mit weiterem Sanierungsbedarf
- Erhaltungsgebiete mit Investitionspriorität
- Erhaltungsgebiete ohne Investitionspriorität
- Umstrukturierungsgebiete Einzelabriss (Beschluss Stadtverordnetenversammlung)
- Umstrukturierungsgebiete flächenhafter Abriss (Beschluss Stadtverordnetenversammlung)

In Karte 18 (Seite 146) ist der Zielplan des Stadtumbaus gemäß des Stadtumbaukonzeptes dargestellt. Die konsolidierten Gebiete umfassen die Gemeindeteile Schönfließ, Diehlo sowie einen Großteil des Gemeindeteils Fürstenberg. Die überwiegend konsolidierten Gebiete mit weiterem Sanierungsbedarf liegen ausschließlich im Gemeindeteil Fürstenberg. Die Erhaltungsgebiete mit Investitionspriorität umfassen die Wohnkomplexe I bis VI. Die Wohnkomplexe I bis III sind denkmalgeschützt. Die Erhaltungsgebiete ohne Investitionspriorität sind punktuell auf die WK V und VI und



## Zielplan Stadtbau - Gebietskategorien

- 1 Konsolidierte Gebiete
- 2 Überwiegend konsolidierte Gebiete
- 3 Erhaltungsgebiete mit Investitionspriorität
- 4 Erhaltungsgebiete ohne Investitionspriorität
- 5 Umstrukturierungsgebiete – Einzelabrisse
- 6 Umstrukturierungsgebiete – flächenh. Abriss
- 7 Zukünftige Wohnungsbaustandorte

Karte 18: Zielplan Stadtbau  
 (Kartengrundlage 1:10.000 maßstabsverändert)  
 (Quelle: Stadt Eisenhüttenstadt, eigener Entwurf)

VII verteilt. Der WK IV fällt vollständig in diese Gebietskategorie. Die Umstrukturierungsgebiete mit Einzelabrissen umschließen punktuelle Flächen im WK I, An der Holzwohle sowie im WK VI.

Ein weiterer Schwerpunkt ist die Erarbeitung eines wohnungswirtschaftlichen bzw. wohnungspolitischen Konzeptes. Aus der Betrachtung des Stadtumbaukonzeptes und wohnungswirtschaftlichen bzw. wohnungspolitischen Konzeptes ergeben sich die abzuleitenden Konsequenzen für die Träger der technischen und sozialen Infrastruktur. Das integrierte Stadtumbaukonzept ist ein Instrument zur Stadt- und Wirtschaftsentwicklung. Als Konsequenz des Stadtumbaus wird eine Änderung des Flächennutzungsplans der Stadt Eisenhüttenstadt erforderlich sein. Das integrierte Stadtumbaukonzept umfasst neben der Gesamtstadt auch teilräumliche Planungen für Einzelbereiche der Stadt. Folgender Inhalt ergibt sich aus dem Stadtumbaukonzept der Stadt Eisenhüttenstadt:

- Festlegung des Planungshorizontes
- Erarbeitung von Prognosen zur Wirtschafts- und Arbeitsmarktentwicklung, Einwohnerentwicklung, Finanzausstattung der Gemeinde
- Differenzierte Erfassung und Prognose des Wohnungsbestandes, der Entwicklung der Zahl der Haushalte, des Wohnungsleerstandes, des Eigenheimbaus und der Bestände in Infrastruktur und Gewerbe
- Untersuchung der Baulandentwicklung in der Kommune und im regionalen Kontext
- Darstellung weiterer, im Einzelfall für die Entwicklung der Kommune wichtiger, Bedingungen und Faktoren
- Definition der Ziele für die gesamtstädtische Entwicklung unter den Bedingungen von Schrumpfung und Rückbau
- Überprüfung und Anpassung bestehender gesamtstädtischer Planungen, Konzepte und Projekte
- Festlegung von Schwerpunktgebieten für den Stadtumbau (Gebietstypologie) sowie erster grober teilstädtischer Entwicklungsziele und gebietsbezogener Handlungsprioritäten

Das wohnungswirtschaftliche und wohnungspolitische Konzept gliedert sich in drei Kapitel:

- Bestandsanalyse des Wohnungsmarktes
- Prognose der Entwicklung des Wohnungsmarktes
- Konzept und Maßnahmevorschläge

Die Bestandsanalyse ist wesentlicher Bestandteil des Konzeptes. Ziel ist die objektübergreifende Kategorisierung des Gesamtbestandes der beteiligten Wohnungsunternehmen. Für jedes Gebäude der beiden Wohnungsbaugesellschaften wurden die Kreditverbindlichkeiten, die Bausubstanz, die umgebende Infrastruktur, die Lage und das Wohnumfeld sowie die Ausstattung erfasst. Neben der rein wirtschaftlichen Untersuchung ist ein Interessenabgleich mit den Belangen der Stadtplanung erforderlich.

#### 4.2.3 Förderungsmöglichkeiten

Die Finanzierung des Stadtumbaus ist für die von der Stadtschrumpfung betroffenen Kommunen aus eigener Kraft nicht zu bewältigen. Über mehrere Programme bieten Bund und Länder Fördermöglichkeiten an:

##### Stadtumbau Ost:

- Für den **Rückbau** bzw. den **Abriss** von Gebäuden fördern die Bundesrepublik Deutschland und das Land Brandenburg 60 Euro pro qm Wohnfläche. Die Wohnungsbaugesellschaften sind bemüht, diesen Wert bei den tatsächlichen Abrisskosten einzuhalten.
- Im Verhältnis von je einem Drittel teilen sich die Bundesrepublik Deutschland, das Land und die Kommune die **Aufwertung** des Stadtbildes. Darunter fallen die Verbesserung des Wohnumfeldes und die Anpassung der städtischen Infrastruktur. Die Modernisierung und Instandsetzung von Gebäuden sowie Bau- und Ordnungsmaßnahmen können ebenfalls als Aufwertung bezeichnet werden. Nicht finanziert werden das Umzugsmanagement sowie das einfache Herrichten der Flächen.

Planungsrechtliche Bedingung für beide Programmteile ist die Festsetzung eines Erhaltungs- oder Sanierungsgebietes nach BauGB oder eines Fördergebietes, das im Rahmen eines Stadtumbaukonzeptes von der Kommune beschlossen wurde.

- Die Bundesrepublik Deutschland sowie das Land geben einen Zuschuss zu den Investitionskosten für **Wohneigentumsbildung**. Ein kommunaler Anteil fällt nicht an. Berücksichtigt werden Wohnflächen von 70 qm bis 120 qm sofern die Erwerbs- und Investitionskosten über 50.000 Euro liegen. Das Eigentum muss selbst genutzt sein, die planungsrechtlichen Bedingungen entsprechen denen der ersten beiden Programmteile.
- Die **Verordnung zum Altschuldenhilfegesetz**, finanziert durch die Bundesrepublik Deutschland und das Land, unterstützt den Erlass von anerkannten Altschulden, die beim Bau von Gebäuden entstanden sind. Der Erlass von Altschulden liegt bei ca. 70 Euro pro qm, das Wohnungsbauunternehmen muss mindestens 15 % Leerstand sowie eine wirtschaftliche Existenzgefährdung nachweisen. Ein tragfähiges Sanierungskonzept des Unternehmens unter Beteiligung des Kreditinstitutes und des Landes muss vorliegen.
- Die **Kreditanstalt für Wiederaufbau** gewährt **zinsgünstige Darlehen** für Rückbaumaßnahmen als Ergänzung zum Zuschussprogramm. Maximal 125 Euro je qm Wohnfläche werden gewährt.

#### 4.2.4 Beteiligung der Öffentlichkeit

Die Stadt Eisenhüttenstadt leistet im Rahmen des Stadtumbaus eine intensive Öffentlichkeitsarbeit. Neben den verwaltungsinternen Abstimmungen sowie den intensiven Abstimmungen mit den Wohnungsbaugesellschaften erfolgt eine regelmäßige Vorstellung des stetig fortzuschreibenden Stadtumbaukonzeptes in den politischen Gremien der Stadt. Zwingende Abstimmungen zum Stadtumbau ergeben sich mit den Trägern der sozialen und technischen Infrastruktur und weiteren fachlich Beteiligten. Weitere freiwillige Informationsveranstaltungen fanden mit Mietervertretern, der Kita-Vereinigung und dem Seniorenforum statt. Zudem wurden Informationsveranstaltungen für Spätaussiedler sowie allgemeine Bürgerveranstaltungen durchgeführt. Eine Vielzahl an kleineren Einzelveranstaltungen mit Interessenvertretern ergänzen die Öffentlichkeitsveranstaltungen. Regelmäßige Informationen erfolgen auf dem jährlich durchgeführten Stadt-

fest. Für die unmittelbar betroffenen Bürger des bereits abgerissenen WK VII Süd ist eine Einwohnerversammlung durchgeführt worden.

Im Oktober 2002 wurde im Rahmen einer von den vom Stadtumbau betroffenen Partnern unterzeichneten „Absichtserklärung der AG Stadtumbau“ zum Ausdruck gebracht, dass das Stadtumbaukonzept „Eisenhüttenstadt 2015“ Grundlage des zukünftigen Handelns von Stadt und Wohnungsunternehmen sein soll. Am 11.12.2002 erfolgte der Selbstbindungsbeschluss der Stadtverordneten zum Stadtumbaukonzept einschließlich der, gemäß Empfehlung des MIR, von Juni bis September 2002 präzisierten und fortgeschriebenen Gebietskulisse. Im Ergebnis des Beschlusses der SVV wurde die Stadtverwaltung beauftragt, das Stadtumbaukonzept entsprechend den aktuellen Erfordernissen fortzuschreiben. Die Ergebnisse der 1. Fortschreibung wurden wiederum den o.g. politischen und öffentlichen Gremien zur Kenntnis gegeben. Die entsprechende Beschlussfassung durch die SVV erfolgte am 31.03.2004.

Eine Schülergruppe wurde im Rahmen des MIR-Wettbewerbs „BauStadtUM“ 2003 mit einem 2. Preis ausgezeichnet. Diese Arbeit wurde beim Bundeswettbewerb „Jugend forscht“ 2004 zusätzlich mit einem Sonderpreis gewürdigt. In 2005 erzielten Schüler der Stadt im MIR-Wettbewerb „Ansichtssache Stadt“ einen ersten und einen zweiten Preis. Seit August 2003 können sich Interessierte auch im Internet über den Stadtumbau informieren. Informationen zum Stadtumbau erfolgten im „Stadtspiegel“ der Stadt, in der MOZ, im Stadtfernsehen OSF, in „MIR AKTUELL“, in den Mieterzeitschriften der Wohnungsunternehmen und der Stadtumbauzeitung.

#### **4.2.5 Stärken und Schwächen des Umbaukonzepts**

Ein historisch gewachsenes wohnungswirtschaftliches Problem der Stadt Eisenhüttenstadt, das bereits vor dem erheblichen Schrumpfungsprozess bestand, wird in der **Monostruktur der Eigentumsverhältnisse im Wohnungswesen** gesehen. Ein Stadtumbau kann nur gelingen, wenn die beiden Wohnungsbaugesellschaften eine weitere Privatisierung und damit eine Diversifizierung in der Eigentumsstruktur der Wohngebäude durchführen. Die Privatisierung von Gebäuden der Wohnungsbaugesellschaften konzentrierte sich bisher auf einzelne Objekte im Stadtgebiet. Die Diversifizierung der

Wohneigentumsstruktur führt zu einer steigenden Konkurrenzsituation auf dem Wohnungsmarkt. Das Mietpreisniveau wird bislang im wesentlichen von zwei Gesellschaften vorgegeben. Privates Kapital wird nur in geringem Ausmaß gebunden. Aus Sicht der Stadt sind insbesondere Grundbuchbelastungen mit Altschulden sowie mangelnde Nachfrage für den geringen Privatisierungsgrad verantwortlich. Die wenigen durchgeführten Privatisierungen von Einzelgebäuden können als erfolgreich bewertet werden.

Die Wohnungsbaugesellschaften konzentrieren sich auf den **Abriss ganzer Wohnkomplexe** oder **wesentlicher Teile eines Wohnkomplexes**. Die Gründe dafür liegen insbesondere im besseren Umgang mit der tiefbaulichen Infrastruktur. Die Vorgehensweise kann als sinnvoll bezeichnet werden, da die infrastrukturelle Anpassung einfacher gelingt. Darüber hinaus werden punktuelle Einzelabrisse im Innern der Wohnkomplexe durchgeführt. Die städtebauliche Struktur soll bei Reduzierung der Wohneinheiten erhalten bleiben. Als Ergänzung zu der „ganzheitlichen Herangehensweise“ sollten Konzepte zur **Stärkung der Straßenräume** entwickelt werden. Insbesondere der Abriss im WK VII hat zu großflächigen Lücken in der Straßenrandbebauung geführt.

Der **Abriss** konzentriert sich bislang auf den WK I, WK V, WK VI und insbesondere auf den WK VII. Dort sind die höchsten Wohnungsleerstände zu verzeichnen. Dies führt dazu, dass ein komplexes Umzugsmanagement nur zum Teil erforderlich ist. Im Denkmalsbereich des WK I werden die baulichen Lücken kaum geschlossen werden können.

Ein **wirtschaftliches Konzept zur Stärkung des Ortskerns Fürstenberg** liegt nicht vor. Dies hätte gemeinsam mit dem Umbau des WK VII erstellt werden müssen. Erst danach kann eine sukzessive Erweiterung des Ortskerns Fürstenberg beginnen, der wirtschaftlich von einer kleinteiligen Bebauung und deren Einwohnern profitieren würde. Ein planerisches Konzept, z. B. die Einrichtung einer Fußgängerzone mit Außengastronomie, ist zur Zeit nicht erkennbar. Auch temporäre Veranstaltungen, z. B. ein Weihnachtsmarkt, Markt oder Sommerkonzerte bieten weiteren wirtschaftlichen Spielraum. Diese wären leicht mit geringem finanziellen Aufwand und guten Realisierungschancen umzusetzen.

Die **jüngsten Gebäude** der Stadt werden **zuerst abgerissen**. Dies begründet sich mit der mangelnden Wohnqualität in den Plattenbauquartieren mit seiner hohen Wohndichte, den hohen Leerstandsdaten und dem mangelhaft gestalteten Umfeld. Das Konzept der Stadt sieht zur Zeit keinen dringenden Handlungsbedarf im Bereich Mittelschleuse, obwohl die Bebauung ebenfalls in sechs- bis elfgeschossiger Plattenbauweise am Stadtrand erfolgte. Der Bevölkerung könnten bei einem Abriss Wohnungen in den WK I bis IV angeboten werden. Dies würde das Zentrum der Stadt stärken. Zunächst müsste die Sanierung im WK I bis IV weiter fortgeführt werden, um attraktive Wohnungen zu schaffen. Auch das Mietniveau muss ähnlich gestaltet sein, um Familien mit geringeren Einkommen einen Umzug in die WK I bis IV zu ermöglichen.

**Experimentelle Wohnungsbaustandorte** der beiden Wohnungsbaugesellschaften, denen ein Umbau von Gebäuden in Plattenbauweise zugrunde liegt, sind nicht zu finden. In Berlin, Cottbus, Frankfurt sowie in Guben befinden sich viele Beispiele, wie beim Umbau von Plattenbauten attraktiver Wohnraum geschaffen werden kann. Auch der Erhalt der Platten und die Wiederverwendung für den Eigenheimbau, bzw. deren Verkauf, haben bislang keine Anwendung gefunden.

Sinnvolle **Nachfolgenutzungen für Abrissflächen** sind angesichts der weiter schrumpfenden Bevölkerung nur schwer zu finden. Die Maßnahmen konzentrieren sich auf die Begrünung der Flächen.

Lösungsansätze zu **Planungen in der Geographischen Mitte** bzw. dem **nördlichen Gewerbegebiet** sind nur ansatzweise, insbesondere mit dem Vorhaben „Am Speicher“, erkennbar. Ein Wirtschaftskonzept für diese Flächen ist nicht vorhanden.

### **4.3 Perspektiven der Stadtentwicklung**

#### **4.3.1 Perspektive: Neue Entwicklungsachse**

Neben den bereits genannten Vorteilen einer Straßenverbindung parallel zu den Bahngleisen bietet die bahnparallele Hauptverkehrsstraße weitere wesentliche infrastrukturel-

le Verbesserungen, von denen die Stadt Eisenhüttenstadt profitieren könnte<sup>8</sup>. Unabhängig von dem Realisierungsstand der durch das Land Brandenburg geplanten Westumfahrung der Stadt, sollte eine bahnparallele Hauptverkehrsstraße gebaut werden<sup>9</sup>. Die weiteren Vorteile werden nun im einzelnen erläutert:

- Die **Stadtteile** westlich und östlich der Bahngleise werden **gleichwertig** an die neue Verkehrsachse **angebunden**. Unter Berücksichtigung der Entwicklung der „Geographische Mitte“ entsteht eine **schnelle Anbindung an das übergeordnete Verkehrsnetz**.
- Die bahnparallele Hauptverkehrsstraße kann – ebenso wie die Westumfahrung – **leistungsfähig an das städtische Straßennetz** (Brücke der Straße der Republik) **angebunden** werden.
- Die durch die Bahnanlagen vorhandene bzw. durch die neue Straße entstehende **Lärmbelastung**, könnte im Rahmen einer Trassenbündelung (Bahn, neue Straße) **gemeinsam gelöst werden**.
- Der durch den hohen Bevölkerungsrückgang erforderliche Gebäudeabriss könnte so erfolgen, dass die **negativen Auswirkungen** der bahnparallelen Hauptverkehrsstraße **auf ein Mindestmaß reduziert** werden.
- Der **Übergang zu anderen Verkehrsträgern** auf Wasser und Schiene würde durch die bahnparallele Verkehrsachse begünstigt. Im äußersten Norden der Stadt befindet sich der EKO-Güterbahnhof, die Hafenanlagen der Stadt liegen in unmittelbarer Nähe der neuen Hauptverkehrsstraße.

In Karte 19 (Seite 155) ist ein Lösungsansatz für die Trassenführung der bahnparallelen Hauptverkehrsstraße dargestellt. Sie umfasst den unmittelbar bebauten Bereich. Die wesentlichsten und schwierigsten Eingriffe in das Stadtgefüge erfolgen unmittelbar im westlichen Bahnhofsbereich. Das sich in der alten Glashütte befindliche Möbelgeschäft sollte in die „Geographische Mitte“ (Karte 19 (1)) verlagert werden. Die Beeskower Straße wird ohne Anbindung von der bahnparallelen Hauptverkehrsstraße unterquert

---

<sup>8</sup> Quelle: eigene Überlegungen.

