

Dr. Johann Gerdes

**Skizze der sozialgeschichtlichen und sozialstrukturellen
Entwicklung der Rostocker Steintor-Vorstadt
(Bahnhofsviertel)**

Rostock, Juli 2001

Inhaltsverzeichnis

1	Historischer Hintergrund.....	3
1.1	Kurzer Abriss der Geschichte Rostocks	3
1.2	Historische Entwicklung der Steintor-Vorstadt.....	7
1.3	Die soziale Entwicklung in der Steintor-Vorstadt bis zur Wende	13
2	Die Entwicklung der Steintor-Vorstadt in den letzten zehn Jahren.....	18
2.1	Anmerkung zur Zuordnung der statistischen Angaben.	18
2.2	Der Wohnraumbestand in der Bahnhofsvorstadt (SBZ 193).....	19
2.3	Gewerbe und Infrastruktur	22
2.4	Bevölkerungsentwicklung	25
2.5	Wanderungen und natürliche Bevölkerungsbewegung.....	26
2.6	Bevölkerungsstruktur.....	28
	Anhang.....	33

1 Historischer Hintergrund

Im Folgenden wird skizziert, wie das Bahnhofsviertel der Hansestadt Rostock entstanden ist, welche Absichten mit der Entstehung verbunden waren und welche Bevölkerung hier gewohnt hat. Dieser historisch-sozialräumlichen Analyse folgt dann die Betrachtung der sozialräumlichen Entwicklung nach 1990. Im Verlauf der Analyse wird zudem auf die vorhandene Infrastruktur des Viertels Bezug genommen.

1.1 Kurzer Abriss der Geschichte Rostocks

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. Der Name selbst verweist auf die 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.

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 (in den 50er Jahren des 20. Jahrhunderts 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. 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 durch den Brand von 1677, der weite Teile der Altstadt in Schutt und Asche legte sowie Plünderungen während des nordischen Krieges bis 1721 und schließlich durch den Siebenjährigen Krieg 1756 - 1763. 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 außerdem von den Mißernten in Westeuropa 1799 und 1800.

Wegen der von Napoleon verhängten Kontinentalsperre 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 die Richtung, in der sich die Stadt zunächst 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 und 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 den größeren 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.

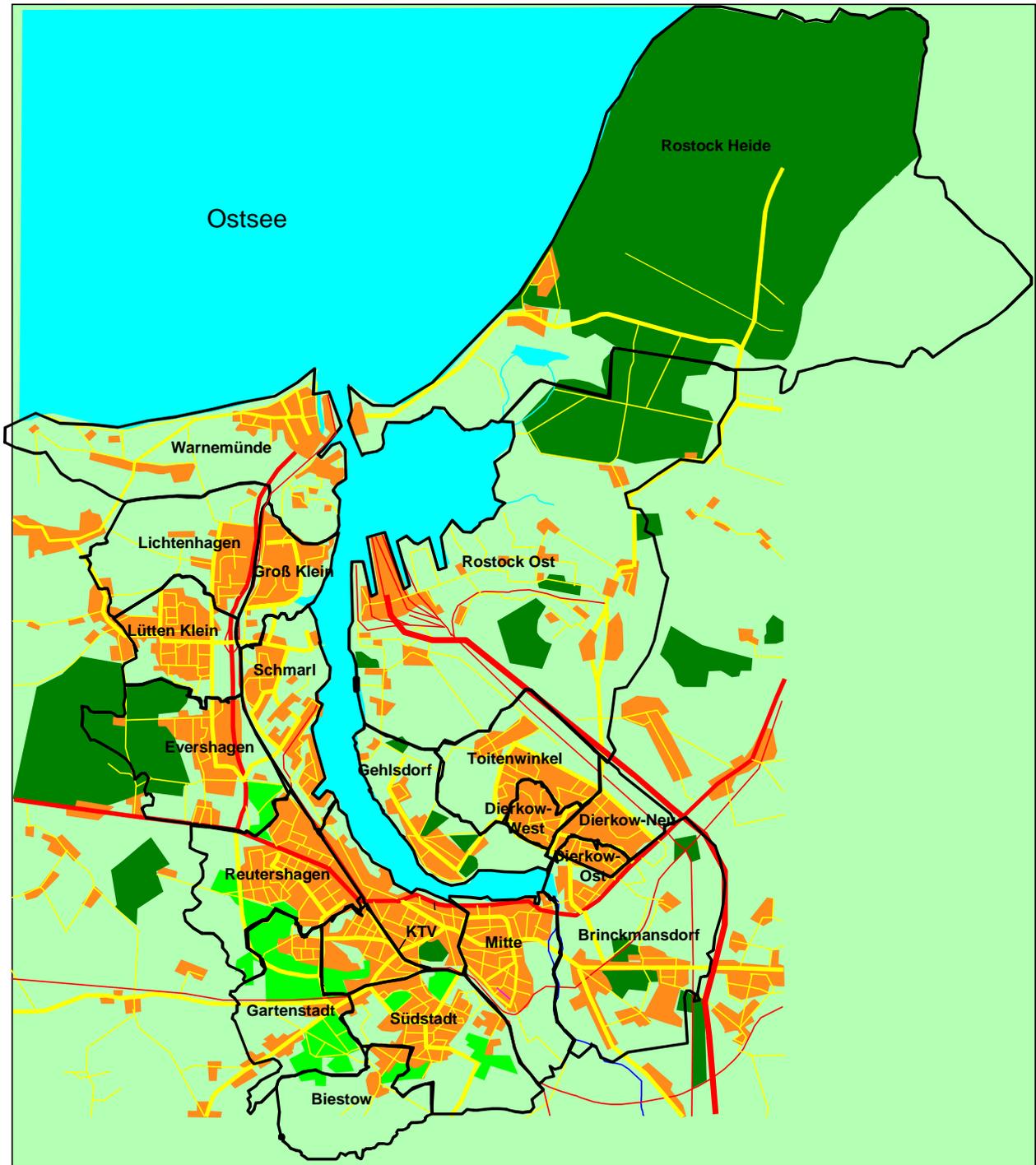
Etwa ab 1830 reichte der Platz innerhalb der Mauern nicht mehr aus und die Stadt wuchs allmählich über die alten Grenzen hinaus. Es entstanden nach und nach neue Stadtteile und zwar aufgrund der geographischen Lage nicht konzentrisch um die Stadtmitte herum, sondern hauptsächlich entlang der Warnow nach Nordwesten bis hin nach Warnemünde, das dadurch in den 80er Jahren des 20. Jahrhunderts 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 besser gesagt „seepferdchenförmige“ Erscheinungsbild der Stadt.

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 schmucklose Wohnblöcke und damit durch ein reines Wohngebiet, wirken ebenfalls als Barriere und zwar zur östlichen Altstadt hin. Als weitere, für Fußgänger kaum zu überwindende Barriere erweist sich schließlich der Ausbau der Straße Am

Strände zur vierspurigen Durchgangsstraße. Der einst mit dem Hafenviertel verbundene Stadthafen ist so kaum noch zugänglich.

Abb. 1: Übersichtskarte Rostock



© Johann Gerdes

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 Reuthershagen, 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 entsprechend hoheitlichen Grenzen, dann ist sie inzwischen durch den stetigen Verlust von Einwohnern eine schrumpfende Stadt geworden. Betrachtet man die Stadt aber raumbezogen als reine Siedlungsregion, denn ist der Einwohnerverlust weniger gravierend, denn die Stadt erweitert nur ihre Siedlungsfläche in den suburbanen Raum, wobei sie bei insgesamt nur leicht sinkender bzw. stagnierender Bevölkerungszahl an Dichte zu verlieren beginnt.

1.2 Historische Entwicklung der Steintor-Vorstadt

Die gründerzeitliche Entwicklung der Hansestadt Rostock fand, wie in ganz Deutschland, seinen Ausdruck darin, daß die wirtschaftlichen Aktivitäten zunahmen und die Einwohnerzahl sich zwischen 1871 und 1910 mehr als verdoppelte. Die Folge war, daß einerseits die Verkehrswegeverbindungen ausgebaut werden und andererseits die Stadt sich über die alte Stadtmauer hinaus ausdehnen mußte.

Rostock hatte zwischen 1848 und 1850 einen ersten Eisenbahnanschluß über Güstrow-Bützow-Bad Kleinen-Schwerin-Hagenow an die Strecke Berlin-Hamburg erhalten. 1883 wurde dann die Strecke Rostock-Wismar eröffnete, die eine Verbindung zu Lübeck schaffte. Als Hauptbahnhof diente der Friedrich-Franz-Bahnhof (der heutige Güterbahnhof) direkt am Eingang zur östlichen Altstadt. Eine direkte Verbindung ins 230 km entfernte Berlin ließ jedoch auf sich warten. „Bewegung in die Angelegenheit kam erst, als sich 1882 die belgische Gesellschaft *Société belge des chemins de fer*, eine potente Geldgeberin, die schon einige Bahnanlagen in Deutschland finanziert und gebaut hatte, für die Fährverbindung Berlin-Rostock-Gedser interessierte“ (Schulze 2001, S. 190). Die Landesregierung stimmte dem Projekt zu und in Rostock begann die Diskussion darüber, wo der durch die Streckenführung nach Warnemünde notwendig werdende neue Bahnhof gebaut werden sollte. Man entschied sich für einen neuen Bahnhof auf der Stadtfeldmark im Süden Rostocks, knapp 1 km vom Steintor entfernt. Für den Bau des Bahnhofs und als spätere Eigentümerin der Bahn wurde 1883 die *Deutsch-Nordische Lloyd Eisenbahn- und Dampfschiffahrts-Aktien-Gesellschaft* gegründet. Am 1. Juli 1886 wurde die Strecke Berlin-Rostock-Kopenhagen dann eröffnet.

