

Empfehlungen und Wertungen der Expertengruppe Städtebaulicher Denkmalschutz für die Stadt Wolgast

Am **3. Juni 2004** fand in der **Stadt Wolgast** ein **Arbeitstreffen der Expertengruppe Städtebaulicher Denkmalschutz** statt unter Mitwirkung von Vertretern des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen, des Beauftragten der Bundesregierung für Angelegenheiten der Kultur und der Medien, des Landes Mecklenburg-Vorpommern, der Länder Berlin und Sachsen-Anhalt, des Freistaates Sachsen und des Freistaates Thüringen sowie des forschungsbegleitenden Instituts für Regionalentwicklung und Strukturplanung – IRS, der gastgebenden Stadt und ihres Sanierungsträgers BauBeCon. Die Experten befassten sich sowohl mit der gesamtstädtischen Entwicklung von Wolgast als auch mit der Innenstadtentwicklung und der Umsetzung des Programms Städtebaulicher Denkmalschutz. Sie erarbeiteten Wertungen mit Empfehlungen. Ein positives Zeichen der jüngsten Zeit war die erfolgreiche Teilnahme der Stadt am Bundeswettbewerb „Stadtumbau Ost“, bei dem sie einen 3. Preis erreichte.

Im Nordosten des Landes Mecklenburg-Vorpommern am linken Ufer des Peenestromes im Küstentiefland der Ostsee gelegen, übernimmt **Wolgast als „Tor zur Insel Usedom“ in der Region und im Landkreis Ostvorpommern mittelzentrale Funktionen** und zählte im Jahr 2002 12.799 Einwohner. Im Vergleich zum Jahr 1990 verlor die Stadt 23,5 Prozent ihrer Bevölkerung. Die verkehrliche Erreichbarkeit aus Richtung Berlin und Hamburg verbessert sich durch die Autobahn A 20. Verbesserungen schafft die neue Klappbrücke für die Bahnverbindung nach Usedom. Das gravierende Problem jedoch stellt sich seit langem, insbesondere während der Sommermonate, durch die überbordende Verkehrsbelastung der B111, die inzwischen nur noch die Altstadt im Süden tangiert, aber große Rückstaus aufweist.

1. **Die Entwicklung von Wolgast prägen tausend Jahre Geschichte.** In günstiger Lage entstand zunächst auf einer Hochfläche am Peeneufer nahe der Mündung in die Ostsee ein bedeutender slawischer Burg- und Marktort mit Zollstätte. Nach der Eroberung durch Herzog Wratisslaw I. von Pommern 1123 ließ der Missionsbischof Otto von Bamberg 1128 den auf der höchsten Erhebung befindlichen Gerowit-Tempel (Gott des Krieges) zerstören und gründete an dessen Stelle die Kirche St. Petri. Auf der Insel am rechten Ufer der Peene befand sich die slawische Burg, um 1200 zeitweise dänisch. Schon vor der Teilung Pommerns im Jahr 1295 (Pommern-Wolgast und Pommern-Stettin) kam es zum **Aufbau einer Herzogsresidenz**, die bis 1464 und dann wieder von 1532 bis 1632 bestand. Seit 1496 erfolgte ihr Ausbau zum dreigeschossigen Schloss unter Bogislaw X., das in seiner letzten Bauphase mit den mächtigen Bastionen den größten Teil der Insel besetzte und eines der repräsentativsten im Ostseeraum war, bis es 1675 bei der Belagerung durch Kurfürst Friedrich Wilhelm von Brandenburg zerstört und die Ruine 1843 beseitigt wurde.

Die um die **Petri-Kirche angelegte Siedlung erhielt 1282 Lübisches Stadtrecht** durch Herzog Bogislaw IV. Die stärkere Bindung an die Residenz des Landesherrn verhinderte bis in das 14. Jh. einen Aufschwung als Handelsstadt (1365 erstmals als **Mitglied der Hanse** erwähnt, aber durch die Stadt Greifswald vertreten). Im 15. Jh. gab es eine kurze wirtschaftliche Blütezeit. 1648 fiel Wolgast an Schweden, 1815 an Preußen und hatte 1829 4.097 Einwohner. Im 19. Jh. waren Schiffbau und Getreidehandel wichtigste Wirt-

schaftszweige. 1863 kam die Bahnverbindung nach Züssow, 1911 nach Swinemünde. Von 1952 bis 1993 war Wolgast Kreisstadt.