<sup>9</sup> Die Realisierung könnte über eine Mischfinanzierung erfolgen:

- |   |   |
|---|---|
| • Europäische Union, Bundesrepublik Deutschland | Anbindung an Grenzübergang              |
| • Bundesland Brandenburg                        | Teilstück L 372                         |
| • Stadt Eisenhüttenstadt                        | Anbindung an das städtische Straßennetz |

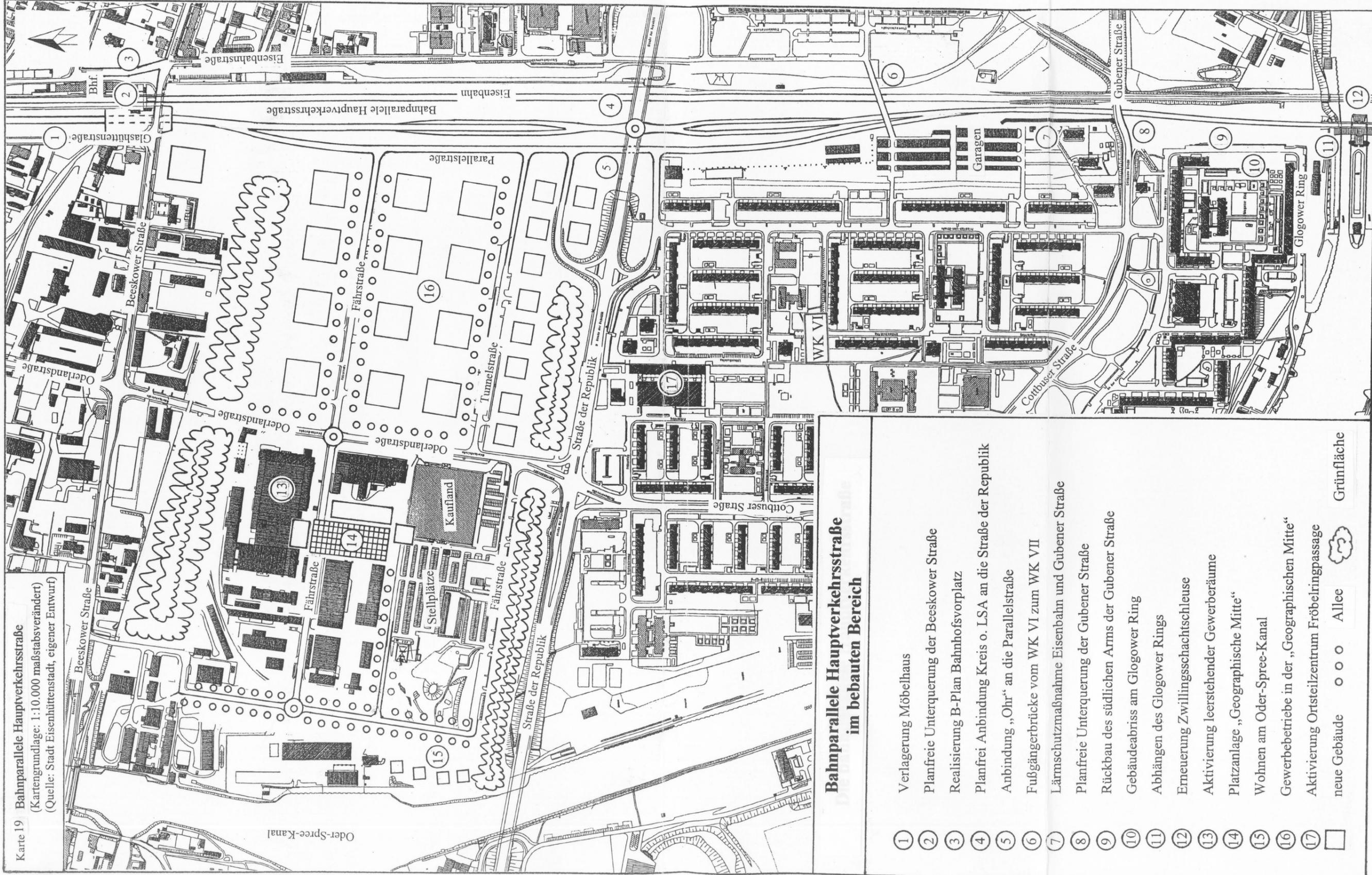
(2). Der räumliche Eindruck des Denkmalbereiches am Bahnhof bleibt durch die Tieflage der neuen Trasse unberührt. Der Bebauungsplan „Bahnhofsvorplatz“ wird von der vorgeschlagenen Trassenführung nicht berührt (3). Die bahnparallele Hauptverkehrsstraße verläuft weiter parallel zu den Bahngleisen am östlichen Rand der „Geographischen Mitte“, deren Entwicklungsachse sie sein soll, und unterquert die Straße der Republik. Diese wird mit einer LSA oder einem Kreisverkehr auf der Brücke mit jeweils zwei Armen in Richtung Norden und Süden an die bahnparallele Hauptverkehrsstraße angebunden (4). Über eine Parallelstraße<sup>10</sup>, die zur Ein- und Ausfädelung für den langsam fahrenden Verkehr dient und die an die bahnparallele Hauptverkehrsstraße angebunden ist, werden die städtischen Erschließungsstraßen der „Geographischen Mitte“, die Fähr- und Tunnelstraße, miteinander verbunden. Die beiden „Ohren“ der Straße der Republik sind ebenfalls zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse an die Parallelstraße angebunden (5). Die Trennwirkung der Eisenbahn sowie der neu eingefügten bahnparallelen Hauptverkehrsstraße zwischen dem WK VI und dem WK VII wird durch eine Brücke für Fußgänger und Radfahrer reduziert (6). Mit dieser Brücke entsteht für den nicht motorisierten Verkehr eine attraktive Wegebeziehung aus den WK I bis IV über die Insel und den WK VI bis in den WK VII. Lärmschutzmaßnahmen für die vorhandenen privaten Wohngebäude (7) sind in unmittelbarer Nähe der Gubener Straße zu errichten, die ohne Anbindung unterquert wird (8). Der südliche Arm der Gubener Straße, der auf die Zwillingschachtschleuse am Oder-Spree-Kanal führt, wird zu Gunsten der neu eingeschleiften bahnparallelen Hauptverkehrsstraße zurückgebaut (9). Zur Reduzierung der verdichteten Bebauung am Glogower Ring wird ein Gebäude entlang der bahnparallelen Hauptverkehrsstraße abgerissen (10), Lärmbelästigungen werden durch die topographisch gegebene Tieflage der Straße reduziert. Der Abriss des Gebäudes führt zu einer Auflockerung der verbleibenden Wohnbebauung, er kann als städtebauliche Konsequenz der neuen Straße bezeichnet werden. Zur Verbesserung des Verkehrsablaufes wird der Glogower Ring nicht mehr an die neue bahnparallele Hauptverkehrsstraße angebunden (11). Das Brückenelement der Zwillingschachtschleuse muss erneuert werden, um sie für den Schwerlastverkehr befahrbar zu machen (12). Die touristische Attraktivität des denkmalgeschützten Bauwerkes bleibt auf Grund des geringfügigen Eingriffes erhalten, es kann über Parkplätze nördlich und südlich der Brücke zu Fuß erreicht werden.

---

<sup>10</sup> Die Parallelstraße kann ausschließlich die Verkehrsanbindung nach Westen sicherstellen. Die östliche Anbindung erfolgt über die Brückenanbindung an die Straße der Republik.

**Bahnparallele Hauptverkehrsstraße**

(Kartengrundlage: 1:10.000 maßstabsverändert)  
(Quelle: Stadt Eisenhüttenstadt, eigener Entwurf)



**Bahnparallele Hauptverkehrsstraße  
im bebauten Bereich**

- 1 Verlagerung Möbelhaus
- 2 Planfreie Unterquerung der Beeskower Straße
- 3 Realisierung B-Plan Bahnhofsvorplatz
- 4 Planfrei Anbindung Kreis o. LSA an die Straße der Republik
- 5 Anbindung „Ohr“ an die Parallelstraße
- 6 Fußgängerbrücke vom WK VI zum WK VII
- 7 Lärmschutzmaßnahme Eisenbahn und Gubener Straße
- 8 Planfreie Unterquerung der Gubener Straße
- 9 Rückbau des südlichen Arms der Gubener Straße
- 10 Gebäudeabriss am Glogower Ring
- 11 Abhängen des Glogower Rings
- 12 Erneuerung Zwillingschachtschleuse
- 13 Aktivierung leerstehender Gewerberäume
- 14 Platzanlage „Geographische Mitte“
- 15 Wohnen am Oder-Spree-Kanal
- 16 Gewerbetriebe in der „Geographischen Mitte“
- 17 Aktivierung Ortsteilzentrum Fröbeiringpassage
- neue Gebäude    ○ ○ ○ Allee    ☁ Grünfläche

Zur leistungsfähigen Verkehrsabwicklung sind in die „Geographische Mitte“ zwei Kreisverkehrsplätze integriert worden. Die westliche Fährstraße muss neu gestaltet werden, um eine sinnvolle Aufteilung der Flächen zum Oder-Spree-Kanal bzw. zum Einzelhandelszentrum Kaufland zu erreichen. Zwischen Kaufland und dem repräsentativen Gebäude der ehemaligen Fürstenberger Fleischwaren GmbH (13) wird eine Platzanlage angelegt (14). Beide Gebäude sind für Fußgänger nun leicht erreichbar. Der Platz sollte mit Ergänzungsgebäuden architektonisch aufgewertet werden. Die „Geographische Mitte“ könnte so ein attraktives Ortsteilzentrum erhalten. Entlang des Oder-Spree-Kanals in der Nähe des Speichers entstehen seit 2005 neue Wohngebäude in attraktiver Lage am Wasser (15). Mit den neu geschaffenen Strukturen, insbesondere aber mit der neuen Entwicklungsachse parallel zu den Bahngleisen besteht die Hoffnung, die „Geographische Mitte“ sinnvoll mit Gewerbeeinrichtungen zu füllen (16). Die brachliegenden Flächen zwischen der Oderlandstraße und den Bahngleisen würden erheblich von dieser Verkehrsachse profitieren. Als Nahversorgungseinrichtung für den WK VI ist in den Jahren 2002 - 2005 die Fröbelringpassage saniert worden (17).

### 4.3.2 Perspektive: Wirtschaftliche Entwicklung

#### 4.3.1.1 „Geographische Mitte“ und Nördliches Gewerbegebiet

Die neue bahnparallele Hauptverkehrsstraße kann im folgenden Konzept als das wesentliche Instrument für die Ansiedlung neuer Gewerbebetriebe gesehen werden<sup>11</sup>. Der Effekt, dass die Nahbereiche wichtiger Verkehrsachsen als Ansiedlungsschwerpunkt genutzt werden, soll dazu dienen, die nur unzureichend entwickelten Flächen parallel zu den Eisenbahngleisen neu zu ordnen und gewerblich zu entwickeln. In Karte 20 (Seite 159) ist die funktionale Neuordnung der „Geographischen Mitte“ und des Nördlichen Gewerbegebietes dargestellt. Das Plangebiet ist in acht Teilräume untergliedert. Folgende Kriterien können für den Gesamttraum definiert werden:

- Die **Abgrenzung** der einzelnen Teilräume **erfolgte unter Berücksichtigung** bereits dominierender **vorhandener Nutzungen** bzw. möglicher sinnvoller funktionaler Ergänzungen.

---

<sup>11</sup> Quelle: eigene Überlegungen.

- Die **genannten Nutzungen bilden den Ansiedlungsschwerpunkt**, weitere Ergänzungen aus anderen Branchen sollten eine untergeordnete Bedeutung haben.
- **Verwaltungs- und Bürodienstleistungseinrichtungen**<sup>12</sup> sollten auf Grund der dominierenden gewerblichen Nutzungen vorwiegend **in zentralere Bereiche der Stadt verlagert** werden<sup>13</sup>
- Um **Synergieeffekte zu erzielen**, sind sich ergänzende Nutzungen in den einzelnen Teilräumen zu bündeln.

Im gesamten Gebiet befinden sich zwei größere zusammenhängende Grünflächen, die zum einen eine trennende und zum anderen eine auflockernde Funktion haben. Im Süden an der Straße der Republik wird der vorhandene Konflikt zwischen der gewerblichen und der Wohnnutzung durch den Abriss der vorhandenen Plattenbauten gelöst. Die aufgegebenen Wohngebäude sind auf Grund der zu reduzierenden Wohneinheiten im Stadtgebiet entbehrlich. Die neu geplante Grünfläche trennt die „Geographische Mitte“ räumlich vom WK VI und von der Straße der Republik. Zugleich entsteht attraktives Straßenbegleitgrün, das als „Pufferzone“ zwischen dem Wohngebiet (WK VI) und den gewerblichen Nutzungen dient. Insbesondere die Bewohner des WK VI profitieren von der ökologischen Aufwertung der Straße der Republik. Sie kann auch als Grünausgleichsfläche für potentielle Neuansiedlungen genutzt werden. Die zweite geplante Grünfläche im zentralen Bereich der „Geographischen Mitte“ umschließt die inzwischen ungenutzten, vom Hauptgleis in Richtung Westen abzweigenden Bahnanlagen. Auf dieser Fläche befindet sich bereits ein Altbaumbestand, der den Raum prägt. Die Integration einer Gärtnerei oder einer Baumschule in die Grünfläche würde das gewerblich geprägte Gesamtbild der „Geographischen Mitte“ abrunden.

In **Teilraum 1** (Karte 20, Seite 159) liegen die wirtschaftlichen Schwerpunkte in den Bereichen Beton, Recycling sowie den Nutzungen, die sich um den Oder-Spree-Kanal und den Binnenhafen mit seinen Verlademöglichkeiten ergeben. Des Weiteren plant der Stadtwirtschaftsbetrieb eine Bündelung seiner Standorte in diesem Gebiet. Der Binnenhafen und der Oder-Spree-Kanal spielen eine wichtige Rolle für die ansässigen Unter-

---

<sup>12</sup> Es sind insbesondere der Verwaltungssitz der Eisenhüttenstädter Wohnungsbaugenossenschaft (EWG) sowie die Zweigstelle des Landkreises Oder Spree gemeint.

<sup>13</sup> Als zentrale Bereiche der Stadt sind der Ortskern Fürstenberg sowie die Lindenallee mit dem Zentralen Platz gemeint.

nehmen, die in der Betonbranche tätig sind. Die schwer zu transportierenden Produkte können über kurze Wege von der Produktionsstätte auf Binnenschiffe verladen und über den Kanal transportiert werden. Der Binnenhafen spielt auch eine wichtige Rolle für die ansässigen Recyclingfirmen, insbesondere für die Metall- und Schrottaufbereitung. Zwischenprodukte aus der Metallindustrie, z. B. Massen<sup>14</sup>, werden über den Oder-Spree-Kanal zur Weiterverarbeitung verschifft. Die vorhandenen Unternehmen werden insbesondere von der Entwicklung des weiter nördlich liegenden Integrierten-Recycling-Zentrums (IRZ) profitieren. Im Rahmen der EU-Richtlinien für die Verwertung von Kraftfahrzeugen können dort Altfahrzeuge auseinandgebaut und die Rohstoffe Metall, Glas, Gummi und Kunststoff recycelt werden. In dieser Branche liegt eine wesentliche Entwicklungschance der Stadt Eisenhüttenstadt.

Im **Teilraum 2** sind bereits mehrere Firmen aus den Bereichen Metall, Recycling sowie Hoch- und Tiefbau ansässig. Es sollten weitere Unternehmen dieser Branchen angesiedelt werden. Um diesen Wirtschaftssektor zu ergänzen, könnten die leerstehenden Hallen von Baustoffhandelseinrichtungen genutzt werden. Erforderliche neue Hallen könnten gegenüber der neu geplanten Hauptverkehrsstraße und den Bahngleisen als abschirmendes Element hinsichtlich der vorhandenen Lärmentwicklung dienen. Großzügig dimensionierte Baukörper an einer wichtigen Verkehrsachse sind zudem werbewirksam.

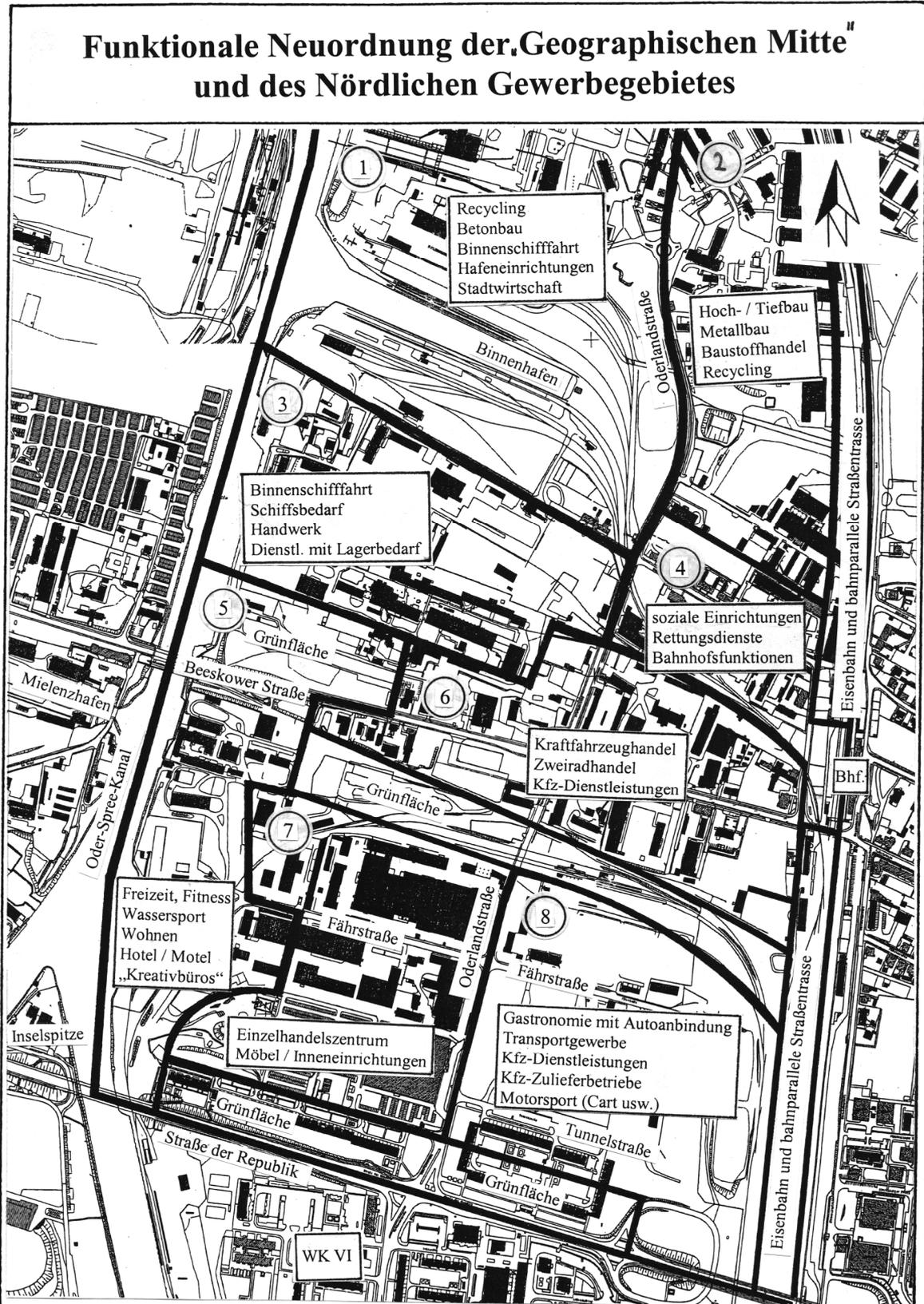
Der **Teilraum 3** weist hohe Brachflächenanteile auf, ergänzt mit leerstehenden Hallen der ehemaligen Möbelwerke Eisenhüttenstadt. Unmittelbar am Kanal befinden sich mehrere Handwerksbetriebe aus unterschiedlichen Branchen. Die Zielsetzung für die Zukunft sollte zum einen die weitere Ansiedlung von Handwerks- und Dienstleistungsfirmen mit Lagerflächenbedarf sein, zum anderen kann die Lage am Kanal für Gewerbebetriebe aus dem Bereich der Binnenschifffahrt genutzt werden. Der bereits ansässige Betrieb für Schiffsbedarf könnte um weitere Unternehmen aus dieser Branche ergänzt werden. Die anzusiedelnden Unternehmen sollten wenig lärmintensiv sein, um Konflikte mit der südlich anschließenden Wohnbebauung zu vermeiden.