Der vom Architekten Karl Korff im selben Jahr erbaute Lloyd-Bahnhof wurde 1894 zum Hauptbahnhof umgebaut. 1913 erhielt er einen einstöckigen Vorbau, verziert mit kleinen Balustraden. Der in dieser Form noch erhaltene, mit Jugendstilelementen verzierte Bahnhof, wirkt heute neben dem Hotel am Bahnhof von 1961 und dem neuen Intercity-Hotel recht klein und nostalgisch. Mit der Stadt verbunden war der Lloyd-Bahnhof durch die ausgebaute

Kaiser-Wilhelm-Straße, heute Rosa-Luxemburg-Straße. Der 1853 ursprünglich als Hauptbahnhof gebaute Friedrich-Franz-Bahnhof wurde zum Güterbahnhof umgebaut. Nach der Wende stand er lange Jahre leer und wurde dann 2001 zum „Kultur-Güter-Bahnhof – KGB“, einer Arbeits- und Spielstätte Rostocker Kulturinitiativen, umgebaut. Der ursprüngliche Plan, hier eine neue S-Bahn-Station zu bauen, ist aufgegeben worden.

Der Bau der Verkehrsverbindung hatte unmittelbaren Einfluß auf die spätere Entstehung der Steintor-Vorstadt. Vor dem Bau des Bahnhofs war die Stadt nach Süden nur wenig über die Stadtmauern hinaus gewachsen. Bis Mitte des 19. Jahrhunderts lebten jenseits der Stadtmauer nur einige Ackerbürger, die hier Gemüseanbau betrieben (heutiges Gebiet der Augustenstraße, Paulstraße und Friedrich-Franz-Straße). Nach und nach waren die Grundstücke aber von Stadtbewohnern aufgekauft und dort Häuser gebaut worden. Die so entstandenen Straßenzüge folgten den alten Pfaden und Wegen, so daß hier gekrümmte Straßen vorzufinden sind. Die Stadt erweiterte sich auf diese Weise ohne genaue Planung bis zur Paul und später zur St.-Georg-Straße. Für das Gebiet zwischen St.-Georg-Straße und Lloyd-Bahnhof bzw. auch südwestlich davon bis zum Friedrich-Franz-Bahnhof wollte der Stadtrat allerdings keinen solchen „Wildwuchs“, sondern eine „geplante“ Bebauung realisieren.

Bereits 1868 hatte der Rostocker Kaufmann A.C. Clement gefordert, dieses Gebiet für industrielle Nutzung zu erschließen (vgl. Schulze 2001, S. 228), was aber kaum Fürsprecher fand, da man die industrielle Erweiterung der Stadt nach Westen längs der Warnow vorzog. Gegen Ende der 1860er Jahre hatte der Landesrevisor Saniter einen Plan zur Bebauung bzw. für Verkehrswege in diesem Gebiet erstellt, der aber lange unbeachtet blieb. Favorisiert wurde hier ein Rechtecksystem der Bebauung. Erst mit der Eröffnung des Lloyd-Bahnhofs wurde dieses Thema wieder akut. Ein weiterer Stadterweiterungsplan in Zusammenhang mit der neuen Bahnstrecke und dem Lloyd-Bahnhof kam dann aber nicht von der Stadt, sondern von der *Société belge des chemins de fer*, die 1885 dem Rat der Stadt einen vom Baumeister Studemund überarbeiteten Bebauungsplan offerierte. Dieser wurde aber von einem der zwei anderen Entscheidungsgremien¹ der Stadt, dem „zweiten Quartier“, abgelehnt. Genehmigt wurde lediglich der Bau der beiden Hauptzufuhrstraßen zum Bahnhof (Kaiser-Wilhelm-Straße und Bismarkstraße.).

Im Juni 1887 schließlich beauftragte der Rostocker Rat Reinhard Baumeister, Oberbaurat und Professor in Karlsruhe, mit der Projektierung eines neuen Stadtgebietes zwischen der Stadt und dem Lloyd-Bahnhof. Ende 1887 legte Baumeister ein Gutachten und seine ersten Entwürfe vor. Im Gutachten nahm er Stellung zu den vorhergegangenen Entwürfen und kritisierte besonders jene von Saniter, die ein Rechtecksystem vorsahen. „Entsprechend seiner theoretischen Ansichten kritisiert er die fehlende Abstufung zwischen Haupt- und Nebenstraßen, die Umwege für den Verkehr und bemerkenswerterweise die *Einförmigkeit und Langeweile im architektonischen Eindruck*. ... Positiv äußert er sich über die drei Entwürfe Stude-

¹ Damals wurde die Stadt vom Rat und den zwei Quartieren regiert. Im ersten Quartier saßen die Handelsherren und im zweiten Quartier die Handwerksämter. Aufgrund sehr unterschiedlicher Auffassungen und mangelnder Kommunikation zwischen diesen Gremien (man verkehrte nur schriftlich miteinander) sind viele Vorhaben stark verzögert worden bzw. konnten nie realisiert werden. Erst 1887 kam es zu einer Reform, indem eine einheitliche Bürgerschaft gewählt wurde.

munds. Dieser habe die Hauptstraßen klar ausgebildet und vor allem einen Platz östlich der Kaiser-Wilhelm-Straße angenommen, *welcher einen Ruhepunkt im Straßennetz und einen Knotenpunkt des Verkehrs bildet*. Auch der Platz, der die Kaiser-Wilhelm-Straße unterbricht, findet seine Anerkennung. Diese positiven Ansätze übernahm Baumeister in seine Planung“ (Schulze 2001, S. 232).

Er versuchte in seiner Planung, lange gerade Straßen zu vermeiden und hielt statt dessen eine *„gelinde Krümmung oder Brechung“* der Straßen für vorteilhaft. Außerdem empfahl er den Bau *„öffentlicher Gebäude, Monumente, Baumpflanzungen und Anlagen“*, weil *„diese Gegenstände bei einem so umfangreichen Stadttheil entschiedenes Bedürfnis“* sind (Baumeister 1887, zitiert nach Schulze 2001, S. 232). Hinsichtlich der Blocktiefen empfahl er, daß *„zwischen 80 und 120 m zu wählen seien, und zwar die kleineren in denjenigen Gegenden, wo geringere Wohnungen wahrscheinlich sind ..., die größeren dagegen in der mittleren Partie des neuen Stadttheils“* (Baumeister 1887, zitiert nach Schulze 2001, S. 232). Inbegriffen war dabei auch ein Wechsel offener und geschlossener Bebauung. Insgesamt orientierte sich Baumeister an einem Dreieckssystem bei der Gliederung des Stadtteils, was seinen theoretischen Vorstellungen zum Städtebau entsprach. *„Vorzüge des Dreiecksystems sind Bequemlichkeit für den Verkehr und reizvolle Gruppierung, wogegen die bauliche Schwierigkeit spitzer Winkel um so mehr zurück tritt, als sie meist nur an den Hauptstrassen vorkommt, und hier gerade als architektonisches Motiv ausgenutzt werden kann“* (Baumeister 1887, zitiert nach Schulze 2001, S. 233).

Baumeister hat sich bei seinen Planungen sowohl an der Ästhetik als auch der Zweckmäßigkeit orientiert. Er hat sich bemüht, in seinem *„Entwurf die ästhetisch wichtigen Prinzipien der Einfachheit in den Hauptlinien und der Mannigfaltigkeit in den kleinen Partien zu befolgen,“* und betont schließlich, *„ob damit das Richtige getroffen ist, läßt sich freilich nicht mathematisch beweisen, sondern nur nach dem Gefühl beurteilen“* (Baumeister 1887, zitiert nach Schulze 2001, S. 233). Letzteres steht im Widerspruch zu der später geführten Diskussion um ästhetische Ansichten im Städtebau, wo Rationalität, Vernunft und (vermeintliche) Objektivität und nicht Gefühl und damit Subjektivität zum Maßstab solcher Planungen gemacht wurden.

Baumeister hat in seinem Gutachten aber nicht nur den Bebauungsplan vorgelegt, sondern auch empfohlen, die Gesamtfläche neu einzuteilen und sich nicht, wie andere Städtebautheoretiker dies damals forderten, an den vorhandenen Flurstücken und Eigentumsgrenzen zu orientieren. Gleichzeitig forderte er das Aufstellen einer Bauordnung, die es bei der Errichtung der Kröpeliner-Tor-Vorstadt noch nicht in der geforderten Weise gegeben hatte. Dort hatte die Stadt nur wenig Einfluß auf die Entwicklung gehabt, d.h. das Baugeschehen wurde durch die Bauunternehmen bzw. durch private Grundstücksspekulation bestimmt. Die Stadt folgte dem Ratschlag Baumeisters und behielt damit Einfluß auf Bauweise und Bauspekulation in der späteren Steintor-Vorstadt.

Wie bereits erwähnt, hatte sich die „ältere“ Steintor-Vorstadt, das Gebiet von der Stadtmauer bis zur heutigen St.-Georg-Straße, bereits vor den Plänen Baumeistern ungeplant entwickelt.