Für das städtebaulich **einzigartige Ensemble der Altstadt am Strom** mit bewahrtem Grundriss, historischer Silhouette, weitgehend geschlossener Bebauung und 117 Baudenkmalen besteht **seit 1993 eine Erhaltungssatzung**. Unter Einbeziehung des wendischen Rundlings im Bereich der Petri-Kirche zeigt sich **eine planmäßige mittelalterliche Stadtanlage**, die ursprünglich ringförmig von einer Stadtmauer mit Türmen und drei Toren umschlossen war, letztere im 19. Jh. abgetragen. Stadt und östlich vorgelagerte historische Schlossinsel verbindet die Burgstraße, die direkt auf den Kirchenchor ausgerichtet ist und in die annähernd in Ost-West-Richtung verlaufende Hauptachse (Wilhelmstraße) mündet. Diese teilt die Altstadt in der Mitte und führt über den im 13. Jh. angelegten neuen Markt mit Rathaus. Nördlich der Kirche existiert das typische gitterförmige Straßennetz mit zwei parallelen Längsstraßen (Schuster- und Badstubenstraße) und den zum Hafen ausgerichteten Querstraßen. Der im Süden gelegene „**Platz der Jugend**“ war **ursprünglich der Anger des wendischen Rundlings** und später Pferdemarkt vor dem ehemaligen Basteyentor. Von ihm gehen sternförmig drei Straßen in das Binnenland. Die schon im 15. Jh. entstandenen Vorstädte Fischer-, Bau- und Kronwiek wurden seit dem 19. Jh. erweitert und ausgebaut.

Die **Altstadt dominiert die mächtige Kirche St. Petri, Stadtpfarrkirche und zugleich herzogliche Hof- und Begräbniskirche**, eine dreischiffige Backsteinbasilika von vier Jochen mit polygonalem, kapellenlosem Umgangschor (14./15. Jh.), in der hansischen Architekturtradition stehend (St. Marien in Lübeck, St. Nikolai in Stralsund, St. Nikolai in Berlin), ausgestattet u.a. mit Prunksarkophagen in der Gruft, einem mittelalterlichen, in Vorpommern einmaligen „Teufelstanz“ in der Turmseitenhalle und einem Brüstungsgemälde zum Totentanz von der abgebrochenen Empore der Gertruden-Kapelle an den Seitenschiffwänden (24 Szenen nach Holzschnitten H. Holbeins von C.S. Köppe, 1700). Weiterhin prägen das Stadtbild das in der Marktmittte freistehende Rathaus (15.-19. Jh.), viele traufständige zwei- und dreigeschossige Bürgerhäuser, oft in Fachwerkkonstruktion ausgeführt (nach dem Stadtbrand von 1713), und große Wohn-Speicher- und Speichergebäude des 18. Jh. (Burg-, Lange und Oberwallstraße), das Bankgebäude am Rathausplatz von H. Poelzig (1932), zwei Kornspeicher und Reste der Stadtbefestigung.

2. Das gegenwärtige **Profil von Wolgast** wird durch den Schiffbau, die Hafen- und Lagerwirtschaft, den Tourismus und Dienstleistungen verschiedener Art sowie eine Vielzahl mittelständischer Unternehmen bestimmt. Allerdings brachte die wirtschaftliche Umstrukturierung in Region wie Stadt beträchtliche Einwohnerverluste, allein von 1995 bis 2000 23,5 Prozent. Trotz rückläufigen Wanderungssaldo wird bis 2010 nochmals ein Bevölkerungsrückgang von ca. 13 % erwartet. Die daraus resultierenden städtebaulichen Probleme konzentrieren sich besonders auf die Altstadt mit den historischen Stadterweiterungen und auf die Plattenbausiedlung „Wolgast-Nord“, wo sich die Einwohnerzahl um ein Drittel reduzierte, noch 40 % der Stadtbewohner leben und 33,5 % Leerstand existiert.

Auf diese zwei Schwerpunktgebiete orientiert das vorliegende **Stadtumbaukonzept**. In „**Wolgast-Nord**“ soll durch Wohnungszusammenlegungen, Teilrückbau und blockweisen Abriss bis 2010 eine Bestandsreduzierung um 700 Wohnungen erfolgen. Gleichzeitig gilt es, Aufwertungsmaßnahmen u.a. durch einen neuen Grünzug zu realisieren. Eindeutige **Priorität** hat die **Zukunftsgestaltung der Altstadt**, wo zz. 2.267 Bürger wohnen und kaum Leerstand besteht. Unter Einbeziehung von Aufwertungsarbeiten in den Vorstädten zielt das fortgeschriebene Sanierungskonzept auf die weitere Stärkung und Vitalisierung

der Altstadt mit wichtigen Zentrumsfunktionen bei Erhalt der historischen Struktur und Bausubstanz. In diesem etwa 25 Hektar großen Gebiet sollen folgende Ziele in Verbindung mit der dargestellten Strategie der „Stadterneuerung“ umgesetzt werden:

- Aufbau einer funktionsfähigen Hauptgeschäftszone durch weitere Ladengeschäfte und gastronomische Einrichtungen sowie einzelne Einzelhandelsmagneten (Bekleidungs- haus, Video-/Audiomarkt, Warenhaus),
- wirtschaftliche Belebung und Stabilisierung der Wohnnutzung im Bereich südwestlich des Rathauses sowie Stärkung des Wohnens im Areal nordöstlich des Rathauses,
- Entwicklung von Beherbergungsgewerbe und Gastronomie,
- Revitalisierung der Beziehung von Stadt und Wasser durch funktionelle Aufwertung des Fischmarktes,
- Umstrukturierung der nördlichen Schlossinsel durch hochwertiges Wohnen und Was- ser, Hotellerie, Kultur und Dienstleistungen,
- Intensivierung der Rekreationsflächen, Ausbau von Grünstrukturen in peripheren Be- reichen wie Reiferwall, Lustwall, Fischmarkt,
- Verkehrsberuhigung der Altstadt nach bereits erfolgter Auslagerung des immensen Durchgangsverkehrs,
- Ausbau der Fußgängerbereiche mit Anbindung an den Schlossgraben bzw. die Peene,
- Schaffung von Parkplätzen auf vier Standorten am Altstadtrand sowie
- mehrere Zielsetzungen mit denkmalpflegerischen und erhaltenden Realisierungs- maßnahmen für das städtebaukulturelle Erbe, gestützt auf eine im Jahr 2000 aktuali- sierte Gestaltungssatzung.

Städtebauförderungsmittel stehen seit 1993 zur Verfügung, darunter besonders aus dem Programm Städtebaulicher Denkmalschutz.

3. Angesichts der demographischen und wirtschaftlichen Rahmenbedingungen – der Kom- munalhaushalt ist zz. nicht ausgeglichen – bewertet die **Expertengruppe die komplex angelegte Stadterneuerungsstrategie mit den eingeleiteten Maßnahmen als angemessen und zukunftsorientiert**, insbesondere zur Verbesserung der Infrastruktur, zur Stär- kung der Altstadt zugleich mit guter Wohnfunktion zur Erhaltung des städtebaukulturellen Erbes und zur Entwicklung der Wirtschaft mit lokaler Ökonomie. Empfohlen wird, die **Zukunftsgestaltung der Stadt noch mehr als bisher aus ihren großen geschichtlichen und kulturellen Bedeutungsgehalten** zu entwickeln etwa mit den identitätsprägenden Leitideen: Altstadt – Hafenstadt – Slawenstadt. So gilt es, beispielsweise die neuen **Chan- cen des Kulturtourismus** direkt mit dem Netzwerk der Backsteingotik zu nutzen und als einstiges Hanse-Mitglied das wertvolle Kulturgut St. Petri mit der bewahrten mittelalterli- chen Stadthanlage als Attraktion einzubringen, auch mit dem besonderen Erlebnis eines weiten Rundblicks vom Kirchturm in den Stadt- und Landschaftsraum. **Hohe Anerken- nung** verdient in diesem Zusammenhang bereits das **Engagement der Kommune für Bildung und Kultur**, indem sie drei museale Institutionen fördert: das Stadtmuseum im geschichtsträchtigen ältesten Fachwerkgebäude von Wolgast (2. Hälfte 17. Jh.) und Bau- denkmal „Kaffeemühle“, das Runge-Haus als Geburtshaus des bedeutenden Malers der Romantik und das Technische Denkmal Museumshafen mit der Dampffähre „Stralsund“ von 1890, dem ältesten Originalfahrzeug seiner Art weltweit, das ein Jahrhundert lang im Dienst war.
4. Nach kritischer Reflexion scheint aus Sicht der Expertengruppe, ein **wesentliches Poten- zial** für die urbane und kulturelle Zukunftsgestaltung noch nicht hinreichend gesehen und kreativ genutzt zu werden: **das Areal der Schlossinsel** mit ihrer einzigartigen überregio- nalen historischen Bedeutung und ihrem originären genius loci, mit Slawenzeit und –burg, mit der Residenz der Herzöge von Pommern-Wolgast und ihrer Entwicklung von der

Burg- zur Schlossanlage, mit der Schwedenzeit und schließlich der industriellen Entwicklung und markanter Industriearchitektur, darunter dem ehemaligen Gussstahlwerk mit rechteckigem Backsteinbau und Eckturm von 1938. Wie auf der Expertentagung angedacht, **wird empfohlen**, dass Land und Kommune **einen Workshop** mit externer kompetenter Moderation **zur Entwicklung von Stadt und Schlossinsel** veranstalten, um ggf. weitere Aktivitäten und Impulse auszulösen.