In **Teilraum 4** befinden sich bereits mit dem Jugendclub und dem Obdachlosenheim mehrere soziale Einrichtungen. Auch das Cafe „Ole“ wird ausschließlich von Jugendlichen besucht. Zur Stärkung dieser Funktionen sollten weitere soziale Einrichtungen an

---

<sup>14</sup> Kleinteiliges Roheisenmaterial, das der Weiterverarbeitung dient.

Karte 20: Neuordnung: „Geographische Mitte“ und Nördliches Gewerbegebiet  
 (Kartengrundlage: 1:10.000 maßstabsverändert)  
 (Quelle: Stadt Eisenhüttenstadt, eigene Zeichnung)



gesiedelt werden. So könnte z. B. der Internationale Bund, der sich für die Jugend, Bildung und Soziales engagiert, aus der „Geographischen Mitte“ in diesen Teilbereich verlagert werden. Die sehr gute Lage bzw. die gute Verkehrsanbindung könnte auch von Rettungsdiensten, z. B. vom Deutschen Roten Kreuz, als Standort genutzt werden, da jeder Teil der Stadt schnell erreicht werden kann. In unmittelbarer Nähe zum Bahnhof an der Glashüttenstraße plant die Stadt Eisenhüttenstadt die Stärkung der Bahnhofsfunktionen, da diese zur Zeit ausschließlich auf der Ostseite der Eisenbahngleise liegen. Eine bessere Anbindung an den ÖPNV und ein neuer Außenbahnsteig sollen die Funktionalität auf der Westseite der Gleise wesentlich erhöhen. Da die Erweiterung der Bahnhofsnutzungen einen Flächenkonflikt mit der empfohlenen bahnparallelen Hauptverkehrsstraße auslösen würde, ist diese im Bahnhofsbereich planfrei als Unterquerung zu führen.

Der **Teilraum 5** ist insbesondere zu Fitness, Freizeit und Erholungszwecken zu nutzen, partiell ist eine Wohnfunktion vorstellbar. Insbesondere die Aufwertung des Uferzonenbereiches am Oder-Spree-Kanal steht bei der Neuordnung des Gebietes im Vordergrund. Der Speicher (Foto 4, Seite 161) ist mit seiner Höhe eines der dominierenden Gebäude im gesamten Stadtgebiet. Auf Grund der attraktiven Lage des Speichers, von dem aus die Stadt vollständig überblickt werden kann, sowie der Nähe zur Anlegestelle der Fahrgastschiffahrt auf der Westseite des Kanals, sind im Speicher eine Vielzahl an Nutzungen aus den Bereichen Fitness, Wellness und Freizeit denkbar. Das auf der Inselspitze liegende Ruder- und Kanuzentrum würde auch eine Nutzung des Speichers als Sporthotel sinnvoll machen. Das Gebäude beinhaltet auf Grund seiner Nähe zur bahnparallelen Hauptverkehrsstraße auch die Möglichkeit, Reisenden als Motel für Kurzaufenthalte, z. B. für Ruhezeiten von Lkw-Fahrern, zur Verfügung zu stehen<sup>15</sup>.

Die Hauptnutzung für diesen Teilraum sollte in der weiteren Ansiedlung von Fitness-, Freizeit- und Erholungseinrichtungen liegen. Es befinden sich bereits ein Fitnesscenter und eine Bowlingbahn in diesem Gebiet. In die neu geplanten Grünflächen an der Straße der Republik und im zentralen Bereich der „Geographischen Mitte“ könnten in Verbindung mit einer attraktiv gestalteten Uferzone Joggingwege integriert werden. Unmittelbar am Kanal sind in Verbindung mit dem am Mielenzhafen ansässigen Motoryacht-

---

<sup>15</sup> Eine Hotel- bzw. Motelnutzung im Speicher ist auf bestimmte Besuchergruppen zu konzentrieren, eine Konkurrenzsituation zu den in der Stadt vorhandenen Hotels ist zu vermeiden.

club weitere Wassersportmöglichkeiten, z. B. ein Bootsverleih, möglich. Die Errichtung von Wohngebäuden sollte nur für wenige Bereiche des Teilraumes geprüft werden, um Nutzungskonflikte zu verhindern. Nördlich der Beeskower Straße sind bereits mehrere Eigenheime an der vorhandenen Grünfläche entstanden. Im südlichen Bereich des Teilraumes 5 sollte in Verbindung zur geplanten Wohnbebauung „Am Stadthafen“ im WK VI die Möglichkeit geprüft werden, weitere Wohngebäude in attraktiver Lage am Kanal zu errichten. Ein vorhandenes mehrgeschossigen Gebäude neben dem Speicher ist bereits saniert und einer Wohnnutzung zugeführt worden. Unter dem Stichwort „Kreativbüros“ könnten die unmittelbar südlich der Beeskower Straße gelegenen vorhandenen Büronutzungen weiter ergänzt werden. Das „positive Umfeld“ mit dem attraktiven Arbeitsplatz am Wasser würde sich für Bürodienstleistungen, z. B. für Architektur-, Planungs- und Ingenieurbüros sowie Werbeagenturen anbieten, in denen eine kreative Tätigkeit erwartet wird.

Foto 4: Speicher am Oder-Spree-Kanal

(Quelle: eigenes Foto)



Der **Teilraum 6** wird nördlich und südlich der Beeskower Straße sehr stark durch das Kfz-Gewerbe dominiert. Mehrere Kraftfahrzeughändler sowie Dienstleistungsunternehmen aus der Kfz-Branche sind bereits ansässig. Dazu zählen zwei Werkstätten sowie

eine Tankstelle, eine Autowaschanlage, eine Fahrschule und eine Autovermietung. Die (werbewirksame) Nähe zur neuen bahnparallelen Hauptverkehrsstraße und zum Bahnhof Eisenhüttenstadt könnten genutzt werden, um weitere Unternehmen aus der Kfz-Branche anzusiedeln. Bahnreisende hätten z. B. die Möglichkeit, das Kraftfahrzeug mit dem sie zum Bahnhof gelangen, während ihrer Fahrt reparieren zu lassen. Nach Beendigung der Reise kann das Fahrzeug wieder abgeholt werden. Weitere Funktionsergänzungen in Teilraum 6 sind auch aus der Zweiradbranche möglich. Neben dem Motorrad- und Fahrradhandel könnten in Bahnhofsnähe auch Zweiräder bewacht oder verliehen werden. Architektonische Akzente, z. B. ein Gebäude eines Mineralölunternehmens oder ein Autohaus (z. B. Smart tower), wären von der Eisenbahn und der bahnparallelen Hauptverkehrsstraße aus weithin kundenwirksam sichtbar.

In **Teilraum 7** können die bereits vorhandenen Einkaufsmöglichkeiten dem Bedarf entsprechend weiter ergänzt werden. Das Einkaufszentrum Kaufland mit seinen untergeordneten Einrichtungen liegt verkehrsgünstig in der „Geographischen Mitte“. Die Erreichbarkeit wird durch die neue Hauptverkehrsachse weiter verbessert. Das leerstehende Gebäude der Fürstenberger Fleischwaren GmbH könnte z. B. durch das zur Zeit am Bahnhof liegende Möbelgeschäft genutzt werden, das durch den Bau der bahnparallelen Trasse verlagert werden müsste. Das bereits vorhandene Einkaufszentrum mit dem benachbarten Heimwerkermarkt würde damit um eine ergänzende Branche erweitert.

Weitere gewerbliche Ergänzungen aus der Kfz-Branche sind südlich der zentralen Grünfläche in **Teilraum 8** sinnvoll. Mit einer Anbindung an die bahnparallele Hauptverkehrsstraße könnte der nahezu vollständig leerstehende Bereich durch seinen hohen Erschließungsgrad am meisten von der neuen Verkehrsachse profitieren. Neben weiteren Ergänzungen von Kfz-Dienstleistungsunternehmen sind insbesondere Leistungsangebote für Reisende vorstellbar. Die vielfältigen Dienstleistungsangebote Eisenhüttenstadts könnten so von den Reisenden optimal genutzt werden. Folgender Ablauf wäre z. B. für einen Fuhrunternehmer unter Nutzung der neu geschaffenen bzw. vorhandenen Einrichtungen in der „Geographischen Mitte“ denkbar: Nach dem Be- bzw. Entladen des Fahrzeuges in einem der Gewerbegebiete der Stadt kann es in der „Geographischen Mitte“ nahe der Hauptverkehrsstraße betankt werden. Der nicht heimische Kraftfahrer stärkt sich in einer der gastronomischen Einrichtungen (mit Autoschalter für Lkw) und nutzt unter Berücksichtigung der gesetzlich vorgeschriebenen Ruhezeiten das nahegele-

gene Motel „Speicher“ einschließlich der naheliegenden Fitnessmöglichkeiten am Oder-Spree-Kanal zur Erholung. Während der Ruhezeit werden von verschiedenen Fachwerkstätten kleinere Reparaturen bzw. Wartungen am Lkw vorgenommen, bei denen der Fahrer nicht anwesend sein muss. Nach Beendigung der Ruhezeit kann der Fuhrunternehmer seine Fahrt erholt mit einem reparierten bzw. gewartetem Lkw fortführen, alle Wege in der „Geographischen Mitte“ der Stadt konnten auf Grund der kurzen Distanzen zu Fuß bewältigt werden. Um die geplante Nutzungskette zu optimieren und um kurze Wege und eine schnelle Anbindung an die überregionalen Straßen zu ermöglichen, sollten einheimische Transportunternehmen in diesem Gebiet angesiedelt werden. Weitere Kfz-Zulieferbetriebe, die von der ansässigen Metallbranche profitieren könnten, sind zu ergänzen. Auch Motorsporteinrichtungen, z. B. die am Kanal vorhandene Cartbahn, würden auf Grund der bereits durch die Verkehrsachsen verursachte Lärmbelastung in Teilraum 8 weniger stören als in unmittelbarer Nähe am Kanal, dessen Lage für Fitness, Freizeit, Wohnen und Erholung gedacht ist.

Insgesamt betrachtet wird eine Entwicklung und Neuordnung der „Geographischen Mitte“ als auch des Nördlichen Gewerbegebietes insbesondere über die empfohlene bahnparallele Hauptverkehrsstraße als möglich angesehen. Der unmittelbare Bereich an der mit den Eisenbahngleisen gebündelten Hauptverkehrsstraße wird am stärksten von den gewerblichen Ansiedlungen profitieren. In der Nähe des Oder-Spree-Kanals ist in der „Geographischen Mitte“ eine Aufwertung des Uferrandbereiches unter Berücksichtigung des alten Speichers zu fördern. Im Nördlichen Gewerbegebiet wird die Recyclingbranche in Verbindung mit der Binnenschifffahrt dominieren.

#### **4.3.2.2 Chance für die Stadt: Das Projekt E.CAR**

Als zukunftsweisendes Vorhaben kann das Projekt E.CAR<sup>16</sup> bezeichnet werden. Es handelt sich dabei um eine Schnittstelle zwischen der metallverarbeitenden Industrie und der Autoverwertung in Eisenhüttenstadt. Grundlage ist die Richtlinie der Europäischen Union, dass Fahrzeughersteller ihre Bestände ab dem Jahr 2009 kostenlos zur Verwertung zurücknehmen müssen. Rund um das Autoverwertungszentrum Eisenhüttenstadt könnten eine Vielzahl an Firmen, die sich auf die Verwertung von Autoteilen

---

<sup>16</sup> Das Projekt E:CAR basiert auf einer Untersuchung der Stadt Eisenhüttenstadt.

spezialisiert haben, profitieren. Zentrale als auch dezentrale Ansätze für eine interdisziplinäre Lösung sind durch die Stadt Eisenhüttenstadt zu finden. Bislang ist davon auszugehen, dass es ein dezentrales Netzwerk der Altautodemontage in der Region Berlin - Brandenburg geben wird, und dass dazu eine zentrale Verwertung von Schrottfahrzeugen und Wertstoffen aus dem Autorückbau am Standort Eisenhüttenstadt entstehen wird. Zum einen werden so die bereits vorhandenen Strukturen vorhandener Betriebe genutzt, zum anderen können neue Unternehmen zur Materialaufbereitung geschaffen werden. Folgende Branchen würden von der o. g. Netzwerkstruktur profitieren:

In Eisenhüttenstadt vorhanden:

- Reststoffbehandlung und Entsorgung
- Stahlschrottaufbereitung
- Aufbereitung von Kunststoffteilen

In der Region Berlin - Brandenburg vorhanden:

- Katalysator- und Kabelrecycling
- Autowrackaufbereitung (dezentral)

In Eisenhüttenstadt anzusiedeln:

- Autowrackaufbereitung (zentral) (in Vorbereitung)
- Altölrecycling (in Vorbereitung)
- Altreifenrecycling
- PVB-Folien-Recycling
- Zinkaufbereitung
- Ölfilteraufbereitung
- Glasaufbereitung

Dieses zur Zeit in der Prüfung befindliche Netzwerk stellt eine weitere Ergänzung des metallurgischen Zykluses der EKO Stahl GmbH sowie benachbarter Unternehmen dar. Neben der Aufbereitung von Metall aus Eisenerz könnte Schrott als hochwertiges Rohmaterial in größerem Maße in die Produktion einfließen. Durch ein lokales Netzwerk der Materialverwerter am Standort Eisenhüttenstadt könnten circa 300 neue Arbeitsplätze entstehen. Es wären Investitionen von ca. 135 Mio. EURO auf der Fläche des IRZ notwendig. Bei der Ansiedlung von Betrieben ist insbesondere der Synergieeffekt mit

bereits vorhandenen Betrieben in Eisenhüttenstadt in den Vordergrund zu stellen. Eine Zusammenarbeit verschiedener Technikbereiche ist nicht nur erwünscht sondern erforderlich, um ein wirtschaftliches Handeln zu gewährleisten.

Besondere Bedeutung erlangt der elektronisch gestützte Vertrieb von Autoteilen. Ein sinnvoller Materialkreislauf kann in Zukunft nur entstehen, wenn Autoteile zur Wiederverwertung gelangen. Die Teilverwertung, bei der Kraftfahrzeugteile ausgebaut und instandgesetzt werden müssen, ist im Gegensatz zur Materialverwertung sehr arbeitskräfteintensiv. Die aufbereiteten Teile werden dann über die elektronischen Medien, insbesondere das Internet, verkauft und danach versandt. Bei der Teileaufbereitung, bei der spezialisierte Fachkräfte erforderlich sind, können jedoch auch Schwierigkeiten auftreten. Diagnosesysteme und Spezialausrüstungen sind erforderlich, um spezifische Teile wieder aufbereiten zu können. Dies erscheint nur in Kooperation mit den jeweiligen Herstellern möglich zu sein.

### **4.3.3 Perspektive: Zentren**

#### **4.3.3.1 Aussagen zur Zentrenbildung**

Eine deutliche Attraktivitätssteigerung ergäbe sich für die Stadt Eisenhüttenstadt durch die Stärkung der vorhandenen Zentren<sup>17</sup>. Die polyzentrische Struktur der Gesamtstadt, die eine unabhängige Versorgung der einzelnen Wohnkomplexe in den Vordergrund stellte, verhinderte bislang eine Konzentration auf wenige Stadtteilzentren. Nach 1990 wurde die polyzentrische Struktur mit der Ausweisung großflächiger Einzelhandelszentren unterstützt bzw. die Stärkung der eigentlichen Zentren weiter vernachlässigt. Sofern „städtisches Leben“ in Form einer Zentrenbildung mit seinen typischen Merkmalen angestrebt wird, ist die polyzentrische Stadtstruktur zugunsten der Ausweisung weniger Stadtteilzentren zu ändern.

In Karte 21 (Seite 167) werden mehrere Standorte vorgeschlagen, an denen eine Zentrumsbildung sinnvoll ist. Der Standort mit der höchsten Priorität ist der **Zentrale Platz** (Karte 21 (1)) in Verbindung mit der **Lindenallee** und dem **City-Center**. Der Zentrale

---

<sup>17</sup> Quelle: eigene Überlegungen.

Platz ist historisch bedingt als Zentrum der neuen Stadt geplant gewesen, jedoch nie bebaut worden. Mittelfristig wird empfohlen, vorwiegend bereits in der Stadt vorhandene Funktionen dorthin zu verlagern. Dazu könnten Verwaltungseinrichtungen zählen, z. B. das Haus 2 der Stadtverwaltung, der Zweigsitz des Landkreises Oder-Spree und die Verwaltungen der Wohnungsbaugesellschaften. Durch die Akkumulation unterschiedlicher Nutzungen bzw. der damit verbundenen konzentrierten Kaufkraftsteigerung würde insbesondere der Einzelhandel in der Lindenallee (Foto 5, Seite 166) profitieren.

