

Vorbemerkung

Städte sind bekanntlich weder baulich noch sozial eine homogene Einheit. Sie differenzieren sich intern in verschiedene Stadtteile mit jeweils sehr unterschiedlicher baulich-räumlicher Struktur und die Bewohnerschaft unterteilt sich ebenso in verschiedene soziale Schichten und soziokulturelle Milieus. Diese sozialen Schichten und Milieus verteilen sich wiederum nicht gleichmäßig über die Stadt, sondern oft konzentrieren sich einzelne soziale Gruppen und Milieus in bestimmten Stadtteilen.

Eine solche sozial-räumliche Differenzierung gab und gibt es auch in Rostock. Für Politik, Verwaltung und private Akteure in der Stadt zweifellos wichtige Fragen sind dabei, in welcher Form die Differenzierung auftritt, wie ausgeprägt sie ist und welche Entwicklungstendenzen zu erkennen sind.

Diese Fragen waren der Anlaß zur Erarbeitung des vorliegenden Sozialatlas, den es in dieser Form in Rostock bisher nicht gab. Allerdings - um es gleich vorweg zu sagen - gibt der Sozialatlas allein noch keine fertigen Antworten auf die Fragen. In ihm werden nur die vorhandenen statistischen Angaben über die einzelnen Stadtbereiche gebündelt und vergleichend dargestellt. Es bleibt dem interessierten Nutzer des Sozialatlas vorbehalten, seine eigenen Schlüsse aus dem vorgestellten Material zu ziehen. Wir verstehen den Sozialatlas als ein spezifisches Instrument, mit dem sich jeder Interessierte einen Überblick über die sozial-räumliche Situation in der Stadt verschaffen kann.

Die vorgestellten Daten entstammen den einschlägigen Veröffentlichungen des Amtes für Statistik und Wahlen der Hansestadt Rostock, deren Mitarbeitern an dieser Stelle für die freundliche Bereitstellung zusätzlicher spezifischer Auswertungen ein besonderer Dank gebührt.

In der gegenwärtigen Form bietet der Sozialatlas hauptsächlich Angaben

- zur räumlichen Struktur (Flächennutzung nach Gemarkungen und Flurbezirken, Angaben zur Gebäude- und Wohnungsstruktur nach der Gebäude- und Wohnungszählung (GWZ) von 1995),
- zur Bevölkerung (Altersstruktur, Geschlechterverteilung, Familienstand),
- zur natürlichen und räumlichen Bevölkerungsbewegung (Geburten und Sterbefälle, Wanderungen über die Stadtgrenzen und innerhalb der Stadt),
- zur Infrastruktur (Kinderbetreuungseinrichtungen, ärztliche Versorgung usw.),
- zur Zahl der Gewerbetreibenden nach Branchen und
- zur Zahl und Struktur der Arbeitslosen nach Stadtbereichen.

Die Aufbereitung weiterer Daten ist geplant.

Die verwendeten Daten sind überwiegend schon in Form von Tabellen im Statistischen Jahrbuch oder den Statistischen Nachrichten veröffentlicht worden. Das besondere an der vorliegenden Veröffentlichung ist die ausschließlich kartographische Darstellung der sozialen und raumbezogenen Daten. Diese kartographische Darstellung erlaubt es, die Gemeinsamkeiten und Unterschiede zwischen den Stadtteilen quasi „auf einen Blick“ zu erfassen. Das Ziel dieses Sozialatlas ist also die Visualisierung sozialer und räumlicher Unterschiede zwischen den Stadtbereichen, um daraus dann Schlüsse auf deren jeweils spezifische sozial-räumliche Struktur ziehen zu können.

Mit Hilfe des Kartographieprogramms PC-Map wurden die Stadtbereiche der Hansestadt als Flächen dargestellt, die dann jeweils mit den Sachdaten verknüpft wurden. Im Ergebnis entstanden Karten, in denen die Unterschiede zwischen den Stadtbereichen durch verschiedene Flächenfärbung dargestellt wurden.

Allerdings – auch das muß vorweg einschränkend gesagt werden – konnten die Möglichkeiten des EDV-Programms für die Veröffentlichung leider nicht völlig genutzt werden. Dies hat schlicht finanzielle Gründe. Im Gegensatz zu anderen Städten, die bereits Sozialatlanten¹ erarbeitet und dann im anscheinlichen Farbdruck veröffentlicht haben, waren die Bearbeiter des Rostocker Sozialatlas zu mehr Bescheidenheit gezwungen.

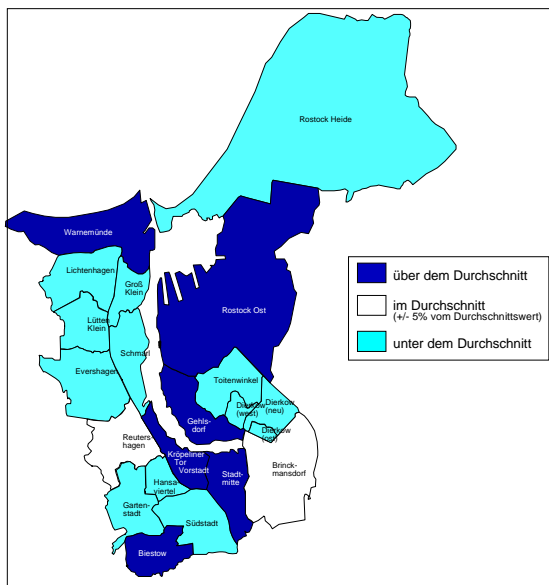
Der vorliegende Atlas entstand - quasi nebenbei - als kleines Eigenprojekt im Institut für Soziologie an der Universität Rostock. Besondere finanzielle Mittel standen dafür nicht zur Verfügung. Sein Entstehen ist nur dem (unbezahlten) Engagement der drei beteiligten Studentinnen Susanne Breitzke, Anja Hawixbrock und Ina Brachmann zu verdanken, die im Laufe eines Dreivierteljahres die Daten nach und nach zusammengetragen und in Karten umgesetzt haben.

Auch für die Veröffentlichung selbst, d.h. die Vielfältigung der Karten standen keine speziellen finanziellen Mittel zur Verfügung, so daß an eine farbige Reproduktion nicht zu denken war. Also entschieden wir uns von vornherein dafür, a) die Karten nur in schwarz/weiß zu erstellen, sie b) auf das DIN A 4 Format zu beschränken und c) aufgrund dieser Einschränkung auch auf eine differenzierte Darstellung in den Karten in Form verschiedener Schraffuren zu verzichten. Statt dessen

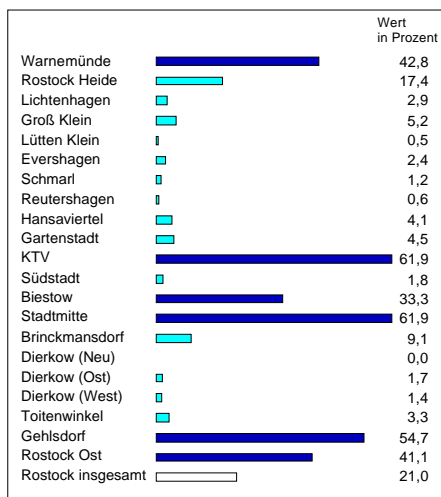
¹ Der Begriff „Sozialatlas“ wird zunehmend für verschiedene Dinge verwandt. Überwiegend ist mit dem Begriff die hier angewandte Form der kartographischen Darstellung von sozialen Sachverhalten verbunden. In einigen Städten allerdings wird unter „Sozialatlas“ auch die bloße Sammlung und Veröffentlichung von Adressen aus dem Sozialbereich (Ämter, Beratungsstellen, Vereine, Selbsthilfegruppen etc.) verstanden.

wurde als Form der Darstellung die jeweilige Abweichung der Werte vom Mittelwert (für die Stadt insgesamt) gewählt. Dies beschränkte die Darstellung auf drei, durch einfaches Kopieren gut reproduzierbare Farben, nämlich weiß (für durchschnittlich), grau (für unterdurchschnittlich) und schwarz (für überdurchschnittlich).

Die Art der Darstellung mag etwas gewöhnungsbedürftig sein, hat aber neben dem finanziellen Aspekt auch den Vorteil, relativ schnell die Abweichungen nach „unten“ und nach „oben“ visuell erfassen zu können.



Um die genauen Differenzierungen aber nicht zu vernachlässigen, wurden die thematischen Karten um eine Balkengrafik ergänzt, aus der man die genauen Werte jeweils ersehen kann.



Wie bereits erwähnt, wurden in den Sozialatlas nur die relativ problemlos „greifbaren“ Daten aufgenommen. Sie wurden verschiedentlich neu berechnet, insbesondere um sie zwischen den Stadtteilen vergleichbar zu machen (Berechnung von Quoten etc.). Es wird vielleicht möglich sein, weitere Daten in dieser Form aufzuarbeiten. Wir haben uns aber

entschlossen, den Sozialatlas bereits in der gegenwärtigen (eigentlich noch unfertigen) Form zu veröffentlichen, um noch eine ausreichende Aktualität gewährleisten zu können und vor allem ihn auch zur Diskussion zu stellen.

Einerseits, um zu erfahren, ob die gewählte (bescheidene) Form für die Akteure in der Stadt von Nutzen ist und andererseits, um grundsätzlich anzuregen, ein solches Projekt „Sozialatlas“ nicht nur für die Hansestadt, sondern möglichst für die gesamte Planungsregion langfristig zu etablieren. Das heißt, ihn von Seiten der Stadt regelmäßig zu aktualisieren und auszubauen und ihn in Zusammenhang mit einer ebenso regelmäßigen Sozialberichterstattung zur Informationsgrundlage für Politik und Verwaltung in der Stadt zu machen.

Von unserer Seite ist gegenwärtig nur noch eine einmalige Ergänzung und Aktualisierung des vorliegenden Sozialatlas geplant und mit den gegebenen Mitteln durchführbar. Darin sollen weitere amtliche Daten (wenn möglich zur Sozialhilfe usw.) sowie Ergebnisse aus einschlägigen Befragungen aufbereitet werden. Der Sozialatlas ist als Loseblattsammlung konzipiert, welche es erlaubt, diese Ergänzungskarten dann über die systematische Nummerierung einzufügen.

Der vorliegende Sozialatlas enthält neben den thematischen Karten auch eine kurze Beschreibung der einzelnen Stadtbereiche der Hansestadt Rostock, um dem Nutzer eine (grobe) Vorstellung über die baulich-räumliche Gestalt der Stadtteile bzw. über deren Entstehungsgeschichte zu geben.

Nach dem bisherigen Stand sind die 235 Karten in fünf thematische Bereiche eingeteilt. Unter der Gliederungsnummer römisch I sind die baulich-räumlichen Bedingungen der Stadt dargestellt. Dieser Bereich macht einen Großteil der vorgelegten Karten aus. Der Grund für die ausführliche Darstellung des Raumes ergibt sich aus dem für die Stadtsoziologie grundlegenden theoretischen Ansatz, daß es immer einen engen Zusammenhang zwischen den Bedingungen des Raumes und dem Sozialen gibt. Für die Interpretation der sozialen Daten sind die Beschaffenheit des jeweiligen Raumes, z.B. die Wohnungsgrößen, Eigentumsverhältnisse usw., also unerlässlich. Unter der Ziffer römisch II werden einige Daten zur Infrastruktur sowie zur wirtschaftlichen Struktur vorgestellt. Unter römisch III werden Daten zur Bevölkerungsstruktur in den Stadtbereichen dargestellt (Altersstruktur usw.). Im Punkt römisch IV geht es um die Bevölkerungsveränderungen, d.h. um die natürliche und die räumliche Bevölkerungsbewegung. Unter römisch V werden schließlich Daten zur Arbeitslosigkeit in den Stadtbereichen dargestellt.

Für Kritik und Anregungen wären wir sehr dankbar. Besonders dankbar aber wären wir, wenn uns von Ämtern oder anderen Institutionen weitere kleinräumige Daten zur Verfügung gestellt werden, da-

mit sie in die geplante Ergänzung aufgenommen werden können. Nobody is perfect, deshalb sei abschließend noch bemerkt, daß sich angesichts der verarbeiteten großen Datenmenge, trotz größter Sorgfalt, mitunter vielleicht doch Fehler eingeschlichen haben. Sollte dies der Fall sein, bitten wir um eine kurze Mitteilung.

Beschreibung der Stadtteile

Die Hansestadt Rostock wird für die Statistik in sog. Stadtbereiche eingeteilt. Die Stadtbereiche werden nicht nur durch administrative Grenzen z.B. der Ortsämter definiert, sondern die Abgrenzung erfolgt auch nach der jeweiligen städtebaulichen Gestalt bzw. nach der Entstehungszeit der Stadtviertel.

Die Stadtbereiche und Ortsteile bestehen ihrerseits wieder aus unterschiedlich strukturierten Stadtvierteln und -quartieren, die historisch gewachsen sind und die auch aufgrund ihrer städtebaulichen Gestalt voneinander unterschieden werden können. Die Unterscheidung der Stadtbereiche in Stadtviertel und -quartiere wird aber von der amtlichen Statistik nicht vorgenommen. Diese erfaßt die Stadt unterhalb der Stadtbereiche inzwischen sehr feingliedrig nach Blöcken. Stadtviertel und -quartiere sind aber eine durchaus relevante inhaltliche Kategorie, mit der auch umgangssprachlich Teilbereiche der Stadt voneinander abgegrenzt werden. So gliedert sich z.B. der Stadtbereich Stadtmitte in die Nördliche und Östliche Altstadt, die Innenstadt und die Steintor-Vorstadt. Auch in den Neubaugebieten finden sich unterschiedlich strukturierte Teilbereiche, u.a. die Reste der alten dörflichen Siedlungen sowie (Einfamilien-)Neubaugebiete aus den letzten Jahren.

Da die statistischen Daten nur auf der Ebene der Stadtbereiche vorliegen, werden die internen Unterschiede nivelliert. Eine genauere interne Differenzierung ist gegenwärtig für diesen Sozialatlas nicht möglich, prinzipiell aber machbar.

Um zumindest auf solche Unterschiede innerhalb der Stadtbereiche aufmerksam zu machen, werden im folgenden die Stadtbereiche kurz beschrieben. Dabei werden in erster Linie die Entstehungsgeschichte sowie die räumliche und bauliche Struktur skizziert, Geschichtliches erwähnt und städtebauliche Besonderheiten genannt.

Auf die soziale Situation in den Stadtbereichen wird nicht eingegangen. Dies setzt eine eingehende Analyse der vorgelegten sowie weiterer Informationen voraus und muß einem entsprechenden *Sozial-*

bericht für die Stadt vorbehalten bleiben. Die folgenden kurzen Texte sind deshalb auch nicht als Analyse im wissenschaftlichen Sinne zu verstehen, sondern einfach nur als kurze Beschreibungen eher im Stile eines Reiseführers gepaart mit den (teilweise rein subjektiven) Einschätzungen der Autoren. Die Reihenfolge der Stadtbereiche orientiert sich weitgehend an deren Baualter. Die Beschreibung des Bereichs Stadtmitte wird dabei zum Anlaß genommen, kurz die Historie der Stadt sowie deren ganz allgemeine Entwicklungslinien zu skizzieren.



Rathaus am Neuen Markt (1991)

1. Der Stadtbereich Stadtmitte

Der Stadtbereich Stadtmitte umfaßt den historischen Kern der Hansestadt Rostock sowie die Steintor Vorstadt als dessen Erweiterung gegen Ende des 19. Jahrhunderts. Um sich ein Bild von der Gestalt dieses Stadtbereichs, wie auch der Stadt insgesamt, machen zu können, ist ein kurzer Ausflug in die Geschichte sinnvoll.

Der Name der Stadt Rostock geht auf die von den slawischen Kyzzinern erbaute Burgsiedlung „Roztoc“ zurück. Diese befand sich wahrscheinlich in der Warnowniederung an der Mündung der schmalen Oberwarnow etwas südlich von der jetzigen östlichen Altstadt. Dort konnte einerseits der Fluß problemlos überquert werden und bot andererseits der breite Unterlauf des Flusses einen Zugang zur Ostsee. Der Name selbst verweist auf diese geographische Lage, denn er bedeutet soviel wie „Ausbreitung“ bzw. „Auseinanderfließen des Flusses“. Nach einer Chronik des dänischen Geschichtsschreibers Saxo Grammaticus wurde die Burg 1161 zerstört, als ein Heer des Dänenkönigs Waldemar I. im Verlauf des Wendenkreuzzuges die slawischen Stämme in Mecklenburg und Pommern unterwarf und deren Christianisierung durchsetzte.

1167 erhielten die Söhne des Obotritenfürsten Niklot das Gebiet zum Lehen und öffneten es für eine deutsche Besiedlung. Die alte Siedlung wurde wieder aufgebaut und in der Folgezeit ließen sich Kaufleute, Handwerker und Bauern aus Holstein, Niedersachsen und Westfalen hier nieder. Um 1200 gründeten sie am westlichen Ufer eine neue deutsche Siedlung. Sie entstand auf dem Gebiet der heutigen östlichen Altstadt unweit der Petrikirche und stellt heute den ältesten Stadtkern Rostocks dar. Im Jahre 1218 wurde diesem Ort durch Heinrich Borwin I. das Lübische Recht verliehen.

Die Stadt vergrößerte sich sehr schnell und es entstanden zwei neue Ansiedlungen. Zunächst die erstmals 1232 erwähnte Mittelstadt um den heutigen neuen Markt herum und zwanzig Jahre später die Neustadt um die (leider in den 50er Jahren abgerissene) Jakobikirche herum. 1265 wurden mit Genehmigung des Fürsten Heinrich Borwin III. die drei Teilstädte zusammengelegt und erhielten einen gemeinsamen Rat und ein gemeinsames Gericht. Rat, Gericht und Markt hatten fortan ihren Sitz in der Mittelstadt, am heutigen Neuen Markt. Sechs Jahre zuvor war von den Städten Lübeck, Wismar und Rostock das wendische Quartier der Hanse gegründet worden.

1290 wurde die Stadtmauer vollendet, in deren Schutz sich fortan die Stadt entwickelte. Bis etwa 1830 beschränkte sich das Siedlungsgebiet auf den von der Mauer umschlossenen Bereich. Die Stadt wuchs im wesentlichen nur zum Ufer der Warnow hin, wo ein Hafen und ein entsprechendes Hafenviertel mit Speichern, Kontoren usw. entstand.

viertel mit Speichern, Kontoren usw. entstand.

1323 kaufte die Stadt vom mecklenburgischen Fürsten den Fischerort Warnemünde mit dem gesamten westlichen Warnowufer, um sich den freien Zugang zur Ostsee zu sichern. Das 14. und 15. Jahrhundert wurden zur Blütezeit Rostocks. Etwa 11.000 Einwohner zählte damals die Stadt, allerdings hatte nur ein knappes Drittel davon das Bürgerrecht. Rostock war neben Lübeck die bedeutendste Stadt innerhalb des wendischen Quartiers der Hanse. 1419 wurde in Rostock eine Universität gegründet, die als älteste in Nordeuropa gilt. Sie erwarb sich einen hervorragenden Ruf als „lumen Vandaliea“ (Leuchte des Nordens) und galt als Universität der Hanse.

Im 16. Jahrhundert verblaßte mit dem allmählichen Niedergang der Hanse die wirtschaftliche Bedeutung der Stadt. Im Dreißigjährigen Krieg wurde Rostock zunächst von den kaiserlichen Truppen, dann von den schwedischen besetzt. Von dieser Zeit ausgezehrt, lag die Stadt nach Ende des Krieges wirtschaftlich am Boden. Das Zweckbündnis der Hanse konnte nicht wiederhergestellt werden, sie löste sich 1669 auf. In den darauffolgenden über hundert Jahren erlebte die Stadt eine weitere Auszehrung. Ein Brand im Jahre 1677 legte weite Teile der Altstadt in Schutt und Asche. Während des nordischen Krieges bis 1721 und ebenso während des Siebenjährigen Krieges 1756 – 1763 wurde die Stadt mehrfach geplündert. Gegen Ende des 17. Jahrhunderts lebten nur noch 5.000 Menschen in der Stadt.