Hier gab es sowohl einige repräsentative Bauten als auch Mietskasernen. Baumeistern Pläne bezogen sich aber nur auf das Gebiet zwischen der St.-Georg-Straße und dem Lloyd-Bahnhof. Von Seiten der Stadt war von Anfang an geplant, hier ein neues Viertel für die bürgerliche Oberschicht zu errichten. Insofern stellt die Steintor-Vorstadt in gewissem Sinne das dar, was sich heute unter dem Begriff Suburbanisierung vollzieht: Zahlungskräftige Bürger siedeln sich vor den Toren der Stadt an, um der immer größer werdenden Enge der Kernstadt zu entfliehen. Der entgegengesetzte Prozeß der Urbanisierung fand hingegen in der Kröpeliner-Tor-Vorstadt statt, wo Mietskasernen zur Unterbringung der Arbeiter gebaut wurden, die vom Land in die Stadt strömten.

Die Pläne Baumeisters wurden in der Folgezeit weitgehend umgesetzt. Bereits 1887/88 wurden die ersten Villen an den schon vorhandenen Straßen gebaut. Dann allerdings setzte zunächst eine Stagnation der Entwicklung ein. Die Straßen wurden fertiggestellt, aber das Baugeschehen setzte erst 1895 verstärkt wieder ein. Im Nordwesten beginnend wurde das Viertel im Südosten endend bis 1914 weitgehend bebaut. Je nach Finanzstärke der Bauherren entstanden verschieden große und mehr oder weniger repräsentative Wohnhäuser längst der projektierten Straßen. Während bei den Bauten vor 1900 verspielte, „sich in historisierende Details (Erker, Türmchen) verlierende Villen“ (Schulze 2001, S. 238) das architektonische Bild prägten, vermied man bei den späteren Häusern solche „Altertümeleien“. Als Architekten, die nach 1900 hier tätig waren, sind vor allem Paul Korff und Paul Ehmig zu nennen. Von Korff stammen u.a. die Villa Zeeck, Villa Samuel und die Villa Fischer.

Baumeister hatte für die Bebauung allerdings nicht nur einzeln stehende Villen vorgesehen, sondern an den Rändern des Viertels auch eine geschlossene Bauweise empfohlen. In der Bauordnung wurde dies umgesetzt, indem man vorschrieb, daß die Straßen *„theils mit landhausartigen Einfamilienhäusern, theils mit Doppelhäusern für zwei Familien, theils zu geschlossener Bebauung, aber mit beschränkter Höhe zu besetzen sind“* (Dornblüth 1902, zitiert nach Schulze 2001, S. 241). Der Grund für diese festgeschriebene Mischung war keineswegs nur eine Frage der Ästhetik bzw. der Auflockerung, sondern hatte auch einen sozialen Hintergrund. Man wollte nämlich dadurch vermeiden, daß die Steintor-Vorstadt zu einem ausschließlichen Viertel für die Oberschicht wurde. Die geplanten Reihenhäuser in der geschlossenen Blockrandbebauung vor allem im Südosten des Gebietes waren auch für *„weniger Bemittelte bestimmt und erfüllen den Zweck die Steintorvorstadt nicht lediglich zu einem Villenviertel für Reiche und Wohlhabende zu gestalten. In allen maßgebenden Städten wird davor gewarnt, die verschiedenen Bevölkerungsklassen auch noch durch Wohnbezirke voneinander zu trennen“* (Dornblüth 1902, zitiert nach Schulze 2001, S. 242). Man wollte also eine zu scharfe soziale Segregation vermeiden und deshalb sollte in diesem Viertel auch Wohnraum für Kleinbürger, Handwerker sowie Arbeiter entstehen und eben nicht nur für die reichen Reeder, Kaufleute usw.

Neben den Wohngebäuden wurden, ganz den Plänen Baumeisters entsprechend, auch öffentliche Gebäude und Anlagen errichtet. Bereits 1877 hatte der Landesrevisor Saniter im älteren Teil der Steintor-Vorstadt den Rosengarten auf dem alten Wallgelände gestaltet. Hier wurden dann u.a. 1889 das Ständehaus, sowie das Gymnasium, die Knabenschule und das

Hauptpostgebäude plazierte. An der südlichen Ecke des Rosengartens stand bereits das 1858 errichtete Ballhaus der „Societät“, eines sog. Geselligkeitsvereins. Dieses Ballhaus wurde 1903 zum städtischen Museum, nachdem der Plan, innerhalb der Steintor-Vorstadt ein eigenes Museumsgebäude zu errichten, an Geldmangel gescheitert war. 1950 wurde es zum Schiffahrtsmuseum umgestaltet. Gegenüber vom Ballhaus entstand 1895 nach Plänen des Berliner Architekten Heinrich Seeling das Stadttheater im Stil des Neobarock mit 1.000 Zuschauerplätzen. Kurz nach der Jahrhundertwende wurde an der Ecke Paulstr. das Hotel „Europäischer Hof“ erbaut. Auf diese Weise entstand hier allmählich die „standesgemäße“ Infrastruktur für das Bürgertum.

Baumeister hatte das Karree zwischen Brinckman- und Adolf-Wilbrandt-Straße als weitere Fläche für ebenfalls öffentliche Bauten vorgesehen. Dieses Karree wurde in den 20er Jahren des 20. Jahrhunderts aber mit - allerdings deutlich kleineren - Villen, als sie noch zur Gründerzeit üblich waren, bebaut. Während der Gründerzeit war relativ großzügig gebaut worden. Die Wohnungen waren groß und repräsentabel. Fürs Gesinde war Platz unter dem Dach vorgesehen und in einigen Straßen befanden sich im Souterrain mitunter kleinere Geschäfte. Eine derartige Großzügigkeit konnte sich, auch wegen der Unterhaltungskosten, die Oberschicht der 20er Jahre nicht mehr leisten, so daß deren Häuser etwas bescheidener ausfielen.

Außer einigen Geschäften für den täglichen Bedarf (Bäckereien, Fleischereien) waren kaum Gewerbebetriebe in der Steintor-Vorstadt vorgesehen. Zur Beschaffung der notwendigen Waren hatte man sein Gesinde, das die Waren mit Lastkarren herbeischaffte.

Bis zum Beginn des Ersten Weltkrieges war die Steintor-Vorstadt weitgehend fertiggestellt. Ihre weitere Ausdehnung nach Süden und Osten war durch die Bahnlinie nicht möglich. Eine Erweiterung der Stadt konnte und sollte deshalb vor allem nach Westen hin erfolgen. Die Steintor-Vorstadt bildet somit ein geschlossenes Ensemble von einiger städtebauhistorischer Bedeutung. Bis auf die o.g. Nachverdichtung in den 20er Jahren und einigen Umbauten bereits bestehender Häuser, u.a. im Bauhausstil, blieb das Viertel bis zum Zweiten Weltkrieg intakt. Der Krieg verschonte die Steintor-Vorstadt nicht, einige Häuser erlitten eine Totalzerstörung, andere wurden schwer in Mitleidenschaft gezogen. Besonders am Schillerplatz waren Tote und Totalschäden zu beklagen. Unter den Bombenangriffen gelitten haben besonders die Dachgeschosse, wovon heute noch einige Flachdächer zeugen. Andererseits war die Altstadt viel stärker von den Zerstörungen betroffen, im Verhältnis dazu sind weite Teile der Steintor-Vorstadt verschont geblieben. Völlig zerstört wurde auch das Stadttheater. Dort, wo es einst stand, erhebt sich heute der Zweckbau der Ostsee-Zeitung. Auch das repräsentable Hotel war schwer getroffen worden. Es wurde nach dem Krieg umgebaut, auf drei Stockwerke verkürzt und ist jetzt Sitz des Regionalstudios des NDR.

Nach dem Krieg veränderte sich bis 1990 in der Steintor-Vorstadt wenig. Lediglich drei Villen wurden 1961 für den Neubau des Hotels am Bahnhof abgerissen. Ansonsten kam es kaum zu Verlusten der alten Bausubstanz. Es entstanden einige Neubauten in den durch den Krieg verursachten Lücken sowie gegenüber dem Hotel am Bahnhof ein Bürogebäude. Weit häufi-

ger waren Nutzungsänderungen, indem etliche Villen für gesellschaftliche Einrichtungen genutzt wurden (Parteien, Kindergärten, Kulturbund, Haus der Pioniere etc.). Gegen Ende der 60er Jahre diskutierte man Pläne zur Umgestaltung Rostocks zu einer sozialistischen Großstadt, die vor allem zunächst den älteren Teil der Steintor-Vorstadt betroffen hätten. Eine Reihe von Hochhäusern sollte längs der August-Bebel-Straße entstehen und vorsozialistische Bauten sollten modernen Häusern weichen. Geblieben von den Plänen ist nur das eine Hochhaus an der August-Bebel-Straße sowie der unfertige Bereich Am Vögenteich. Geldmangel und technische Schwierigkeiten verhinderten die weitere Realisierung der Pläne. Die neuere Steintor-Vorstadt spielte bei diesen Plänen aber kaum eine Rolle, so daß sie bis heute in ihrer ursprünglichen Struktur und Bausubstanz erhalten geblieben ist.