Foto 5: Kaufhaus Lindenzentrum  
(Quelle: eigenes Foto)

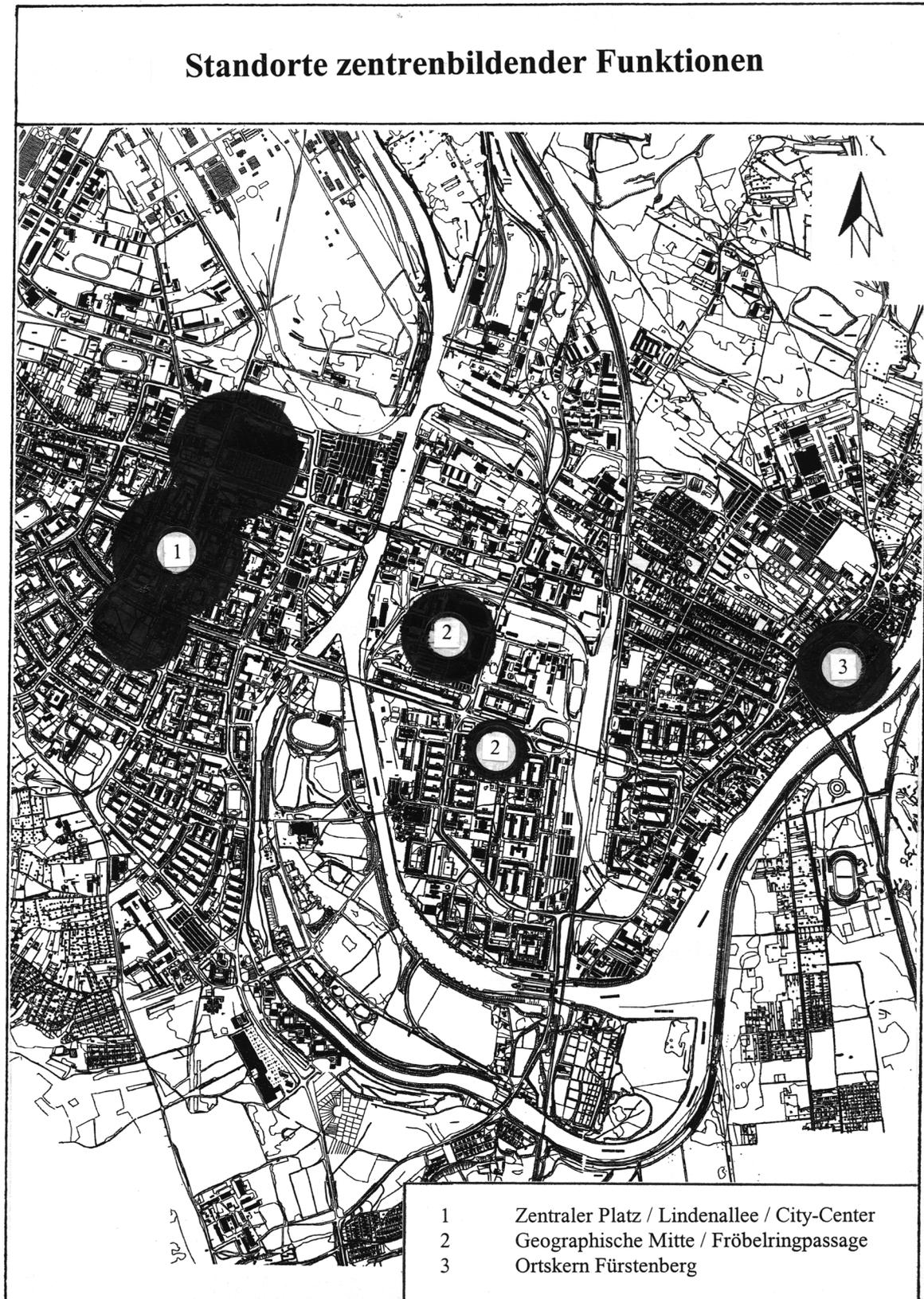


Eine Platzstruktur in Verbindung mit gastronomischen Aktivitäten im Freien sowie ein Kaufhaus können zur Attraktivitätssteigerung beitragen. Auch eine Kirche bzw. die Wiederinbetriebnahme des ehemaligen Hotels Lunik sind sinnvolle Ergänzungen für den Zentralen Platz. Ergänzende Funktionen, z. B. wöchentliche Marktveranstaltungen, bzw. die Einrichtung eines Taktknotenpunktes für das Linienbusnetz der Stadt<sup>18</sup>, könnten das Gesamtbild des Zentralen Platzes abrunden. Die Lindenallee sowie das City-

---

<sup>18</sup> Als Ergebnis des Lärminderungsplanes hat die Stadt Eisenhüttenstadt ein neues Linienbussystem erarbeitet. Dies geht davon aus, dass der neue Taktknotenpunkt in der Straße der Republik vor dem Rathaus liegt.

Karte 21: Standorte zentrenbildender Funktionen  
(Kartengrundlage: 1:20.000 maßstabsverändert)  
(Quelle: Stadt Eisenhüttenstadt, eigene Zeichnung)



Center besitzen bereits eine Vielzahl an zentrumsrelevanten Funktionen. Die vorhandenen Geschäftseinrichtungen bieten ein breites Einzelhandelsangebot an. Die bereits vorhandene Gastronomie im Freien ist ebenfalls weiter zu stärken. Funktionserweiterungen sind insbesondere auf den Zentralen Platz zu konzentrieren. Als bedeutender Einkaufsschwerpunkt für den täglichen Bedarf ist die „**Geographische Mitte**“ (2) mit Sitz eines großflächigen Einzelhandelsbetriebes in Verbindung mit der **Fröbelringpassage** als Stadtteilzentrum für den WK VI auszubilden. Auf die Stärkung des **Ortskerns Fürstenberg** (3) wird im folgenden ausführlich eingegangen.

#### 4.3.3.2 Attraktivitätssteigerung des Ortskernes Fürstenberg

Im Ortskern Fürstenberg ist kein abgegrenzter Fußgängerbereich vorhanden<sup>19</sup>. Des Weiteren sind die bestehenden Aufenthaltsflächen für Fußgänger in Form von Gehwegen sehr gering dimensioniert. Ein typisches Altstadtflair mit Sitzmöglichkeiten in Café und Restaurants, die zum Verweilen einladen, kann nicht entstehen. Das Straßenbild wird durch den motorisierten Individualverkehr bestimmt, parkende Fahrzeuge beeinträchtigen das Bild der Königstraße sowie des Markt- und des Lindenplatzes<sup>20</sup>. Zur Steigerung der Attraktivität des Altstadtkernes ist eine Verbesserung der Aufenthaltsqualitäten für Fußgänger notwendig. Aus diesem Grund wird vorgeschlagen, den Abschnitt der Königstraße zwischen Löwenstraße und Oderstraße für den motorisierten Verkehr zu sperren und als Fußgängerzone auszuweisen (Karte 22, Seite 169). Die Sperrung des Abschnittes, der bis zur Höhe des alten Fürstenberger Rathauses reicht, bietet den ansässigen Gastronomen die Möglichkeit, Tische und Stühle für einen attraktiven Aufenthalt in den – nun für Kraftfahrzeuge gesperrten - Straßenraum zu stellen. Der Lieferverkehr kann via Marktplatz durch eine zeitlich begrenzte Regelung erfolgen. Als weitere Anbindung für den Lieferverkehr bietet sich die kleine Marktgasse östlich der Königstraße an, die ohne eine zeitliche Begrenzung genutzt werden kann.

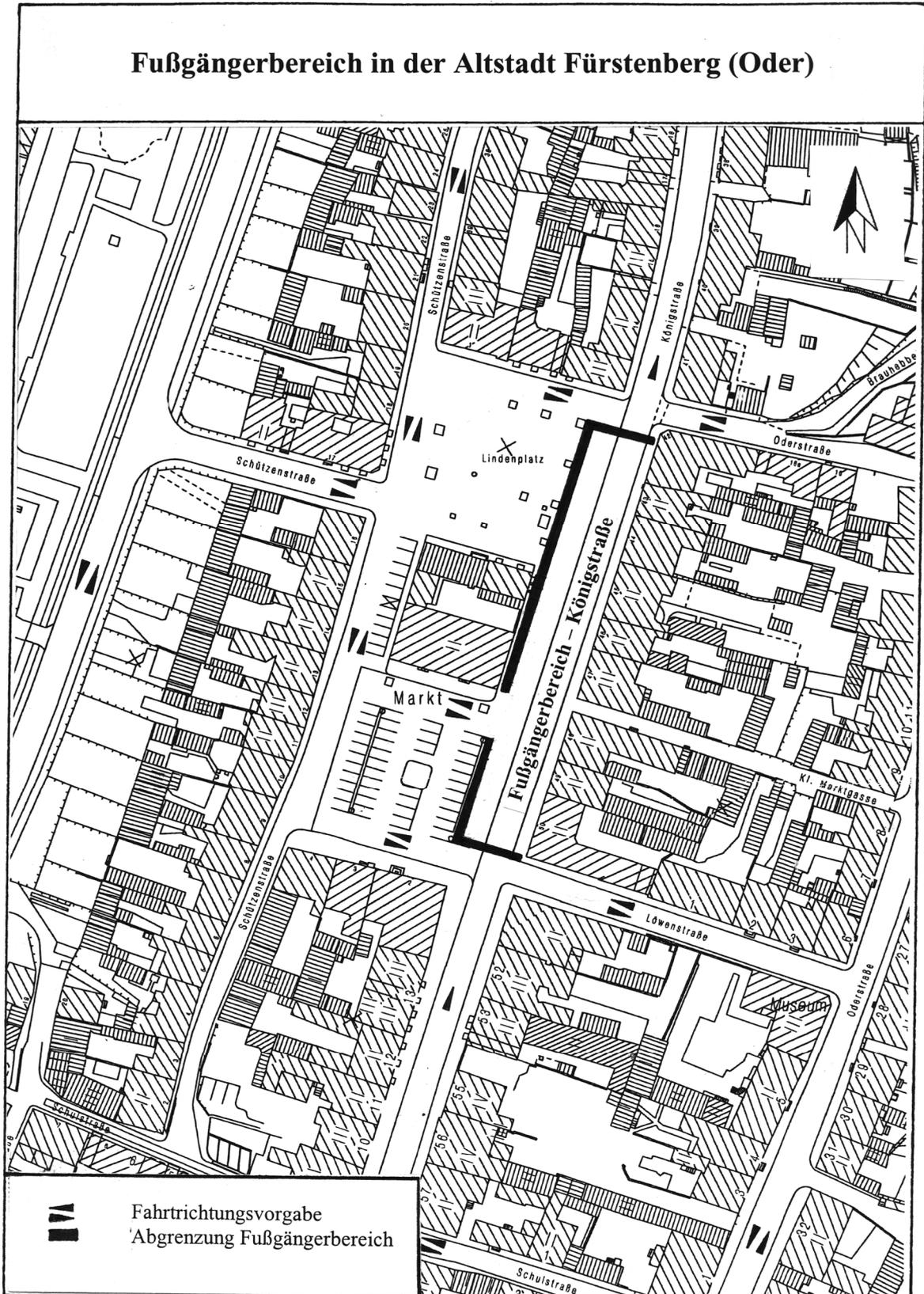
Für den motorisierten Individualverkehr, der bislang die Königstraße vollständig befahren kann, erfolgt eine Führung um den Marktplatz herum auf die Schützenstraße und dann auf die L 372, die anliegenden Hauptverkehrsstraße. Ein wesentlicher Vorteil

---

<sup>19</sup> Quelle: eigene Überlegungen.

<sup>20</sup> vgl. Kapitel 3.5.2 Einzelhandel im Ortskern Fürstenberg.

Karte 22: Fußgängerbereich in der Altstadt Fürstenberg  
(Kartengrundlage: 1:5.000 maßstabsverändert)  
(Quelle: Stadt Eisenhüttenstadt, eigene Zeichnung)



dieses Konzeptes ist, dass der nördliche Teil der Königstraße, in dem sich kaum Geschäftseinrichtungen befinden und in dem Wohnnutzung dominiert, vom Verkehr entlastet wird. Der Markt- und der Lindenplatz können aber auch umfahren werden, wenn der nördliche Teil der Königstraße angefahren werden soll.

Eine von der Stadtverwaltung Eisenhüttenstadt angestrebte vollständige Sperrung der Königstraße für den motorisierten Verkehr erwies sich als nicht durchsetzbar. Die ansässigen Händler befürchteten weitere Standortnachteile gegenüber den großen Einzelhandelsmärkten. Die Erreichbarkeit der Geschäfte mit dem Kfz muss weiterhin gewährleistet sein. Der hohe Leerstand in der Königstraße bestätigt die Befürchtungen der Einzelhändler. Die bisher geleisteten Sanierungsarbeiten in Fürstenberg tragen zu einem Ambiente bei, das in Eisenhüttenstadt einmalig ist. Dieser Standortvorteil wird zur Zeit nur in geringem Umfang genutzt. Ein weiterer Ansatz zur Attraktivitätssteigerung des Ortskerns ist der im Jahr 2003 gebaute Bootsanleger für die Fahrgastschiffahrt. Die Dienstleistungsbereitschaft der Einzelhändler ist ebenfalls von großer Bedeutung für das Gelingen der stadtplanerischen Aufwertung.

Als negativ ist zu bewerten, dass bei der Einrichtung einer Fußgängerzone die Stellplatzreihe westlich der Königstraße mit rund 25 Parkständen entfällt. Auf Grund der geringen Auslastung der Stellplätze auf dem Marktplatz und dem Lindenplatz dürfte dieser Wegfall aber unproblematisch sein. Im Straßenraum befänden sich weniger Kraftfahrzeuge. Sollte sich das Konzept der Fußgängerzone bewähren, so könnte dieses z. B. über den Marktplatz ausgeweitet werden. Es ist zunächst aber zu prüfen (und in der Praxis zu testen), ob seitens der Anlieger und der Bürger in Fürstenberg der Bedarf bzw. die Akzeptanz vorhanden ist. In unmittelbarer Nähe dieses Fußgängerbereiches, bzw. in der Nachbarschaft der Königstraße und somit dem Mittelpunkt des gesellschaftlichen und sozialen Lebens im Ortsteil Fürstenberg, liegen die Nebenstraßen der Altstadt. Am Bollwerk, direkt am Kanal gelegen, befindet sich das Restaurant „Bollwerk 4“ mit einem Biergarten, das als Beispiel gebend für städtisches Flair betrachtet werden kann.

Insgesamt kann die Einrichtung des Fußgängerbereiches als entscheidender Schritt für eine Aufwertung der Fürstenberger Altstadt bezeichnet werden. Den Gastronomen wird neues Vermarktungspotenzial geboten und das Altstadtambiente kann von den Bürgern zum Aufenthalt und zum Verweilen genutzt werden.

## 4.3.4 Perspektive: Umbau der Wohnkomplexe

### 4.3.4.1 Ansätze für einen nachhaltigen Stadtumbau

Im Rahmen der Analyse des Wohnungsbestandes konnte ermittelt werden, dass im gesamten Stadtgebiet circa 5.000 Wohnungen<sup>1</sup> in Folge des massiven Bevölkerungsrückganges von rund 16.500 Einwohnern seit 1990 leer stehen.<sup>2</sup> Die Prognosen für die zukünftige Entwicklung deutet darauf hin, dass sich dieser Trend in den nächsten Jahren auf über 6.000 leerstehende Wohnungen erhöhen wird. Da die Bevölkerungsprognosen des Landes Brandenburg, des Landkreises Oder-Spree und der Stadt Eisenhüttenstadt von einer weiteren Schrumpfung ausgehen, werden seit 2003 Gebäude in Anbetracht des hohen Leerstandes abgerissen. Ein erster punktueller Abriss erfolgte bereits 1998 mit der Sprengung des „Mittelganghauses“ im WK VI (Fotos 6 u. 7, S. 172). Ausschlaggebend für eine weniger stark sinkende Bevölkerung könnte zum Beispiel ein Grenzübergang nach Polen sein, der eventuell einen Zuzug polnischer Staatsbürger als Folge hätte. Auch eine verbesserte wirtschaftliche Situation in der Stadt mit einem erhöhten Arbeitsplatzangebot können die Einwohnerzahl weniger stark sinken lassen. Welche Beurteilungskriterien können nun im allgemeinen für einen Gebäudeabriss herangezogen werden? Im Rahmen eines Stadtumbaukonzeptes können eine Vielzahl an Kriterien den Umbau beeinflussen. Als wesentlich werden folgende Kriterien angesehen<sup>3</sup>:

---

<sup>1</sup> Stand 2005 einschließlich der bereits abgerissenen Wohnungen.

<sup>2</sup> Die Daten zum Wohnungsleerstand einzelner Quartiere können Kapitel 3.8 Leerstandsproblematik im Wohnungsbau entnommen werden. Eigentümer der zum Rückbau vorgeschlagenen Standorte sind die Gebäudewirtschaft Eisenhüttenstadt sowie die Eisenhüttenstädter Wohnungsbaugenossenschaft.

<sup>3</sup> Ein wesentliches Beurteilungskriterium für einen Abriss ist die tiefbauliche Infrastruktur der Stadt. Die vorliegende Arbeit bezieht sich jedoch ausschließlich auf stadtplanerische Belange, eine Betrachtung der tiefbaulichen Infrastruktur kann auf Grund der Komplexität nicht erfolgen. Der hohe Einwohnerverlust in einigen WK's hat z. B. zur Folge, dass das Abwasseraufkommen so gering ist, dass ein Abfluss nicht mehr gewährleistet ist. Zusätzliche Reinigungen des Abwassersystems sind die Folge, zusätzliche Unterhaltungskosten entstehen. Des Weiteren haben „Versorgungsringleitungen“ in den Wohnquartieren zur Folge, dass ganzheitliche Lösungen, also der Komplettabriss ganzer Quartiere, seitens der Verantwortlichen für die tiefbauliche Infrastruktur angestrebt werden. Ganze Leitungssysteme könnten so abgekoppelt werden und kostenintensive Neuverlegungen geringer dimensionierter Anlagen wären zu vermeiden.