Erst gegen Ende des 18. Jahrhunderts begann wieder ein allmählicher Aufschwung. Aufgrund der Koalitionskriege Englands und der Niederlande gegen Frankreich sowie der französischen Revolution wuchs Rostocks Bedeutung als neutraler Handelspartner. Vor allem Lebensmittellieferungen aus dem mecklenburgischen Hinterland nach England und Dänemark wurden zum lukrativen Geschäft. Die Stadt profitierte auch von den Mißernten in Westeuropa 1799 und 1800. Wegen der Ausfuhr der heimischen Lebensmittel wurden diese im eigenen Land bald knapp und es kam wegen deren Verteuerung zu Unruhen in der Bevölkerung. Im Oktober 1800 kam es deshalb zum sog. „Rostocker Butterkrieg“.

Wegen der von Napoleon verhängten Kontinental Sperre war die Phase der Prosperität allerdings 1806 vorbei. Einige Zeit später wurde die Stadt von napoleonischen Truppen besetzt (bis 1812). Nach dem Sieg über Napoleon begann dann eine erneute Phase des wirtschaftlichen Aufschwungs. Rostock wurde innerhalb weniger Jahrzehnte zum bedeutendsten Ostseehafen. 1845 zählte die Flotte der Stadt 233 Schiffe, 1870 bereits 378. Damit verfügte die Stadt über die größte Flotte in der Ostsee. Wirtschaftlich dominierend waren neben dem Handel die Handwerksämter und einige Manufakturen. Die industrielle Entwicklung wurde wesentlich durch den Schiffbau bestimmt. 1851/52 liefen vom „Werft und Maschinenbetrieb“ Tischbein und Zeltz die ersten

seetüchtigen Schraubendampfer Deutschlands vom Stapel. Die 1890 in eine Aktiengesellschaft umgewandelte „Neptun-Schiffs-und-Maschinenfabrik“ entwickelte sich damals zum einzigen industriellen Großbetrieb der Stadt und des Landes Mecklenburg.

Daneben gab es nur wenig Industrie. Gegen Ende des letzten Jahrhunderts wurden 40 Betriebe mit sechs bis fünfzig Beschäftigten gezählt sowie 14 „Groß“betriebe mit mehr als 50 Beschäftigten. Erwähnenswert sind die Brauerei Mahn & Ohlerich mit 150 Beschäftigten, die im Gegensatz zur Neptun-Werft bereits frühzeitig industrielle (maschinenorientierte) Produktionsverfahren einsetzte, sowie die Chemische Fabrik Friedrich Witte mit etwa 60 Beschäftigten. Diese hatte durch das von Witte entwickelte Verfahren zur Herstellung von Coffein und Pepsin eine überregionale bzw. sogar internationale Bedeutung.

Die Werft und die anderen größeren Betriebe mußten sich außerhalb der alten Stadtmauern ansiedeln und bestimmten so eine wesentliche Richtung, in der sich die Stadt erweitern sollte. Daneben gab es mehr als 20 Brauereien, sieben Tabak- und Zigarettenfabriken, eine Zuckerfabrik, einen Möbelhersteller, eine kleine Maschinen- und Feldbahnfabrik sowie eine Glasfabrik. Das Gros der Wirtschaftsbetriebe waren kleine und kleinste Familienunternehmen.

Wegen des dünn besiedelten agrarisch strukturierten Hinterlandes, ihres vorrangigen Bezuges auf die Ostsee und der Randlage Mecklenburgs in Deutschland konnte die Stadt in der wirtschaftlichen Entwicklung nicht mit den Hafenstädten an der Nordsee bzw. anderen Städten mithalten. Zwar konnte auch sie am allgemeinen Gründerzeitboom partizipieren, jedoch nur in weitaus bescheidenerem Ausmaß als die anderen Städte in den westlichen und südlichen Teilen Deutschlands. Sie blieb eine mittelgroße Stadt sowohl von der Einwohnerzahl als auch vom städtebaulichen Erscheinungsbild her. Die Zahl gründerzeitlicher Prachtbauten ist relativ gering und zudem sind sie - mit einigen Ausnahmen vielleicht - deutlich kleiner dimensioniert als in vergleichbaren Städten. Die alte Innenstadt Rostocks hat sich innerhalb der Stadtmauern trotz etlicher Neubauten der Gründerzeit in ihrer Struktur und Größenordnung bis zum Zweiten Weltkrieg nicht wesentlich verändert. Die heutige Stadtmitte behielt ihren geschlossenen Charakter und ihre Beschaulichkeit. Einschneidende Veränderungen ergaben sich erst aus den Folgen des Zweiten Weltkrieges.

Etwa ab 1830 reichte der Platz innerhalb der Mauern nicht mehr aus und die Stadt wuchs allmählich über die alten Grenzen hinaus. Es entstanden nach und nach neue Stadtteile und zwar aufgrund der geographischen Lage nicht konzentrisch um die Stadtmitte herum, sondern hauptsächlich entlang der Warnow nach Nordwesten bis hin nach Warnemünde, das dadurch in den 80er Jahren dieses Jahrhun-

derts endgültig von einer isolierten Siedlung zum Stadtteil Rostocks wurde. Nachdem in den 30er Jahren erste Eigenheimsiedlungen östlich der Warnow entstanden waren, breitete sich die Stadt erst Anfang der 80er Jahre großflächig auch auf der anderen Seite des Flusses aus. So entstand allmählich das heutige U- oder hakenförmige Erscheinungsbild der Stadt. Oder besser gesagt, die Siedlungsfläche der Stadt hat die Form eines Seepferdchens.

Die ursprüngliche Dreiteilung des alten Stadtkerns verlor sich im Laufe der Entwicklung. Insbesondere die Mittel- und die Neustadt wuchsen zu einer Einheit zusammen. Nur zur Altstadt hin gab es bis fast zum Ende des 19. Jahrhunderts in Gestalt der Grube, eines schmalen Nebenarms der Warnow, heute die Grubenstraße, eine gewisse Abgrenzung.

Der Wiederaufbau des Stadtkerns nach dem Zweiten Weltkrieg hat zu einer neuen Form von Drei- oder genauer gesagt Vierteilung geführt. Durch den Neuausbau der Langen Straße zu einer für Rostocker Verhältnisse überdimensionierten Prachtstraße ergibt sich städtebaulich eine breite Barriere zwischen dem ehemaligen Hafenviertel, der heutigen nördlichen Altstadt, und der Innenstadt. Die Fortführung der Langen Straße über den Neuen Markt zur Steinstraße sowie der Ersatz der zerstörten Häuser zwischen dem Neuen Markt/Koßfelderstraße und Grubenstraße (1951) durch schlichte Wohnblöcke und damit durch ein reines Wohngebiet wirken ebenfalls als Barriere und zwar zur östlichen Altstadt hin. Als weitere, für Fußgänge kaum zu überwindende Barriere erweist sich schließlich der Ausbau der Straße „Am Strande“ zur vierspurigen Durchgangsstraße. Der einst mit dem Hafenviertel verbundene Stadthafen ist so kaum noch zugänglich.

Insgesamt hat die räumliche Entwicklung der Stadt dazu geführt, daß sie zwar geographisch eine Stadt am Wasser ist, es faktisch aber für Bewohner und Besucher kaum einen unproblematischen Zugang zum Wasser gibt. Während der alte Stadthafen durch die Bundesstraße von der Stadt isoliert wird, versperren Industrie und weitere unzugängliche Hafenanlagen bis hinauf nach Schmarl den Zugang zur Unterwarnow. Erlebt werden als vom Fluß und der Ostsee abhängige Stadt kann Rostock daher gegenwärtig kaum.

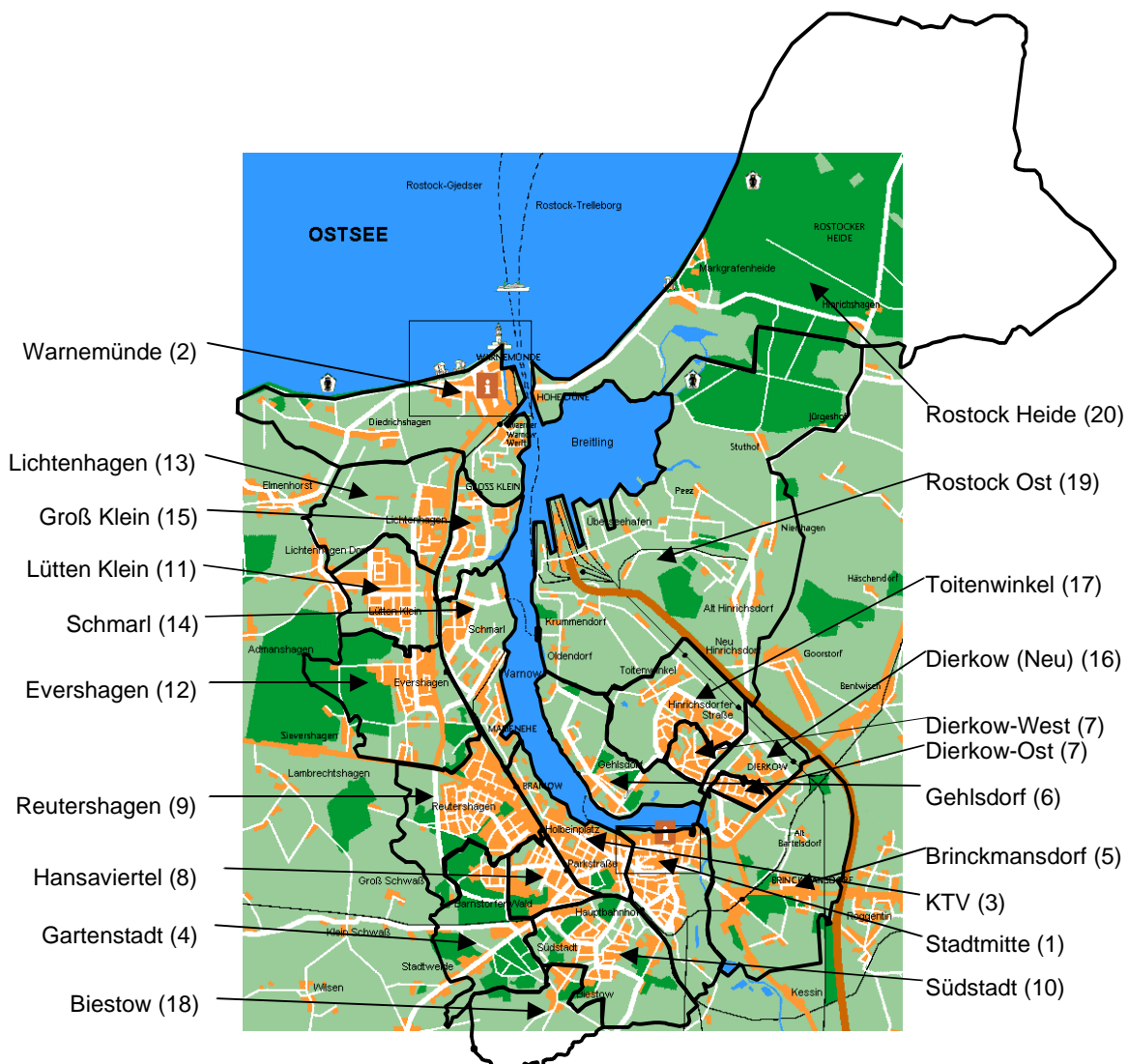
Bei genauer Betrachtung der Siedlungsflächen der Hansestadt zerfällt diese in vier größere, jeweils durch breite Grün-, Brach- oder Industrieflächen voneinander abgegrenzte Stadtkomplexe. Dies sind a) die eigentliche Kernstadt mit der Südstadt und dem Gebiet von der Kröpeliner-Tor-Vorstadt bis nach Reutershagen, b) der Ortsteil Warnemünde, c) der Nordwesten mit seinen fünf Großsiedlungen und d) der Nordosten mit Dierkow und Toitenwinkel. Hinzu kommen die Stadtrandsiedlungen (Brinckmansdorf, Biestow) und die Dörfer u.a. in Rostock Heide.

Inzwischen „geht die Stadt in die Breite“, d.h. viele Bewohner der Stadt ziehen ins Umland und insbesondere in den Gemeinden des Landkreises Bad Doberan westlich der Stadt entstanden und entstehen etliche neue Einfamilienhaussiedlungen (hinzu kommen die gebauten und geplanten neuen Siedlungen innerhalb der Rostocker Stadtgrenzen). Betrachtet man die Stadt Rostock nur als administrative und politische Einheit, d.h. als Gemeinde mit entsprechender Hoheit, dann ist sie inzwischen durch den stetigen Verlust von Einwohnern eine schrumpfende Stadt geworden. Betrachtet man die Stadt aber raumbezogen als reine Siedlungsregion, dann ist der Einwohnerverlust weniger gravierend, denn die Stadt erweitert nur ihre Siedlungsfläche in den suburbanen Raum, wobei sie bei

insgesamt sinkender Bevölkerungszahl an Dichte zu verlieren beginnt.

Rostock entwickelt sich damit allmählich von einer kompakten Stadt (bzw. aus den vier kompakten Stadtkomplexen) zu einer weitflächigen „Stadtlandschaft“, was mittel- und langfristig die sozialen, wirtschaftlichen, ökologischen und politischen Bedingungen der Stadt beeinflussen wird und deshalb zweifellos andere politische und administrative Steuerungsmechanismen erfordert, als dies für eine kompakte Stadt der Fall ist. (Der vorliegende Sozialatlas berücksichtigt diese, die Gemeindegrenzen überschreitende Entwicklung, noch nicht, sondern beschränkt sich ausschließlich auf die Hansestadt)

Übersicht über die Lage der Stadtbereiche der Hansestadt Rostock



Die Zahl in Klammern verweist auf die Reihenfolge der Darstellung im folgenden Textteil.

Östliche Altstadt

Die Östliche Altstadt ist der historische Kern der Hansestadt Rostock. Sie erstreckt sich von der Nikolai Kirche, einer Hallenkirche, deren Bau schon um 1230 begonnen worden war, bis zur Petri Kirche, einer dreischiffigen, querschifflosen Basilika aus dem 14. Jahrhundert, die am Alten Markt liegt. Die Altstadt blieb in ihrer Struktur über die Jahrhunderte fast unverändert und es finden sich auch heute noch etliche Häuser aus der Zeit zwischen dem 16. bis 18. Jahrhundert. Die Struktur des Viertels ist kleinräumig und durch zwei- bis dreistöckige Gebäude geprägt. Neben vielen älteren Wohnhäusern finden sich in der Altstadt alte Speicher, ehemalige Kontore usw. sowie Bürgerhäuser aus dem (z.T. frühen) 19. Jahrhundert. Die ältesten Straßenzüge der östlichen Altstadt („Beim Waisenhaus“, „Beim St. Katharinenstift“ und „Amberg“) befinden sich um den Alten Markt herum. Dort liegt auch das im 13. Jahrhundert als Franziskanerkloster entstandene St. Katharinenstift, das im Laufe der Zeit als Schule, Waisenhaus, Lazarett, Altersheim und Nervenklarinik genutzt worden war. Es wird gegenwärtig umfangreich renoviert und erweitert und soll zum neuen Domizil der Musikhochschule werden.

Der Alte Markt und die Lohgerberstraße, die durch den Krieg stark beschädigt worden waren, erfuhren eine Aufwertung durch die Renovierung einzelner Reihenhäuser.

Die beiden das Stadtbild insbesondere prägenden Kirchen wurden im Zweiten Weltkrieg stark in Mitleidenschaft gezogen. Die Petri Kirche verlor ihr hohes Spitzdach, daß erst vor einigen Jahren wieder neu aufgebaut wurde. Die 1942 zerstörte Nikolai Kirche wurde schrittweise wieder instandgesetzt, dient aber heute nicht mehr als Kirche, sondern als Konzert- und Theaterraum. Beim Wiederaufbau der Kirche wurden im Hallendach Wohnungen eingebaut, was heute eine der touristischen Attraktionen der Östlichen Altstadt darstellt.

heutigen Einteilung aber zur Östlichen Altstadt gezählt wird das Gebiet zwischen Steinstraße und Grubenstraße, wo sich ebenfalls noch einige historische Gebäude befinden. Zu nennen ist das Kerkhofhaus, ein stark verziertes zweigeschossiges Giebelhaus, das der frühere Bürgermeister Berthold Kerkhof 1470 bauen ließ. Die gotische Fassade wurde im 16. Jahrhundert durch Terrakottaplatten und glasierte Fliesen im Stil der Renaissance umgestaltet. Heute dient es als Standesamt und Stadtarchiv. Gegenüber befindet sich das Walldienerhaus, dessen



Östliche Altstadt (1991)

aus dem 15. Jahrhundert stammende Fassade noch erhalten ist. Zu den wichtigsten Aufgaben der damaligen Zeit gehörte die Instandhaltung der Wallanlagen; daher der Name des Gebäudes. Ein weiteres interessantes Gebäude ist das Krahnstöversche Haus, in dem 1830 von Julius Krahnstöver eine Likör- und Schnapsbrennerei gegründet worden war und das bis vor wenigen Jahren noch eine Bier- und Weinstube beherbergte.



Östliche Altstadt, Lohgerberstr. (1991)

Historisch eher zur Mittelstadt gehörend, nach der

Wie bereits erwähnt, fehlt der Östlichen Altstadt ein direkter Anschluß an die heutige Innenstadt. Getrennt durch die Grubenstraße und die Wohnbebauung der 50er Jahre befindet sie sich relativ weit entfernt vom eigentlichen Stadtzentrum. Sie verfügt zwar über ein beschauliches „Altstadt-Flair“ und hat einiges an Schauwerten zu bieten, ist aber weitgehend vom städtischen Leben der City abgeschnitten. Private und öffentliche Ansätze zur Belebung haben bisher wenig gefruchtet. Es wird versucht, sie als Sanierungsgebiet zu entwickeln. Private Initiativen in Form einer Ansiedlung von z.B. Kneipen und Restaurants als Orte der Kommunikation, Geselligkeit, d.h. als Knotenpunkte des öffentlichen sozialen

Verkehrs, sind bisher wenig erfolgreich gewesen. Um die Probleme der Östlichen Altstadt zu lösen,

wurde u.a. inzwischen von Bewohnern und Gewerbetreibenden ein Verein gegründet.

In der Östlichen Altstadt leben gegenwärtig (Hauptwohnsitz, Stand 30.9.1998) 2.177 Menschen, Ende 1992 waren es noch 2.752 (- 20,9%).

Stadtzentrum

Als Innenstadt gilt heute der Bereich zwischen Kröpeliner Tor, Langer Straße, Neuem Markt und den Wallanlagen. Wirtschaftlich und soziales Zentrum der Innenstadt sind die Kröpeliner Straße, die Breite Straße, die Lange Straße und der Neue Markt. Gegenüber dem Rathaus beginnt die Kröpeliner Straße (früher im oberen Bereich Blutstraße genannt), die traditionell die zentrale Geschäftsstraße der Stadt und seit 1969 ausgebauter Fußgängerzone ist. Sie ist die Einkaufs- und Flaniermeile Rostocks mit vielen Geschäften, Kaufhäusern, Banken und einigen Cafés und entfaltet zunehmend jenes geschäftige Leben, das für Innenstädte typisch ist. Allerdings zeigen auch hier die Geschäfte der Innenstadt zunehmend jenes uniforme Bild, wie es fast überall in Europa zu finden ist. Die Wende hat auch dazu geführt, daß viele der noch zu DDR-Zeiten zum Wohnen genutzten oberen Etagen in der Kröpeliner und der Breiten Straße inzwischen überwiegend nur noch gewerblichen Zwecken dienen.