Abb. 2: Übersichtskarte der Steintor-Vorstadt



© Johann Gerdes

Der Zustand der Bausubstanz war zur Wende allerdings äußerst prekär. Man hatte das Viertel – wie andere Bereiche der Altstadt auch – während der 40 Jahre des Realsozialismus einfach sich selbst überlassen. Die meisten Häuser wurden von der Kommunalen Wohnungsverwaltung bewirtschaftet, die hier kein Geld investierte, z.T. aus Mangel daran, z.T. aber auch aus ideologischer Überzeugung, denn die Zeugnisse bürgerlicher Baukultur waren nach dieser Überzeugung nicht erhaltenswert. Soweit Privatpersonen den Erhalt der Bausubstanz versuchten, scheiterte das oft am Materialmangel. Erst in den 80er Jahren gab es Bestrebungen, sich verstärkt wieder der historischen Bausubstanz zuzuwenden und sie in neue städtebauliche Konzepte einzubinden. Allerdings kam diese Entwicklung zu spät und hatte auch kaum praktische Folgen. Es kam lediglich zur Sanierung einer Jugendstilfassade in der Schillerstraße, ohne allerdings das ganze Haus zu sanieren.

Der desolate Bauzustand nach 1990 hatte zur Folge, daß die Alteigentümer, die aufgrund des Einigungsvertrages nach dem Prinzip Rückgabe vor Entschädigung ihre Häuser zurückerhielten, entweder selbst enorme Investitionen tätigen, oder einen Käufer für die alten Häuser mit ihrer überwiegenden Vorkriegsausstattung finden mußten. Nach und nach wurden jedenfalls die alten Häuser wieder saniert und ihr Innenleben modernisiert. Gegenwärtig (2001) sind etwa 30 Gebäude noch nicht saniert bzw. befinden sich in Sanierung. Der Rest erstrahlt aber überwiegend wieder im alten Glanz, wobei einige Häuser leider durch die Sanierung auch gelitten haben. Ihr ursprünglicher Zustand wurde nur teilweise wiederhergestellt und zudem durch modernistische Versatzstücke oder ganz einfach durch „Baumarktästhetik“ verschandelt. Um die Steintor-Vorstadt in ihrer ursprünglichen Gestalt zu erhalten und ihrer städtebaugeschichtlichen Bedeutung Rechnung zu tragen, wurde 1999 eine Denkmalschutzsatzung erlassen, die explizit Bezug auf die Planungen Baumeisters nimmt. „Die Steintor-Vorstadt dokumentiert ... einen einzigartigen Denkmalsbereich, der durch die Topographie ..., durch die Wirtschaftsgeschichte ..., durch die Systematische Stadtplanung auf europäischem Niveau (Plan des Karlsruher Stadtplaners Reinhard Baumeister und Verordnung Steintor-Vorstadt von 1902) und durch qualitätvolle Bebauung gekennzeichnet ist. Die Steintor-Vorstadt ist in ihrer Gesamtheit und im weiteren städtebaulichen Kontext der Hansestadt Rostock ein kompaktes, gut erhaltenes und im überregionalen Vergleich außerordentliches Dokument der Städtebaukunst des 19. Jahrhunderts“ (Verordnung für den Denkmalsbereich Steintor-Vorstadt. In: Städtischer Anzeiger vom 17.2.1999, S. 5ff).

1.3 Die soziale Entwicklung in der Steintor-Vorstadt bis zur Wende

Im eher „wildwüchsigen“ älteren Teil der Steintor-Vorstadt hatten sich bereits vor 1887 etliche Bürger der Stadt Villen oder zumindest repräsentative Reihenhäuser gebaut. Es waren aber auch einfachere Mietwohnungen entstanden und zudem hatten einige der Ackerbürger ihre Wohnung hier behalten. In einigen Straßenzügen dominierte zwar die Oberschicht aus Kaufleuten, Reedern und Fabrikanten, aber es gab auch einfachen Wohnraum, so daß man von einer gewissen Heterogenität in der Sozialstruktur in diesem Teil der damaligen Steintor-Vorstadt ausgehen kann. Genaue Angaben dazu existieren allerdings nicht.

Der neue Teil der Steintor-Vorstadt hingegen war gezielt für zahlungskräftige Angehörige der bürgerlichen Oberschicht geplant und gebaut worden. Die Steintor-Vorstadt war durch den Bau des Lloyd-Bahnhofs das neue Einfalltor in die Stadt und sollte dementsprechend ein vorzeigbares und vornehmes Gepräge haben. Angesichts der geschaffenen Bausubstanz kann man davon ausgehen, daß hier in der Tat überwiegend nur die Wohlhabenden der Stadt lebten. Zwar gibt es bisher keine genauen Zahlen zur sozialen Schichtung in der Steintor-Vorstadt, aber es ist sehr wahrscheinlich, daß die Wohlhabenden sich zumindest bis zum Ende des Ersten Weltkrieges dieses Viertel nur mit einer relativ kleinen Zahl weniger bemittelten Kleinbürger, Handwerker oder Vertreter des Bildungsbürgertums in den Randbereichen - sowie natürlich mit ihrem Gesinde - teilen mußten. Literarisch beschrieben wurde das Bürgerviertel ausgiebig von Walter Kempowski, der im ersten Teil seiner „Deutschen Chronik“ das Leben seines Großvaters Robert William Kempowski in den Jahren 1905 bis 1914 nachzeichnet. Dieser war aus dem Hafenviertel innerhalb der Stadtmauern in die Stephan-Straße vor die Tore der Stadt gezogen und wohnte nun dort standesgemäß neben den Reedern Larsen und Brockelmann (vgl. Kempowski 1978). Ein zweifellos typisches Beispiel für die Entwicklung und die Situation dieses Viertels in jenen Tagen.

Nach dem Ersten Weltkrieg behielt das Viertel zwar seinen grundsätzlichen Charakter als Bürgerviertel bei, es wurden noch weitere Villen in der John-Brinckman- und Adolf-Wilbrandt-Straße gebaut, jedoch ist anzunehmen, daß sich allmählich eine größere Heterogenität in der Bevölkerungsstruktur einzustellen begann. Die wirtschaftliche Situation in den 20er Jahren war in Rostock sehr angespannt. Der größte Industriebetrieb der Stadt, die Neptunwerft, mußte 1928 sogar vorübergehend schließen, 1932 Konkurs anmelden und erlebte erst mit der beginnenden Kriegswirtschaft der Nationalsozialisten wieder einen Aufschwung. Auch anderen Betrieben ging es nicht besser, die allgemeine Strukturschwäche der Region und die Weltwirtschaftskrise forderten ihre Opfer. Die Folge war, daß viele der ursprünglich Wohlhabenden bzw. deren Erben, die jetzt in den Villen wohnten, allmählich Probleme bekamen, die großzügig angelegten Häuser zu unterhalten. Um neue Einnahmequellen zu erschließen, begannen sie Mieter und Untermieter aufzunehmen. Aus einem Vergleich der Adreßbücher aus den 20er und 30er Jahren mit denen um 1900 ergibt sich nach Schulze, (vgl. Schulze 2001, S. 250) daß nunmehr erheblich mehr Personen in den Häusern wohnten als ursprünglich vorgesehen. Um welche sozialen Schichten es sich bei den Mietern handelte, kann aber nur gemutmaßt werden, denn darüber liegen keine gesicherten Erkenntnisse vor. Anzunehmen ist, daß man eher Angehörige der Mittelschichten und des Bildungsbürgertums in die Häuser aufgenommen hat und nicht unbedingt Arbeiter oder einfache Angestellte. Aber auch dies bedeutete eine Heterogenisierung der Sozialstruktur.

Nach dem Machtantritt der Nationalsozialisten begann ein erneuter Aufschwung in der Stadt. Die Werftindustrie erhielt wieder Aufträge und ausgebaut wurde auch die Flugzeugindustrie (Arado und Heinkel). Die Bevölkerungszahl wuchs rasch und die neuen Machthaber hatten Lösungen für die wieder um sich greifende Wohnungsnot zu finden. Sie versuchten unterbelegten Wohnraum zu erfassen, um danach Wohnraum zwangsweise zu besetzen. Aber „letztendlich konnten sich die Entscheidungsträger nicht zu Zwangseinquartierungen und damit zu gravierenden Eingriffen in die bestehenden Eigentumsverhältnisse entschließen“