Foto 6: Sprengung „Mittelganghaus“ I  
(Quelle: eigenes Foto)



Foto 7: Sprengung „Mittelganghaus“ II  
(Quelle: eigenes Foto)



- **Wohnungsleerstand:** Ein entscheidender Indikator für den Stadtumbau ist der Wohnungsleerstand sowie der Zufriedenheitsgrad der Einwohner<sup>4</sup> in den einzelnen Quartieren.
- **Einordnung im Flächennutzungsplan:** Beim Aufbau des Industriestandortes Eisenhüttenstadt ergaben sich Differenzen bei der Flächennutzung. So liegen Industriegebiete und Wohnquartiere zum Teil sehr dicht nebeneinander. Ein Flächennutzungskonflikt und eine Beeinträchtigung der Wohnqualität durch Umweltbelastungen waren die Folge. Diese Flächennutzungskonflikte sollen im Rahmen des Stadtumbaus verringert werden.
- **Städtebauliche Kriterien:** Nach dem Stadtumbau soll ein räumliches „Funktionieren“ der Stadt gewährleistet sein. Die krassen städtebaulichen Gegensätze, die sich in einigen Stadtteilen, insbesondere im Ortsteil Fürstenberg, bemerkbar machen, sollen beseitigt werden. Es werden städtebaulich verträglichere Übergänge zwischen den einzelnen Stadtteilen angestrebt.
- **Umweltbelastungen:** Durch die räumliche Nähe von Gewerbe- und Wohngebieten ergeben sich erhebliche Umweltbeeinträchtigungen, die negativen Einfluss auf die Wohnqualität haben. Die intensiv ausgebaute Infrastruktur, insbesondere das gut ausgebaute Straßennetz, entwickeln eine hohe Lärmbelastung. Die Beeinträchtigung der Bevölkerung durch Umweltbelastungen soll im Rahmen des Stadtumbaus reduziert werden.
- **Sonstige:** Als weitere Kriterien können z. B. die geographische Ausrichtung der Gebäude zur passiven Energiegewinnung, der Sanierungsstand, die Einwohnerdichte, die vorhandenen Freiflächen, die Verfügbarkeit von Stellplätzen usw. herangezogen werden. Dies ist im einzelnen für den jeweiligen Standort abzuwägen.

Im Weiteren folgen nun Vorschläge, in welchen Quartieren ein Umbau vorgenommen werden kann. Die Abgrenzung als Stadtumbaugebiet in Karte 23 (Seite 176) muss nicht bedeuten, dass ein Komplettabriss vorgenommen werden muss. Es werden vielmehr Ansätze dargestellt, welche Bereiche der Stadt sich besonders für einen Stadtumbau eignen. In den nicht gekennzeichneten Bereichen können ebenfalls Stadtumbaumaß-

---

<sup>4</sup> An dieser Stelle wäre eine Befragung der Einwohner sinnvoll, in der der Zufriedenheitsgrad in den Wohnkomplexen ermittelt wird. Dies würde den Rahmen der vorliegenden Arbeit jedoch überschreiten.

nahmen erfolgen. Sie beschränken sich jedoch auf kleinere punktuelle Abrisse, die auf das Gesamtvorhaben nur unwesentlichen Einfluss haben. Unter der Berücksichtigung von Wohnungszusammenlegungen zur Verbesserung der Wohnqualität im Rahmen der Organisation von Umzügen bei Sanierungen, wird ein Abriss von 5.000 Wohnungen angestrebt.

#### Standort A: Fährstraße - Tunnelstraße

Mit einem Abrisspotenzial von 704 Wohnungen kann der Bereich Fährstraße - Tunnelstraße bereits einen erheblichen Teil der angestrebten 5.000 abzureißenden Wohnungen erfüllen. Eine Vielzahl an Faktoren spricht für einen Abriss dieses Quartiers. Städtebaulich stehen die Gebäude nördlich der Straße der Republik und können nicht mehr eindeutig dem WK VI zugeordnet werden. Der Standort weist einen hohen Flächennutzungskonflikt auf. Von der Straße der Republik im Süden geht eine Lärmbelastung von ca. 65 dB(A) aus, nördlich des Standortes schließt sich ein Gewerbegebiet mit Industrieansiedlungen an. Der Leerstand kann als hoch bezeichnet werden und das Einzelhandelszentrum Kaufland verursacht ein Verkehrsaufkommen von circa 8.500 Fahrzeugen pro Tag. Als Nachteil für einen Abriss erweist sich die unmittelbar nach der Wende durchgeführte Teilsanierung der Gebäude. Unter Berücksichtigung der genannten Aspekte gibt es im Stadtgebiet kaum einen konflikträchtigeren Bereich. Ein vollständiger Abriss sollte angestrebt werden.

#### Standort B: Mittelschleuse

Der Standort Mittelschleuse hat ein Abrisspotenzial von 614 Wohnungen. Mehrere Faktoren sprechen für einen Abriss der Gebäude. Das Quartier liegt, losgelöst von den anderen Wohnkomplexen, am südlichen Stadtrand und bildet als bauliche Ergänzung den Abschluss Eisenhüttenstadts. Sechsgeschossige Gebäude in Plattenbauweise sowie drei elfgeschossige Hochhäuser bilden einen baulich überdimensionierten Stadtrand. Die Bundesstraße 112 verursacht eine Lärmbelastung von ca. 65 dB(A), davon sind insbesondere die oberen Geschosse betroffen. Nach einem Abriss sollte die Fläche einer kleinteiligen aufgelockerten Bebauung zur Verfügung gestellt werden. Mit dem Projekt „Waldsiedlung“ wurde bereits mit einer kleinteiligen Bebauung am Stadtrand begonnen. Lärmschutzmaßnahmen zur B112 können die Wohnqualität erhöhen<sup>5</sup>.

---

<sup>5</sup> Lärmschutzmaßnahmen können für ein- bis zweigeschossige Gebäude wesentlich effizienter eingesetzt werden als für die vorhandenen sechs- bis elfgeschossigen Baukörper.

### Standort C und D: Wohnkomplex VII Nord und Süd

Mit einem Abrisspotenzial von 2.000 Wohnungen im WK VII Nord bzw. 1.443 Wohnungen im WK VII Süd stellt dieser Wohnkomplex den größten Bereich für den Stadtumbau dar. Da sich beim Umbau des WK VII unmittelbare städtebauliche Einflüsse auf den Ortskern Fürstenberg ergeben, ist eine detailliertere Betrachtung einschließlich möglicher Nachnutzungen erforderlich<sup>6</sup>. Insbesondere städtebauliche Gründe als auch der hohe Wohnungsleerstand von teilweise über 30 % sprechen für einen Umbau dieses Quartiers. Der Komplettabriss des WK VII Süd ist bereits 2006 abgeschlossen worden. Vom WK VII Nord sollten einzelne Gebäude zur Abrundung der vorhandenen Altbebauung erhalten bleiben. Rund 3.150 WE könnten in diesem Gebiet abgerissen werden.

### Standort E: An der Holzwohle

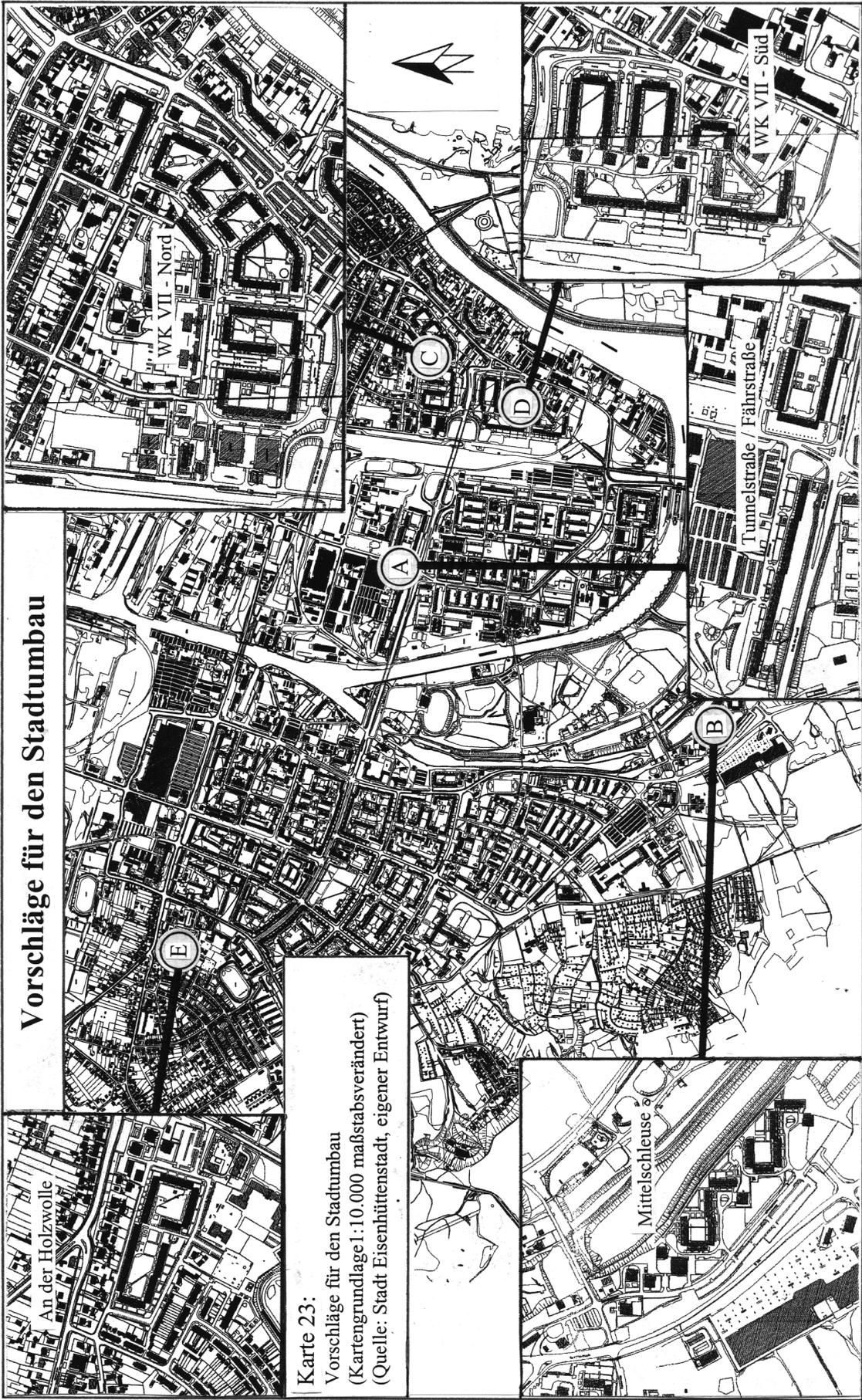
Der Standort An der Holzwohle liegt unmittelbar am Übergang zum Ortsteil Schönfließ. Der Bereich hat ein Abrisspotenzial von 530 Wohnungen. Im Übergang zu den baulichen Strukturen von Schönfließ bildet das Quartier mit seinen sechs Geschossen sowie der Blockbauweise einen deutlichen Gegensatz. Hohe Lärmbelastungen von rund 65 dB(A) verursacht die unmittelbar anliegende Bundesstraße 112. Im Gegensatz zum WK VII weist der Standort einen geringeren Leerstand auf. Es wird ein Komplettabriss empfohlen. In der Nachnutzung sollten Flächen für Doppel- und Reihenhäuser, so wie sie im Ortsteil Schönfließ vorhanden sind, entstehen.

Unter Berücksichtigung der 5.000 angestrebten abzureißenden Wohnungen ergibt sich aus den genannten Bereichen insgesamt ein Abrisspotenzial von 4.998 Wohnungen. Bei weiterem Abrissbedarf könnten Wohnungen in anderen Bereichen der Stadt gefunden werden. So könnten z. B. einzelne Gebäude innerhalb der WK I bis IV abgerissen werden, auch wenn dies ein Widerspruch zu der ganzheitlichen Abrissmethode wäre. Insbesondere die ersten im WK I entstandenen Gebäude, die modernen Wohnstandards nicht (mehr) entsprechen, sind hier zu nennen<sup>7</sup>.

---

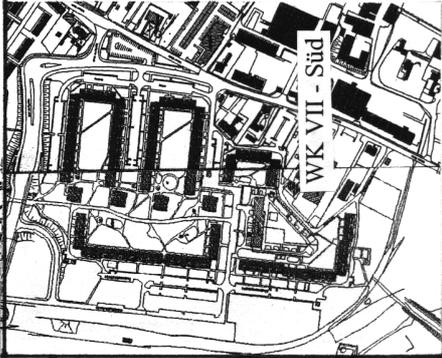
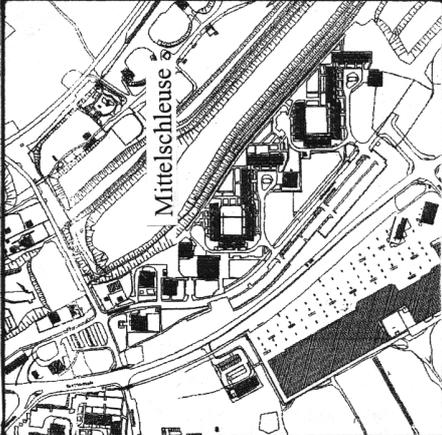
<sup>6</sup> vgl. Kapitel 4.3.4.2 Planungskonzept zur Neuordnung des WK VII.

<sup>7</sup> Die Wohnungen dieser Gebäude weisen eine geringe Raumhöhe auf und werden modernen Wohnansprüchen nicht mehr gerecht.



Vorschläge für den Stadtbau

Karte 23:  
Vorschläge für den Stadtbau  
(Kartengrundlage 1:10.000 maßstabsverändert)  
(Quelle: Stadt Eisenhüttenstadt, eigener Entwurf)



#### 4.3.4.2 Planungskonzept zur Neuordnung des Wohnkomplexes VII

Der Umbau des Wohnkomplexes VII, der mit seiner verdichteten Bebauung und dem wenig gestalteten Wohnumfeld als größtes Problemgebiet der Stadt Eisenhüttenstadt gilt, kann als sehr komplex bezeichnet werden<sup>8</sup>. Das Konzept der Stadt Eisenhüttenstadt zeigt einen fast vollständigen Abriss des WK VII (Karte 24, Seite 178). Die Bestandserhaltung konzentriert sich auf die elfgeschossigen Hochhäuser, die Punkthäuser sowie die Plattenbauten östlich der Gubener Straße. Auch die Bebauung westlich der Gubener Straße, die bereits vor der Errichtung des WK VII vorhanden war, bleibt erhalten. Der Abriss des WK VII Süd ist bereits abgeschlossen, der WK VII Nord wird bis 2010 abgerissen. Folgende Grundsätze spielen bei der Neuordnung des WK VII eine bedeutende Rolle:

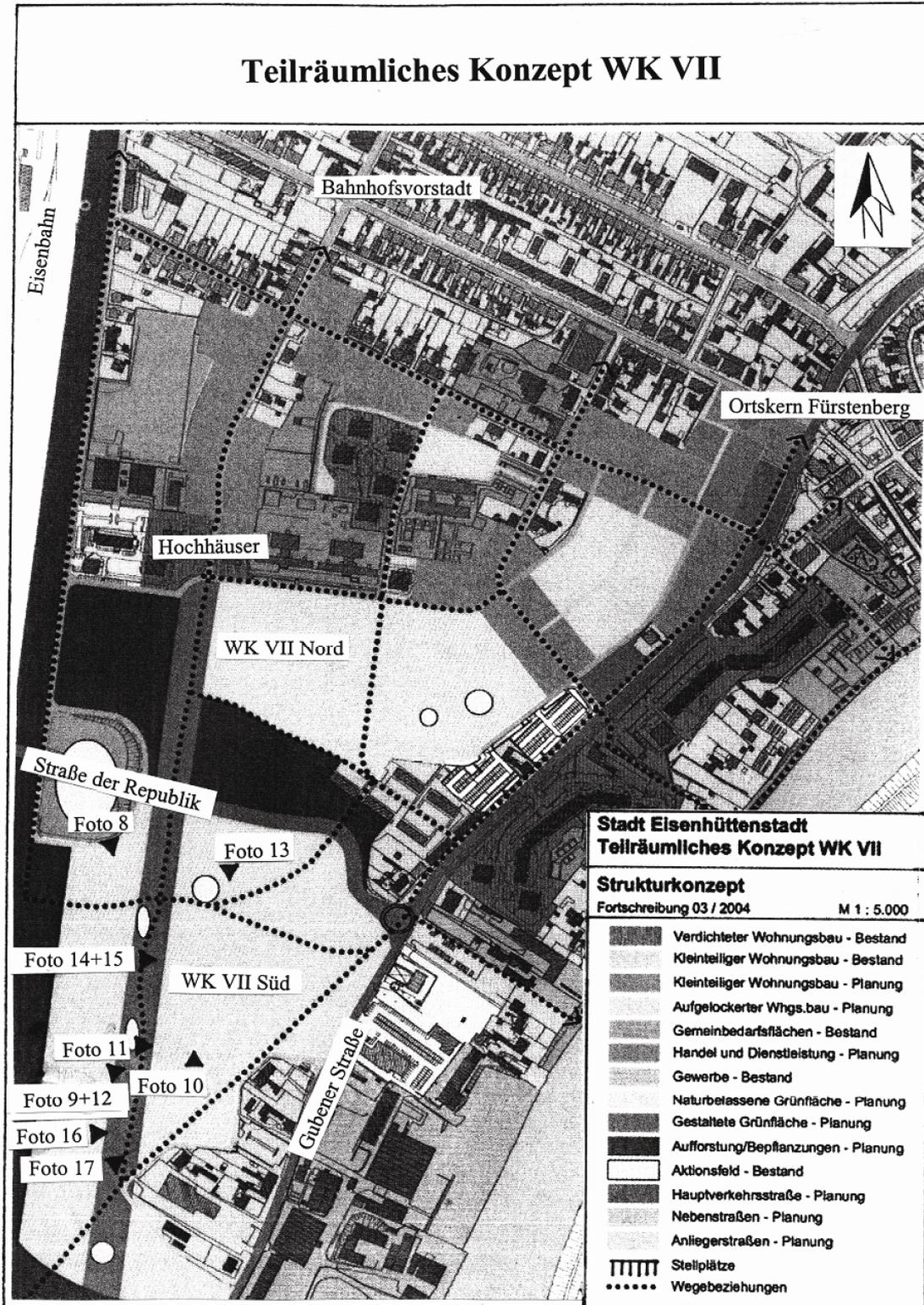
- Bei der Neuordnung setzt die Stadt in Form einer „**ganzheitliche Lösung**“ auf den fast **vollständigen Abriss** des Wohnkomplexes.
- Die **Infrastruktur**, insbesondere die tiefbauliche, ist an aktuelle Entwicklungen, z. B. die sinkende Einwohnerzahl, anzupassen. Die Erhöhung der Verkehrssicherheit bei erhöhter Leistungsfähigkeit der Verkehrsinfrastruktur wird dabei berücksichtigt.