Kröpeliner Straße mit Kröpeliner Tor (1991)

Trotz mancher Tendenz zu kommerzieller Unifor-

mität haben die Straßen an vielen Stellen noch ihren ursprünglichen Charakter bewahren können. Hier findet man eine Mischung unterschiedlichster Baustile, beispielsweise das spätgotische ehemalige Pfarrhaus von 1818, das 1911 im Auftrag der Rostocker Bank gebaute Jugendstilhaus in unmittelbarer Nachbarschaft und eine Vielzahl alter Giebelhäuser, die nach dem Krieg bzw. nach der Wende renoviert worden sind.

Der Mittelpunkt der Innenstadt ist der Universitätsplatz (früher Hopfenmarkt) mit dem von 1867 bis 1870 im Stil der Neorenaissance erbauten Universi-



Neuer Markt, erhalten gebliebene Westseite, im Hintergrund die Marien Kirche

tätsgebäude mit den angrenzenden „Professorenhäusern“, die früher von Professoren und Studenten bewohnt wurden und heute von der Universität genutzt werden. Neben bzw. hinter der Universität befinden sich das ehemalige Kloster zum Heiligen Kreuz und die Universitätskirche. Der Platz wird umrahmt von Gebäuden unterschiedlichster Baustile. Während er südlich vom Barocksaal, dem früheren fürstlichen Palais von 1714, begrenzt wird, steht gegenüber an der Nordseite das Fünfgiebelhaus, das bis 1986 anstelle der im Krieg vernichteten Commerzbank errichtet wurde. Das Fünfgiebelhaus wurde in Montagebauweise errichtet, fügt sich aber als beispielhaftes Produkt einer Gemeinschaftsarbeit von Bauindustrie, Handwerk und Kunst harmonisch in das vorhandene Stadtgefüge ein.

Der zweite große Platz der Innenstadt ist der Neue Markt am siebentürmigen Rathaus mit seinem barocken Vorbau. Bis zu den verheerenden Bombennächten im April 1942 war der Platz von 34 Giebelhäusern umrahmt und bildete eine geschlossene Einheit. Neben dem ursprünglich im 13. Jahrhundert entstandenen Rathaus sind heute nur noch sieben Giebelhäuser erhalten, davon drei Gebäude an der Westseite des Platzes, nämlich das Haus der Rostocker Münze aus dem 15. Jahrhundert, das Nachbargebäude aus dem 16. Jahrhundert und das Fachwerkgebäude aus dem 17. Jahrhundert. Letzteres gilt als typisches Rostocker Wohnhaus der ärmeren Handwerksmeister der damaligen Zeit und steht



Lange Straße nach den Bombennächten 1942

unter Denkmalschutz. Der Charakter des alten Platzes wurde aber unwiderruflich zerstört. An der Südseite entstand in den 50er Jahren das Postamt, ein Zweckbau, bei dem man sich allerdings bemüht hat, durch eine entsprechende Fassadengestaltung die Giebelform der ehemaligen Häuserreihe nachzuempfinden. Die Nordseite hingegen wurde völlig abgerissen. Dafür wurde die Lange Straße in einer breiten Kurve über den Platz geführt und mündet jetzt in die ebenfalls verbreiterte Steinstraße. Der Platz soll aber seinen geschlossenen Charakter zurückerhalten. Geplant ist eine Neubebauung der Nordseite, wobei allerdings keine Rekonstruktion des alten Zustandes, sondern eine Synthese mit moderner Architektur angestrebt wird.

Am entgegengesetzten Ende der Innenstadt, als Abschluß der Kröpeliner Straße



Die „Lange Neun“, Lange Str./Ecke Schnickmannstr.

findet sich eins der ehemals sieben, heute vier Stadttore, nämlich das im 13. Jahrhundert erbaute Kröpeliner Tor. An das Kröpeliner Tor schließen sich in einem Bogen in Richtung Schwaansche Straße 450 Meter der im 13. Jahrhundert erbauten Stadtmauer und die Wallanlagen an. Den Abschluß der Wallanlagen bildet die aus der Zeit des Dreißigjährigen Krieges stammende „Fischerbastion“.

Neben dem Kröpeliner Tor existieren heute noch das aus dem 13. Jahrhundert stammende

gotische Kuhtor, der mit der Stadtmauer verbundene Lagebuschturm sowie das Steintor, das im Mittelalter Rostocks „Haupteingang“ war. Vom



Kröpeliner Straße (1991)

Steintor aus führte die erste gepflasterte Straße Rostocks zum Rathaus. Der Name Steinstraße verweist auf diese Bedeutung.

Neben der Kröpeliner Straße ist die heute unter Denkmalschutz stehende Lange Straße besonders prägend für die Innenstadt. Die ursprünglich enge Straße, die vor dem Zweiten Weltkrieg aus Wohn- und Geschäftshäusern unterschiedlicher Höhe bestand, wurde, nachdem sie 1942 durch einen Luftangriff zerstört worden war, durch enorme Verbreiterung zur repräsentativen Hauptverkehrsstraße innerhalb der Stadt ausgebaut.

Nach der Grundsteinlegung 1953 durch Walter Ulbricht, baute man die Lange Straße zur „Magistrale“ aus, welche die Macht und Stärke des Sozialismus dokumentieren sollte. Gebaut wurden großzügige Wohnungen und im Untergeschoß der meisten Gebäude ebenso großzügig dimensionierte Geschäfte und gastronomische Einrichtungen. An der Ecke zur Breiten Straße wurde ein Kaufhaus errichtet.

Im Baustil orientierte man sich einerseits an den sog. „Stalin-Bauten“, wie sie z.B. in der ehemaligen Stalinallee in Berlin und am Leipziger Ring zu finden sind, bzw. an der pompösen russischen Architektur der Stalin-Ära. Andererseits aber orientierten die Architekten sich auch an der hanseatischen Tradition, so daß ein einmaliges und sehenswertes Zeugnis einer Synthese von sozialistisch geprägter Architektur und norddeutscher Backsteingotik entstand. Man verwendete Ziegelsteine, betonte die Vertikalität der Vorder- und Rückfronten, verzierte die Bauten mit vielen Ziertürmchen, Arkaden, Blend- und friesartigen Bändern aus glasierten Formsteinen. Durch ihre Breite und die monumentale Architektur wirkt die Straße für manche allerdings im ansonsten kleinräumigen innerstädtischen Gesamtbild eher als Fremdkörper.

Die Straße war bis vor kurzem in der Mitte durch



Lange Str. südöstlicher Teil, im Hintergrund die Marien-Kirche

eine im offenen Gleisbett fahrende Straßenbahn geteilt und konnte nur an wenigen Stellen überquert werden. Inzwischen ist die Lange Straße zur verkehrsberuhigten Zone umgestaltet und das Gleisbett gepflastert worden, so daß ihre Wirkung als Barriere zur Nördlichen Altstadt zwar nicht aufgehoben, aber zumindest gemildert ist. Sie lädt heute wegen ihrer jetzt fußgängerfreundlicheren Gestaltung durchaus zum Bummel ein.

Dennoch konnte die Straße bisher kein echtes Leben entwickeln. Zum einen ist die Zahl der Geschäfte und der gastronomischen Einrichtungen für eine Straße dieser Größenordnung noch zu gering und zum anderen hat sie in ihrer Längsrichtung für die Passantenströme der Innenstadt keine Bedeutung. Sie verläuft parallel zur Hauptachse der Innenstadt und hat weder westlich noch östlich eine Anbindung an diese Hauptachse. Sie ist an beiden Enden offen, d.h. sie führt aus Fußgängersicht nirgendwo hin, sondern geht in nur für den Autoverkehr nützliche Straßen über.

Den östlichen Abschluß der Langen Straße bildet die Marienkirche. Dieses größte und bedeutendste gotische Bauwerk Rostocks blieb im Zweiten Weltkrieg verschont. Die Marienkirche wurde als frühgotische Hallenkirche 1231 erwähnt, um 1290 nach dem Vorbild der Lübecker Marienkirche als querschifflose Basilika mit Chorumgang und Kapellenkranz erweitert und schließlich nach einem Einsturz des Gewölbes und Teilen des Turmwerkes bis 1450 als kreisförmige Basilika neu gebaut. Die barocke Turmspitze erhielt die Kirche 1796.

Die Hauptverbindung zwischen Kröpeliner und Langer Straße bildet die sehr kurze Breite Straße, von deren ursprünglicher Bebauung nur das Kino übriggeblieben ist. Durch Neubauten aus den 50er und 80er Jahren sowie die Erweiterung des Kaufhauses und den Umbau des Wohngebäudes auf der Ostseite in jüngster Zeit (1998/99) hat sie an Attraktivität gewonnen. Der begonnene Ausbau des Kinos zum Premieren-Kino wird zweifellos zur weiteren Belebung des Stadtzentrums beitragen.

Eine weitere Verbindung zwischen der Langen Straße und der Kröpeliner Straße ist die Pädagogenstraße, deren Name auf die im 17. und 19. Jahrhundert erbauten, inzwischen abgerissenen, universitätseigenen Häuser zurückzuführen ist. Gegenüber der Pädagogenstraße befand sich bis 1957 eine der vier großen Rostocker Pfarrkirchen, die im 14. Jahrhundert erstmals erwähnte St. Jakobikirche, die im Zuge der Erneuerung der Langen Straße gesprengt worden ist. Ebenso wie die Esselföterstraße, die bis vor kurzem an der Häuserfront der Langen Straße endete, und der Faulen Grube bildet sie gegenwärtig einen nur sehr unattraktiven Übergang zur Langen Straße.

Um den städtebaulichen Defiziten der Innenstadt abzuwehren, wurde inzwischen ein Durchgang von der Langen Straße zur Esselföterstraße geschaffen. Eine Neugestaltung der Esselföterstraße sowie des Bereichs an der südlichen Gebäuderückseite der Langen Straße ist geplant.

Nach Süden hin, dem Steintor gegenüber, liegt das 1888 bis 1893 erbaute Ständehaus, das in den Jahren 1918 bis 1945 verschiedene städtische und Landesbehörden beherbergte. 1955 wurde das Ständehaus Klubhaus der Armee, später Bildungs-, Tagungs- und Kulturstätte der DDR-Volksmarine. 1992 zog das neu gebildete Oberlandesgericht in das Ständehaus ein.

Im Stadtzentrum haben heute noch 900 Menschen (30.9.1998) ihren Hauptwohnsitz, Ende 1992 waren es noch 1.318 (- 31,7%).

Nördliche Altstadt

Die Nördliche Altstadt bezeichnet das Gebiet des früheren Hafenviertels, von dem nur wenige Zeugnisse erhalten blieben. Hier bestand eine direkte Anbindung zum Alten Stadthafen und hier war früher das Handels- und Gewerbezentrum der Stadt. Ganz wie man es bei Hafenvierteln erwartet, war hier auch das Zentrum des Vergnügens. Bis in die 60er Jahre hatte es den Ruf als Spelunken- und Rotlicht-Viertel.

Die Nördliche Altstadt wurde im Zweiten Weltkrieg durch Bombenangriffe stark zerstört. Die Reste wurden nur notdürftig instandgesetzt und das Gebiet war jahrzehntelang dem Verfall preisgegeben. Erst 1984/85 begann die großflächige Sanierung, indem die meisten alten noch existierenden Häuser abgerissen und Neubauten errichtet wurden. Entsprechend der in der DDR vorherrschenden Bauweise handelte es sich um Plattenbauten. Die Stadtplaner orientierten sich dabei jedoch an den alten Bautraditionen, indem sie versuchten, die Häuser durch die Verwendung verklebter Platten, unterschiedlicher grünglasierter Zierstreifen und den Wechsel von Traufen- und Giebelhäusern den ursprünglichen Gebäuden nachzuempfinden.

Teilweise erhalten blieb nur die Bausubstanz in der Wokrenter Straße, der Lagerstraße, dem Burgwall und im Bereich Petersilienstraße und Krönkenhagen. In den 70er und 80er Jahren wurde vor allem die Wokrenter Straße mit Sorgfalt saniert, in der sich früher Handwerker niedergelassen und ihre Häuser durch die jeweiligen Zunftzeichen markiert hatten. Beachtenswert ist das spätgotische Giebelhaus, ein aus der Hansezeit vollständig erhaltenes Kaufmannshaus. Im Inneren dieses Hauses befindet sich ein Eichenstamm. Das Hochziehen von Lasten geschah früher nicht an der Außenseite der Häuser, sondern am sogenannten Hausbaum. Dieser Eichen-



Schnickmannstraße, Blick in die Nördliche Altstadt

stamm stand auf weit unterhalb des Keller liegenden Felssteinen und reichte bis unters Dach. Heutzutage sind, nach einer umfassenden Renovierung in den 80er Jahren, verschiedene Veranstaltungs- und Ausstellungsräume in diesem „Hausbaumhaus“ untergebracht.

Erhalten geblieben sind auch einige alte Speicher, die typisch für das Hafenviertel waren. Restauriert und modernisiert wurde inzwischen der Speicher in der Badstüberstraße. In den oberen Stockwerken sind Wohnungen eingebaut worden, während man im Erdgeschoß einen gastronomischen Betrieb einrichtete, der aber nur kurze Zeit bestand. Der älteste Speicher in der Nördlichen Altstadt, der „Horn'sche Hof“ aus dem 17. Jahrhundert, konnte noch nicht restauriert werden, weil es dafür keinen Investor bzw. kein tragfähiges Nutzungskonzept gibt. Er ist weiterhin dem Verfall ausgesetzt. Ebenfalls unsaniert blieb bisher die alte Tabak- und Zigarrenfabrik Pfenningdorf & Genssen von 1861 in der Lagerstraße.

In den letzten Jahren wurde ein Teil der immer noch zahlreich vorhandenen Baulücken im östlichen Teil des Viertels wieder durch mehr oder weniger ins Ensemble passende Neubauten geschlossen. Die Nördliche Altstadt ist überwiegend Wohngebiet. Es gibt einige Restaurants, Kneipen, Cafés und eine Eisdiele. Darunter die wohl älteste Gaststätte Rostocks, der „Alte Hafen“, die noch immer das Flair einer typischen Hafen- und Quartierskneipe hat sowie „Die Kogge“, die eher als touristische Attraktion gilt. Die Anzahl der gastronomischen Betriebe, die sich hier inzwischen niedergelassen haben, läßt zwar den Versuch erahnen, das Viertel im Sinne des früheren Hafen(vergnügungs)viertels wiederzubeleben, der Erfolg läßt aber auf sich warten, weil die alte Mischfunktion des Gebietes verlorengegangen ist.

In der Nördlichen Altstadt leben heute noch 3.561 Menschen (mit Hauptwohnsitz, Stand 30.9.1998), Ende 1992 waren es mit 3.782 nur wenig mehr (-5,8%).



Der „Horn'sche Hof“ in der Nördlichen Altstadt

Steintor-Vorstadt

Zum Stadtbereich Stadtmitte zählt heute auch die Steintor-Vorstadt, die ab Mitte des vergangenen Jahrhunderts südlich vom Steintor entstand. Parallel zur Errichtung der Kröpeliner-Tor-Vorstadt, welche die wachsende Bevölkerung, insbesondere die Arbeiterschaft aufnehmen sollte, wurden hier im letzten Viertel des 19. Jahrhunderts repräsentative Villen für das Bürgertum der Stadt gebaut. Das Viertel erstreckt sich vom Steintor hin zum heutigen Hauptbahnhof, der 1886 vom Architekten Karl Korff als Lloydbahnhof auf der Strecke Warnemünde-Neustrelitz erbaut wurde. 1913 erhielt der Bahnhof einen einstöckigen Vorbau, verziert mit kleinen Balustraden. Der in dieser Form noch erhaltene, mit Jugendstilelementen verzierte Bahnhof wirkt heute neben dem Bahnhofshotel von 1961, dem neuen Intercity-Hotel und dem neuen großzügig angelegten Omnibusbahnhof recht klein und nostalgisch. Ursprünglich als Hauptbahnhof diente früher der weiter nördlich gelegene Friedrich-Franz-Bahnhof von 1853 in der Nähe der Östlichen Altstadt gegenüber vom Kuhtor, der später nur noch als Güterbahnhof diente, in Zukunft aber zur S-Bahn-Station ausgebaut werden soll.



Villa in der Steintor-Vorstadt

Die frühere Kaiser-Wilhelm-Straße – heute Rosa Luxemburg-Straße – verband den Lloydbahnhof mit der Stadtmitte. Besonders südöstlich davon, aber z.T. auch nordwestlich entstand eine Vielzahl großer Villen, die oft von parkähnlichen Gärten umgeben waren. Der wirtschaftliche Aufschwung der Gründerzeit erlaubte es dem Bürgertum, der Enge der alten Stadt zu entfliehen und sich vor den Toren niederzulassen. Es war eine Form der Suburbanisierung der damaligen Zeit, d.h. der Flucht aus der Stadt in die Vorstadt und nicht des Wachstums der Stadt durch Zuzug von außen.

Nicht zufällig entstanden südlich vom Steintor weitere Prachtbauten der Gründerzeit, so z.B. das bereits 1857 erbaute Ballhaus des Rostocker Bürgervereins „Société“, daß 1904 in ein Altertumsmuseum und in den 50er Jahren zum Schifffahrtsmuseum umgestaltet wurde. Neben dem Steintor entstand 1889 das Ständehaus und 1895 direkt gegenüber dem Ballhaus das im Krieg zerstörte Schauspielhaus im Stil des Neobarock mit 1.000 Zuschauerplätzen. Kurz nach der Jahrhundertwende wurde das Hotel „Europäischer Hof“ erbaut. Auf diese Weise entstand hier eine „standesgemäße“ Infrastruktur für das Bürgertum.

Von dem Glanz ist außer den Villen wenig geblieben. Dort, wo das Schauspielhaus stand, erhebt sich heute der Zweckbau der Ostsee-Zeitung und das Hotel ist, nach dem Krieg umgebaut und auf drei Stockwerke verkürzt, jetzt Sitz des Regionalstudios des NDR.

Zu DDR-Zeiten waren viele Villen dem Verfall preisgegeben. Einige Gebäude dienten als öffentliche Einrichtungen. Inzwischen sind die meisten Häuser wieder privatisiert und anschließend saniert und modernisiert worden. Ein Teil des früheren Wohnraums wurde dabei in Gewerberaum umgewandelt und einige Gärten wurden zu Parkplätzen. Die Kosten der Modernisierung, die Größe der Wohnungen, die Qualität des Umfeldes, die Lage



Steintor-Vorstadt, Hermannstraße

sowie sehr hohe Immobilienpreise bringen es mit sich, daß relativ hohe Mieten verlangt werden. Daher ziehen allmählich wieder vergleichbare Bevölkerungsgruppen wie in der Zeit vor dem Zweiten Weltkrieg (Bürgertum/Bildungsbürgertum) in dieses Viertel.

Eine etwas andere Struktur weist der nordwestliche Teil der Steintor-Vorstadt auf. Dieser Bereich gehört städtebaulich zur Kröpeliner-Tor-Vorstadt (s.u.). Er wurde aber durch den Bau der Südtangente (Straße Am Vögenteich) von ihr abgetrennt. Hier im Bereich Schröderstraße, Augustenstraße, Karlstraße bis zum Vögenteich finden sich deshalb ebenfalls bescheidene Mietshäuser wie in KTV. Hier wohnten Arbeiter, Handwerker und Kleinbürger und das Gebiet ist eher Ausdruck des Wachstums der Stadt und nicht der „Flucht“ aus der Stadtmitte in die Vorstadt. Teile des Gebiets waren ebenfalls dem Verfall preisgegeben.