Vordringlich sind zz. Sicherungsmaßnahmen, auch an den Baudenkmalen der Industriearchitektur. Zu überprüfen ist die Gebietsfestlegung der Erhaltungssatzung, die bisher nur einen Teil der Schlossinsel berücksichtigt. Um falsche und tiefe Eingriffe in das Bodendenkmal zu verhindern, sollte die Kommune eine Satzung für den Grabungsschutz aufstellen und beschließen. Das Silhouette wie Stadtgestalt erhebliche deformierende Hochhaus der ehemaligen Kreisverwaltung ist für den Rückbau bzw. Abriss vorzusehen.

5. Zur **Attraktivierung der Altstadt** trägt die **Qualität baulicher und denkmalpflegerischer Maßnahmen** besonders bei der Erhaltung und Sanierung der historischen Substanz bei, was die Stadt im öffentlichen wie privaten Bereich in Kooperation mit dem Sanierungsträger anspruchsvoll umzusetzen versucht. Hervorzuheben verdient der Standorterhalt der Stadtverwaltung im Altstadtgefüge in sanierten Baudenkmalen, dem historischen Rathaus inmitten der Altstadt und dem Gebäudekomplex „Rathaus 2“ an der Burgstraße. Weitere Beispiele teilweise an schon erneuerten Straßen und Plätzen sind die „Kaffeemühle“, das Runge-Haus in der Kronwiekstraße 45, mehrere Bürgerhäuser in der Burgstraße und Steinstraße oder der Speicher an der Hafestraße, genutzt zum Thema „Leben lernen auf Segelschiffen“. Wenig überzeugend wirkt jedoch die neue Bebauung am Westufer der Schlossinsel. Zu hoffen ist, dass die erforderlichen Erneuerungsmaßnahmen am Fischmarkt hohe Qualitätsmaßstäbe im öffentlichen Raum erfüllen werden.
6. Die **Verkehrproblematik** hat mehrere Komponenten. Zu loben ist, dass inzwischen der überaus **störende Durchgangsverkehr nicht mehr durch die Altstadt führt**. Der zeitweise chaotisch anmutende Autoverkehr nach und von Usedom bedarf einer Zwischenlösung, möglicherweise durch Einbahnstraßen-Regelungen, die Zielverkehre z.B. zur Altstadt, zur Schlossinsel und zum Bahnhof Wolgast-Hafen günstiger leiten. Eine **neue Brücke** nach Usedom südlich der Peene-Werft soll wohl 2008 Entlastung bringen. Experten fragen kritisch nach alternativen Lösungsansätzen, insbesondere nach einer Tunnel-Lösung, finanziert durch zeitgemäße Konzepte im Sinne von public-private-partnership.

Gute Angebote im Wegenetz entstanden für den Tourismus in der erlebnisreichen Naturwasserlandschaft, beispielsweise für den Radwanderer. Wolgast ist Start- und Zielort des **„Mecklenburgischen Seen-Radwegs“**.

7. Mit Blick auf den erreichten Sanierungsstand – mehr als die Hälfte an Maßnahmen sind realisiert, darunter z.B. 61 Gebäudesanierungen, davon 37 Baudenkmale – gibt die Expertengruppe dem Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen und dem Land Mecklenburg-Vorpommern die Empfehlung, die Stadt Wolgast weiterhin insbesondere aus dem **Programm Städtebaulicher Denkmalschutz auf hohem Niveau zu fördern**. Von 1993 bis 2004 standen einschließlich des kommunalen Eigenanteils insgesamt rund 21,1 Mio. Euro Finanzmittel der Städtebauförderung zur Verfügung. Diese Finanzhilfen dienten auch der Stabilisierung der lokalen baulichen Wirtschaft und dem Baugewerbe, wie dies ebenfalls in Zukunft sein wird. So kann sich das Altstadtensemble an der Peene mit seinen Qualitäten und Werten weiter zum Wohl der Stadt, ihrer Bürger und Gäste ausprägen.