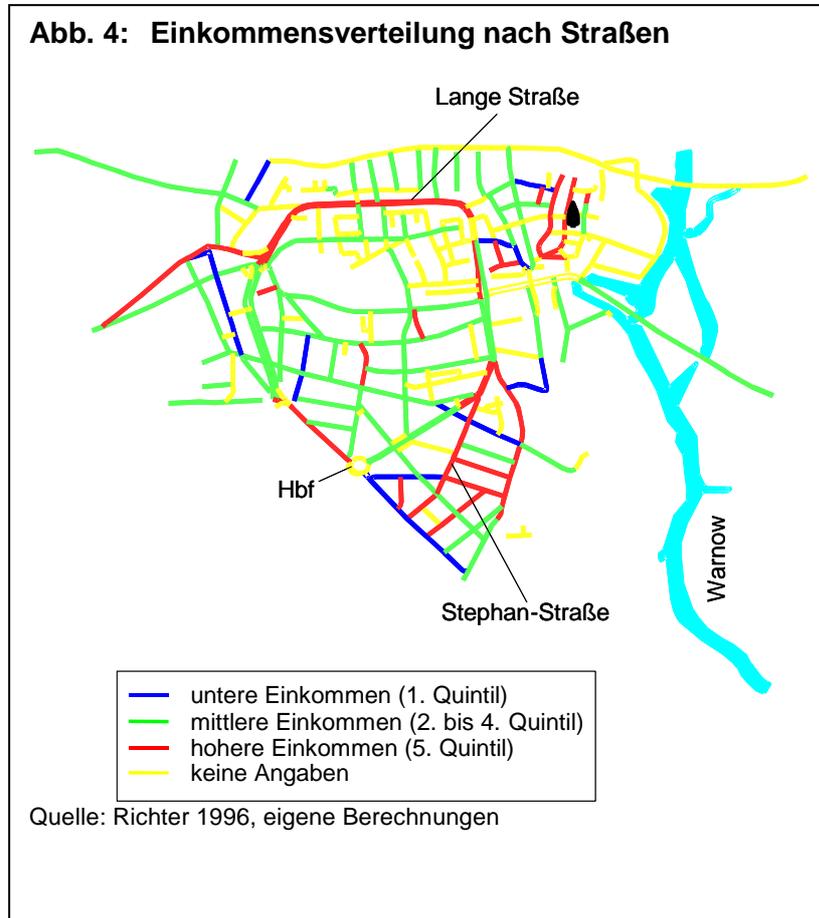
(Schulze 2001, S. 250). Enteignet allerdings wurden 1938 die jüdischen Villenbesitzer. Um die Wohnungsnot zu bekämpfen, errichtete man neue Stadtviertel (Hansaviertel) bzw. baute Eigenheimsiedlungen am Stadtrand (Altreutershagen, Dierkow). Die in den 20er Jahren gemischter gewordene Sozialstruktur mit Schwerpunkt auf dem Bürgertum blieb somit bis zum Zweiten Weltkrieg erhalten.

Nach dem Zweiten Weltkrieg kam es dann aber zu einer Umwälzung der Bevölkerungsstruktur in der Steintor-Vorstadt. Zunächst herrschte aufgrund der Zerstörungen sowie wegen der Flüchtlinge aus den Ostgebieten größte Wohnungsnot. Den neuen Machthabern blieb nichts anderes, als nun mit Zwangseinweisungen auf den Mangel an Wohnraum zu reagieren. Auch in den Villen mußten die Menschen zwangsläufig zusammenrücken. Der Adreßbuchvergleich zwischen vor 1945 und 1949 (dem letzten Adreßbuch vor der Wende) ergibt, daß nunmehr pro Haus eine erheblich höhere Einwohnerzahl zu verzeichnen war (vgl. Schulze 2001, S. 252).

Ein nächster Schritt der Entwicklung war, daß die Mehrzahl der ursprünglichen Hausbesitzer bis 1961 die DDR in Richtung Westen verließ bzw. verlassen mußte. Das zuvor die Sozialstruktur prägende Bürgertum verschwand also weitgehend aus der Steintor-Vorstadt. Die Heterogenität nach „oben“ wurde damit erheblich geringer, während sie sich nach „unten“, öffnete. Befördert wurde diese neue Heterogenisierung durch die zentrale Wohnraumlentung der DDR. Da das Wohnungsproblem in der DDR nie vollständig gelöst werden konnte, blieb es dort bei dieser zentralen Wohnraumlentung, die darauf bedacht war, eine soziale Mischung in den Wohnvierteln zu schaffen. Die meisten Häuser wurden inzwischen von der Kommunalen Wohnungsverwaltung betreut und dort, wo noch Privateigentümer verblieben waren, hatten diese kaum Einfluß darauf, welche Mieter ihnen zugewiesen wurden. Der Schluß liegt also nahe, daß sich während der 40 Jahre DDR aus dem einstigen Bürgerviertel ein Mischviertel entwickelt hatte, was entsprechend der stark nivellierten DDR-Gesellschaft auch keine allzu großen Einkommensunterschiede bedeutete.

Auch dazu gibt es kaum gesicherte Erkenntnisse. Es gibt allerdings eine Untersuchung aus dem Jahre 1996 (Richter 1996), in der das besteuerte Einkommen der Einkommenssteuererklärungspflichtigen nach Straßen ausgewiesen ist. Angegeben wird der Mittelwert des steuerbaren Einkommens pro Haushalt pro Straße. Man kann dadurch Straßen mit hohem und niedrigem Durchschnittseinkommen pro Haushalt unterscheiden. Die Zahlen beziehen sich auf 1991 und 1994. Festzustellen ist hier zunächst, daß in allen Straßen eine hohe Streuung der Einkommen pro Haushalt vorkommt (hohe Standardabweichung), es also in der Stadt keine Straßen *nur* mit einkommensschwachen oder *nur* mit einkommensstarken Haushalten gibt. Bei allen Einschränkungen, auch hinsichtlich der Methodik, sind gleichwohl deutliche Unterschiede feststellbar.

Für die Steintor-Vorstadt ergibt sich, daß 1991 einerseits dort sowohl Straßen mit deutlich unterdurchschnittlichen Einkommen vorhanden waren, als auch Straßen, deren durchschnittliche Haushaltseinkommen deutlich im oberen Einkommensbereich lagen². Insofern bestätigt das die Annahme einer sozialen Mischung in diesem Viertel. Andererseits ist es aber auch



bemerkenswert, daß die Straßen mit überdurchschnittlichen Einkommen pro Haushalt sich überwiegend in ganz bestimmten Vierteln der Stadt befinden, nämlich in der Steintor-Vorstadt, in der östlichen Altstadt im Bereich der kleinen Häuser mit Privateigentümern, in der repräsentativen Langen Straße, in Warnemünde und in den Eigenheimsiedlungen innerhalb der Stadt (Gartenstadt, Alt-reutershagen, Brinckmansdorf etc.). Da es bis 1991 noch zu keinem gravierenden Wanderungsgeschehen innerhalb der Stadt gekommen war und auch die Inbesitznahme der alten Häuser durch ihre Alteigen-

tümer erst am Anfang stand, läßt dieser Verteilung den Schluß zu, daß es trotz staatlicher Wohnraumlentung auch in der DDR eine soziale Segregation gab, in deren Rahmen sich die privilegierteren Schichten der DDR-Bevölkerung vorrangig in den attraktiven Wohnlagen angesiedelt haben. Tatsächlich wird dieser Tatbestand von befragten Zeitzeugen bestätigt.

Die gleiche Analyse für die Kröpeliner-Tor-Vorstadt ergibt dort fast überwiegend nur Straßen im Bereich der unterdurchschnittlichen Einkommen. Die Einkommensstruktur für 1994 entspricht für die Steintor-Vorstadt immer noch diesem Bild. Aktuellere Angaben liegen leider nicht vor.

Somit hat die Steintor-Vorstadt auch während der DDR-Zeit ihren Charakter als Wohnstandort privilegierter Schichten behalten. Es handelt sich zwar sozialstrukturell um jeweils andere Schichten von Privilegierten (wirtschaftlich privilegiertes Bürgertum und später politisch und

² Gewählt wurde hier die Darstellung nach Einkommensquintilen, d.h. sortiert nach Höhe des Einkommens wird die Zahl der Straßen in fünf gleichgroße Blöcke geteilt. Bei 500 Straßen befinden sich im 1. Quintil die 100 Straßen mit dem geringsten Einkommen und im 5. Quintil jene 100 mit den höchsten Mittelwerten.

gesellschaftlich Privilegierte), aber es besteht offensichtlich der gleiche Zusammenhang zwischen der spezifisch bebauten Umwelt der Steintor-Vorstadt und den sozialen Gegebenheiten in den jeweils unterschiedlichen Gesellschaftsstrukturen. In beiden war es bevorzugter Wohnort der oberen Schichten.

2 Die Entwicklung der Steintor-Vorstadt in den letzten zehn Jahren

Die folgende Betrachtung bezieht sich wesentlich auf Daten und Angaben, die vom Amt für Statistik und Wahlen der Hansestadt Rostock zur Verfügung gestellt wurden. Diese Daten beziehen sich jeweils auf bestimmte, für die Statistik festgelegte Grenzen. Bisher wurde mit Begriffen wie „älterer“ und „neuer“ Teil der Steintor-Vorstadt argumentiert. Eine derartige Einteilung gibt es für die Statistik der Stadt aber nicht, daher im Folgenden zunächst ein paar Ausführungen zur statistischen Eingrenzung des damit beschriebenen Gebietes.

2.1 Anmerkung zur Zuordnung der statistischen Angaben.

Die Hansestadt Rostock wird für die Statistik in 21 sog. Stadtbereiche eingeteilt. Unterhalb dieser Grobgliederung wird die Stadt in Statistische Bezirke (SBZ), d.h. in einzelne Stadtviertel und -quartiere gegliedert. Die Stadtbereiche und statistischen Bezirke werden nicht nur durch administrative Grenzen, wie z.B. die Ortsämter definiert, sondern die Abgrenzung erfolgt auch nach der jeweiligen städtebaulichen Gestalt bzw. nach der Entstehungszeit der Stadtviertel. So gliedert sich z.B. der Stadtbereich Stadtmitte in die Nördliche und Östliche Altstadt, die Innenstadt und die Steintor-Vorstadt. Letztere wiederum wird unterteilt in die Statistischen Bezirke 193 (= Steintor-Vorstadt Süd-Ost) und 194 (= Steintor-Vorstadt Nord-West). Der Grenzverlauf des SBZ 193 ist nördlich die Ernst-Barlach-Straße und der Mühlendamm, östlich die Oberwarnow, südlich die Bahngleise und westlich die Richard-Wagner- und Rosa-Luxemburg-Straße, bzw. die Gleisanlagen am Bahnhof. Der Grenzverlauf des SBZ 194, der für die folgende Betrachtung allerdings nur eine Rolle spielt, wenn von der Steintor-Vorstadt insgesamt die Rede ist, ist nördlich die August-Bebel-Straße, östlich die Richard-Wagner- und Rosa-Luxemburg-Straße, südlich die Gleisanlagen und westlich Am Vögenteich und Goetheplatz.