Der ganze Bereich Am Vögenteich und längs der August-Bebel-Straße sollte völlig umgestaltet werden. In den 60er Jahren entwickelte Pläne sahen vor, die Straße Am Vögenteich bis zum Warnowufer hin mehrspurig auszubauen und mit dem Bau einer Brücke über die Unterwarnow eine direkte Anbindung nach Gehlsdorf bzw. zum neuen Überseehafen und zur Autobahn zu schaffen. Die Straße sollte beidseitig mit großzügigen Plattenbauten versehen werden und auch das Gebiet längs der August-Bebel-Straße sollte ein großstädtisches Aussehen bekommen. Geplant war eine Reihe von Hochhäusern, von denen letztlich aber nur eines gebaut wurde. Auch Am Vögenteich entstanden nur die Komplexe auf der westlichen Seite. Geblieben von den Plänen ist eine breite Schneise bis zum Schröderplatz sowie eine uneinheitliche städtebauliche Struktur im nordwestlichen Bereich der Steintor-Vorstadt.

Im südöstlichen Teil der Steintor-Vorstadt, dem eigentlichen Villenviertel, haben heute noch 2.820 Menschen (Stand 30.9.1998) ihren Hauptwohnsitz, Ende 1992 waren es noch 3.660 (- 23%). Im nordöstlichen Teil sind es noch 3.772, während es Ende 1992 noch 5.256 waren (- 28,2%).

Der Alte Stadthafen

Der Hafen ist genauso alt wie die Stadt Rostock und erstreckte sich früher vom Mönchtor bis zur „Fischerbastion“. Der Hafen wurde erheblich ausgebaut und erhielt eine Bahnverbindung mit dem Güterbahnhof. Aus diesem Grund wurde er nach Gründung der DDR noch sehr lange als Umschlagplatz

für Küstenmotorschiffe genutzt, die Holz, Getreide und Stückgut lieferten, obwohl 1960 der Überseehafen entstanden war. Einer der Speicher im östlichen Teil ist noch heute in Betrieb. Während oben Getreide gelagert wird, befindet sich in seinem Keller eine große Diskothek.

Zu DDR-Zeiten war der Alte Stadthafen Sperrgebiet, erst seit der Wende ist er den Bürgern der Stadt frei zugänglich. Seit 1990 wird der Hafen als Touristenattraktion erschlossen. Geplant sind Yachtanleger, außerdem sollen Museumsschiffe einen Liegeplatz im Stadthafen finden. Der östliche Teil, an den Speichern, ist durch Restaurants, Kneipen und eine Großdiskothek anziehend gemacht worden. Zum anderen Ende des Hafens hin gibt es heute eine Spielstätte des Stadttheaters sowie einen umfunktionierten Schuppen, der das „MAU“ beherbergt, ein Veranstaltungszentrum für junge Leute. Am Kai liegt das alte Fischfangschiff „Stubnitz“, das zum Kulturschiff umgebaut wurde und inzwischen überregionaler Anziehungspunkt einer modernen Musikszene ist.



Der Stadthafen zur Zeit der Hanse-Sail mit den Speichern im Hintergrund

Zwischen diesen einzelnen Einrichtungen aber herrscht trotz – inzwischen aber auch schon wieder mitunter wegen – der Pflasterung und des durchgeführten Ausbaus noch weitgehend Ödnis. Großen Zulauf erhält der Stadthafen vor allem während der jährlich stattfindenden Hanse-Sail. Er wird inzwischen auch gelegentlich als Messe-Standort genutzt. Andere Ereignisse und Märkte im Stadthafen (Marktschreierwettbewerb u.ä.) sind bisher aber noch wenig anziehend, u.a. wegen der fehlenden direkte Anbindung an die City.

Im gesamten Stadtbereich Stadtmitte waren am 30.9.1998 insgesamt 13.230 Einwohner mit Hauptwohnsitz gemeldet, gegenüber 16.768 Ende 1992 (- 21,1%). Weitere 1.252 waren hier mit einem Nebenwohnsitz gemeldet (9,5% der Bewohner mit

Hauptwohnsitz)². Im Laufe des Jahres 1998 hat die Bevölkerung der Innenstadt wieder leicht zugenommen.

2. Warnemünde

Rostock war als Handels- und Hafenstadt immer auf den freien Zugang zur Ostsee angewiesen. Um einen Vorposten direkt am Meer zu haben kaufte der Rat der Stadt bereits 1323 das kleine Fischerdorf Warnemünde. Der Ort selbst blieb aber jahrhundertlang ein unbedeutendes Fischerdorf. Jegliche Bestrebungen der Bewohner zu einer eigenständigen Entwicklung sind von den Rostocker Handelsherren immer unterbunden worden, indem sie dem Außenposten an der Mündung der Unterwarnow alle wichtigen Rechte, wie u.a. Schiffbau, Handwerk und sogar den Fischverkauf versagten. Erst im 19. Jahrhundert wurden mit Herausbildung des Badewesens die Gewerbebeschränkungen aufgehoben und konnte sich die Bedeutung des Ortes wandeln. Warnemünde, das zu diesem Zeitpunkt knapp 750 Einwohner hatte und aus zwei Straßen (Strom- und Alexandrinenstr.) bestand, begann sich rasch zu einem wichtigen Badeort zu entwickeln.

Die Zahl der Badegäste stieg besonders nach der Aufnahme des Bahnverkehrs zwischen Rostock und Berlin bzw. Hamburg und nach dem Bau einer Chaussee 1859. Bis zum Zweiten Weltkrieg entwickelte sich Warnemünde zu einem bekannten Badeort und es wurden zahlreiche Villen, Pensionen und Hotels erbaut.

Durch die sich im Zuge der Kriegsvorbereitungen ausbreitende Rüstungsindustrie, den ständigen Wohnungsmangel und den Zusammenbruch nach dem Krieg verlor Warnemünde wieder an Bedeutung. Bald nach dem Kriege jedoch wurde das Fischerdorf wieder zu einem beliebten Ferienort für DDR-Bürger. Auch nach der Wende knüpfte der Ortsteil an seine alten Traditionen an und entwickelte sich weiter zu einem bekannten Seebad.

Warnemünde kann in drei unterschiedliche Gebiete aufgeteilt werden. Den Kern bildet das alte Fischerdorf am Strom und um die neugotische Kirche (erbaut 1866 bis 1871) herum. Zum Ostseestrand hin bzw. in westlicher Richtung befindet sich der Bäderbereich mit zahlreichen Villen und ehemaligen



Warnemünde Am Strom

Pensionen und Hotels im „Bäder-Stil“ des 19. Jahrhunderts. Sie lassen den Charme des früheren Seebades erkennen. Im südlichen Teil des Ortes befinden sich Mietshäuser, ehemalige Werkswohnungen für Beschäftigte der Arado Flugzeugfabrik bzw. Häuser jüngerer Datums für Arbeiter und Angestellte der nach dem Krieg in Warnemünde errichteten Warnow-Werft (heute Kvearner-Warnow-Werft).

Im Fischerdorf „Am Alten Strom“ findet man auch heute noch die typischen, teilweise über 150 Jahre alten Warnemünder Fachwerkhäuser. Diese alten Häuser weisen zwei Besonderheiten auf. So ließ man früher, um im Falle eines Brandes die Ausbreitung der Flammen möglichst zu verhindern, zwischen den einzelnen Häusern einen schmalen Durchgang frei und baute man ab Mitte des letzten Jahrhunderts vor den Häusern verglaste Veranden, welche die einfachen Leinwandzelte (aus alten Segeln) ersetzten und den Badegästen die Möglichkeit gaben, auch bei schlechtem Wetter „im Freien“ zu sitzen.



Warnemünde, südliche Wohnsiedlung

² Die Angaben zum Nebenwohnsitz beziehen sich i.F. jeweils auf den 31.12.1997.

Vor der Wende war die Infrastruktur Warnemüdes durch viele kleine Geschäfte, wie Bäcker oder Metzger gekennzeichnet, die den Bedarf der Einwohner an täglichen Lebensmitteln deckten. Das änderte sich rapide, als nach der Wende durch das erneut ansteigende Touristenaufkommen die Immobilienpreise und die Mieten stark anstiegen und die kleinen Läden jenen Geschäften weichen mußten, die ihr Angebot an den Bedürfnissen der Badegäste ausrichteten. Inzwischen wurden neue Einkaufsmöglichkeiten kurz vor Warnemünde, im „Wohngebiet“ an der Stadtautobahn gelegen, geschaffen.



Warnemünde, Bäderbereich

An der Strandpromenade in der Nähe des 1897 erbauten 37 Meter hohen Leuchtturms, befindet sich der 1967/68 entstandene „Teepott“, der durch sein besonders geschwungenes Dach auffällt. Das interessante Gebäude an dieser exponierten Stelle steht seit Jahren leer.

Parallel zur Strandpromenade verläuft die Seestraße mit ihren zahlreichen Hotels, Pensionen und dem im Stil des Konstruktivismus der Jahre 1911 bis 1925 erbauten Kurhaus.

An der Strandpromenade befinden sich das 1971 eröffnete Hotel „Neptun“, der einzige moderne (Ferien-)Hochhauskomplex, der in diesem beschaulichen Ort gebaut wurde.

Die Parkstraße ist vorwiegend durch die Villenbauten der Jahrhundertwende geprägt; an ihrem Ende befindet sich das „Werfthotel“, das frühere Wohnheim für Seeleute und Werftarbeiter, das heute u.a. als Jugendherberge und günstige Pension dient. Den Abschluß der Parkstraße bilden schließlich die Wetterstation und der Friedhof.

Um den Ortskern herum sind in den letzten vierzig Jahren etliche einfache Wohnhäuser erbaut worden und es wurden und werden verschiedene Gebäude von der Universität genutzt. Viele Häuser sind inzwischen saniert und modernisiert worden, die Bettenkapazitäten sind ausgebaut worden und eine touristische Infrastruktur mit u.a. vielen Restaurants, Cafés und Kneipen entstand.

Warnemünde ist für Gäste wie für Rostocker sicherlich der beliebteste Stadtteil Rostocks. Das Wohnen direkt an der Ostsee hat allerdings seinen Preis, die Mieten vieler exklusiv gelegener Wohnungen sind für Durchschnittsverdiener kaum noch erschwinglich. Eine Folge davon ist die allmähliche Verdrängung alteingesessener Bewohner.

Die Hauptattraktion des Seebades aber ist der über 100 Meter breite und mehrere Kilometer lange feine Sandstrand, der seinesgleichen an Nord- und Ostsee sucht. Für Touristen, aber ebenso für naherholungssuchende Rostocker ist der Strom mit seinen Fischerbooten, Segelyachten, Kneipen und dem Fischmarkt auf der Mittelmole sehenswert. Der Ort ist nicht nur für den Seebädertourismus wichtig, sondern erhält auch eine zunehmende Bedeutung für den Kreuzfahrttourismus, denn am Passagierkai legen immer mehr Kreuzfahrtschiffe aus aller Herren Länder an. Warnemünde ist heute "Staatlich anerkanntes Seebad" und verfügt als jüngste Errungenschaft über eine Spielbank. Im Bau ist ein großes Spaßbad anstelle des ehemaligen Meerwasserschwimmbades.

Trotz oder vielleicht eher wegen der politischen und wirtschaftlichen Abhängigkeit Warnemüdes von der Stadt Rostock ist der Ort dennoch eine relativ eigenständige Einheit innerhalb der Gesamtstadt geblieben. Die „echten“ Warnemünder haben immer Wert auf ihre Eigenständigkeit gelegt und vergessen es den Rostockern bis heute nicht, jahrhundertlang von ihnen bevormundet worden zu sein. Sozio-kulturell bilden sie noch heute ein eigenständiges Milieu (vgl. Hunger 1992).

Zum statistischen Stadtbereich Warnemünde gehört auch das Dorf Diedrichshagen, etwa zwei Kilometer westlich gelegen. Das reizvolle Dorf um den Stolteraer Weg wurde in den letzten Jahren um das Wohngebiet südlich des Streuwiesenweges erweitert. Im Norden grenzt Diedrichshagen mit der Wilhelmshöhe an die Ostseeküste.

In Warnemünde haben heute (30.9.1998) 8.075 Personen ihren Hauptwohnsitz gegenüber 8.231 Ende 1992 (- 1,9%). Seit 1996 mit nur 7.272 Bewohnern nimmt die Bevölkerungszahl wieder stetig zu. Hinzu kamen Ende 1997 838 Personen (9,8%) mit Nebenwohnsitz.

3. Kröpeliner-Tor-Vorstadt

Im Zuge der Industrialisierung und der damit einhergehenden stetigen Bevölkerungszunahme entstand ab 1850 westlich des ursprünglichen Rostocker Stadtzentrums die Kröpeliner-Tor-Vorstadt als Viertel vorwiegend für Arbeiter und Handwerker.



Kröpeliner-Tor-Vorstadt. Auf dem Bauplatz im Vordergrund am Schröderplatz entsteht gegenwärtig anstelle der alten Feuerwache ein neuer großer Büro- und Geschäftskomplex.

Mit der Kernstadt verbunden war die Vorstadt durch eine Brücke. Zwischen Vor- und Kernstadt lag eine Senke, durch die die Hafen-Ringbahn verkehrte. Auch heute schließt die Vorstadt nicht direkt an die Kernstadt an, sondern bleibt durch breite Verkehrswege (den Schröderplatz und die Lange Straße) etwas isoliert davon.

Die Kröpeliner-Tor-Vorstadt erstreckt sich bis zum höchsten Punkt der Stadt, dem „Doberaner Berg“, an dessen frühere Windmühlen noch einige Straßennamen erinnern, wie beispielsweise die Lohmühlen- und die Windmühlenstraße.

Hier befindet sich das Gelände der „Neptun-Industrie-GmbH“, die 1850 als Schiffswerft „Neptun“ gegründet worden war und um die Jahrhundertwende als größtes Industrieunternehmen 1.400 bis 2.000 Menschen beschäftigte. Nach dem Zweiten Weltkrieg wurde die zerstörte Werft wieder aufgebaut und wurde zu einem der wichtigsten Schiffbauplätze der DDR. Zuletzt beschäftigte sie 1990 über 6.000 Arbeiter und Angestellte. Heute befinden sich dort nur noch ein Schiffsreparaturbetrieb, verschiedene Gewerbebetriebe, die z.T. aus der Werft hervorgegangen sind, sowie ein Gelände für betriebliche Neuanstellungen.

Die Kröpeliner-Tor-Vorstadt zeigt eine vielfältige Gestalt. Die Häuser um den Doberaner Platz, die Wismarsche Straße und im Patriotischen Weg entsprechen eher bürgerlichem Standard, während um die Doberaner und die Waldemarstraße hauptsächlich Mietskasernen für die Arbeiter der Neptunwerft und der Brauerei errichtet wurden. Geschah die Erweiterung

der Stadt zunächst ab etwa 1840 eher planlos und sporadisch entlang der Ausfallstraßen nach Bad Doberan, wurden die weiteren Quartiere im letzten Viertel des 19. Jahrhunderts von der Stadtverwaltung projektiert und das Gebiet planmäßig bebaut. Traufhöhen und Baufluchten wurden vorgegeben und die Anlage der Straßen und Fußwege durch städtische Vorschriften geregelt.

Das Zentrum des Viertels ist durch die Mietskasernen geprägt, die einen sehr einfachen Wohnstandard boten und die, weil oftmals

reine Spekulationsobjekte, mitunter nur über eine eher minderwertige Bausubstanz verfügen. Die Wohnungen waren sehr klein (zwei Zimmer mit Küche), vorherrschend war der Alkoven als fensterloser mittlerer Raum zwischen Vorder- und Hinterseite der Häuser. Bäder waren nicht eingeplant und die Toiletten befanden sich oftmals im Keller oder im Hof. In diesen kleinen um 50 qm großen Wohnungen mußten damals die meist kinderreichen Arbeiterfamilien hausen. In etlichen Häusern befand sich im Erdgeschoß ein Handwerksbetrieb oder ein kleines Geschäft. Die Bebauung ist sehr dicht, Grün- und Ruhezone sind kaum vorhanden. Nur in einigen der großen Innenhöfe sind diese zu finden.



Kröpeliner-Tor-Vorstadt, Quartier „Bei den Polizeigärten“

Nur wenige Häuser im Jugendstil bzw. mit Jugendstilelementen, zwei Kirchen und einige repräsentative Universitätsbauten (verschiedene Kliniken) aus der Kaiserzeit schmücken den Stadtteil. Während des Krieges wurde der Stadtteil nicht so stark zerstört wie die Altstadt. Daher entstanden hier in den

fünfziger Jahren nur wenige Neubauten. Seit den 50er Jahren wurde sehr wenig für diesen Stadtteil getan und die Häuser verfielen sehr stark. Vorrang für die Stadtentwicklungspolitik hatten die Neubaugebiet, mit denen das Rostocker Wohnungsproblem gelöst werden sollte. Nur wenige Gebäude wurden saniert und einzige Neubauten aus jüngerer Zeit sind das (ehemalige) Studentenwohnheim und der große Wohnkomplex am Vögenteich aus den 70er Jahren.

Das schwere Erbe der DDR-Zeit war ein Viertel mit stark heruntergekommenen Bausubstanz, aber gleichzeitig auch ein Quartier mit einer ursprünglichen Struktur aus der Wilhelminischen Zeit. Viele Häuser hatten immer noch den Standard aus ihrer Entstehungszeit. Um das Viertel in seiner ursprünglichen Struktur auch weiterhin erhalten zu können, gleichzeitig aber auch modernen Wohnkomfort zu schaffen, waren und sind enorme Investitionen nötig. Erschwerend für die Wiederaufwertung waren zunächst viele ungeklärte Restitutionsansprüche, was zur Folge hat, daß hier immer noch sanierte und unsanierte Häuser direkt nebeneinander stehen.

Der Stadt gelang es, für einen Teil der KTV beträchtliche Fördermittel der Europäischen Union im Rahmen der Europäischen Gemeinschaftsinitiative URBAN einzuwerben. Unterstützt durch Mittel aus diesem Förderprogramm und durch private Investitionen hat sich das Gesicht des Viertels in den letzten neun Jahren stark verändert. Immer mehr Häuser sind saniert und modernisiert worden und im Wohnumfeld wurde viel investiert. Einige mehr oder weniger in die vorhandene Struktur passende Neubauten kamen hinzu, so u.a. der Doberaner Hof, ein Bürokomplex mit der ersten Rostocker Einkaufspassage, ein langgestreckter Büro- und Geschäftskomplex längs der Doberaner Straße sowie zwei große Komplexe, u.a. ein neues Gerichtsgebäude gegenüber vom Hafen.

Durch den Einsatz der URBAN-Fördermittel wurde die Ansiedlung von Gewerbe gefördert und konnten sich eine Vielzahl von sozio-kulturellen Initiativen im Viertel etablieren. So, wie das aus anderen west-

lichen Städten bekannt ist, wandelt sich dieses Rostocker Gründerzeitviertel in einen lebendigen Stadtteil mit entsprechender sozio-kultureller Infrastruktur. Es gibt heute viele kleine Geschäfte, Läden und Gewerbebetriebe, die den Stadtteil nicht nur für Anwohner attraktiver werden ließen. Inzwischen gibt es in der gesamten KTV auch zahlreiche Kneipen, Restaurants sowie alte und neue kulturelle Angebote; wie beispielsweise das Kino „Theater des Friedens“, das Hansa-Kino und das Volkstheater. Zahlreiche Veranstaltungen wie Konzerte, Lesungen usw. finden in den Kneipen, in verschiedenen Klubs, Buchläden oder im neuen Bürgerhaus der KTV statt.

Eine Querstraße vom Doberaner Platz entfernt liegt der Lindenpark, der auf dem Gelände des seit 1949 nicht mehr genutzten „Alten Friedhofes“ angelegt wurde. Er bietet eine Naherholungsmöglichkeit für die Anwohner.