Die Anpassung der Verkehrsinfrastruktur an moderne Standards wird mit einigen wenigen Maßnahmen erreicht. Eine grundlegende Änderung ist die Neuansbindung der Straße der Republik an die Gubener Straße, die als Landesstraße 372 in der Baulast des Landes Brandenburg liegt. Vor 1990 war vorgesehen, die Werftsiedlung abzureißen und die Straße der Republik in Richtung Norden auf die Gubener Straße zu führen. Beide Straßen werden nun nach den Planungen der Stadt Eisenhüttenstadt und dem Land Brandenburg durch einen Kreisverkehr miteinander verbunden. Die inzwischen sanierten Gebäude der Werftsiedlung bleiben erhalten. Vom neuen Kreisverkehr aus, der bereits als Entwurf beim Land Brandenburg vorliegt, führt ein Fußweg der das gesamte Gebiet des WK VII Süd durchquert, in Richtung Südwesten. Der Malzweg ist eine historische Verbindung zwischen der ehemaligen Stadt Fürstenberg und dem Nachbarort Neuzelle, die nun wieder aufgegriffen wird.

---

<sup>8</sup> Quelle: Stadt Eisenhüttenstadt.

Karte 24: Teilräumliches Konzept Wohnkomplex VII  
 (Kartengrundlage: 1:10.000 maßstabsverändert)  
 (Quelle: Stadt Eisenhüttenstadt)



Der Abriss des Wohnkomplex VII Süd von 2003 bis 2006 ist in den Fotos 8 bis 17 dargestellt, die Standorte können Karte 24 (Seite 178) entnommen werden.

Foto 8: Abriss im WK VII Süd

(Quelle: eigenes Foto, Standort: Karte 24, Seite 178)



Foto 9: Entfernung des Metalls aus den Betonplatten

(Quelle: eigenes Foto, Standort: Karte 24, Seite 178)



Foto 10: Fragment eines Punkthauses

(Quelle: eigenes Foto, Standort: Karte 24, Seite 178)



Foto 11: „Letzte Idylle“

(Quelle: eigenes Foto, Standort: Karte 24, Seite 178)



Foto 12: Zerkleinerung der Betonplatten

(Quelle: eigenes Foto, Standort: Karte 24, Seite 178)



Foto 13: Blick in die „offene Platte“

(Quelle: eigenes Foto, Standort: Karte 24, Seite 178)



Foto 14: Maschinelle Zerkleinerung zu Grobschotter

(Quelle: eigenes Foto, Standort: Karte 24, Seite 178)



Foto 15: Maschinelle Zerkleinerung zu Feinschotter

(Quelle: eigenes Foto, Standort: Karte 24, Seite 178)



Foto 16: Beräumung der Flächen

(Quelle: eigenes Foto, Standort: Karte 24, Seite 178)



Foto 17: Begrünung und Abriss des nächsten Blockes

(Quelle: eigenes Foto, Standort: Karte 24, Seite 178)



Folgende **Schwächen** lassen sich am Konzept der Stadt Eisenhüttenstadt zur Umgestaltung des WK VII feststellen:

- Der **vollständige Abriss** eines ganzen Quartiers führt dazu, dass den Bewohnern die **Identifikation** mit ihrer Heimat, dem (Teil-)Wohnkomplex, genommen wird.
- Sinnvolle **Nachfolgenutzungen** sind angesichts der weiter schrumpfenden Bevölkerung nur **schwer zu finden**. Die Stadt Eisenhüttenstadt beschränkt sich in den Abrissgebieten bislang auf die Begrünung der Flächen.
- Ein **städtebauliches Konzept** für die Flächen westlich und östlich der Gubener Straße **könnte** die erhalten gebliebene **historische Bebauung ergänzen** und den **Straßenraum neu gestalten**.
- Der **Abriss im WK VII** erfolgt **von Süden nach Norden**. Sofern kleinteilige städtebauliche Erweiterungen des Ortskerns Fürstenberg möglich sind, können diese erst ab dem Jahr 2006 bis 2007 nach Abriss der letzten Blöcke am Rand des Stadtkerns erfolgen.
- Die **elfgeschossigen Hochhäuser bleiben erhalten**, die kleinteiligere Bebauung wird abgerissen.

Folgende **Lösungsansätze** werden zur Umgestaltung des WK VII gemacht:

- Eine sinnvolle Nachfolgenutzung könnte die **Verlagerung von Kleingärten** aus den Randbereichen der Stadt auf die Flächen des WK VII Süd sein. Der anthropogenen Nutzung im Innenbereich könnte eine Renaturierung von Gärten im Außenbereich folgen.
- Die **Gubener Straße** ist in den Kreuzungsbereichen überdimensioniert, sie bedarf einer vollständigen **Neugestaltung**. Lichtsignalanlagen können eingespart und die Dimensionierungen der Verkehrsflächen dem aktuellen Bedarf angepasst werden.
- **Experimentelle Wohnbaustandorte** könnten einen modernen Umgang mit der „Platte“ dokumentieren. Dazu gehört das Zusammenlegen von Wohnungen, die Nutzung der Erdgeschosse als Garage, die Anlage von Mietergärten direkt am Haus. Die Erhöhung der Wohnqualität könnte durch An- bzw. Umbauten (z. B. Aufzüge, Bäder) verbessert werden.

#### 4.3.5 Perspektive: touristische Entwicklung

Die Stadt Eisenhüttenstadt bietet als Ausgangspunkt für touristische Aktivitäten, insbesondere für den Rad-, Wander- und Wassertourismus, ideale Voraussetzungen. Die Niederungen der Oder mit ihren Feuchtwiesen sowie das Schlaubetal mit seinen Mischwäldern können als attraktive glazial geprägte Landschaften rund um Eisenhüttenstadt bezeichnet werden. Die Deiche entlang der Oder sind nach dem Hochwasser 1997 erneuert und mit neuen Radwegen ausgestattet worden. Im unmittelbaren Nahbereich der Stadt bieten sich die Diehloer Berge im Sommer zum **Wandern** und im Winter zum **Skifahren** an. In den Diehloer Bergen liegt die einzige Skisprungschanze Brandenburgs sowie ein Abfahrtshang, der sich in den Wintermonaten großer Nachfrage erfreut<sup>1</sup>. Der 3,0 km von Eisenhüttenstadt entfernte Nachbarort Neuzelle bietet mit seinen Klosteranlagen, den neu gestalteten Gärten sowie der Neuzeller Brauerei einen überregionalen Tourismusschwerpunkt. Das Neuzeller Bier hat einen Bekanntheitsgrad, der über die Landesgrenzen Brandenburgs hinausgeht.

Die vielen kleinen und mittelgroßen Seen werden im Sommer von vielen Badegästen aus der Region Frankfurt - Eisenhüttenstadt aufgesucht. Als größter See ist der Helensee zu nennen, der als Tagebaurestloch mit einem breiten Sandstrand eine hohe Attraktivität besitzt. Neben dem **Bade- und Campingbetrieb** sind **Segeln, Windsurfen** und **Tauchen** als wesentliche Sportarten zu nennen. In unmittelbarer Nähe zu Eisenhüttenstadt, in Pohlitz, liegt der Verkehrslandeplatz Frankfurt - Eisenhüttenstadt, der bereits vor 1990 als **Segelflugzentrum** genutzt wurde. Der inzwischen ausgebaute Landeplatz ist neben der **Motorsportfliegerei** und der Segelfliegerei ein großer Standortvorteil für die ansässige Industrie. Geschäftsreisende können in unmittelbarer Nähe Eisenhüttenstadts mit dem Flugzeug landen und die Stadt schnell erreichen.

Im Stadtgebiet ergeben sich vielfältige touristische Angebote für den **Wassersport**, die weiter auszubauen sind, um das touristische Potenzial besser zu nutzen. Die Oder als Wasserstraße zur Ostsee und in Richtung Polen sowie der Oder-Spree-Kanal als Verbindung zu Berlin bieten beste Voraussetzungen, um den Wassersport weiter zu fördern. Der Motoryachthafen am Mielenzhafen ist nur unzureichend ausgebaut und könnte von Motorbooten, insbesondere zur Ver- und Entsorgung intensiver genutzt werden. Die

---

<sup>1</sup> Für den Skibetrieb stehen zwei Kunstschneemaschinen zur Verfügung.

Fahrgastschiffahrt befindet sich ebenfalls im Aufbau und muss in den nächsten Jahren weiter vermarktet werden<sup>2</sup>.

Erhebliche Entwicklungspotenziale bietet auch die Insel, auf der bereits die ehemalige **Schwimmhalle** zu einem Spaßbad ausgebaut wurde. Die neue Inselhalle sowie der Inselvorplatz kann von Vereinen und für Veranstaltungen genutzt werden. Eine **Skaterbahn**, ein **Fußballplatz**, eine **Minigolfanlage**, das **Tiergehege**, der **Kanu- bzw. Ruderclub** sowie eine Gaststätte befinden sich bereits auf der Insel. Weitere Möglichkeiten ergeben sich durch die Trendsportarten Beachvolleyball, Tennis und Squash.

Am Beispiel des Reitsports kann verdeutlicht werden, welche Vermarktungspotenziale sich auf der Insel ergeben könnten. Die Dörfer der Region veranstalten jährlich Springreitturniere, die nahezu ausschließlich von den Reitsportlern selbst besucht werden. Im Jahr 2002 nahmen am Reitturnier des Ortsteils Diehlo rund 400 Reiter teil. Jeder Reiter hat mindestens eine Begleitperson, so dass davon auszugehen ist, dass 800 bis 1.000 Personen sowie 400 Pferde mehrere Tage versorgt werden müssen. Würde das Reitturnier vom Dorf Diehlo auf die Insel in die Stadt verlagert, könnten auch bei schlechtem Wetter die vorhandenen Infrastruktureinrichtungen genutzt werden. Die Besucherzahlen wären auf Grund der städtischen Lage des Reitturniers erheblich höher. Das Inselstadion und die Inselhalle bieten sich als Veranstaltungsort an. Der Inselvorplatz kann zum Abstellen der Fahrzeuggespanne genutzt werden. In der Inselhalle könnte parallel eine Messe „rund ums Pferd“ stattfinden. Die Pferde könnten auf dem nahegelegenen Agrarhof oder den umliegenden Dörfern untergebracht werden. Für den jährlichen Reiterball bietet sich die Traditionsgaststätte „Aktivist“<sup>3</sup> an. Die städtischen Hotels und Pensionen könnten die Zahl der Übernachtungsgäste erhöhen.

Insgesamt ergeben sich gute Möglichkeiten, die vorhandenen touristischen Rahmenbedingungen der Stadt weiter zu verbessern. Dazu sind weitere Investitionen der Stadt als

---

<sup>2</sup> Ein wichtiger Schritt war der Bau des Bootsanlegers am Bollwerk im Jahr 2003.

<sup>3</sup> Die Traditionsgaststätte „Aktivist“ steht zur Zeit leer und ist dringend sanierungsdürftig. Temporäre Veranstaltungen erinnern an die ursprüngliche Bedeutung dieser Einrichtung.

auch privater Investoren notwendig. Am Beispiel des Reitsports kann dargelegt werden, wie bereits vorhandene Veranstaltungen besser vermarktet werden könnten<sup>4</sup>.

## 5 Zusammenfassung

Die Stadt Eisenhüttenstadt ist die erste Stadt auf deutschem Boden, die als geplante Stadt nach den Grundsätzen des sozialistischen Städtebaus der DDR gebaut wurde. Diese Grundsätze stellen im Vergleich zur **Stadtentwicklung in West- und Ostdeutschland in der Nachkriegszeit** keine Ergänzung der Charta von Athen dar. Vielmehr sind sie ein Gegenpol zu den Grundsätzen der westlichen Stadtentwicklung. Das heutige Eisenhüttenstadt ist 1961 aus den Siedlungskernen Fürstenberg, Schönfließ und StalinStadt entstanden. Eisenhüttenstadt ist in einer besonderen Situation, da es ausschließlich auf der Westseite der Oder liegt und keinen Grenzübergang hat.

Die **Standortfrage** für das Eisenhüttenkombinat Ost ergab sich für die damalige DDR Regierung nicht nur aus der Notwendigkeit eines neu zu errichtenden Stahlwerkes, um Unabhängigkeit auf dem Metallurgiesektor zu erzielen. Vielmehr war sie auch eine politische Standortbestimmung. An der deutsch- / polnischen "Friedensgrenze" sollte das Werk errichtet werden.

Die Geschichte von EKO und StalinStadt wurde insbesondere in den Jahren 1950 bis 1960 geprägt. In der Ausgangssituation befanden sich vor 1950 die beiden Siedlungen **Fürstenberg (Oder)** und **Schönfließ** am heutigen Standort Eisenhüttenstadt. Die kleine Stadt Fürstenberg mit ihren rund 7.000 Einwohnern sollte Teilfunktionen für die neue Stadt übernehmen. Schönfließ hatte als märkisches Dorf eine Kohlegrube von, der die Kleinindustrie in Fürstenberg profitieren konnte.

**Kurt W. Leucht** wurde mit der Planung und dem Bau der neuen Stadt, die zunächst StalinStadt heißen sollte, beauftragt. Er war **Stadtarchitekt** in Dresden und wechselte in das Ministerium für Aufbau der DDR nach Ostberlin. Dort hatte er entscheidenden Einfluss auf die Entwicklung der Grundsätze des Städtebaus der DDR. Seine Tätigkeit ist

---

<sup>4</sup> Die Bereitschaft der Veranstalter, das jährliche Reitturnier auf die Insel zu verlagern, ist dabei eine grundlegende Voraussetzung.

insbesondere am zweiten Wohnkomplex abzulesen, der bis heute als der attraktivste der Stadt bezeichnet werden kann. An den Wohnkomplexen I bis VII kann in einmaliger Weise die **Entwicklung des Städtebaus der DDR** nachvollzogen werden.

Folgende **konzeptionellen Merkmale des** sozialistischen **Städtebaus** sind im Stadtgebiet erkennbar:

- Großzügig angelegte Platzstrukturen
- Großzügige Hauptverkehrsachsen mit der Magistrale Lindenallee
- Wichtige Funktionale Einrichtungen an den Enden der Hauptverkehrsachsen

Die Errichtung **Stalinstadts, der Wohnkomplexe I bis IV**, beginnt mit den uniformen Einzelgebäuden im I. WK, den aufwendig gestalteten Häusern in Blockbauweise im WK II und III sowie dem Übergang zur industriellen Bauweise, die bereits im WK IV erkennbar ist. Mittelpunkt der Wohnkomplexe I bis IV ist die **Magistrale der Stadt, die Lindenallee**.

Die **Freiraumplanung** in Eisenhüttenstadt ist ein Gesamtwerk mit „strengen“ gärtnerischen und aufwendig gestalteten Akzenten in den Innenbereichen der Wohnkomplexe. In den Randbereichen der Stadt ist die Grüngestaltung, zum Teil aus finanziellen Gründen, naturnah angelegt. Die Gesamtanlage der Stadt, deren grüner Mittelpunkt die Insel ist, wird als „organisch“ bzw. an die Topographie „angepasst“ bezeichnet.

Die übergeordneten **historischen Zielsetzungen im Verkehrswesen** umfassten insbesondere den Bau einer Nord- Südverbindung parallel zu Oder und Neiße. Einerseits sollte das EKO mit kurzen Fahrzeiten an das übergeordnete Straßennetz angebunden sein, andererseits sollte die Stadt vom übergeordneten Verkehr entlastet werden. Neben dem verkehrlichen Entlastungseffekt spielte „die schöne Aussicht“ von der neuen Verkehrsachse auf die Stadt als touristische Attraktion eine wichtige Rolle. In den fünfziger Jahren des zwanzigsten Jahrhunderts wurde bereits eine attraktive Westumfahrung der Stadt diskutiert. Die Straßen in den WK I bis IV sind nach städtebaulichen Grundsätzen angelegt. Sie werden durch großzügig angelegte Hauptachsen geprägt.

Die **Phase des Aufbaus des EKO** gestaltete sich als schwierig. Wirtschaftliche und insbesondere politische Faktoren beeinflussten den Bau des neuen Werkes. Die Unab-

hängigkeitsbestrebungen der DDR auf dem Metallurgiesektor sowie der steigende Bedarf an Eisen und Stahl als auch die Lage an der “Friedensgrenze” sollten die Standortfrage mitentscheiden. Das EKO liegt nördlich der neuen Stadt zwischen den in Nord-Südrichtung verlaufenden Eisenbahngleisen im Osten und der ehemaligen Fernstraße und heutigen Bundesstraße 112 im Westen. Der Oder-Spree-Kanal durchquert die Fläche des EKO parallel zu den Bahngleisen. Das Werk ist gut an die Straße, Schiene und das Wasserstraßennetz angebunden. In der Anfangsphase des Werkes mussten mehrere Rückschläge hingenommen werden. Insbesondere fehlte das Personal für die fachliche Betreuung des Aufbaus. Die Produkte entsprachen noch nicht den Qualitätsansprüchen und der wirtschaftliche Ablauf war verbesserungswürdig. Der metallurgische Zyklus war unvollendet, es fehlte ein Warmwalzwerk.

Die industrialisierte Bauweise wurde im **WK V** fortgesetzt und in ihrer Methodik verbessert. Die Städtebauliche Struktur dieses Wohnkomplexes ist fächerartig. Im **WK VI**, der mit der Erweiterung des EKO entstand, fand die industrielle Bauweise eine noch intensivere Anwendung. Neue Gebäude mit Schmetterlingsdächern entstanden. Die Siedlungsstruktur bezog sich wieder auf freistehende Einzelgebäude. Im **WK VII**, dem jüngsten und letzten Wohnkomplex, wirkte sich die allgemeine Wirtschaftssituation der DDR auf die bauliche Qualität aus. Wenige Jahre vor der politischen Wende entstand, wie in vielen Städten der ehemaligen DDR, eine verdichtete Plattenbausiedlung. Die Gebäude als auch das Wohnumfeld konnten die Qualität der vorher errichteten Wohnkomplexe nicht mehr erreichen.

Die Stadt Eisenhüttenstadt, nach den Grundsätzen des sozialistischen Städtebaus errichtet, hatte sich nach 1989 marktwirtschaftlichen Bedingungen zu stellen. Der Ideologie des Staates untergeordnet, bestimmten zentrale Vorgaben vor der **politischen Wende** die städtebauliche Anordnung der Gebäude, die Anlage von Grünflächen und die Gestaltung der Verkehrseinrichtungen. Die **politische Wende** mit der deutschen Wiedervereinigung 1990 schuf neue Rahmenbedingungen, unter denen sich die Stadt und das Werk entwickeln mussten.