Der SBZ 193 umfaßt also nicht nur den engeren, hier untersuchten und allgemein als „Bahnhofsviertel“ oder als „neueren“ bezeichneten Teil des Gebietes, sondern im Osten auch das Gebiet zwischen den Gleisanlagen und der Oberwarnow. Dort befindet sich nicht nur Gewerbebebauung (u.a. das alte Gaswerk), sondern im Bereich der Bleicherstraße und der Neuen Bleicherstraße auch Wohnbebauung (mehrgeschossige Wohnblöcke). Die enge Bebauung, die „Insellage“ und die Nähe zu den (heute) Gewerbebrachen machen dieses Gebiet weniger attraktiv als denn westlichen Teil des SBZ 193. Hier leben etwa 210 Personen.

Der andere Teil des SBZ 193, westliche der Bahngleise, läßt sich wiederum in zwei städtebaulich unterschiedlich strukturierte Gebiete aufteilen: in einen nördlichen Teil etwa zwischen der Ernst-Barlach Straße und der Ferdinandstraße sowie in einen südlichen Teil zwischen Ferdinandstraße und Bahnhof bzw. den Gleisanlagen, der eigentlichen „Bahnhofsvorstadt“.

Im nördlichen Teil befinden sich vorwiegend öffentliche Bauten (die ehemalige Kreisverwaltung, - heute leerstehend -, der alte Güterbahnhof) oder gewerblich genutzte Bauten (Ostsee-Zeitung bzw. Ostsee-Druck, Banken etc.). Es gibt nur relativ wenige mehrgeschossige Wohngebäude, vor allem in der Ferdinand Straße, wo etwa 130 Menschen wohnen. Insgesamt wohnen in dem Gebiet zwischen Richard-Wagner-Straße, Bahnhofsstraße und Ferdi-

Handstraße etwa 270 Personen in überwiegend mehrgeschossigen Häusern zur Miete. Es handelt sich um ein Mischquartier mit Gewerbe und verdichteter einfacher Wohnbebauung überwiegend aus der Gründerzeit.

Im südlichen Teil liegt dann die Bahnhofsvorstadt, das eigentliche gründerzeitliche Bürgerviertel mit repräsentativer Wohnbebauung. In diesem Kerngebiet der Steintor-Vorstadt herrscht offene Blockrandbebauung vor, überwiegend villenartige Gebäude. Eine Ausnahme ist der südlichste Zipfel des Gebietes im Bereich Schiller-, Büchner- und Lessingstraße, in der eine geschlossene Blockrandbebauung in Form von überwiegend ebenfalls repräsentativen Bürgerhäusern vorherrscht.

Aufgrund der baulich unterschiedlich strukturierten Quartiere, die mit dem SBZ 193 erfasst werden, ist die soziale Heterogenität in diesem Gebiet wahrscheinlich. Im Bleicher-Quartier werden kaum Wohlhabende zu finden sein, ebensowenig im Bereich Blücherstraße und Güterbahnhof. Auch im Bereich Schillerstraße dürfte die soziale Durchmischung noch ausgeprägter sein als im Kerngebiet der großen Villen. Diese Unterschiede sollten bei der Interpretation der folgenden Angaben berücksichtigt werden. Für die Bezeichnung SBZ 193 steht im Folgenden der Begriff „Bahnhofsvorstadt“.

2.2 Der Wohnraumbestand in der Bahnhofsvorstadt (SBZ 193)

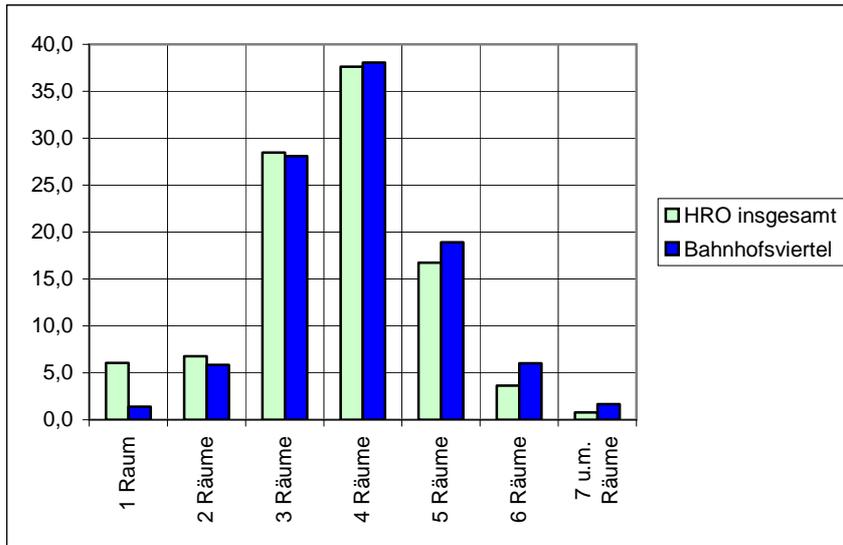
In der Bahnhofsvorstadt wurden zum 31.12.2000 insgesamt 434 Gebäude mit Wohnraum gezählt, davon 395 Wohngebäude (91%) und 39 sonstige Gebäude mit Wohnraum. Gegenüber der Gebäude- und Wohnungszählung von 1995 hat sich damit der Bestand um 36 Gebäude (= +9%) erhöht. Der Anteil von sonstigen Gebäuden mit Wohnraum ist mit 9% fast dreimal so hoch wie in der gesamten Stadt mit 3,4%.

Die Zahl der Wohnungen lag Ende 2000 bei 1.794, das waren 236 (+15,1%) mehr als noch 1995. Neu gebaut worden sind also vorwiegend Mehrfamilienhäuser. Im Verhältnis zu Rostock insgesamt wurden im Bahnhofsviertel relativ mehr Wohnungen gebaut (+15,1% gegenüber +8,3% in HRO).

Wie angesichts der baulichen Struktur kaum anders zu erwarten, finden sich im Bahnhofsviertel überdurchschnittlich viele große Wohnungen. Allerdings hat sich das Verhältnis zwischen 1995 und 2000 geändert. Nach Zahl der Zimmer (incl. Küche)³ differenziert, lag 1995 der Anteil der Wohnungen mit fünf und mehr Räumen noch bei fast 30%, während es in Rostock insgesamt nur 20% waren. Ende 2000 hatten nur noch 26,6% der Wohnungen fünf Räume und mehr (HRO = 21%). Verantwortlich für dieses veränderte Verhältnis sind nicht etwa Größenveränderungen während der Sanierung, sondern der vermehrte Neubau von Drei-, aber auch Vierraumwohnungen (25% Zuwachs bei den Dreiraumwohnungen, 14% bei den Vierraumwohnungen).

³ In der amtlichen Statistik werden die Küchen als Räume mitgezählt, wenn also von Vierraumwohnungen die Rede ist, sind Wohnungen mit drei Wohnräumen und einer Küche gemeint, die man im allgemeinen Sprachgebrauch als Dreiraumwohnungen bezeichnet. Um Verwirrungen zu vermeiden, wurde im Text der amtliche Sprachgebrauch beibehalten.

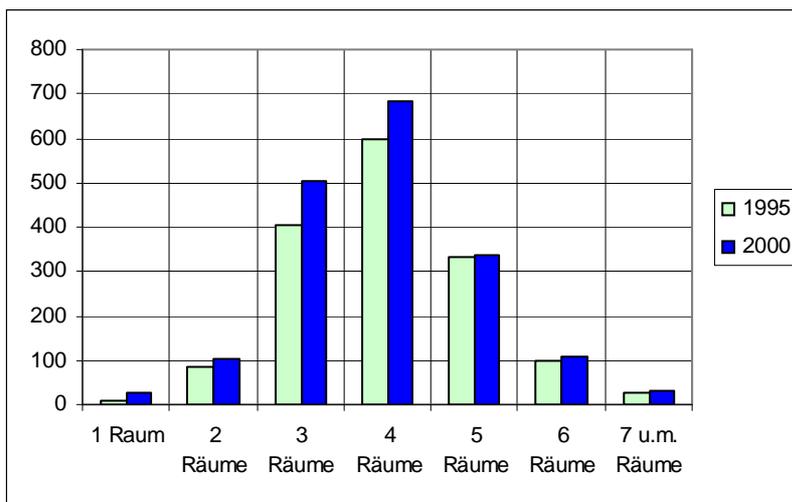
Abb. 5: Wohnungen im Bahnhofsviertel nach Anzahl der Räume im Vergleich zur Hansestadt Rostock insgesamt (Ende 2000, in Prozent)



	HRO insgesamt	Bahnhofsviertel
1 Raum	6,0	1,4
2 Räume	6,8	5,9
3 Räume	28,5	28,1
4 Räume	37,6	38,1
5 Räume	16,7	18,9
6 Räume	3,6	6,0
7 u.m. Räume	0,8	1,7

Quelle: Amt für Statistik und Wahlen der Hansestadt Rostock, eigene Berechnungen

Abb. 6: Veränderung der Wohnungsgrößen im Bahnhofsviertel zwischen 1995 und 2000 (absolute Werte)