Erwähnenswert ist in diesem Stadtteil noch das Portcenter, ein schwimmendes Einkaufszentrum und „Büroschiff“, das im Auftrag einer Gruppe Rostocker Initiatoren in nur dreieinhalb Monaten von der Warnow-Werft mit Hilfe eines aus Norwegen überführten Pontons verwirklicht wurde. Durch die Verbesserung der Infrastruktur in der Stadt hat es seine ursprüngliche Funktion weitgehend verloren. Seine weitere Nutzung ist gegenwärtig strittig.

In der Kröpeliner-Tor-Vorstadt haben heute (Stand 30.9.1998) 13.765 Menschen ihren Hauptwohnsitz gegenüber 18.170 Ende 1992 (- 24,2%). Die stärkste Bevölkerungsabnahme fand zwischen 1994 und 1996 statt, inzwischen deutet sich wieder ein leichtes Wachstum an (+ 0,8% zwischen Ende 1997 und September 1998). Weitere 1.855 Personen (13,6%) sind mit Nebenwohnsitz in der KTV gemeldet. Dieser überdurchschnittliche Anteil geht wahrscheinlich auf den höheren Anteil von Studenten in diesem Stadtteil zurück.

4. Gartenstadt

Nach dem Ersten Weltkrieg fand zunächst eine Erweiterung der Stadt in den suburbanen Raum statt. Errichtet wurde der Stadtteil Gartenstadt, für den eine Baugenehmigung schon 1914 erteilt worden war, dessen Bau aber erst in den Jahren 1920 bis 1925 stattfinden konnte. Er entstand auf dem Gelände des städtischen Gutes Barnstorf und gebaut wurden einfache Doppel- und Reihenhäuser. Die Errichtung der Gartenstadt ging auf die Initiative der Gartenstadtbewegung zurück, einer jener zahlreichen reformerischen Genossenschafts- und Siedlerbewegungen im ersten Viertel des Jahrhunderts. Verbunden war der Bau recht günstig zu erwerbender Häuser mit der Absicht, heim-



Gartenstadt

kehrenden Soldaten die Gelegenheit zu bieten, sich eigene Häuser zu kaufen. Damit eine teilweise Selbstversorgung der Anwohner möglich war, wurden Gärten und Ställe für Kleintiere von Anfang an mit geplant. Die Straßen tragen Namen von Pflanzen und Tieren.

Der Charakter der Gartenstadt hat sich bis heute nicht wesentlich geändert. Es gab einige Erweiterungen des Stadtteils, so entstanden 1975 bis 82 noch ein paar Häuser, die sich an die Bauweise der älteren Häuser anpaßten. Direkt am Siedlungsgebiet der Gartenstadt liegt das Gelände einer ehemaligen Artillerie-Kaserne, auf dem nach der Wende weitere Häuser gebaut wurden. Der Stadtteil wird in den nächsten Jahren weiter wachsen, geplant sind neue Wohnsiedlungen.

Zum Stadtbereich Gartenstadt gehören die Barnstorfer Anlagen, ein 32 Hektar großes Wald- und Naherholungsgebiet zwischen Parkstraße und Gartenstadt. Nachdem der Wald zum großen Teil dem Holzbedarf der hier lagernden napoleonischen Armee und später den Verbündeten (Schweden und Engländern) zum Opfer gefallen war, begann man ab 1830 mit der Wiederaufforstung und der Anlage von Wegen und Plätzen im übriggebliebenen Teil der Anlagen. Es entwickelte sich zum Naherholungsgebiet für die Rostocker. Unter nationalsozialistischer Herrschaft wurden Anlagen für Volksfeste errichtet, die 1958 in eine Freilichtbühne und ein Jahr später in den „Platz der Jugend“ umgewandelt wurden. Es entstanden in den Jahren 1966/70 weitere Freizeitmöglichkeiten, die allerdings seit der Wende größtenteils dem Verfall preisgegeben sind.

In den Barnstorfer Anlagen befindet sich auch der Rostocker Zoo. Er ging aus einem Wildgehege und dem 1911 errichteten Tierpark hervor. Im Krieg weitgehend vernichtet, wurde er in den 50er Jahren völlig neu aufgebaut und beherbergt heute fast 2.000 Tiere aus 360 Gattungen. Führend in der Welt ist die Eisbärenzucht des Zoos.

Zum Stadtbereich Gartenstadt gehören der Neue Friedhof (entstanden 1910/11) und der Westfriedhof (entstanden 1972/76). Weitere Einrichtungen sind die 1965 eröffnete Sternwarte und der Richtfunkurm. Außerdem haben das Arbeitsamt und das Bundesvermögensamt ihren Sitz in diesem Stadtteil.

Industrielle und gewerbliche Einrichtungen gab und gibt es in der Gartenstadt kaum; der Stadtbereich war und ist ein reines Wohn- und Erholungsgebiet.

In der Gartenstadt haben heute (Stand 30.9.98) 2.497 Menschen ihren Hauptwohnsitz gegenüber 2.350 Ende 1992 (+ 6,3%). Weitere 205 (7,9%) sind hier mit Nebenwohnsitz gemeldet.



Doppelhaus in Brinckmansdorf

5. Brinckmansdorf

Ebenfalls außerhalb des engeren Siedlungsgebietes der Stadt entstand ab 1919 auf der östlichen Seite der Warnow die Siedlung Brinckmansdorf. Der südöstlichste Stadtteil Rostocks ist nach dem Schriftsteller John Brinckman (1814 bis 1870) benannt. Die teilweise recht lustigen Straßennamen (z.B. „Voß und Swinegel“, „Knallerballerweg“ oder „Gnatzkoppweg“) gehen auf Figuren und Namen aus den Werken John Brinckmans zurück. Gebaut wurden Doppelhäuser und der Stadtteil hat den Charakter einer typischen Vorstadtsiedlung. In den 30er und 50er Jahren wurden weitere Häuser gebaut. Brinckmansdorf verfügt über den kleinen Stadtpark und den Wossidlo-Park.

Zu Brinckmansdorf gehört auch das Weiße Kreuz, ein Ort, an dem früher die Pferde ausgespannt wurden. Heute befindet sich dort die separate kleine



Brinckmansdorf, Mietshäuser an der Tessiner Straße

Wohnsiedlung Weißes-Kreuz-Waldes-lust.

Im östlichen Teil Brinckmansdorfs, an der Kreuzung Mühlenstraße und Tessiner Straße stehen einige Mietshäuser.

Südlich von Brinckmandorf liegt das kleine Dorf Kassebohm. In Kassebohm ist ein neues Wohngebiet geplant. Ebenso entsteht gegenwärtig im Norden des Stadtteils eine neue Wohnsiedlung, die Brinckmanshöhe.

Mit Hauptwohnsitz in Brinckmansdorf sind heute (Stand 30.9.1998) 3.102 Personen gemeldet gegenüber 3.059 Ende 1992 (+ 1,4%). Die Bevölkerungszahl steigt seit Ende 1996 wieder an und wird sich durch den Bau der neuen Siedlungen in den nächsten Jahren weiterhin deutlich erhöhen. Mit Nebenwohnsitz waren Ende 1997 121 Personen (3,9%) gemeldet.



Gehlsdorf

ren Neptunwerft, heute für Yachtbau und –reparatur genutzt, sowie das Gelände des früheren DDR-Marinekommandos. Seit der Wende entstehen am Rande von Gehlsdorf neue Ein- und Zweifamilienhäuser.

6. Gehlsdorf

Der Stadtteil Gehlsdorf liegt dem Stadtzentrum und der Kröpeliner-Tor-Vorstadt gegenüber am nördlichen Ufer der Warnow. Das ehemalige Dorf wurde 1934 offiziell in Rostock eingemeindet. Im Kern von Gehlsdorf stehen vorwiegend große Villen, die allerdings bis heute noch nicht alle saniert sind. Um den Ortskern herum schließen sich ein bis zwei geschossige Häuser an, die damals von Arbeitern bewohnt waren. Während der letzten 50 Jahren wuchs der Ort um nur fünf sogenannte Neubauten.

Gehlsdorf hat seinen dörflichen Charakter beibehalten; es existieren einige Restaurants, Geschäfte, eine Post, Arztpraxen, Friseure usw. Es gibt ein paar Sportvereine, die besonders für die Jugendlichen von Bedeutung sind, denen nicht viel Abwechslung in dem „2.414-Seelendorf“ geboten wird. Zu Gehlsdorf gehören die Nervenklinik „Michaelshof“ sowie am Warnowufer ehemalige Betriebsteile der frühe-

Ein besonderer Anziehungspunkt ist die Promenade am Warnowufer, die viele Rostocker und Touristen zum Spaziergehen einlädt. Von hier aus kann das Panorama der Stadt bewundert und (wie wohl jährlich tausendfach) fotografiert werden.

Ihren Hauptwohnsitz in Gehlsdorf haben heute (Stand 30.9.1998) noch 2.414 Personen gegenüber 2.639 Ende 1992 (- 8,5%). Weitere 129 (9,2%) sind hier mit Nebenwohnsitz gemeldet.

7. Dierkow-West und Dierkow-Ost

Die Erweiterung der Stadt nach Nordosten erfolgte neben Brinckmansdorf und Gehlsdorf auch durch den Bau von Siedlungshäusern am alten Dorf Dierkow. Der Name Dierkow ist dem altslawischen „Derekowe“ entlehnt, das „Ort des Derek“ bedeutet. Der Ort „Derekowe“ wurde 1320 erstmals urkund-

lich erwähnt. Die Gemeinde Dierkow wurde am 1.1.1913 eingemeindet. In den Jahren 1934 bis 1939 wurden westlich und östlich der Hinrichsdorfer Straße zwei neue Einfamilien- und Doppelhaussiedlungen gebaut.

In *Dierkow-West* wurde 1934 mit dem Bau von Einfamilien-, Doppel- und Reihenhäusern überwiegend in Backsteinbau, mit kleinen Vorgärten und gartenähnlichen Innenhöfen begonnen. Der Bau von Dierkow-Ost begann 1935. Die Straßen in Dierkow-West tragen meist niederdeutsche Tiernamen, während sie in Dierkow-Ost nach deutschen Schriftstellern benannt sind.



Gehlsdorf

Bereits 1948 erfolgte die Anbindung Dierkow-Wests an das Straßenbahnnetz der Hansestadt. Heute ist dieser Haltepunkt Dierkow ein bedeutender Knotenpunkt für den öffentlichen Stadt- und Überlandverkehr.

Die beiden Stadtteile blieben bis zu Beginn der 80er Jahre relativ von der Kernstadt isolierte Siedlungen. Heute dagegen haben sie schon fast den Charakter von Enklaven am Rande der beiden neuen Großsiedlungen Dierkow-Neu und Toitenwinkel.



Hansaviertel, Karl-Marx-Straße

In Dierkow-Ost haben heute (Stand 30.9.1998) 1.333 Menschen ihren Hauptwohnsitz gegenüber 1.395 Ende 1992 (- 4,4%) und in Dierkow-West sind es 1.255 Personen gegenüber 1.223 (+ 2,6%). In Dierkow-Ost waren Ende 1997 46 Personen (3,4%) und in Dierkow-West 54 (4,2%) mit Nebenwohnsitz gemeldet.

8. Hansaviertel

Gegenüber den vorgenannten Stadtrandsiedlungen stellt der Stadtbereich Hansaviertel eine direkte Erweiterung der Kernstadt bzw. der Kröpeliner-Tor-Vorstadt dar. Die bereits vor dem Ersten Weltkrieg vorhandene Wohnungsnot in der Stadt hielt auch zu Beginn der zwanziger Jahre an, so daß weitere Wohnungen gebaut werden mußten.

Mit dem Bau der heute unter dem Begriff Hansaviertel zusammengefaßten Wohnquartiere in den

20er und 30er Jahren setzte sich Gedanken eines reformerischen Wohnungsbaus durch und ein sozialer Wohnungsbau, vielfach von Baugenossenschaften getragen, setzte ein.

Schließlich setzten sich auch die Auffassungen der Moderne des Dessauer Bauhauses durch. Dies ist im ab Mitte der 20er Jahre südlich der KTV entstandenen Quartier bei der Tweel und an der Parkstraße besonders gut zu erkennen. Dieser Bereich im Dreieck des Abzweigs der Eisenbahnlinien nach Warnemünde und nach Bad Doberan wurde 1926 durch den Bau der Hundertmännerbrücke erschlossen. 1928 wurden hier nach einem Entwurf von W. Butzek die heute unter Denkmalschutz stehenden Straßenzüge Kosegarten, Babststraße und Engelstraße errichtet. Diese Bauten sind zweistöckig mit einem hofseitig zurückgezogenen Dachgeschoß gebaut worden, um einen ruhigen Innenraum in Hoflage zu schaffen. Auch entlang der Parkstraße entstanden etliche Gebäude, die der „neuen Sachlichkeit“ verpflichtet waren.



Hansaviertel, Babststraße, Quartier „An der Tweel“

20er und 30er Jahren hatte man in Rostock endgültig Abschied genommen von den engen und unfreundlichen Mietskasernen Wilhelminischer Prä-

gung. Hier setzten sich Gedanken eines reformerischen Wohnungsbaus durch und ein sozialer Wohnungsbau, vielfach von Baugenossenschaften getragen, setzte ein. Schließlich setzten sich auch die Auffassungen der Moderne des Dessauer Bauhauses durch. Dies ist im ab Mitte der 20er Jahre südlich der KTV entstandenen Quartier bei der Tweel und an der Parkstraße besonders gut zu erkennen. Dieser Bereich im Dreieck des Abzweigs der Eisenbahnlinien nach Warnemünde und nach Bad Doberan wurde 1926 durch den Bau der Hundertmännerbrücke erschlossen. 1928 wurden hier nach einem Entwurf von W. Butzek die heute unter Denkmalschutz stehenden Straßenzüge Kosegarten, Babststraße und Engelstraße errichtet. Diese Bauten sind zweistöckig mit einem hofseitig zurückgezogenen Dachgeschoß gebaut worden, um einen ruhigen Innenraum in Hoflage zu schaffen. Auch entlang der Parkstraße entstanden etliche Gebäude, die der „neuen Sachlichkeit“ verpflichtet waren. Nordwestlich der Parkstraße entstand bis 1930 auf dem Heiligengeistfeld die Chirurgische Klinik, der bis 1962 weitere Kliniken folgten. An dieses „Klinikviertel“ schließt sich nordwestlich dann das eigentliche Hansaviertel an. Forciert durch die Ansiedlung der später fusionierten „Ernst Heinkel Flugzeugwerke“ und der Arado Flugzeugwerke in den zwanziger Jahren und die wachsende Bedeutung Rostocks für die Rüstungsindustrie in den 30er Jahren, wurden immer mehr Arbeitskräfte gebraucht, so daß weitere Stadtviertel gebaut werden mußten. Anfang der 30er Jahre schuf man östlich der Bahnlinie Richtung Warnemünde das Hansaviertel. Im Jahre 1930 entstanden Wohneinheiten mit Läden nach Entwürfen von K. v. Roth im Be-

reich der Anklamer Straße 1. Es handelt sich hier um dreigeschossige Bauten mit einer Ladenreihe im Erdgeschoß. Im Hansaviertel, das hauptsächlich in



Hansaviertel

den 30er Jahren entstand, herrscht eine geschlossene Quartierbebauung vor. Es sind vorwiegend viergeschossige abgewinkelte Straßenräume mit Aufweitungen und geringe Straßenbreiten zu erkennen. Durch die Bebauung des öffentlichen Freiraums wurde die Planungsidee des Wohngebietes allerdings abgewertet. Die Häuser sind überwiegend aus Backsteinen gebaut und oft mit Grauputz versehen.

Die Straßen sind im Rastersystem gebaut und erschließen die Quartiere äußerlich. Zu den Innenhöfen gibt es keine Zufahrtsmöglichkeit. Die Hofräume werden gemeinschaftlich oder individuell genutzt und sind teilweise parzelliert. Die Innenräume sind nur über die Kellerräume zu erreichen und sind völlig abgeschlossen. An den Straßen finden sich häufig Baumalleen. Infrastruktureinrichtungen findet man durch Anlagerungen an Quartierecken über den ganzen Stadtteil gestreut. In den verwinkelten Straßen gibt es etlichen kleine Läden, ein Quartierszentrum ist nicht vorhanden.

Neue Wohnungen für die Heinkelwerker entstanden auch als Erweiterung der Kröpeliner-Tor-Vorstadt nach Westen hin im Wohngebiet um den Thomas-Müntzer-Platz, direkt gegenüber dem Werksgelände, von dessen Vorhandensein heute nur noch ein Mauerrest an der Lübecker Straße kündigt. Statistisch gehört dieses Quartier zwar zum Stadtbereich KTV, städtebaulich ist es aber eher dem Hansaviertel zuzuordnen, weshalb es an dieser Stelle be-

schrieben wird.

Am Müntzerplatz findet man um einen mittigen Dreieckraum gruppierte Zeilenbebauung mit kurzen, dreigeschossigen Zeilen mit Steildächern. Auf dem Müntzerplatz ist ein mittiger öffentlicher Raum mit Grün- und Funktionsflächen zu sehen. Der Raum zwischen den Zeilen wird gemeinschaftlich und individuell genutzt. Insgesamt achtete man mehr auf eine Durchgrünung und eine weniger dichte Bebauung.

Heute ist das Hansaviertel überwiegend saniert und somit erheblich aufgewertet worden. Es ist zweifellos eine gute Wohnlage, indem es einerseits zentrumsnah und andererseits nicht weit entfernt vom Barnstorfer Wald entfernt liegt. Zum Hansaviertel gehört auch das Sportforum mit dem 1949 bis 1954 am Ort des aus den 20er Jahren stammenden Volkstadiums der Arbeitersportverbände errichteten Ostseestadions, der Eishalle, der Kunstturnhalle und der Schwimmhalle Neptun. Auch der Botanische Garten ist Teil des Hansaviertels.

Im Hansaviertel leben heute (Stand 30.9.1998) 8.897 Menschen gegenüber 9.848 Ende 1992 (-9,7%). Weitere 887 Personen (9,9%) haben hier ihren Nebenwohnsitz.

9. Reutershagen

Der Stadtbereich Reutershagen teilt sich in fünf Bauabschnitte und kann als Mischgebiet aus Eigenheimbauten, monolithischen Geschoßbauten und Plattenbauten charakterisiert werden. Er ist mit zahlreichen Grünanlagen durchzogen.

Alt Reutershagen

Zunächst entstand bereits in den 20er und 30er Jahren als neue Siedlung für die Heinkelwerker das ähnlich wie Brinckmansdorf und Dierkow durch Doppelhäuser geprägte Reutershagen nördlich der Hamburger Straße. Die Entwürfe für dieses heute *Alt Reutershagen* genannte Quartier lagen schon seit 1919 vor. Durch die „Ernst-Heinkel-Flugzeugwerke“ und die Entstehung des Industriegebietes Bramow wurden zusätzliche Wohnungen für Arbeiter und Ingenieure benötigt. 1922 bis 1936 wurde dieses Gebiet dann erschlossen und bebaut. Es entstanden Siedlungsdoppelhäuser mit etwa jeweils 700 bis 800 m² Grund und Boden, die von den Industriearbeitern für 20.000 bis 25.000 Mark pro Wohnung in diesen Doppelhäusern erworben werden konnten.

Der Name Reutershagen bezieht sich auf den bekannten niederdeutschen Schriftsteller Fritz Reuter (1810 bis 1874), der u.a. in Rostock studiert hatte und der seine Werke in plattdeutscher Mundart verfaßte. Die Straßennamen Alt Reutershagens sind ebenfalls mit den Werken des Dichters verbunden.



Altreutershagen

So gibt es hier u.a. den „Upundahlsprung“ und den nach seiner wohl bekanntesten Figur benannten „Braesigweg“.