Eine **nachhaltige Stadtentwicklung** unter einer neuen politischen und wirtschaftlichen Ordnung wurde für die Zukunft angestrebt. Als **neues Entwicklungsziel der Stadt** konnte wenige Jahre nach der politischen Wende ein marktwirtschaftlich orientierter In-

dustriestandort mit hoher Lebensqualität formuliert werden. Die Realisierung dieser Zielsetzung begann mit einer Vielzahl an Einzelmaßnahmen. Die wesentlichsten waren:

- Die Ausweisung von **Gewerbegebieten** mit Industriestandorten
- Die Diversifizierung der städtischen **Wirtschaftsstruktur**
- Die Ausweisung von **Wohnungsbaustandorten**
- Die Anpassung der **Infrastruktur**
- Die Sanierung des vorhandenen **Gebäudebestandes**

Die Stadt Eisenhüttenstadt liegt an der deutsch- polnischen Grenze, rund 25 Kilometer südlich von Frankfurt (Oder). Im **Landesentwicklungsplan** des Bundeslandes Brandenburg ist die Stadt als Mittelzentrum mit industriellem Schwerpunkt ausgewiesen. Sie ist Teil des Landkreises Oder-Spree.

Der **wirtschaftliche und gesellschaftspolitische Umbruch** in den fünf neuen Bundesländern, die einmal die DDR waren, wirkte sich in erschreckender Weise auf die Entwicklung der Stadt Eisenhüttenstadt aus. Durch den massiven Wegfall von Arbeitsplätzen verlor die Stadt seit 1990 rund 16.500 Einwohner. Ein weiterer Schrumpfungsprozess ist zu erwarten. Der Umbau der Stadt unter Berücksichtigung einer nachhaltigen Stadtentwicklung in den Bereichen Wohnungsbau, Gewerbeentwicklung und Verkehrsentwicklung ist erforderlich.

Die Leerstandsproblematik auf dem **Wohnungsmarkt** ist eines der gravierendsten Probleme der Stadt Eisenhüttenstadt. Bei einem Bestand von 18.707 Wohnungen der beiden Wohnungsbauunternehmen und einem Leerstand von rund 5.000 Wohnungen im Jahr 2006, der sich insbesondere auf den WK VII bezieht, ist dringender Handlungsbedarf in Form von Rückbau gegeben. Auch innerhalb der unsanierten Bereiche der WK I bis IV sind massive Leerstände von über 30 % zu verzeichnen.

Drei neue Einzelhandelszentren im Stadtgebiet verbunden mit einem hohen Einwohnerverlust hatten zur Folge, dass der **Ortskern Fürstenberg** einen Bedeutungsverlust zu verzeichnen hatte, der zu Geschäftsleerständen führte. Ein wirtschaftlicher Aufschwung Fürstenbergs wird in Zukunft, auch auf Grund des fehlenden Grenzüberganges, nur schwer zu realisieren sein. Der denkmalgeschützte unvollendete Mittelpunkt der geplan-

ten Stadt, der **Zentrale Platz**, ist ebenfalls noch nicht bebaut worden, obwohl die Möglichkeit dazu bestand. Eine Vielzahl an funktionalen Einrichtungen sind an dezentralen Standorten im Stadtgebiet entstanden.

Der **Denkmalschutz** in einer Stadt soll insbesondere erhaltenden Charakter haben. Bauliche Veränderungen sind bei der Sanierung von Gebäuden stets nur unter einer Kompromissfindung möglich. Auch Straßen, die ebenfalls denkmalgeschützt sind, können bei steigenden Verkehrsbelastungen nicht mehr ausschließlich in Natursteinpflaster erneuert werden. Sie benötigen schon auf Grund auftretender Rollgeräusche Flächenanteile in Asphalt. Die Lindenallee, die Magistrale der Stadt, hat eine Vielzahl an kleinen baulichen Änderungen erfahren. Die Komplexität des Themas Denkmalschutz in Verbindung mit einem modernen Stadtumbau wird deutlich.

Die **verbindlichen Planungen** im Wohnungsbau konzentrierten sich insbesondere auf den südlichen und westlichen Stadtrand in unmittelbarer Nähe zu den attraktiven Naturräumen der Stadt. Die Ausweisung von Gewerbegebieten hatte insbesondere das Ziel, Standorte zur Diversifizierung der Wirtschaftsstruktur zu schaffen. In der „**Geographischen Mitte**“ der Stadt konnten eine Vielzahl an brachliegende Hallen und Flächen festgestellt werden. Die „Geographischen Mitte“ ist der Bereich, in dem dringender planerischer Handlungsbedarf besteht.

Der Wohnungsleerstand ergab sich insbesondere aus der Reduzierung von Arbeitsplätzen bei Arcelor Eisenhüttenstadt und der daraus resultierenden Abwanderung von Fachkräften. Arcelor Eisenhüttenstadt gehört seit 2002 zum weltgrößten Stahlkonzern ARCELOR, der sich aus dem Zusammenschluss der Unternehmen ARBED, USINOR und ACERALIA bildete.

Die **Umweltbelastungen** in der Industriestadt Eisenhüttenstadt konzentrieren sich auf Kampfmittelbelastungen aus dem 2. Weltkrieg, Deponien in ehemaligen Bergbaugruben, Altlasten der städtischen Industrie sowie Lärmbelastungen, die sich aus einem gestiegenen Verkehrsaufkommen bzw. aus der vorhandenen Industrie ergeben.

Der massive Bevölkerungsrückgang führte zu erheblichen Wohnungsleerständen, die ein **Umbaukonzept der Stadt Eisenhüttenstadt** erforderlich machten. Dieses integ-

rierte Stadtumbaukonzept wird regelmäßig fortgeschrieben. Neben Abrissplanungen in einzelnen städtischen Quartieren, die am stärksten vom Bevölkerungsrückgang betroffen sind, werden die Förderungsmöglichkeiten sowie die von der Stadt intensiv betriebene Beteiligung der Öffentlichkeit vorgestellt. Die Stärken des städtischen Stadtumbaukonzepts liegen insbesondere in der sogenannten „ganzheitlichen Methode“, die einen vollständigen oder teilweisen Abriss zur Folge hat, sowie in der konsequenten Umbauplanung. Es fehlen Nachfolgekonzepte für die Abrissflächen, die mehr als eine Begrünung vorsehen. Auch der zeitliche Ablauf der Abrisse in der Nähe des Ortskerns Fürstenberg ist zu hinterfragen.

Mehrere **infrastrukturelle Verkehrsprojekte** werden Eisenhüttenstadt zukünftig stadtplanerisch und wirtschaftlich beeinflussen. Dies sind die Ortsumgehung im Westen der Stadt sowie der Ausbau der vorhandenen innerstädtischen Ortsdurchfahrt. Eine bahnpa-  
rallele Hauptverkehrsstraße könnte eine sinnvolle Ergänzung zum bereits vorhandenen bzw. zukünftigen Straßennetz sein. Infrastrukturelle und wirtschaftliche Schwächen der Stadt, insbesondere in der „Geographischen Mitte“, würden deutlich reduziert.

Mehrere wichtige Ziele für die **wirtschaftliche Entwicklung** der Stadt Eisenhüttenstadt können definiert werden:

- Ausschöpfung und Erweiterung der **wirtschaftlichen Potentiale** der Stadt
- Definition der Zentren und **Stärkung der Zentrenfunktion**
- Verbesserung der **Verkehrsinfrastruktur** zur besseren Erschließung der Gewerbegebiete
- **Behutsamer Stadtumbau** mit gleichzeitiger Aufwertung wichtiger Stadtteile, Innenbereichsentwicklung

Um weitere Dezentralisierungsprozesse zu vermeiden, sind die **Zentren** der Stadt mit zentralen Funktionen zu stärken. Als wichtigster Kernbereich wurde der **Zentrale Platz** als Mittelpunkt der geplanten Stadt in Verbindung mit der Lindenallee und dem City-Center definiert. Der **Ortskern Fürstenberg** ist als gewachsene Altstadt ebenfalls von erheblicher Bedeutung für die Zentrenbildung der Stadt. Die Entwicklung soll sich insbesondere auf die Stärkung an Markt- und Lindenplatz konzentrieren. Die „**Geographische Mitte**“ in Verbindung mit der Fröbelringpassage ist ein weiterer Bereich, in dem

die Ansiedlung zentrumsrelevanter Funktionen ebenfalls empfohlen wird. Die drei genannten Zentren sollen sich gegenseitig mit ihren spezifischen Eigenschaften ergänzen, Konkurrenzsituationen sind zu vermeiden. Folgende Funktionen können von den einzelnen Zentren übernommen werden:

- Der **Zentrale Platz**, die **Lindenallee** und das **City-Center** als geplanter **kultureller und Geschäftsmittelpunkt der Stadt** mit Ergänzung eines modernen Einkaufszentrums sowie der Chance, das unvollendete städtebauliche Ensemble der WK I bis WK IV mit Geschäfts- und Verwaltungsgebäuden zu vollenden.
- Die „**Geographische Mitte**“ als modernes **großflächiges Zentrum** im „Herzen“ der Stadt mit guter Verkehrsanbindung in Verbindung mit der **Fröbelringpassage** als Stadtteilzentrum für den WK VI.
- Der **Ortskern Fürstenberg** mit seinem **Altstadtbambiente** und seiner historischen Bedeutung als Ort zum Flanieren und Verweilen mit ausgeprägter Außengastronomie und intensiver Anbindung an die Wasserflächen der Stadt.

Zur **Entwicklung der „Geographischen Mitte“** wird der Bau einer Hauptverkehrsstraße parallel zu den Eisenbahngleisen empfohlen. Diese neue Straße soll als Entwicklungssachse dienen und strukturschwache Teile der Stadt stärken. Die bahnparallele Hauptverkehrsstraße kann eine Vielzahl weiterer Aufgaben im Stadtgebiet übernehmen:

- Anbindung des Integrierten Recyclingzentrums, dem zukunftsweisenden Gewerbestandort im Stadtgebiet
- Ein Teilstück der Straße für einen neuen Grenzübergang
- Gleichwertige Verkehrsanbindung der Stadtteile planfrei an die wichtigste Ost-Westverbindung der Stadt, der Straße der Republik
- Gemeinsame Lärmreduzierung durch Trassenbündelung (Bahn, Straße) unter Berücksichtigung des Stadtumbaus
- Entstehung eines sinnvollen Übergangs auf andere Verkehrsträger (Wasser, Bahn, ÖPNV)

Im Rahmen des **Umbaus der Wohnkomplexe** werden konkrete Vorschläge gemacht, an welchen Standorten im Stadtgebiet abgerissen werden kann. Die Vor- und Nachteile werden gegeneinander abgewogen. Abrissvorschläge werden insbesondere für die Be-

reiche Fährstraße - Tunnelstraße, Mittelschleuse, An der Holzwolle und Wohnkomplex VII gemacht. Der bereits durchgeführte Abriss im WK VII wird in einer Fotoserie vorgestellt.

Eisenhüttenstadt bietet auf Grund seiner Lage in der Region sowie seiner Infrastruktur gute Voraussetzungen, um den **Tourismus** weiter auszubauen. Dieser sollte sich insbesondere auf den Wassertourismus und weitere Trendsportarten auf der Insel, z. B. den Reitsport, konzentrieren.

Insgesamt kann mit den genannten planerischen Maßnahmen eine Stadt mit einer modernen Infrastruktur entstehen, die zukünftigen wirtschaftlichen und stadtplanerischen Ansprüchen gerecht wird. Das schwerwiegendste Problem der Stadt Eisenhüttenstadt ist die **wirtschaftliche Situation** mit seiner monostrukturellen Ausrichtung auf den Metallsektor. Zur Diversifizierung der Wirtschaftsstruktur erfolgte eine Betrachtung der „Geographischen Mitte“ in Verbindung mit dem Nördlichen Gewerbegebiet. Unter Berücksichtigung des Baus einer neuen bahnparallelen Hauptverkehrsstraße als Entwicklungsachse wurde eine Flächenabgrenzung mit Berücksichtigung der vorhandenen Nutzungen vorgenommen. Die wirtschaftlichen Möglichkeiten konzentrieren sich insbesondere auf gewerbliche Einrichtungen sowie Dienstleistungen, die im Rahmen der verbesserten Erschließung entstehen können.

Der Umbau der Wohnkomplexe kann als ein sehr komplexes Thema bezeichnet werden. Eine Vielzahl an Kriterien sprechen für einen Umbau der Quartiere Fährstraße - Tunnelstraße, Mittelschleuse, An der Holzwolle und Wohnkomplex VII. Die wesentlichsten sind:

- Wohnungsleerstand
- Flächennutzungskonflikte
- Städtebauliche Kriterien
- Umweltbelastungen

Im Rahmen der **Stadtschrumpfung** wird der Abriss von rund 5.000 Wohnungen empfohlen. Ein radikaler Umbau wird im WK VII, am Übergang zum Ortteil Fürstenberg, durch die Stadt Eisenhüttenstadt vorgenommen. Als jüngster Wohnkomplex wurde er

ausschließlich in verdichteter Plattenbauweise errichtet. Die Maßnahmen zum Umbau dieses Wohnkomplexes umfassen einen nahezu vollständigen Abriss mit Wiederbelebung historischer Wegebeziehungen.

## Literatur

- ARBEITSGRUPPE STADTGESCHICHTE (Hrsg.) (1999): Eisenhüttenstadt "Erste sozialistische Stadt Deutschlands". Berlin.
- BARTSCH, GERD (1959): Der V. Wohnkomplex von Stalinstadt. In: Deutsche Architektur 4. Hamburg. S. 196.
- BRAAM, WERNER (1993): Stadtplanung: Aufgabenbereiche, Planungsmethodik, Rechtsgrundlagen. (Hrsg.) Werner-Verlag. Düsseldorf.
- BEIER, ROSEMARIE (Hrsg.) (1997): Aufbau West – Aufbau Ost: Die Planstädte Wolfsburg und Eisenhüttenstadt in der Nachkriegszeit. Katalog zur Ausstellung des Deutschen Historischen Museums vom 16. Mai bis 12. August 1997. Ostfildern.
- BEIL, STEFAN (1980): "Eisenhüttenstadt Wohnkomplex VI – Erweiterung der ersten sozialistischen Stadt der DDR". In: Architektur der DDR Nr. 7. (Hrsg.) Bauakademie der DDR – Architekten der DDR. Berlin. S. 420-422.
- BENEVOLO, LEONARDO (2000): Die Geschichte der Stadt, Frankfurt.
- BENEVOLO, LEONARDO (1990): Geschichte der Architektur des 19. und 20. Jahrhunderts, München.
- BERNHARDT, CHRISTOPH UND THOMAS WOLFES (Hrsg.) (2005): Schönheit und Typenprojektierung: Der DDR-Städtebau im internationalen Kontext. Erkner.
- BLOTEVOGEL, HANS HEINRICH UND MANFRED HOMMEL (1980): Struktur und Entwicklung des Städtesystems. In: Geographische Rundschau 32, Heft 4. S. 154-165.
- BORST, RENATE (1996): Volkwohnungsbestand in Spekulantenhand? Zu den möglichen Folgen der Privatisierung von ehemals volkseigenen Wohnungen in den neuen Bundesländern. In: Häussermann, H., Neef, R. (Hrsg.): Stadtentwicklung in Ostdeutschland. Soziale und räumliche Tendenzen. S. 107-128. Opladen.
- BRAUKÄMPER, ARND (HRSG.) (1998): Doppelte Zeitgeschichte: deutsch – deutsche -Beziehungen 1945-1990. BONN.
- BUNDESAMT FÜR BAUWESEN UND RAUMORDNUNG (Hrsg.) (2000): Gute Beispiele einer nachhaltigen Raum- und Siedlungsentwicklung Handbuch 1/2000. Werkstatt Praxis. Bonn.
- BUNDESAMT FÜR BAUWESEN UND RAUMORDNUNG (Hrsg.) (2004): Stadtbau West. 16 Pilotstädte bauen um. Berlin, Oldenburg.
- BUNDESFORSCHUNGSANSTALT FÜR LANDESKUNDE UND RAUMORDNUNG (1996): Städtebaulicher Bericht. Nachhaltige Stadtentwicklung – Herausforderungen an einen ressourcenschonenden und umweltverträglichen Städtebau. Bonn.

- BUNDESMINISTERIUM FÜR RAUMORDNUNG, BAUWESEN UND STÄDTEBAU (Hrsg.) (1996): Lokale Agenda 21. Schriftenreihe „Forschung“ des Bundesministeriums für Raumordnung, Bauwesen und Städtebau, Heft-Nr. 499. Bonn.
- BUNDESMINISTERIUM FÜR VERKEHR, BAU- UND WOHNUNGSWESEN (Hrsg.) (2001): Stadtumbau in den neuen Ländern. Integrierte wohnungswirtschaftliche und städtebauliche Konzepte zur Gestaltung des Strukturwandels auf dem Wohnungsmarkt der neuen Länder. Berlin.
- BUNDESMINISTERIUM FÜR VERKEHR, BAU- UND WOHNUNGSWESEN (Hrsg.) (2004): Mobilitätsmanagement: Ziele, Konzepte und Umsetzungsstrategien, direkt 58. Bonn.
- BUNDESMINISTERIUM FÜR VERKEHR, BAU- UND WOHNUNGSWESEN (Hrsg.) (2005): Nachhaltige Raum- und Verkehrsplanung: Beispiele und Handlungsempfehlungen, direkt 60. Bonn.
- BUNDESREGIERUNG (2002): Perspektiven für Deutschland. Unsere Strategie für eine nachhaltige Entwicklung: Nachhaltigkeitsstrategie für Deutschland. Berlin.
- DIEKMANN, KAI UND RALF GEORG REUTH (2000): Helmut Kohl, Ich wollte Deutschlands Einheit. München.
- DUISBERG, CLAUS (2005): Das deutsche Jahr – Innenansichten der Wiedervereinigung 1989-1990. Berlin.
- DURTH, WERNER UND NIELS GUTSCHOW (1995): “Eisenhüttenstadt, Schöne Städte für ein neues Leben”. In: Brandenburgische Denkmalpflege 1. (Hrsg.) ohne Angabe. Berlin. S. 31-39.
- DURTH, WERNER UND JÖRN DÜWEL, NIELS GUTSCHOW (1998a): Architektur und Städtebau der DDR Band 1. Personen, Pläne, Perspektiven. Frankfurt / Main, New York.
- DURTH, WERNER UND JÖRN DÜWEL, NIELS GUTSCHOW (1998b): Architektur und Städtebau der DDR Band 2. Aufbau, Städte, Themen, Dokumente. Frankfurt / Main, New York.
- DURTH, WERNER UND NIELS GUTSCHOW (unveröffentlichtes Manuskript) (1993): Anmerkungen zur Planungsgeschichte. Eisenhüttenstadt.
- EUROPÄISCHE GEMEINSCHAFT EU (2000): Europäische Indikatoren für eine nachhaltige lokale Entwicklung. Technischer Bericht. Luxemburg.
- FANGOHR, HANNA (1988): Großwohnsiedlungen in der Diskussion Am besten alles abreißen?. In: Geographische Rundschau 40, Heft 11. S. 26-32.