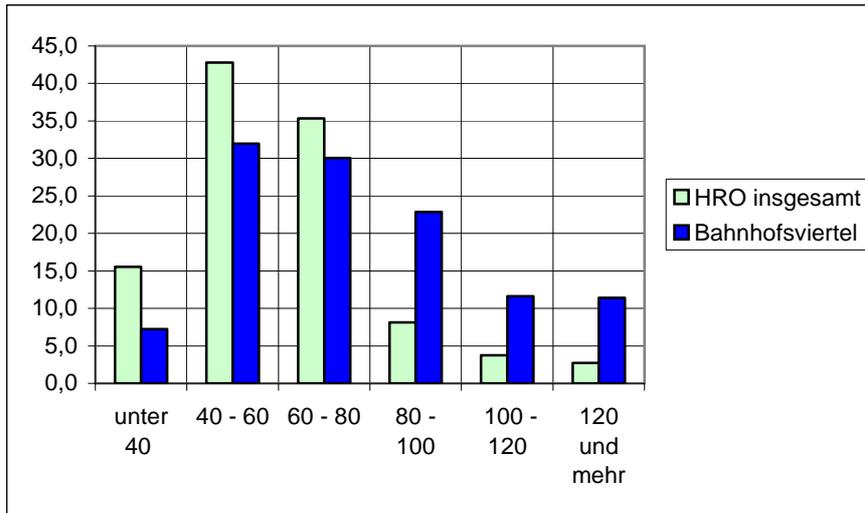


	1995	2000
1 Raum	11	25
2 Räume	86	105
3 Räume	403	504
4 Räume	599	683
5 Räume	331	339
6 Räume	99	108
7 u.m. Räume	29	30
insgesamt	1558	1794

Quelle: Amt für Statistik und Wahlen der Hansestadt Rostock, eigene Berechnungen

Noch mehr als bei der Zahl der Zimmer liegt die Fläche der Wohnungen über dem städtischen Durchschnitt. Hier hat sich durch den Neubau der letzten Jahre der Anteil sogar noch erhöht, indem offensichtlich auch etliche Drei- und Vierraumwohnungen mit großzügigen Flächenzuschnitt errichtet wurden. 1995 hatten 37,9% der Wohnungen eine Fläche von 80 qm und mehr (21% sogar 100 qm und mehr), Ende 2000 waren es bereits 45,9% (23% hatten 100 qm und mehr). In Rostock insgesamt waren es 1995 nur 10,6% (4,2% 100 qm u.m.) und 2000 mit 14,6% (6,5% 100 qm u.m.) wenig mehr. Besonders im Bereich der Wohnungen mit 80 bis unter 100 qm hat es einen Zuwachs gegeben. Kleine Wohnungen wurden im Bahnhofsviertel hingegen kaum gebaut.

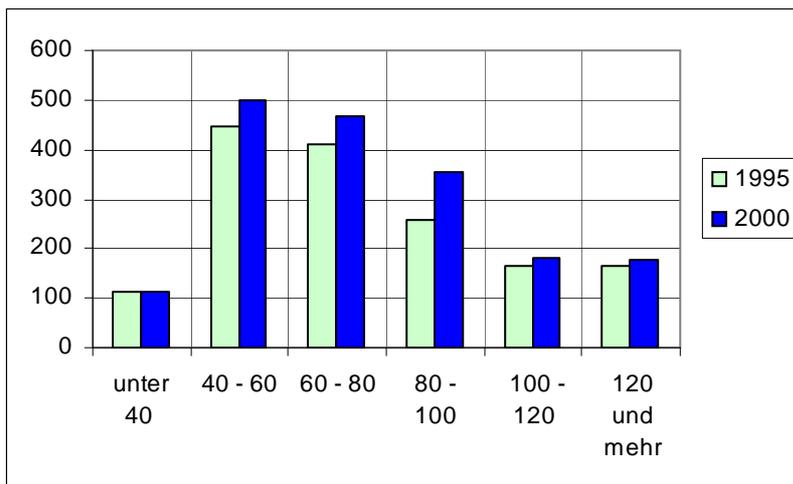
Abb. 7: Wohnungen im Bahnhofsviertel nach Fläche im Vergleich zur Hansestadt Rostock insgesamt (Ende 2000, in Prozent)



von ... bis unter ... m²	HRO insgesamt	Bahnhofsviertel
unter 40	15,6	7,3
40 - 60	42,8	32,0
60 - 80	35,3	30,0
80 - 100	8,1	22,8
100 - 120	3,7	11,6
120 und mehr	2,7	11,4

Quelle: Amt für Statistik und Wahlen der Hansestadt Rostock, eigene Berechnungen

Abb. 8: Veränderung der Wohnungsgrößen nach Fläche im Bahnhofsviertel zwischen 1995 und 2000 (absolute Werte)



	1995	2000
unter 40	111	113
40 - 60	445	498
60 - 80	411	468
80 - 100	258	356
100 - 120	166	181
120 und mehr	167	178

Quelle: Amt für Statistik und Wahlen der Hansestadt Rostock, eigene Berechnungen

Hinsichtlich des Zustandes der Gebäude und Wohnungen läßt sich für den aktuellen Zeitpunkt wenig aussagen. Die vorhandenen Daten beziehen sich auf die Gebäude- und Wohnungszählung (GWZ) von 1995, sind angesichts der erheblichen Bau- und Sanierungsaktivitäten der letzten sechs Jahre also veraltet. Die GWZ weist immerhin aus, daß 1995 von den Wohnungen 195 (12,5%) leer standen. Knapp ein Drittel davon wegen Sanierung/Modernisierung und ein weiteres Drittel wegen des vorgesehenen Abrisses. Das restliche Drittel waren sonstige Gründe. 44% der Wohnungen standen bereits seit mehr als einem Jahr leer. Über die Situation der anderen Gebäude wurden keine Daten zur Verfügung gestellt. 1995 dürfte der Anteil der unsanierten Häuser jedenfalls noch erheblich höher gewesen sein, als heute. Aber auch bis heute sind noch nicht alle Häuser saniert worden. Eine Begehung des Viertels ergab, daß zwischen Friedrich-Engels-Platz und den Bahnliesen noch 30 Gebäude unsaniert sind bzw. sich gegenwärtig in Sanierung befinden (siehe Karte 1). Nur wenige der unsanierten Gebäude sind noch bewohnt.

Zur Information über die Ausstattung der Wohnungen und zu deren Nutzung durch die Eigentümer konnte ebenfalls nur die GWZ von 1995 herangezogen werden. Danach verfügten mehr Wohnungen im Bahnhofsviertel über eine schlechtere Ausstattung als in der Stadt insgesamt. Jede zehnte Wohnung verfügte nur über ein Außen-WC, 17% hatten kein Bad und die Hälfte hatte keine Sammelheizung. In etlichen Wohnungen herrschte also noch der Zustand aus der Zeit ihrer Erbauung. Diese Situation dürfte sich inzwischen durch die umfangreichen Modernisierungsmaßnahmen erheblich verbessert haben.

Wie im Rahmen des Gutachtens befragte Makler bestätigten, verfügen die meisten angebotenen Wohnungen inzwischen über eine gute Ausstattung, die in vielen Fällen nicht unbedingt luxuriös, aber doch gehobener Durchschnitt ist. Moderne Heizungsanlagen und Bäder sind selbstverständlich, wobei oft auf hochwertige Geräte und Armaturen geachtet wurde (z.B. Villeroy und Boch o.ä.). Verwendet wurden in vielen Fällen bei der Fenstersanierung Holz- statt Plastikfenster. Die Fußböden haben meist Parkett oder Holzdielen, Laminat kommt auch vor, gilt aber nach Aussage der Makler als Minuspunkt bei den Nachfragenden, denn gerade im engeren Villenviertel wird von der Nachfrageseite vielfach auf Authentizität bei der Rekonstruktion der Wohnungen gesetzt (incl. Stuck-Decken). Das „*Ambiente muß stimmen*“, so ein befragter Makler und dafür sind gerade die Details der Wohnungsausstattung entscheidend. Ein weiteres für die Nachfrage entscheidendes Merkmal schließlich sind Stellplätze oder Garagen. Diese sind allerdings, wie in allen Altbaugebieten, ein Problem, denn die heutige Belastung durch den ruhenden Verkehr war zur Entstehungszeit nicht vorauszusehen und deshalb bei der Planung auch nicht vorgesehen. Aufgrund der Denkmalsatzung dürfte es inzwischen auch schwierig geworden sein, freie Flächen dafür in Anspruch nehmen zu können. Im ersten Sanierungsschub nach der Wende sind noch einige Innenhöfe, insbesondere hinter in Bürohäuser umgewandelten Villen, mit Parkflächen zugepflastert worden (z.B. in der Dehmel-Straße), dies dürfte inzwischen, auch aufgrund des Widerstandes der Einwohner nicht mehr möglich sein (daran sind z.B. solche Pläne im Bereich Schiller-Straße gescheitert). Wo also heute noch eine dichtere Bebauung bzw. eine weitere Verdichtung vorgesehen ist, wird die Lösung nur darin bestehen können, Tiefgaragen mit einzuplanen oder die potentiellen Mieter auf entferntere Parkmöglichkeiten zu verweisen.