Das Komponistenviertel

In den 30er Jahren, von 1936 bis 1940 entstand das durch den Botanischen Garten vom Hansaviertel getrennt liegende Komponistenviertel südlich der Hamburger Straße. Geschaffen wurden vorwiegend dreigeschossige Häuser mit hauptsächlich 2- und 3-Raum-Wohnungen. Es entstanden 76 Häuser mit 438 Wohnungen, also im Schnitt 6 Wohnungen pro Haus. Außerdem wurden 8 Garagen und 4 Läden eingegliedert. Auch hier wurde in Backstein gebaut, wobei vielfach Vormauersteine Verwendung fanden und an den Giebelflächen Terrakottaschmuck von P. Wallat und E. Wossidlo angebracht wurde. Die Gebäude erhielten eingeschossige Verbindungsbauten. Die Straßen sind nach bekannten Komponisten benannt, daher der Name des Viertels.

Wiener-Platz-Quartier

Nördlich des Viertels befindet sich die 1938/39 als Grünbereich gestaltete etwa 10 Hektar große Teichanlage des „Schwanenteichs“. Jenseits davon begann man ab 1938 mit der Bebauung um den *Wiener Platz*, die erst 1948 fertiggestellt wurde. Es handelt sich um eine zwei- bis dreigeschossige Reihenbebauung mit reiner Backsteinverkleidung. Zentrum ist ein marktähnlicher Platz mit Läden im Erdge-



Komponistenviertel

schoß, auf dem leicht geschwungene Straßen münden. Das Quartier stellt ein geschlossenes Ensemble dar. Der Bau des Viertels begann nach dem Anschluß Österreichs an das Deutsche Reich, weshalb die Straßen Namen von österreichischen Städten bzw. Regionen tragen.

In diesem Quartier wurden außerdem einige finnische Holzhäuser gebaut, von denen aber nur noch einzelne erhalten sind. Bis zum Beginn des Zweiten Weltkrieges waren das Wiener-Platz-Quartier und Altreutershagen die nordwestlichsten Ausläufer der Hansestadt.



Wiener Platz

Reutershagen I

Bedingt durch die starken Zerstörungen der Stadt im Krieg und den forcierten Ausbau Rostocks zur wichtigsten Hafenstadt der DDR - Rostock sollte ab 1952 zum Zentrum der See- und Hafenvirtschaft ausgebaut werden und zugleich wurde sie neben Berlin und Leipzig zur Aufbaustadt erklärt - mußten weitere neue Stadtteile projektiert werden. So entstand in der Zeit von 1953 bis 1957 als erstes komplexes Neubaugebiet nach dem Kriege Reutershagen I. Die Häuser sind in der damals typischen sog. „Stalin-Bauweise“ errichtet, d.h. es handelt sich um repräsentative, vier- und fünfgeschossige monolithischen Geschoßbauten mit relativ großzügigen Wohnungen und klassizistischen Gestaltungsformen. Es wurden ca. 1.800 Wohnungen vor allem für Schiffbauer, Seeleute und Marineangehörige erbaut.

Mit diesen „Prachtbauten“ sollte u.a. demonstriert werden, welch‘ großzügiges Wohnen für Arbeiter in einem sozialistischen Land möglich ist. Das Ensemble wurde ergänzt durch breite Straßen, Geschäfte im Erdgeschoß und begrünte Innenhöfe sowie eine Alleebegrünung.

Die Epoche der Monumentalbauten in der DDR währte aber nicht lange. Bereits Mitte der 50er Jahre besann man sich wieder mehr auf die „neue Sachlichkeit“ der zwanziger Jahre. Kritisiert am Baustil der Stalin-Ära wurde, daß er nur ein „zu oberfläch-



Reuthshagen I

licher Versuch der Fortführung unseres baukulturellen Erbes“ ist (Hartmut Colden in DA 10/1958, S. 517). Der eigentliche Grund für die Umorientierung war aber nicht die Ablehnung des „Zuckerbäckerstils“, sondern die Tatsache, daß diese Art zu bauen einfach zu kosten- und zeitintensiv war.

Reuthshagen II

Gegen Ende der 50er Jahre wurden als Reuthshagen II westlich der heutigen Goerdeler-Straße drei neue Wohnkomplexe geplant inklusive verschiedener Infrastruktureinrichtungen. In offener Bauweise entstanden viergeschossige Wohnblöcke mit 2- und 3-Raum-Wohnungen, Ofenheizung und Steildach. Zwischen den Blöcken wurden Grünflächen angelegt. Kinderkrippen, –gärten und –horte sowie Schulen gehörten zur selbstverständlichen Infrastruktur. Die Läden sollten so angeordnet werden, daß zum Einkauf nicht mehr als eine Entfernung von 350 m zurückgelegt werden mußte. Geplant waren auch zwei Zentren des nicht störenden Handwerks im Wohngebiet sowie ein Handwerkerhof außerhalb der engeren Bebauung. Schließlich waren auch Waschzentralen vorgesehen, von denen letztlich nur eine realisiert wurde. Diese Waschzentralen waren notwendig, weil man „die althergebrachten Hauswaschküchen mit ihren ungesun-

den Arbeitsbedingungen und der für die Frauen so schweren Handarbeit in den neuen Wohnblocks“ (ebenda, S. 518) weggelassen hatte. Die kollektive Einrichtung mit Waschmaschinen usw. sollte den Hausfrauen die Arbeit erleichtern. Weiterhin waren Sammelgaragen, in jedem Komplex ein Friseurpavillion, zwei Clubgaststätten, ein Kino usw. geplant. Vieles davon konnte nie realisiert werden. Die projektierten Wohngebäude jedoch wurden überwiegend gebaut.

Nach Fertigstellung des ersten Wohnkomplexes endete die Epoche des Wohnungsbaus in traditioneller Bauweise in Rostock. Der zweite und dritte Bauabschnitt wurde dann, wie alle weiteren Großsiedlungen in Rostock, in Großplattenbauweise errichtet, wobei in Reuthshagen mit verschiedenen Varianten experimentiert wurde. 1960 bis 1962 entstanden neben den viergeschossigen Gebäuden auch ein siebengeschossiges Ledigenwohnheim an der B.-Bästlein-Straße und drei zehnstöckige Punkthochhäuser.

Reuthshagen verfügt über relativ viele Grünflächen zwischen den Gebäuden und ein damit inwischen im wahrsten Sinne des Wortes „gewachsenes“ Wohnumfeld. Der Stadtteil gehört wegen seines grünen Umfeldes und wegen seiner relativen Nähe zur Stadtmitte heute zu den bevorzugtesten Wohnstandorten der Stadt. Gegenwärtig entsteht am Reuthshäger Markt eine großflächige Zentrumsbebauung mit der heute überall üblichen Mischung aus Ladenpassagen, Büroraum und Wohnungen.

In Reuthshagen ist der Sitz der Rostocker Straßenbahn AG, befindet sich das Rostocker Freizeitzentrum und Freizeit-Sport-Reha-Zentrum und schließlich auch die 1967/69 erbaute Kunsthalle am Schwanenteich.



Reuthshagen II

Mit Hauptwohnsitz leben heute in Reutershagen (30.9.1998) 18.845 Menschen gegenüber 21.111 Ende 1992 (-10,7%). Weitere 733 (3,8%) haben hier ihren Nebenwohnsitz.

10. Südstadt

Mit Ausnahme der Steintor-Vorstadt und der eher dörflich strukturierten Stadtrandsiedlungen hatte die Stadt sich bis zum Ende der 50er Jahre hauptsächlich in nordwestlicher Richtung, parallel zum Ausbau des langgestreckten Industrieareals längs der Unterwarnow ausgebaut. Dort befanden sich u.a. die Neptun Werft, die früheren Heinkelwerke, das Industriegebiet Bramow und das Fischkombinat in Marienehe.

Als Reutershagen noch nicht ganz fertiggestellt war, begann man ab 1960 die Stadt auch nach Süden hin zu erweitern, wo sich bis dahin, südlich des Bahnhofs bzw. der Eisenbahnlinie, nur Wiesen, Äcker und Kleingartenanlagen, überwiegend aus den 20er und 30er Jahren, befunden hatten. Lediglich einige Universitätsgebäude für die Landwirtschaftliche und die Schiffbautechnische Fakultät waren seit 1954 an der Satower Straße und gegenüber vom Quartier



Nördliche Südstadt, im Vordergrund das Gymnasium am Goethe-Platz und die Eisenbahnbrücke über den Südring

„An der Tweel“ entstanden.

Die Südstadt war der erste vollständig in Großplattenbauweise projektierte und gebaute Rostocker Stadtteil. Weil die Technik damals noch in den Kinderschuhen steckte, waren mit dem Bau erhebliche Probleme verbunden und es mußte viel herumpro-

biert werden. Die vorgefertigten Platten wurden im, für den Ausbau Reutershagens dort errichteten, Plattenwerk gefertigt und mit einer eigens dafür gebauten Schmalspurbahn in die Südstadt transportiert. Ab 1963 kamen die Platten aus dem neuen Plattenwerk in Marienehe.

Städtebauliches Leitbild für die Südstadt war der



Südöstliche Südstadt mit Punkthochhäusern und Sport- und Kongreßhalle, rechts der Südring

„Sozialistische Wohnkomplex“ als eine selbständige Struktureinheit. Die Südstadt wurde nicht in direkter Anbindung an den Bahnhof bzw. die Kernstadt gebaut, sondern in deutlichem Abstand. Sie ist mit der Kernstadt verkehrsmäßig nur durch den Südring verbunden.

Die Südstadt teilt sich in drei Wohnkomplexe, geteilt durch die Hauptverkehrsachsen Südring und Nobelstraße (verlängert durch die Tychsenstraße). Die nördliche Südstadt befindet sich zwischen dem Südring und der Eisenbahnlinie. Die Südstadt Mitte liegt südlich und östlich des Südrings. Ein dritter Teil der Südstadt wurde schließlich südlich vom Kringelgraben gebaut. Längs des Kringelgrabens, einem kleinen Bach, wurde im Zuge des Ausbaus der Südstadt ein schmales Naherholungsgebiet geschaffen (1968/70).

Errichtet wurden vier- bis fünfgeschossige Gebäude (5-Mp-Bauweise Typ P 1 in Schnellbaufließfertigung) in Zeilenbauweise in ausschließlich of-

fener Bebauung mit hierarchisch abgestuften Grünräumen. Die Wohnhäuser sind großzügig angeordnet, das Wohngebiet ist entsprechend grün und weitläufig. Unmittelbar wohnungszugehörige Flächen wie z.B. Wirtschaftsflächen, Kinderspielplätze u.ä. sind den einzelnen Wohngruppen zugeordnet.

Allgemeine Versorgungseinrichtungen, Schulen und Vorschuleinrichtungen sind für den gesamten Stadtteil errichtet worden. Viele der ursprünglich geplanten Versorgungseinrichtungen, wie z.B. Gaststätten, Friseursalons und Läden in den Untergeschossen der Wohnkomplexe, fielen dem Primat des reinen Wohnungs- und Grundversorgungsbaus zum Opfer und wurden nie gebaut. Auch das geplante Stadtteilzentrum wurde nie realisiert. Anstelle des projektierten Südstadtcenters wurden Anfang der 70er Jahre nur der Gaststättenkomplex „Kosmos“ und später ein Postamt sowie eine Sparkasse errichtet. Ein Südstadtcenter mit Ladenpassage und Büros wurde erst 1992/93 gebaut.



Südstadt

Geschaffen wurden 6.500 Wohneinheiten für etwa 21.000 Einwohner, davon 2.000 Heimplätze. Südöstlich vom Südring entstanden vier zwölfgeschossige Punkthochhäuser als Mauerwerksbau mit Fertigteildeckenplatten mit jeweils 130 Ein- und Anderthalbzimmerwohnungen. Ebenfalls als elfstöckige Hochhäuser wurden 1970/72 die Studentenwohnheime an der Erich-Schlesinger-Straße gebaut (2-Mp-Wandbauweise). Weitere Studentenwohnheime waren bereits 1964 an der Max-Planck-Straße errichtet worden.

In der Nähe des geplanten Zentrums wurde 1970/72 ein Wohn- und Experimentalbau errichtet, dessen Trennwände innerhalb der Wohnungen man nach individuellen Wünschen herausnehmen oder verschieben konnte. Anfang der 80er Jahre wurde die Südstadt durch Lückenbauten verdichtet. Insbesondere entstand ein großer Wohnkomplex mit bis zu elfgeschossigen Gebäuden zum Hauptbahnhof hin. Neben diesem Komplex war bereits 1975/78, quasi als Schwarzbau gegen den Willen der Zentralregierung, die Sport- und Kongreßhalle gebaut worden.

Die Südstadt war allerdings von vornherein nicht nur als reines Wohngebiet geplant worden. Sie sollte vielmehr (Haupt-)Standort der Universität werden und entsprechend wurden hier neben den Studentenwohnheimen und der Erweiterung der Sektionen Schiffbau und Elektronik weitere Universitätsgebäu-

de errichtet, wie 1966/70 die Mensa mit 1.100 Sitzplätzen und 1968/75 das Datenverarbeitungszentrum. Der Bedeutung des Stadtteils als Wissenschaftsstandort entsprechend sind die Straßen nach berühmten Wissenschaftlern benannt. 1966 wurde die Bezirksklinik, heute Klinikum-Süd, eröffnet. Am östlichen Rand der Südstadt liegt das Dieselmotorenwerk und befand sich ein Werk der ehemaligen Reichsbahn. Am südlichen Ende der Nobelstraße ist in den letzten Jahren ein Gewerbegebiet entstanden.

Die Südstadt ist ein innenstadtnahes Viertel mit direkter Anbindung an den Hauptbahnhof. Die Versorgung mit öffentlichem Nahverkehr erfolgt bisher ausschließlich über Buslinien. In Planung ist allerdings ein Anschluß an das Straßenbahnnetz durch eine Untertunnelung des Hauptbahnhofs. Dieser soll in den nächsten Jahren völlig umgestaltet werden und damit auch der Platz hinter dem Bahnhof, um städtebaulich eine direkte Anbindung der Südstadt zur Kernstadt zu schaffen.

Die Südstadt gilt neben Reutershagen wegen seiner innenstadtnahen Lage sowie seiner (in den Jahren allmählich gewachsenen) Begrünung als bevorzugter Wohnstandort für Senioren und junge Familien. Die Südstadt ist nach der Wende großflächig saniert worden. Die

Entwicklung wurde Anfang der 90er Jahre durch das Programm „Experimenteller Wohnungs- und Städtebau“ (ExWoSt) im Forschungsfeld „Städtebauliche Entwicklung großer Neubaugebiete in den neuen Bundesländern“ des Bundesbauministeriums gefördert.

In der Südstadt leben heute 13.999 Menschen gegenüber 15.158 Ende 1992 (-7,6%). Weitere 2.575 Personen (18,4%) haben hier ihren Nebenwohnsitz, wobei es sich überwiegend um Studenten aus den Wohnheimen handeln dürfte.

11. Lütten Klein

Die Südstadt blieb die einzige Stadterweiterung in südlicher Richtung. Erst durch den Ausbau des Dorfes Biestows in den 90er Jahren breitet sich die Stadt wieder in diese Richtung aus (s.u.). Ab Mitte der 60er Jahre konzentrierte man sich auf die Besiedlung des ländlichen Raumes westlich der Unterwarnow zwischen Warnemünde und dem damaligen Stadtgebiet. Hier gab es nur Wiesen und Äcker und die kleinen, überwiegend in den 30er Jahren eingemeindeten Dörfer, nach denen die in den folgenden 25 Jahren erbauten Großwohnsiedlungen dann benannt wurden.

Die Namen einiger dieser Orte klingen insbesondere für Auswärtige etwas seltsam, die sich z.B. fragen, wie man die Größenbezeichnung „klein“ noch in „Lütten“ – im Hochdeutschen klein - Klein und Groß Klein unterscheiden kann. Tatsächlich hat das „Klein“ in der Ortsbezeichnung nichts mit einer Größenbezeichnung zu tun, sondern stammt vom slawischen Wort „Klen“ bzw. „Klenow“, das soviel

liegen jeweils am Nord- und Südrand des Wohngebietes. Lütten Klein ist bis heute der größte Stadtteil. In Lütten Klein, finden sich, trotz DDR-weit standardisierter Bauweise, Elemente traditionell norddeutscher Bauweise. Entwickelt und verwendet wurden nicht nur reine Waschbetonplatten, sondern auch mit Backstein verblendete. Diese „Rostocker Platte“ prägt das Erscheinungsbild vieler neuer Stadtviertel in Rostock.



Lütten Klein

wie „Ahornort“ oder „Ahornwäldchen“ bedeutet. Aus „Klen“ machten die deutschen Siedler im Mittelalter „Klein“ und Groß Klein bezeichnete die Siedlung am großen Ahornort/wald, während der Ort am kleinen Ahornort/wald Lütten Klein genannt wurde. Die Wortendung „-hagen“ der anderen beiden Ortsteile Lichtenhagen und Evershagen weist auf Rodungen hin und Lichtenhagen bedeutet soviel wie "lichte Stelle im Wald".

Als erstes Neubauviertel im Nordwesten entstand auf halben Wege zwischen dem Stadtgebiet und Warnemünde, d.h. jeweils mehrere Kilometer davon entfernt, der neue Ortsteil Lütten Klein. Ebenso wie die Südstadt sollte diese neue Siedlung auf der grünen Wiese eine selbständige Struktureinheit bilden. Die räumliche Trennung von der Stadt betonte diesen Aspekt in besonderer Weise.

Nach drei Jahren umfanglicher Tiefbauarbeiten konnte 1965 mit der Bebauung begonnen werden. In zwei Wohnkomplexen entstanden ca. 10.270 Wohneinheiten projektiert für 37.000 Einwohner. Die beiden Wohnkomplexe Lütten Kleins sind in Zeilenbebauung mit meist parallel zueinander angeordneten Wohnblöcken um das mittige Zentrum errichtet worden. Überwiegend finden sich Vier- bis Sechsgeschosser, aber auch zwölfgeschossige Wohnhochhäuser und ein 1971/1972 entstandenes Punkthochhaus. 1974 entstand ein etwa 40 Hektar großer Park in Lütten Klein und auch die Zwischenräume zwischen den Wohnblöcken wurden vielseitig begrünt. Der ursprünglich geplante Ausbau des Zentrums mit Einrichtungen verschiedenster Art wurde nur teilweise realisiert. Die Schulkomplexe

Der Stadtteil wird durch eine breite Hauptstraße (Warnowallee) in einen nördlichen und einen südlichen Teil gespalten. An dieser Ost-West-Achse befinden sich die wichtigsten gesellschaftlichen Einrichtungen. Der Stadtteil ist durch die Stadtautobahn, mehrere Buslinien und die S-Bahn verkehrsmäßig gut erschlossen. Der Anschluß an das Straßennetz ist in den kommenden Jahren geplant. Die Straßen im Stadtteil sind nach Hafenstädten im Ostseeraum benannt.