- FORUM DES ARBEITSKREISES STADTPLANER IM BUND DEUTSCHER ARCHITEKTEN BDA (unveröffentlichtes Manuskript) (1993): Städtebauliche Entwicklungslinien der Nachkriegszeit in Ost und West, Eisenhüttenstadt – eine europäische Stadtgründung der 50er Jahre. Eisenhüttenstadt.
- FORSCHUNGSGESELLSCHAFT FÜR STRABEN UND VERKEHRSWESEN FGSV (2003): Nachhaltige Verkehrsentwicklung. Arbeitspapier 59. Köln.
- GANSLEWEIT, KLAUS-DIETER (1986): Eisenhüttenstadt und seine Umgebung: Ergebnisse der heimatkundlichen Bestandsaufnahme im Gebiet zwischen Oder, Neiße und Schlaubetal um Eisenhüttenstadt und Neuzelle. (Hrsg.) Akademie der Wissenschaften der DDR, Institut für Geographie und Geoökologie, Arbeitsgruppe Heimatforschung. Band 45: Werte unserer Heimat. Berlin.
- GELLER, BERND (2001): Eisenhüttenstadt und Umgebung. Horb am Neckar.
- GESCHICHTSWERKSTATT EISENHÜTTENSTADT E.V. (2000): Eisenhüttenstädter Lesebuch. Berlin.
- GESCHICHTSWERKSTATT EISENHÜTTENSTADT E.V. (2002): Eisenhüttenstädter Profile 2002: Lesebuch. Berlin.
- GIBBINS, OLAF (1988): Großwohnsiedlungen: Bestandspflege und Weiterentwicklung. München.
- GIRADET, HERBERT (1996): Das Zeitalter der Städte: neue Wege für eine nachhaltige Stadtentwicklung. o.O..
- GORBATSCHOW, MICHAEL (1999): Wie es war: die deutsche Wiedervereinigung. Berlin.
- GRUBER, KARL (1983): Die Gestalt der deutschen Stadt, München.
- GROSS, GUIDO (1965): "Das Werden der heutigen Kulturlandschaft, dargestellt am Beispiel Eisenhüttenstadt". In: Geographische Rundschau Nr 17. (Hrsg.) Westermann Schulbuchverlag. Braunschweig. S. 379-383.
- HALL, PETER (1990): Cities of Tomorrow. An Intellectual History of Urban Planning and Design in the Twentieth Century, Oxford. United Kingdom.
- HANGARTER, EKKEHARD (1996): Grundlagen der Bauleitplanung: Der Bebauungsplan. (Hrsg.) Werner-Verlag. Düsseldorf.
- HARTSHORN, TRUMAN A. (1992): Interpreting the City. An Urban Geography, New York. USA.
- HAUBOLD, HANS-WOLFGANG UND DR. RÜDIGER SÜDHOFF (2000): Die Planstadt Eisenhüttenstadt - Die Wohnkomplexe I-IV: Geschichte, Architektur, Sanierung, Modernisierung. (Hrsg.) Eisenhüttenstädter Gebäudewirtschaft GmbH. Eisenhüttenstadt.

- HÄRTEL, HERBERT (unveröffentlichtes Manuskript) (1995): Lindenallee Eisenhüttenstadt, Analyse eines Baudenkmals. Unveröffentlichtes Manuskript. Eisenhüttenstadt.
- HEINEBERG, HEINZ (1986): Grundriß Allgemeine Geographie: Stadtgeographie, Paderborn, München, Wien, Zürich.
- HEINEBERG, HEINZ (1992): Geographische Stadtforschung statt Stadtgeographie? Zur Stellung der Stadtgeographie im interdisziplinären Rahmen. In: Geographie heute 100, S. 13 – 20.
- HEINEBERG, HEINZ (2000): Grundriß Allgemeine Geographie: Stadtgeographie, München.
- HOFMEISTER, BURKHARD (1994): Stadtgeographie. Braunschweig.
- HOPP, HANNS (1963): "Architekt Kurt Leucht zum 50., Geburtstag". In: Deutsche Architektur. Nr. 5. (Hrsg.) Deutsche Bauakademie und Bund Deutscher Architekten. Berlin. S. 323.
- HOTZAN, J. (1994): DTV-Atlas zur Stadt. Von den ersten Gründungen bis zur modernen Stadtplanung. München.
- HOWARD, EBENEZAR (1898): Tomorrow. London.
- HOWARD, EBENEZAR (1902): Garden Cities of Tomorrow. London.
- INSTITUT FÜR LANDES- UND STADTENTWICKLUNGSFORSCHUNG DES LANDES BRANDENBURG (ILS) (Hrsg.) (1994): Wohngebiete der DDR-Zeit: Eisenhüttenstadt - eine Bestandsaufnahme. Stadtbesichtigung Eisenhüttenstadt durch den Beirat für Stadtentwicklung und Baukultur beim MSWV am 15./16. März 1994. Frankfurt (Oder).
- INSTITUT FÜR LANDES- UND STADTENTWICKLUNGSFORSCHUNG DES LANDES NORDRHEIN-WESTFALEN (ILS) (Hrsg.) (1996): Nachhaltige Stadtentwicklung. Innovationsforum 3. Dortmund.
- INSTITUT FÜR LANDES- UND STADTENTWICKLUNGSFORSCHUNG DES LANDES NORDRHEIN-WESTFALEN (ILS) (Hrsg.) (2000): Mobilitätsmanagement Handbuch. Dortmund.
- INSTITUT FÜR LANDES- UND STADTENTWICKLUNGSFORSCHUNG UND BAUWESEN DES LANDES NORDRHEIN-WESTFALEN (ILS) (Hrsg.) (2003): Stadtentwicklung zwischen Wachstum und Schrumpfung. Werkstattgespräch, Dortmund.
- INSTITUT FÜR REGIONALENTWICKLUNG UND STRUKTURPLANUNG IRS (Hrsg.) (1995): Reise nach Moskau: Quellenedition zur neueren Planungsgeschichte. Dokumentenreihe des IRS Nr. 1. Erkner.
- KAMPFMEYER, HANS (1913): Die Gartenstadtbewegung. Berlin

- KARGER, ADOLF UND FRANK WERNER (1982): Die sozialistische Stadt. In: Geographische Rundschau 34, Heft 11. S. 517-528.
- KÄTHNER, KLAUS (1980): 30 Jahre Eisenhüttenstadt. (Hrsg.) Rat der Stadt Eisenhüttenstadt. Eisenhüttenstadt.
- KIL, WOLFGANG (1992): Der letzte Monolith: "Baudenkmal Stalinstadt". In: Bauwelt, Heft 10. S. 497-505.
- KINDER, HERMANN UND WERNER HILGEMANN (1995): DTV-Atlas zur Weltgeschichte, Band 2: Von der französischen Revolution bis zur Gegenwart. (Hrsg.) Deutscher Taschenbuch Verlag. München.
- KNAUER-ROMANI, ELISABETH (Hrsg.) (2000): Eisenhüttenstadt und die Idealstadt des 20. Jahrhunderts. Weimar.
- KNOX, PAUL L.; MARSTON, SALLY A. (2001): Humangeographie, Heidelberg.
- KÖHLER, TILO (1994): Kohle zu Eisen - Eisen zu Brot. Die Stalinwerke. (Hrsg.) Transit Buchverlag. Berlin.
- KÖHLER, TILO (1995): Lust am Schaffen – Freude am Leben, Die Stalinstadt. (Hrsg.) Transit Buchverlag. Berlin.
- KOLKS, WILHELM UND JOACHIM FIEDLER (Hrsg.) (1997): Verkehrswesen in der kommunalen Praxis Band 1: Planung – Bau - Betrieb. Berlin.
- KONTER, ERICH (1997): Lebensraum Stadt – Stadt Regulation: Grundlegung einer Planungstheorie und –soziologie. Berlin.
- KRAU, INGRID UND FRIEDHELM SCHROOTEN (1987): Die fünfziger Jahre hüben und drüben - Zwei Städte der Arbeit: Eisenhüttenstadt und Duisburg-Rheinhausen In: Bauwelt 24. S. 868 – 871.
- KREISKOMMITEE "10 JAHRE STALINSTADT", ZENTRUM FÜR PRESSE-INFORMATION (Hrsg.) (1960): Stalinstadt, die erste sozialistische Stadt Deutschlands: Ein Material zum zehnjährigen Bestehen des Eisenhüttenkombinats "J. W. Stalin" und Stalinstadts. Eisenhüttenstadt.
- LEUCHT, KURT (1957): Die erste neue Stadt in der Deutschen Demokratischen Republik: Planungsgrundlagen und -ergebnisse von Stalinstadt. (Hrsg.) Deutsche Bauakademie. Schriften des Forschungsinstituts für Gebiets-, Stadt- und Dorfplanung. Berlin.
- LICHTENBERGER, ELISABETH (1991): Stadtgeographie, Band 1. Begriffe, Konzepte, Modelle, Prozesse. Stuttgart.
- LICHTENBERGER, ELISABETH (2002): Die Stadt. Von der Polis zur Metropolis. Darmstadt.

- LÖTSCHER, LIENHARD (1992): Aufgaben und Perspektiven geographischer Stadtforschung. In: Frankfurter Geographische Hefte 60, S. 11 – 30.
- LÖTSCHER, LIENHARD UND KAI KÜHMICHEL (1998): Lokale Agenda 21 – partizipative Planung nachhaltiger Stadtentwicklung? In: Geographica Helvetica 1998 Nr. 4. S. 135-138.
- LÖTSCHER, LIENHARD UND STEFAN SCHMITZ (2001): Der beschwerliche Weg zu einer nachhaltigen Stadtentwicklung. In: Bericht zur deutschen Landeskunde Band 75 Heft 2/3. S. 333-342.
- LÖTSCHER, LIENHARD UND FRANK HOWEST, LUDGER BASTEN (2003): Eisenhüttenstadt: Monitoring a Shrinking City, in IGU Commission on Monitoring Cities of Tomorrow (ed.), Proceedings of the Ljubljana Conference 2003.
- LÖTSCHER, LIENHARD (2005): Shrinking East German Cities? In: Geographica Polonica Vol. 78, No. 1, S. 79 – 98.
- LUDWIG, ANDREAS (2000): Eisenhüttenstadt: Wandel einer industriellen Gründungsstadt in fünfzig Jahren. Potsdam.
- MACHULE, DITTMAR UND HANS STIMMANN (1981): “Auf der Suche nach der Synthese zwischen heute und morgen: Zum Städtebau der Nachkriegszeit in der DDR”. In: Bauwelt, Heft 48. S. 383-385.
- MADER, RICHARD (1994): Eisenhüttenstadt: Wanderung durch eine Stadt zwischen Oderbruch und Oberspreewald. Eisenhüttenstadt.
- MAY, RUTH (1999): Planstadt StalinStadt: Ein Grundriß der frühen DDR-aufgesucht in Eisenhüttenstadt. Dortmunder Beiträge zur Raumplanung 92. (Hrsg.) Institut für Raumplanung, Universität Dortmund, Fakultät Raumplanung. Dortmund.
- MEIßNER, JENS (2004): Baugesetzbuch 2004: Synopse. (Hrsg.) Verlag W. Kohlhammer. Stuttgart.
- MEYHÖFER, DIRK UND HORST ZIMMERMANN (1993): “Utopien in Stein”. In: Zeitmagazin Nr. 44.(Hrsg.) Zeitverlag Pressehaus. S. 26–37.
- MEYHÖFER, DIRK (1995): „Wiedersehen mit Eisenhüttenstadt“. In: Deutsche Bauzeitung 5. Leinfelden-Echterdingen. S. 48.
- MOEWES, GÜNTHER (1998): „Sanierung des Bestands – Energiesparhäuser als praktizierte Anti-Ökologie“. In: Stadtforum – Das Journal für ein nachhaltiges Berlin Nr. 32. (Hrsg.) Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Umweltschutz und Technologie. Berlin. S. 38.
- NOWAK, CHRISTIANE (2003): Stadtumbau in Eisenhüttenstadt: Vortrag beim Arbeitskreis Stadtzukünfte des Deutschen Verbandes für angewandte Geographie am 26.04.2003. Eisenhüttenstadt.

- NUTZ, MANFRED (1998): Stadtentwicklung in Umbruchsituationen: Wiederaufbau und Wiedervereinigung als Stressfaktor der Entwicklung ostdeutscher Mittelstädte, ein Raum-Zeit-Vergleich mit Westdeutschland. Stuttgart.
- OTT, KONRAD: "Nachhaltigkeit". In: Brandenburger Umwelt und Agrarjournal 4 (2000). (Hrsg.) Ministerium für Landwirtschaft, Umweltschutz und Raumordnung des Landes Brandenburg (MLUR). Potsdam. S. 2-3.
- PALLOKS, WALTER (1958): "Die neue Magistrale in Stalinstadt". In: Deutsche Architektur Heft 7. (Hrsg.) Bund Deutscher Architekten. o. S..
- PATTON, DAVID (1999): Cold War politics in postwar Germany. New York.
- PERSKE, WOLFGANG (2005): Verbesserung der überregionalen Verkehrsanbindung zur Stärkung der wirtschaftlichen Rahmenbedingungen der Stadt Eisenhüttenstadt: Vortrag am 25.10.2005 vor Interessenvertretern der regionalen Wirtschaft. Eisenhüttenstadt.
- PETSCHOW, ULRICH UND JÜRGEN MEYERHOFF, CLAS THOMASBERGER (1990): Umweltreport DDR: Bilanz der Zerstörung, Kosten der Sanierung, Strategien für den ökologischen Umbau. (Hrsg.) Institut für ökologische Wirtschaftsforschung. Frankfurt / Main.
- PEVSNER, NIKOLAUS (1997): Europäische Architektur von den Anfängen bis zur Gegenwart, Darmstadt.
- RICHTER, JENNY UND HEIKE FÖRSTER, ULRICH LAKEMANN (1997): Stalinstadt-Eisenhüttenstadt - Von der Utopie zur Gegenwart, Wandel industrieller, regionaler und sozialer Strukturen in Eisenhüttenstadt. (Hrsg.) Hans Böckler Stiftung. Marburg.
- RÖSCH, ANDREAS UND WOLF DIETER GROSSMANN (1998): „Nachhaltigkeit in der Informationsgesellschaft“. In: Standort – Zeitschrift für Angewandte Geographie Nr. 3. (Hrsg.) Deutscher Verband für Angewandte Geographie e. V. Bonn. S. 27-33.
- SCHMITZ, HOLGER (1998): „Die Neuregelung des Rechts der Raumordnung seit dem 1. Januar 1998“. In: Standort – Zeitschrift für Angewandte Geographie Nr. 1. (Hrsg.) Deutscher Verband für Angewandte Geographie e. V. Bonn. S. 34-37.
- SCHÜTRUMPF, JÖRN (1997): "Kurt W. Leucht, Planer von Stalinstadt, der ersten sozialistischen Stadt Deutschlands". In: Aufbau West Aufbau Ost, Die Planstädte Wolfsburg und Eisenhüttenstadt in der Nachkriegszeit. (Hrsg.) Rosemarie Beier. Berlin. S. 81-88.
- SCHÖLLER, PETER (1967): Die Deutschen Städte. (Hrsg.) Albert Kolb, Emil Meynen, Erich Otremba u.a.. Geographische Zeitschrift Heft 17. Wiesbaden.
- SICHTING, DIETER (1993): Eisenhüttenstadt wie es früher war. Eisenhüttenstadt.

- STADT EISENHÜTTENSTADT (Hrsg.) (1993): Städtebauliche Entwicklungslinien der Nachkriegszeit in Ost und West: Eisenhüttenstadt – eine europäische Stadtgründung der 50er Jahre. Eisenhüttenstadt.
- STADT EISENHÜTTENSTADT (Hrsg.) (1997): Statistischer Jahresbericht 1997. Eisenhüttenstadt.
- STADT EISENHÜTTENSTADT (Hrsg.) (1998a): Erläuterungsbericht zum Flächennutzungsplan. Eisenhüttenstadt.
- STADT EISENHÜTTENSTADT (Hrsg.) (1998b): Eisenhüttenstadt, Architektur – Skulptur: Stadtbilder, Öffnungen, Gestalt, Ansichten, Erkundungen. Eisenhüttenstadt.
- STADT EISENHÜTTENSTADT (unveröffentlichtes Manuskript) (2000): Entwicklungs- und Ausbaukonzept für Bundes-, Landes- und städtisch bedeutsame Straßen im Raum Eisenhüttenstadt. Eisenhüttenstadt.
- STADT EISENHÜTTENSTADT (unveröffentlichtes Manuskript) (2001): Lärmminde-  
rungsplan für die Stadt Eisenhüttenstadt. Eisenhüttenstadt.
- STADT EISENHÜTTENSTADT (2003): Eisenhüttenstadt im Umbau: Die Zeitung zum Stadtumbau. (Hrsg.) Ministerium für Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr des Landes Brandenburg, 1. Ausgabe. Eisenhüttenstadt.
- STADT EISENHÜTTENSTADT (2005): Eisenhüttenstadt im Umbau: Die Zeitung zum Stadtumbau. (Hrsg.) Ministerium für Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr des Landes Brandenburg, 2. Ausgabe. Eisenhüttenstadt.
- STADT-BILD-VERLAG (Hrsg.) (1992): Stadtbilder aus Eisenhüttenstadt. Leipzig.
- STATISTISCHES BUNDESAMT (Hrsg.) (2003): Statistisches Jahrbuch 2003. Wiesbaden.
- TOPFSTEDT, THOMAS (1992): Neue Städte aus Ruinen: Deutscher Städtebau der Nachkriegszeit. München.
- TOPFSTEDT, THOMAS (1997): "Abschied von der Utopie. Zur städtebaulichen Entwicklung Eisenhüttenstadts seit Mitte der fünfziger Jahre". In: Aufbau West Aufbau Ost, Die Planstädte Wolfsburg und Eisenhüttenstadt in der Nachkriegszeit. (Hrsg.) Rosemarie Beier. Berlin. S. 89-97.
- VEB WOHNUNGS- UND GESELLSCHAFTSBAUKOMBINAT FRANKFURT (ODER) (Hrsg.) (1975): Informations- und Angebotskatalog. Teil 1. Frankfurt (Oder).
- VERLAG FÜR BAUWESEN (Hrsg.) (1987): Architekturführer DDR: Bezirk Frankfurt (Oder). Berlin.
- WEIZSÄCKER, ERNST ULRICH VON (1994): Erdpolitik. Darmstadt.