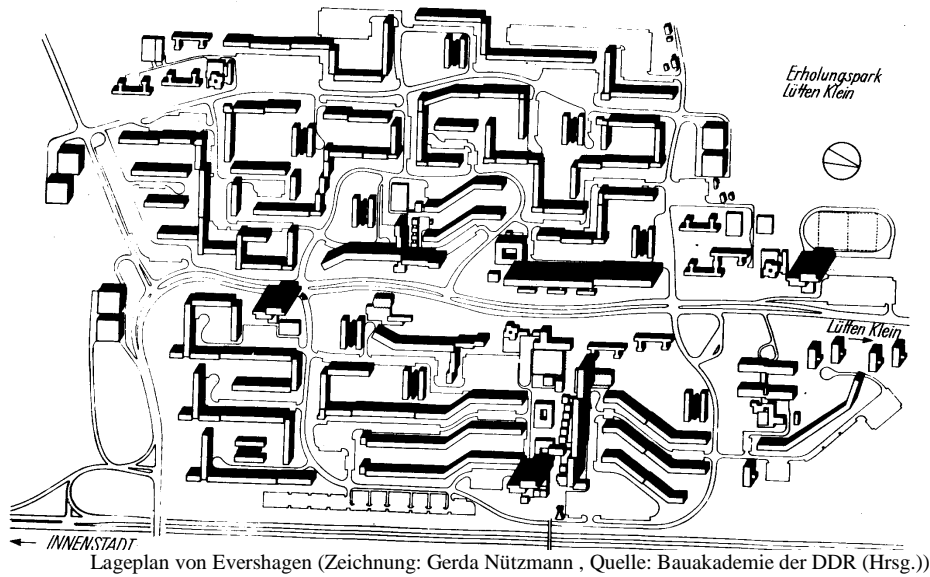
In Lütten Klein sind inzwischen bereits schätzungsweise 95% aller Gebäude saniert worden, was im Vergleich zu anderen Stadtteilen

ein sehr hoher Prozentsatz ist. Auch hinsichtlich der Möglichkeiten der Nahversorgung und Freizeitgestaltung hat sich in Lütten Klein sehr viel getan. Entlang der Warnowallee entstand in den vergangenen Jahren eine neue Zentrumsbebauung mit Fußgängerzone, Läden, Diskotheken, Kneipen, Fit-



Lütten Klein, neue Zentrumsbebauung mit Fußgängerzone

nesscenter und Büros sowie ein Multiplex-Kino. Gegenüber, auf der anderen Seite der St.-Petersburger-Straße, entstand ein großes Einkaufszentrum, das „Warnow-Center“. Dieses neue Stadtteilzentrum



macht Lütten Klein inzwischen zum urbanen Zentrum im gesamten Nordwesten der Stadt. Das Kino und die Diskotheken haben sogar eine über dieses Gebiet hinausgehende Ausstrahlung. Die Stadt Rostock beginnt sich damit – von ihrer äußeren Gestalt her nur logisch – zur polyzentrischen Stadt zu entwickeln.

Weil auch in Lütten Klein das Wohnumfeld in den letzten Jahrzehnten „gewachsen“ ist, die Gebäude weitgehend saniert sind und ein eigenes Zentrum entstand, das in einiger Hinsicht sogar mehr bietet als das alte Stadtzentrum, gehört es inzwischen, obwohl vom Erscheinungsbild viel wuchtiger als die Südstadt und unverkennbar monofunktional nur als reines Wohngebiet konzipiert, durchaus zu den beliebten Wohnstandorten in Rostock. Unter den Großwohnsiedlungen ist er nach der Südstadt jedenfalls der bevorzugteste.

In Lütten Klein haben heute (30.9.1998) noch 20.357 Einwohner ihren Hauptwohnsitz, gegenüber 23.581 Ende 1992 (- 13,7%). Weitere 1.041 Personen haben hier ihren Zweitwohnsitz. Der Bevölke-

runge schwund war seit 1993 mit jährlich etwa – 3% relativ gleichmäßig, für 1998 deutet sich ein geringerer Rückgang an.

12. Evershagen

Nach Lütten Klein wurden sukzessive weitere Großwohnsiedlungen im Nordwesten der Stadt erbaut. Als nächstes folgte der Ortsteil Evershagen. Er entstand 1969 bis 1974 auf dem Gebiet des Dorfes gleichen Namens, das bereits im 13. Jahrhundert Erwähnung fand und 1950 von Rostock eingemeindet wurde. Das alte Dorf liegt heute westlich der Großwohnsiedlung.

1970 begann man mit dem Bau der ersten Plattenbauten und 1971 konnten die ersten Wohnungen bezogen werden. Es entstanden in Evershagen etwa 8.060 Wohneinheiten, geplant für 28.000 Einwohner. Evershagen hat mit der Bertolt-Brecht-Straße eine breite Nord-Süd-Hauptachse, die leicht geschwungen ist und die das Gebiet in zwei Wohnkomplexe teilt. Die ersten Häuser wurden westlich der Bertolt-Brecht-Straße gebaut. Sie stellen mit ihren Hochhäusern nicht nur den geografischen Mittelpunkt Evershagens dar.

Dieses Hauptzentrum und die beiden Nebenzentren werden durch zwölfgeschossige Dominanten betont. An der linken Seite der Bertolt-Brecht-Straße befinden sich die Hauptfußgänger- und Straßenanschlüsse sowie drei 18geschossige Wohnhäuser. Eckbebauung mit Hofbildung, die Versätze und Winkelbauten, eine zum Teil hervortretende Fassadengestaltung (ähnlich dem Sonnenblumenmosaik in

Lichtenhagen) und die geschwungene Straßenführung sind interessante Merkmale der architektonisch-städtebaulichen Gestaltung. Weitere Akzente werden durch das Stelzenhochhaus und einige terrassenförmig gestaltete und mit Balkonen versehene Giebel gesetzt.

Auf der rechten Seite der Hauptachse ist der Wohnbereich durch einen ringförmigen Straßenzug begrenzt. Innerhalb dieses Ringes sind die Wohnblöcke mäanderförmig gestaltet. Das zweigeschossige Wohngebietszentrum befindet sich an der rechten Seite der Hauptachse und beinhaltet die wichtigsten gesellschaftlichen Einrichtungen.



Evershagen, Terrassenhochhaus (im Nebel)

gen des Stadtteils.

Insgesamt bestimmen Gebäude unterschiedlicher Großplattenserien das Bild Evershagens. Die Straßen sind nach Schriftstellern benannt. Weil südlich von Lütten Klein gelegen, befindet es sich etwas näher am Stadtzentrum, profitiert aber andererseits zweifellos von der neuen Zentrumsfunktion Lütten Kleins. Die Anbindung an die Stadt erfolgt über die Stadtautobahn, Busse und die S-Bahn. Eine weitere Anbindung durch die Weiterführung der Straßen-

ren, u.a. mit Blick auf die Entwicklung Lütten Kleins zum Nebenzentrum der Stadt, wieder abgebaut worden.

Ihren Hauptwohnsitz in Evershagen haben heute (30.9.1998) noch 17.454 Einwohner. Das sind 3.761 (17,7%) weniger als noch Ende 1992. Weitere 1.152 (6,3%) haben hier ihren Nebenwohnsitz angemeldet. Die Abwanderung hat in den letzten beiden Jahren verstärkt zugenommen.



Evershagen

bahn bis nach Lichtenhagen ist geplant.

Der Stadtteil verfügt über zwei Parkanlagen und ist von vielen Kleingärten umgeben. Zum Ortsteil gehört auch der Evershagen Süd genannte Bereich des ehemaligen Messegeländes nahe dem Schutower Ring an der Bundesstraße 105. Es wird heute teilweise als Gewerbegebiet genutzt. Westlich der Thomas-Morus-Straße, beim alten Dorf Evershagen, entsteht gegenwärtig eine neue (Eigenheim-) Siedlung.

Die Sanierung der Wohnungen ist in Evershagen noch nicht so weit fortgeschritten, wie in Lütten Klein. Auch das Wohnumfeld ist weniger attraktiv als dort. Durch die sehr langen Wohnblöcke und die Hochhäuser in Plattenbauweise erscheint das Gebiet besonders wuchtig und monoton. Der Ortsteil ist ein deutlich weniger beliebter Wohnstandort als die bisher genannten. Verstärkt wird die mangelnde Attraktivität durch ein Defizit an verschiedenen, vor allem sozialen Einrichtungen. Einige davon waren nicht realisiert worden, andere sind in den letzten Jah-

13. Lichtenhagen

Als dritte Großwohnsiedlung wurde zwischen 1974 und 1976 nördlich von Lütten Klein der Ortsteil Lichtenhagen gebaut. Hier war bereits um 1942 eine kleine Siedlung entstanden, die den Namen des weiter südwestlich liegenden und erstmals 1319 urkundlich erwähnten Dorfes Lichtenhagen erhalten hatte. Das Dorf Lichtenhagen existiert noch heute und liegt westlich von Lütten Klein, gehört aber zum Landkreis Bad Doberan.

In Lichtenhagen entstanden etwa 6.700 Wohneinheiten für etwa 22.000 Einwohner. Im Gegensatz zu Lütten Klein und Evershagen wurden in Lichtenhagen überwiegend Fünfgeschosser gebaut, die sich um Innenhöfe gruppieren. Die Innenhöfe werden vereinzelt für gesellschaftliche Einrichtungen genutzt, vorwiegend für Kindereinrichtungen. Andere gesellschaftliche Einrichtungen wurden als Ecklösungen eingeordnet. In Lichtenhagen hat man sich wieder stärker dem traditionellen Leitbild der Quartierbauweise zugewandt. Die Straßenzüge bilden meist rechteckige



Lichtenhagen

Karrees. Die Gestaltung des Stadtteils wurde in den 70er und 80er Jahren als Musterbeispiel für gelungenen Städtebau in Großplattenbauweise gerühmt. Ergänzt wird das Ensemble durch drei im Volksmund „Wohnscheiben“ genannte Hochhäuser mit



Lichtenhagen, „Sonnenblumenhaus“

Giebelgestaltung (darunter das „Sonnenblumenhaus“).

Lichtenhagen ist durch eine Ost-West-Verkehrsachse in zwei verschiedenen große Wohnbereiche getrennt. Lichtenhagen hat ein Hauptzentrum sowie ein nördliches und südliches Nebenzentrum. Als Verbindung der beiden Nebenzentren gibt es den „Lichtenhäger Brink“, eine kurze Fußgängerzone, die heute den Mittelpunkt des Stadtteils bildet. Der Hauptgrünraum des Stadtteils befindet sich zwischen dem Haupt- und südlichen Nebenzentrum. Die Straßen tragen seit 1991 Namen von norddeutschen Städten.

Zu Lichtenhagen gehören die alte Eigenheimsiedlung sowie die in den 90er Jahren gebauten weiteren Eigenheime nördlich des Stadtteils. Der Ortsteil befindet sich zwar weit vom Stadtzentrum entfernt, hat aber den Vorteil, relativ nah an der Ostsee zu liegen. Man kann in wenigen Minuten in Warnemünde oder Diedrichshagen am Strand der Ostsee sein.

Lichtenhagen hat 1992 durch hier stattfindende ausländerfeindliche Ausschreitungen eine traurige Berühmtheit erlangt, was noch heute das Image nicht nur des Stadtteils sondern der gesamten Stadt beeinträchtigt. Entgegen der damals durch die Pres-

se verbreiteten Meldungen über das sogenannte „Ghettoleben“ als eine Ursache der Ausschreitungen, stellt sich der Stadtteil aber heute (und im Grunde damals schon) als weitaus freundlicher dar. Zwar erfüllt er nach wie vor nur einseitig eine Wohnfunktion und es herrscht auch hier die für derartige Großwohnsiedlungen in Ost und West typische Monotonie in der Architektur vor. Jedoch ergeben sich aus der Lage des Stadtteils und aus seiner Quartiersstruktur Pluspunkte, die das Wohnen hier durchaus attraktiv machen. Viele Wohnungen sind inzwischen saniert worden und auch bei der Umfeldgestaltung werden Fortschritte gemacht.

Lichtenhagen beherbergt heute noch 15.707 Einwohner mit Hauptwohnsitz (30.9.1998), das sind gegenüber den 18.034 Einwohnern von Ende 1992 12,9% weniger. Lichtenhagen hat damit den geringsten Bevölkerungsverlust unter den fünf Großsiedlungen im Nordwesten seit 1992 zu verzeichnen. Außerdem geht das negative Saldo seit 1997 deutlich zurück.

14. Schmarl

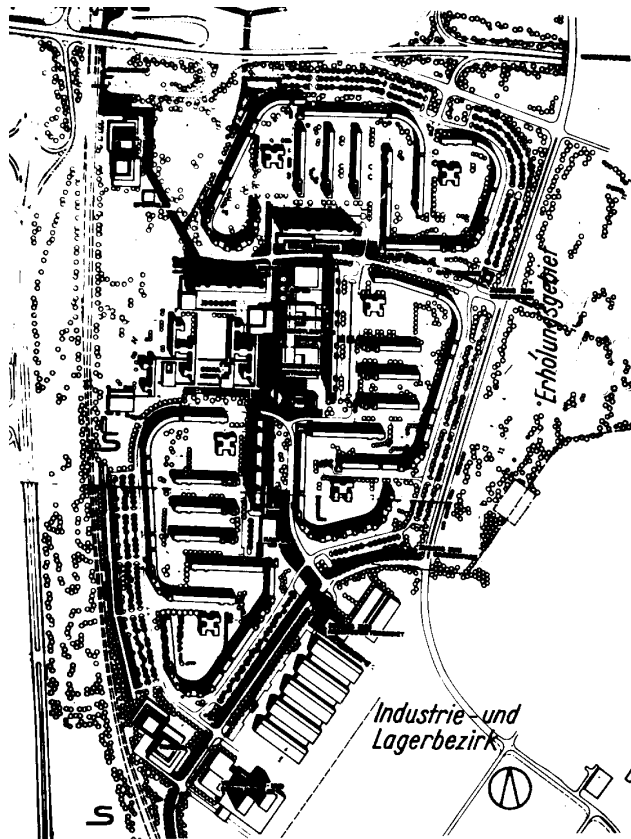
Der vierte und mit 442,5 Hektar und etwa 10.500 Einwohnern gleichzeitig kleinste Stadtteil im Nordwesten ist Schmarl. Er wurde zwischen 1976 und 1984 als Großwohnsiedlung errichtet. Nordöstlich davon, am Warnowufer, befindet sich das namensgebende, 1272 urkundlich erstmals erwähnte Dorf Schmarl. Der Name kommt vom slawischen Wort "smerdele", was soviel wie "Stinkkäfer" heißt. Die direkt am Ufer der Warnow gelegene frühere Hundsburg hatte im frühen Mittelalter eine wichtige strategische Bedeutung. Fischer retteten hier Königin Margarete von Dänemark, die während eines Sturmes in Seenot geraten war. Zum Dank dafür stiftete die Königin das Zisterzienserkloster zum Heiligen Kreuz, zu dem Schmarl bis 1584 gehörte. Danach ging es bis 1920 in den Besitz des aus dem Kloster hervorgegangenen Damenstifts über. 1934 wurde das Dorf eingemeindet, was die Entwicklung des Industriegebietes Schmarl begünstigte. So entstand 1962 in Marienehe das Wohnungsbaukombinat Marienehe, welches die Platten für den Wohnungsbau industriell fertigte.

1974 wurde bereits die Anbindung an die S-Bahn-Verkehr nach Warnemünde geschaffen und 1975 begann man mit der Erschließung des Stadtteiles Schmarl. 1976 war Baubeginn, worauf 1977 die ersten Wohnungen im Stephan-Jantzen-Ring bezogen werden konnten. Abgeschlossen war der Bau der Plattenbausiedlung Schmarl 1984. Im Jahre 1988 wurde der Fischereihafen Marienehe an den Stadtteil Schmarl angegliedert.

Der Stadtteil besteht aus drei, nach außen durch lange „Wohnschlangen“ abgeschlossenen Wohngruppen. Die sehr langen raumbildenden Wohnformen

sind an den Ecken abgerundet. Der Raum innerhalb der Wohngruppen wird durch zeilenförmig angeordnete Wohnblöcke gestaltet. Die äußere Erschließung vollzieht sich so durch Ringe mit innerer Querverbindung.

In den größeren Innenhöfen findet man Kinderbetreuungseinrichtungen. Außerdem sind die Innenhöfe alle begrünt. Die Straßen sind innerhalb der



Lageplan von Schmarl (Zeichnung: Gerda Nützmann, Quelle: Bauakademie der DDR (Hrsg.))

Wohnbereiche verwinkelt und zum Teil unüberschaubar. Besonderheiten im Wohnungsbau in Schmarl sind die Maisonettenwohnungen in einigen Wohnblocks und die treppenförmig abgestuften Bauten mit großen Terrassen am Rande des Wohngebietes. Die Straßen tragen Namen von berühmten Seefahrern. Schmarl besitzt ein kompaktes Hauptzentrum mit Einkaufszentrum, Schule und einer Sporteinrichtung, die gesellschaftlichen Einrichtungen sind durch Ecklösungen ergänzt.

Nordöstlich im Dorf Schmarl liegen am Warnowufer fest vertäut Schiffe, von denen das Traditionsschiff „Frieden“ als Jugendherberge und die MS „Georg Büchner“ als Teil des Schifffahrtsmuseums dient. Schmarl beherbergt auch das Freizeitzentrum HCC. Im ehemaligen Textilbetrieb „Shanty“ befindet sich eine Diskothek.

Das Gelände der Niederung um den Schmarler Bach zwischen Schmarl und Groß Klein soll durch die Internationale Gartenbauausstellung im Jahre 2003 zum Warnow-Niederungspark umgestaltet werden.

Für die Stadtteile im Nordwesten soll aus dem IGA-Gelände eine Naherholungsgebiet werden.

Ein weiteres großes Projekt ist die Untertunnelung der Warnow zwischen Schmarl und Oldendorf. Der Straßentunnel, mit dessen Bau in Kürze begonnen werden soll, wird - erstmalig für einen Verkehrsweg in Deutschland - durch einen privaten Investor gebaut werden und mautpflichtig sein. Südöstlich des Stadtteils liegt das Gewerbegebiet Schmarl/Marienehe. Der größte Teil der Fläche des Stadtbereichs Schmarl ist Industrie- und Hafengebiet, wobei aufgrund des Zusammenbruchs der Wirtschaft nach der Wende auch Brachflächen entstanden sind.

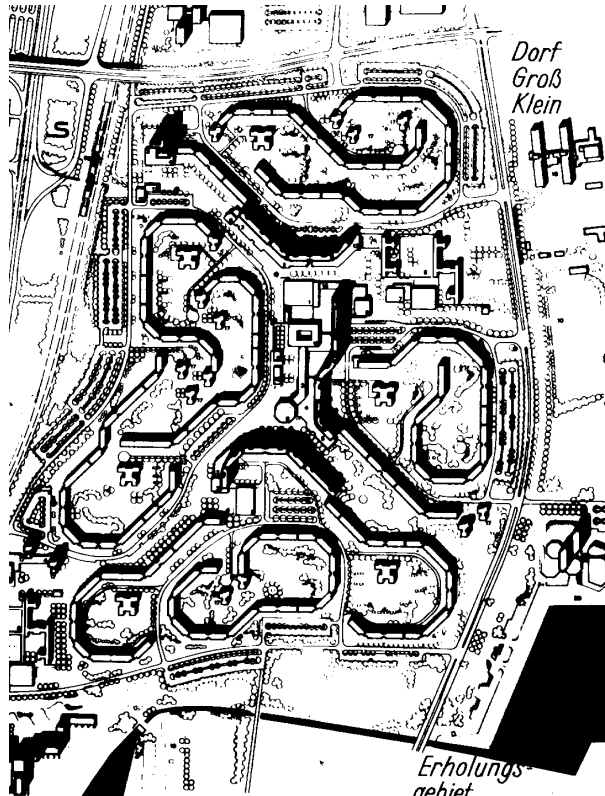
Schmarl besitzt ähnlich wie Evershagen hinsichtlich des Wohnens eine geringere Attraktivität. Der Ortsteil liegt etwas abseits am Rande des Industriegebiets, die verkehrstechnische Anbindung ist nicht optimal und die langen Baukörper schließen das Gebiet optisch nach außen ab. Autobahn, S-Bahn-Trasse und Industriegebiet wirken als Barrieren. Aus der Realisierung der IGA könnte sich eine Aufwertung ergeben, insbesondere weil damit der Zugang zur Warnow erschlossen wird und sich daraus ein besonderer Lagevorteil ergibt.

In Schmarl leben heute (30.9.1998) noch 10.556 Menschen (mit Hauptwohnsitz) gegenüber 13.531 Ende 1992 (- 22%). Weitere 726 (6,8%) haben hier ihren zweiten Wohnsitz. Der Bevölkerungsrückgang hat sich seit Ende 1996 stark beschleunigt.

15. Groß Klein

Groß Klein ist das jüngste Stadtviertel im Nordwesten der Stadt, für das 1979 der Grundstein gelegt wurde. Der Name geht auf das 1345 erstmals urkundlich erwähnte Warnowdorf "wendeske klene" zurück, was soviel wie „wendischer Ahornort" bedeutet. Zur Unterscheidung von ihrem „Ahornort“ (dem Lütten Klein) machten wahrscheinlich die deutschen Siedler später Groß Klein daraus. Das Dorf wurde 1934 eingemeindet und existiert noch heute. Es besteht überwiegend aus unterschiedlich großen Bauernhöfen, die zu Beginn des 20. Jahrhunderts durch backsteinerne Ställe und Scheunen ergänzt wurden. Zum Stadtbereich gehören im übrigen auch die Reste des alten Dorfes Lütten Klein südlich der jetzigen Bebauung. 1937/38 entstand in Groß Klein eine Fliegerschule, die im zweiten Weltkrieg zu einem Lazarett umfunktioniert worden war. Heute befindet sich in diesem Gebäude ein Pflegeheim.

Die ersten Plattenbauwohnungen konnten 1980 bezogen werden. Die Lage in der Nähe der Warnowwerft entspricht dem künstlerischen Gestaltungsprinzip „Mensch – Schiffbau – Seefahrt“, nach dem auch die Straßennamen diesbezügliche Berufs-



Lageplan von Groß Klein (Zeichnung: Gerda Nützmann, Quelle: Bauakademie der DDR (Hrsg.))

bezeichnungen tragen (z.B. Schiffbauerring). Groß Klein liegt von allen Stadtteilen am weitesten von der Innenstadt entfernt, jedoch sehr nahe an Warnemünde und damit in Strandnähe. Die Lage der Siedlung ist insgesamt relativ isoliert. Die parallel geführte S-Bahn- und Autobahntrasse in Richtung Warnemünde hat eine starke Barrierewirkung zu den benachbarten Siedlungen Lichtenhagen und Lütten Klein. Die Warnowalle grenzt Groß Klein im Süden zum Siedlungsbereich Schmarl ab und wirkt ebenfalls als Barriere. Im Norden schließlich grenzt der Ortsteil an das Gelände der Kvearner-Warnow-Werft.

Die städtebauliche Struktur weicht – ähnlich wie in Schmarl – von den sonst häufig verwendeten rechtwinkligen Rasterformen anderer Großwohnsiedlungen ab. Im Gegensatz zur Blockbauweise, die häufig durch Punkthochhäuser und Würfelhäuser ergänzt wird, wurde hier eine schlangen- oder spiralförmige Bauweise gewählt. Überwiegend wurden fünf- bis sechsgeschossigen Bauten errichtet. Im Taklerring, Gerüstbauerring und Blockmacherring befinden sich Hochhäuser, die mit bis zu elf Geschossen über die sonstige Bebauung hinausragen. Die Architektur, insbesondere die langen und hohen Häuserreihen wirken sehr abweisend und mitunter erdrückend. Dort, wo sich die Elfgeschosser sehr dicht gegenüber stehen, kommt es teilweise zu einer Verschattung der Innenbereiche. Die Gebäudestellung führt

außerdem stellenweise zu einer starken Windverwirbelung. Die Fassaden der Wohnblocks sind in Waschputz und Klinkern gehalten. Die Straßen sind sehr eng und befinden sich relativ dicht an den Häusern. Die zwischen 1979 und 1983 entstandene Bebauung wurde später nördlich um die Viertel jenseits der Groß Kleiner Allee und südlich um das Quartier Dänenberg ergänzt.

Hinsichtlich der Wohnungsgrößenstruktur weißt Groß Klein eine Polarität auf. Auf der einen Seite wurden relativ viele große 4- und 5-Raum-Wohnungen gebaut und andererseits auch sehr viele 1-Raum-Wohnungen.

Der kleinere nördliche Teilbereich der Siedlung wird durch eine freigehaltene Schneise zwischen Hermann-Flach-Straße und Groß Kleiner Allee, die für eine Verlängerung der Autobahn vom Überseehafen über die Warnow zu DDR-Zeiten vorgesehen war, stark vom übrigen Gebiet getrennt. Die Trasse ist zwar grün, aber nicht gestaltet und hat dadurch einen Brachencharakter, der kaum zur Nutzung einlädt.

Weil der Stadtteil noch relativ jung ist und zudem eine gut isolierende Drei-Schicht-Platte verwendet wurde, sind die meisten Wohnungen bisher noch nicht saniert und modernisiert worden. Das Umfeld ist nur an wenigen Stellen (vor allem im nördlichen Bereich) bereits gestaltet worden. Auch gesellschaftliche Einrichtungen und Aufenthaltsmöglichkeiten für Kinder und Jugendliche gibt es in Groß Klein kaum.



Groß Klein



Groß Klein, Stadtteilzentrum „Klenow Tor“

Im Übergang zum S-Bahnhof Lichtenhagen wurde Mitte der 90er Jahre ein neues Einkaufs- und Dienstleistungszentrum errichtet, das Klenow-Tor. Das Klenow-Tor gestaltet den Eingangsbereich zur Siedlung und paßt sich positiv in die bauliche Umgebung ein. Eine zweite etwas kleinere Einkaufspassage schließt sich in unmittelbarer Entfernung im Zentrum der Siedlung an.

Mit der im bisher ungenutzte Areal am Warnowufer zwischen Schmarl und Groß Klein geplanten IGA sind große Hoffnungen auf eine Aufwertung Groß Kleins verbunden.

In Groß Klein haben heute (30.9.98) noch 16.977 Personen ihren Hauptwohnsitz gegenüber 22.278 Ende 1992 (- 23,8%). Damit hat Groß Klein nach Dierkow (-24,5%) den größten Bevölkerungsverlust seit der Wende erlitten. Die Abwanderung hat sich in den letzten Jahren stark beschleunigt. Weitere 940 (5,1%) Personen haben hier ihren Nebenwohnsitz.

16. Dierkow-Neu

Nachdem mit Groß Klein das Siedlungsband im Nordwesten der Stadt längs der Warnow vollendet war, begann die Erweiterung der Stadt auf der Nordostseite der Warnow. Zwischen der Eisenbahntrasse zum Überseehafen und der alten Stadtrandsiedlung Dierkow-Ost entstand zwischen 1984 und 1987 in Großplattenbauweise der Stadtteil Dierkow-Neu.

In Dierkow-Neu verzichtete man auf den Bau von Hochhäusern. Dafür wurden allerdings überwiegend

Sechsgeschosser in abgewinkelt ringförmiger Blockbebauung errichtet. Da man aber ab sechs Etagen eine Fahrstuhl hätte einbauen müssen, zählte man das Erdgeschoß nicht als erste, sondern als „nullte“ Etage und hatte somit nur fünf Etagen. Durch diesen Trick war man nicht verpflichtet, einen Fahrstuhl einzubauen. Die langen Gebäudeschlangen und die Z-förmigen Häuserzeilen bilden viele kleine Innenhöfe. Ergänzt wird die Bebauung durch Würfelhäuser. Dierkow ist sehr dicht bebaut.

Nur der Kurt-Schumacher-Ring (früher Allee der Bauschaffenden) führt direkt durch den Stadtteil, alle

anderen Straßen gehen stichförmig vom Außenring ab. Die Straßennamen sind bzw. waren mit Architektur und Bauen verbunden. So findet sich hier auch die Hartmut-Colden-Straße zu Ehren dieses Architekten, der die städtebauliche Gestalt Rostocks nach dem Zweiten Weltkrieg wesentlich mitbe-



Lageplan von Dierkow

stimmt hat (u.a. Lange Straße, Reutershagen II).

Die Fassaden sind teils verklinkert und teils mit Waschputz versehen. Das Besondere an der Außengestaltung der Fassaden sind die Balkone, die geschwungene, farbige Außenwände haben. Angelegt wurden auch einige Mietergärten, d.h. die Bewohner des Erdgeschosses hatten von ihrem Balkon aus einen Zugang zu einem kleinen Garten, der hinter dem Haus lag. Überwiegend wurden 3- und 4-Raum-Wohnungen gebaut. Deren Fläche ist aber gegenüber anderen Stadtteilen deutlich geringer, die durchschnittliche Wohnungsgröße beträgt nur 55,9 qm gegenüber 58,4 qm in Rostock insgesamt.

Dierkow-Neu ist ein reines Wohngebiet. Ursprünglich geplante gesellschaftliche Einrichtungen wur-

den bis zur Wende nicht mehr fertiggestellt, so daß es in Dierkow gegenwärtig sehr wenige öffentliche und gar keine kulturellen Einrichtungen gibt. Auch Gewerbe gibt es hier kaum. Nach 1990 siedelten sich am südöstlichen des Stadtteils jenseits der Rövershäger Chaussee (am alten Dorf Altbartelsdorf) ein Baumarkt und einige andere Betriebe an. Ein größeres Gewerbegebiet entstand nordöstlich, jenseits der Stadtgrenzen, in der Gemeinde Bentwisch. Hier verläuft inzwischen ein langer breiter Streifen mit Gewerbebetrieben und zwei Einkaufszentren parallel zum Stadtteil. Dierkow wird von diesem Gebiet durch eine breite Eisenbahntrasse, eine Autobahn und dazwischen liegendes Brachland abgegrenzt.



Toitenwinkel, im Vordergrund das Neubaugebiet aus den 90er Jahren

In Dierkow-Neu haben gegenwärtig (30.9.1998)



Toitenwinkel

noch 14.744 Einwohner ihren Hauptwohnsitz gegenüber 19.531 Ende 1992 (- 24,5%). Dierkow hat den höchsten Einwohnerverlust unter den Neubaugebieten seit der Wende zu verzeichnen. Seit 1997 hat die Abwanderung stark zugenommen. Weitere 680 (4,3%) Personen sind hier mit Nebenwohnsitz gemeldet.

17. Toitenwinkel

Als letzte Großwohnsiedlung in Rostock entstand ab 1987 nordwestlich von Dierkow bzw. nördlich von Dierkow West der Stadtteil Toitenwinkel. Namensgebend dafür war das im Norden des Stadtteils gelegene Dorf Toitenwinkel, dessen Name mehrmals in seiner Geschichte verändert wurde. So wurden auch die Bezeichnungen Teutgendorf, Tutgendorf

und Totendorf verwendet. Seit dem 16. Jahrhundert gilt der heutige Name. Das Dorf wurde 1950 eingemeindet.

Das bebaute Gebiet wird durch die Toitenwinkler Allee, den Weidendam und die Hafenallee umgrenzt. Längs der Toitenwinkler Allee und der davon abgehenden kurzen Stichstraßen entstanden sechs-, fünf- und viergeschossige Gebäude. Die kurzen, oft geschwungenen Querstraßen machen das Gebiet etwas verwinkelter als die anderen Neubaugebiete der Stadt. Auf Hochhäuser wurde ebenso verzichtet, wie auf ein großflächiges rechtwinkliges Raster in der Bebauung. Das Viertel wurde erst nach der Wende fertiggestellt (um die Ilja-Ehrenburg-Straße). Die Straßen in Toitenwinkel sind nach

Persönlichkeiten des 20. Jahrhunderts benannt. Einige Straßen tragen Namen aus Flora und Fauna.

Südlich der Juliot-Curie-Allee entstanden in den vergangenen Jahren in Erweiterung des Stadtteils weitere Neubauten, allerdings nicht mehr in Plattenbauweise. Es sind überwiegend Dreigeschossiger mit ausgebautem Dachgeschoß.

Weil Toitenwinkel zur Wendezeit noch nicht fertiggestellt war, fehlen viele der ursprünglich geplanten Einrichtungen. Erst nach der Wende wurde mit dem weiteren Ausbau der Infrastruktur begonnen.

In Toitenwinkel haben gegenwärtig (30.9.1998) 18.943 Einwohner ihren Hauptwohnsitz gegenüber 18.892 Ende 1992 (+ 0,3). Wegen der Erweiterung des Stadtteils nach 1990 ergibt sich für Toitenwin-

kel ein Bevölkerungszuwachs. Dennoch ist seit 1996 das jährliche Saldo der Bevölkerungsentwicklung wieder negativ und zwar mit steigender Tendenz. Weitere 594 (3,1%) Personen haben hier ihren Nebenwohnsitz.

18. Biestow

Das Dorf Biestow am südlichen Stadtrand Rostocks wurde erstmals 1282 als Pfarre urkundlich erwähnt. Die Namensherkunft ist allerdings nicht eindeutig geklärt: Die erste geschichtliche Variante besagt, das Biestow sich im Besitz der Familie Byste befand und wahrscheinlich slawischen Ursprungs ist, die zweite Variante geht davon aus, daß Biestow aus



Neubaugelände in Biestow

dem Namen Bistov, einem Dorf bei Groß Stove, entstanden ist. Das Dorf wurde 1950 eingemeindet.

In den 50er Jahren wurden bereits einige Häuser um die Neue Reihe westlich des Biestower Damms erbaut. Seit 1990 wird das Dorf stetig erweitert. Es entstand ein ausgedehnter Wohnpark zwischen dem alten Dorfkern und der Südstädter Nobelstraße. Gebaut wurden überwiegend Mehrfamilienhäuser. Dadurch wächst Biestow allmählich mit der Stadt zu-



Biestow-Dorf

sammen. Die Straßen im neuen Wohnpark tragen Namen, die mit dem ländlichen Charakter des Stadtteils verbunden sind.

In Biestow haben 2.416 (30.9. 1998) Einwohner ihren Hauptwohnsitz gegenüber 567 Ende 1992 (+ 326%). Die Einwohnerzahl hat sich durch den begonnenen Ausbau der Stadtrandssiedlung damit vervierfacht. Weitere 39 Personen (1,9%) haben hier ihren Nebenwohnsitz.

19. Rostock-Ost

Der Name Rostock-Ost ist ein rein statistischer Oberbegriff für den Stadtbereich und hat keine umgangssprachliches Pendant. Zu diesem Stadtbereich gehören die Warnowdörfer Oldendorf und Krummendorf (1950)³ sowie die an der Bäderstraße gelegenen Dörfer Hinrichsdorf (1960), Neu Hinrichsdorf, Nienhagen (1960), Peez (1950), Stuthof (1950) und Jürgeshof (1978). Rostock-Ost ist ein überwiegend ländlich geprägter Raum. Die Orte haben einen entsprechend dörflichen Charakter.

Zu diesem Stadtbereich gehört auch der 1960 eingeweihte Überseehafen am Breitling mit seinen drei großen Hafengebäuden sowie dem Öl- und Chemiehafen. In Rostock Ost befinden sich das Güterverkehrszentrum, das Großtanklager Peez, die Gewerbegebiete Neu Hinrichsdorf und das Hafenvorgelände Ost sowie das nach 1989 errichtete Steinkohlekraftwerk, dessen hoher Kühlturm zum neuen, weithin sichtbaren Wahrzeichen der Stadt geworden ist.

Gegenwärtig wird ein neues Wohngebiet in Nienhagen gebaut. Der geplante Bau des Warnowtunnels zwischen Schmarl und Oldendorf soll eine bessere Anbindung des Hafens bzw. des gesamten Nordostens an die Stadt und die Verkehrswege nach Westen bringen.

Im Stadtbereich Rostock-Ost, d.h. vorwiegend in den genannten Dörfern haben heute 806 Einwohner ihren Hauptwohnsitz gegenüber 877 Ende 1992 (- 8,1%). Seit 1997 nimmt die Zahl der Einwohner aufgrund der Erweiterung der Orte um Einfamilienhäuser wieder leicht zu. Weitere 42 (5,3%) sind mit Nebenwohnsitz hier gemeldet.

³ Datum der Eingemeindung

20. Rostock Heide

Ebenso wie Rostock-Ost ist Rostock Heide lediglich ein statistischer Begriff. Wenn umgangssprachlich bzw. als genaue Ortsbezeichnung von der „Rostocker Heide“ die Rede ist, ist das große, zu diesem Stadtbereich gehörende Waldgebiet nordöstlich der Stadt gemeint. Zum Stadtbereich gehören die Ortsteile Hohe Düne, Markgrafenheide, Hinrichshagen, Wiethagen und Torfbrücke, die mit Ausnahme von Hohe Düne 1924 nach Rostock eingemeindet wurden.

Die Orte Hohe Düne und Markgrafenheide liegen direkt an der Ostsee. Sie gehören zur Kurregion „Diedrichshagen - Warnemünde - Hohe Düne – Markgrafenheide“ und sind kurabgabepflichtig. Die Strände sind nicht nur im Sommer beliebt, sondern laden auch im Winter zu Spaziergängen ein.

Hinrichshagen, Wiethagen und Torfbrücke liegen am Waldgebiet der Rostocker Heide, das schon 1252 von der Stadt gekauft wurde. Wiethagen liegt in Nachbarschaft zu Rövershagen (Landkreis Bad Doberan), Torfbrücke liegt am Ortseingang vom Seeheilbad Graal-Müritz (Landkreis Bad Doberan).

Das Gebiet der Rostocker Heide ist überwiegend ein mit Wanderwegen durchzogenes Naturschutzgebiet und bietet nicht nur für Rostocker hervorragende Naherholungsmöglichkeiten. An der Küste entlang zieht sich außerdem ein langer (einsamer) Sandstrand, der oft nur über Wanderwege zugänglich ist.

Zu Rostock Heide gehört auch die Marine-Kaserne Hohe Düne sowie der „Schnatermann“, ein traditionelles und beliebtes Ausflugsziel am Breitling.

In diesem Stadtbereich befand sich zeitweilig die zentrale Aufnahmeestelle für Asylbewerber (ZAST). Die Bewohner dieser Aufnahmeestelle wurden als Bewohner mit Hauptwohnsitz geführt. Die Entwicklung der Einwohnerzahlen wird insbesondere für die Zeit von 1994 – 96 stark durch die Bewohner des ZAST beeinflusst. Das muß bei der Interpretation einiger Angaben im Sozialatlas für die Rostocker Heide – selbst bei Herausrechnung des ZAST – berücksichtigt werden.

Gegenwärtig sind in Rostock Heide 1.800 Einwohner mit Hauptwohnsitz gemeldet gegenüber 2.007 Ende 1992 (- 10,3%). Weitere 239 (12,8%) Personen sind hier mit einem Nebenwohnsitz gemeldet.

Literatur

Aude, Helmut: Das klassische Rostock im Vergleich zur Gegenwart – Teil 2, Rostock 1998

Aude, Helmut: Rostock wie es war, wurde und ist. Rostock 1998

Bauakademie der DDR (Hrsg.): Architekturführer DDR, Bezirk Rostock, Berlin 1978

Colden, Hartmut: Wohnkomplex Reutershagen II in Rostock, in DA 10/1958, S. 517 - 520

Hunger, Bernd u.a.: Sozialstudie Rostock-Warnemünde, Berlin 1992

Podszuweit, U.; Rake, H.; Scheuermann, A.: Bericht zum Baustein 4.1. – Sozialstudie – zum Modellvorhaben „Aufwertung und Entwicklung der Rostocker Südstadt als innenstadtnahes Wohngebiet“, Hamburg 1995 (plankontor)

Prignitz, Horst: „Rostock, Hansestadt an der Warnow“, RV Reise- und Verkehrsverlag GmbH, Berlin, Gütersloh, 1992

Probst, Lothar (Hrsg.): „Rostock und Umgebung“, 3. Auflage, Edition Temmen, Bremen, 1995

REWAS (Hrsg.): Lebensqualität in den Stadtteilen der Hansestadt Rostock, Rostock 1996

Weitere Informationen wurden den Internet-Seiten der Hansestadt Rostock entnommen.