Jede zehnte Wohnung wurde 1995 vom Eigentümer bewohnt, 77% waren vermietet und 12,5% standen zu der Zeit leer. Der Eigentümeranteil dürfte sich in den letzten Jahren leicht erhöht haben, da eine Reihe von Eigentumswohnungen gebaut bzw. angeboten wurden. Die befragten Makler gehen gegenwärtig davon aus, daß etwa zwei Drittel der auf dem Markt befindlichen Wohnungen Mietwohnungen sind und etwa ein Drittel Eigentumswohnungen.

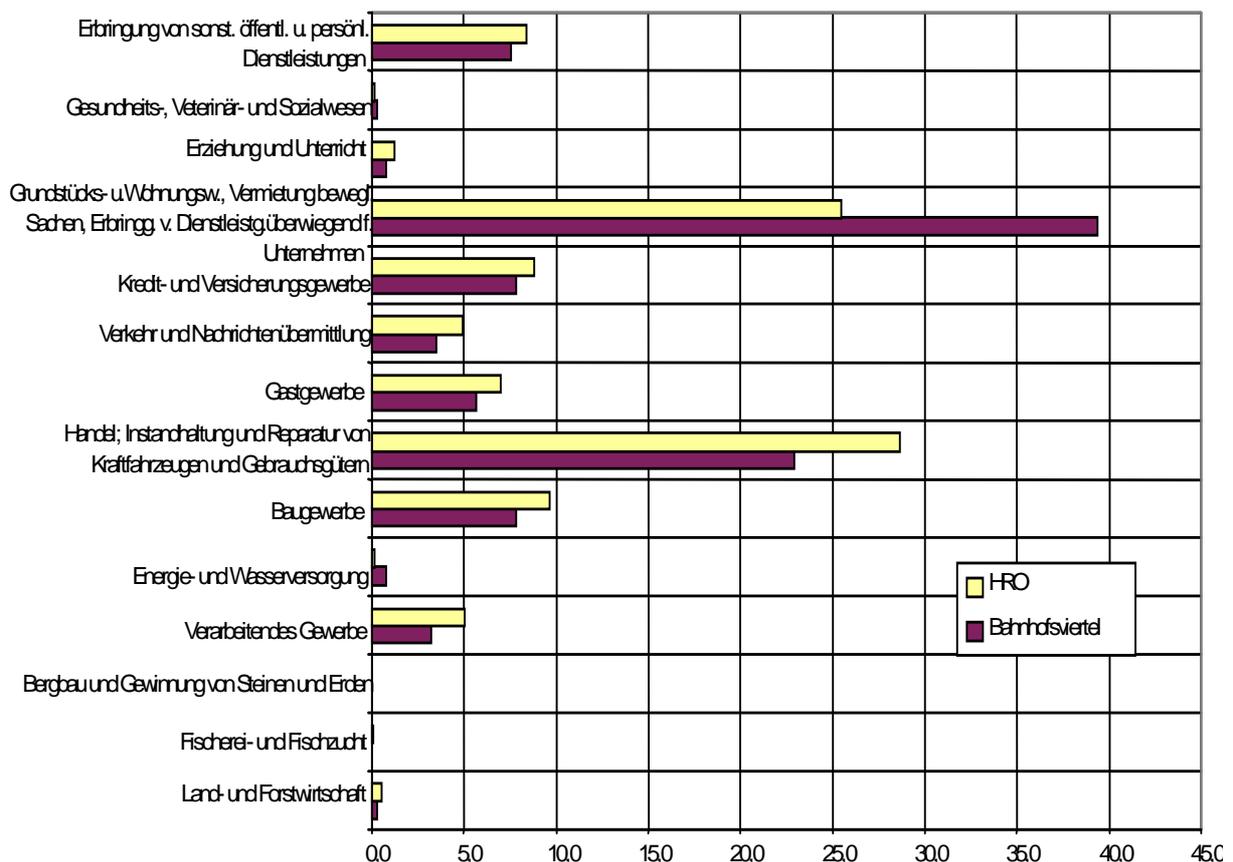
2.3 Gewerbe und Infrastruktur

Eine weitere Veränderung gegenüber der Zeit vor der Wende und auch davor hat es in Hinsicht auf die gewerbliche Nutzung der Räume gegeben. Besonders in den größeren Villen ist Wohnraum in Gewerberaum umgewandelt worden. Einige Häuser sind vollständig zu Bürohäusern umgewandelt worden, in den anderen (meisten) gibt es eine Mischnutzung. Die Be-

gehung ergab, daß zwischen Friedrich-Engels-Platz und Bahnhof bzw. Schwaaner-Landstraße sich in 99 Gebäuden Gewerbe befindet. Nicht mitgezählt sind dabei das Bürogebäude am Bahnhof sowie die Gebäude im Gewerbegebiet östlich der Blücher-Straße bzw. der Schwaaner-Landstraße und die Gebäude im Bereich R.-Wagner-Straße. Anhand der Firmenschilder konnte festgestellt werden, daß sich überwiegend Rechtsanwälte, Steuerberater, Immobilienmakler bzw. –unternehmen, Ingenieurbüros, Büros für Werbung und Design usw. hier angesiedelt haben. Besonders an der Rosa-Luxemburg-Straße, aber auch in einigen Villen östlich davon handelt es sich nach Augenschein um reine Bürogebäude. Überwiegend befinden sich die Büros aber in bewohnten Häusern. An der Schwaaner-Landstraße befindet sich das neu errichtete Handwerkerbildungszentrum.

Hinsichtlich des Gewerbes weist die amtliche Statistik die Zahl der Gewerbetreibenden im SBZ 193 aus. Nach der Brancheneinteilung dominieren klar die Dienstleistungsbereiche und der Handel.

Abb. 9: Struktur der Gewerbetreibenden im Bahnhofsviertel im Vergleich zur Stadt insgesamt (Jahr 2000, in Prozent)



Quelle: Amt für Statistik und Wahlen der Hansestadt Rostock, eigene Berechnungen

Insgesamt zählt die Statistik 371 Gewerbetreibende im Bahnhofsviertel, das waren 81 mehr als noch 1997 (+ 28%). Dabei hat es insbesondere im Bereich der „Grundstücks- und Wohnungswirtschaft, Vermietung beweglicher Sachen, Erbringung von Dienstleistung überwiegend für Unternehmen“ einen Zuwachs um 45% gegeben.

Abb. 10: Verteilung von Gewerbe und Infrastruktureinrichtungen im Bahnhofsviertel



Quelle: Begehung des Stadtteils

In weiteren 10 Gebäuden befinden sich Arzt- bzw. Zahnarztpraxen, darunter das Ärztehaus in der Ferdinandstraße. Ein weiteres großes Ärztehaus liegt in der Paul-Straße. An der Rosa-Luxemburg Ecke Blücher-Straße gibt es eine Apotheke. Neun Häuser sind öffentliche bzw. öffentlich genutzte Gebäude: die Polizeihauptwache, die Schule und Wasserturm/Wasserwerk in der Bücher-Straße, das Wohnungsamt in der J.-Brinckman-Straße, ein Universitätsgebäude und eine Musikschule in der Freiligrath-Straße, daß Institut Francais in der Koch-Gotha-Straße mit Club-Kino (Lichtspieltheater Wundervoll – LiWu) und die Carl-

Orff-Musikschule an der Rosa-Luxemburg-Straße (das Gesundheits-, Jugend- und Sozialamt befindet sich in der St.-Georg-Straße). Fünf weitere Gebäude werden von Vereinen, Verbänden oder kirchlichen Gemeinschaften genutzt: Ein Haus in der Graf-Schack-Straße mit mehreren Vereinen (SKN, Phönix usw.), eine freigemeindliche Kirche in der Blücher-Straße, Haus der Volkssolidarität und ein Haus einer Freimaurer-Loge in der Stephan-Straße sowie das Max-Samuel-Haus am Schiller-Platz.

Im südlichsten Zipfel des Gebietes befindet sich ein neu errichtetes Einkaufszentrum mit Supermarkt, Getränkehandel, Frisör, Drogeriemarkt, Florist und Lotto-Aannahmestelle. Eine weitere Einkaufsmöglichkeit gibt es in der Blücher-Straße in der Höhe der geplanten Anlage. Es handelt sich allerdings nur um einen kleinen Laden im Souterrain. Schräg gegenüber ist eine Bäckerei. Weitere Geschäfte gibt es im Gebäude des IC-Hotels am Bahnhof sowie im Bahnhof (Bäcker, Fleischer, Drogerie, Blumen). Eine Autovermietung logiert im Nebengebäude des Hotels am Bahnhof. Andere Geschäfte sind direkt im Viertel nicht zu finden, der SparMarkt am Schiller-Platz, der in einem provisorischen Gebäude untergebracht war, wurde nach Eröffnung des neuen Einkaufszentrums geschlossen und das Gebäude abgerissen. Hier soll eine neue Stadtvilla entstehen. Erst in der R.-Wagner-Straße gibt es wieder einige Geschäfte (u.a. ein Bäcker).

Hinsichtlich Beherbergungsstätten und Gastronomie gibt es nur sehr wenige Angebote im Bahnhofsviertel. Neben den zwei Hotels am Bahnhof existiert noch eine kleine Pension in der Lindenberg-Straße. Es gibt ein griechisches Restaurant in der Freiligrath-Straße, einen Döner-Imbiß in der Blücher-Straße, ein asiatisches Restaurant und einen weiteren Imbiß in der R.-Wagner-Straße sowie weitere Imbißangebote im und am Bahnhof. In gastronomischer Hinsicht ist das Angebot also sehr karg und entspricht auch von der Qualität her nicht dem Charakter des Viertels, gehobene Angebote fehlen völlig.

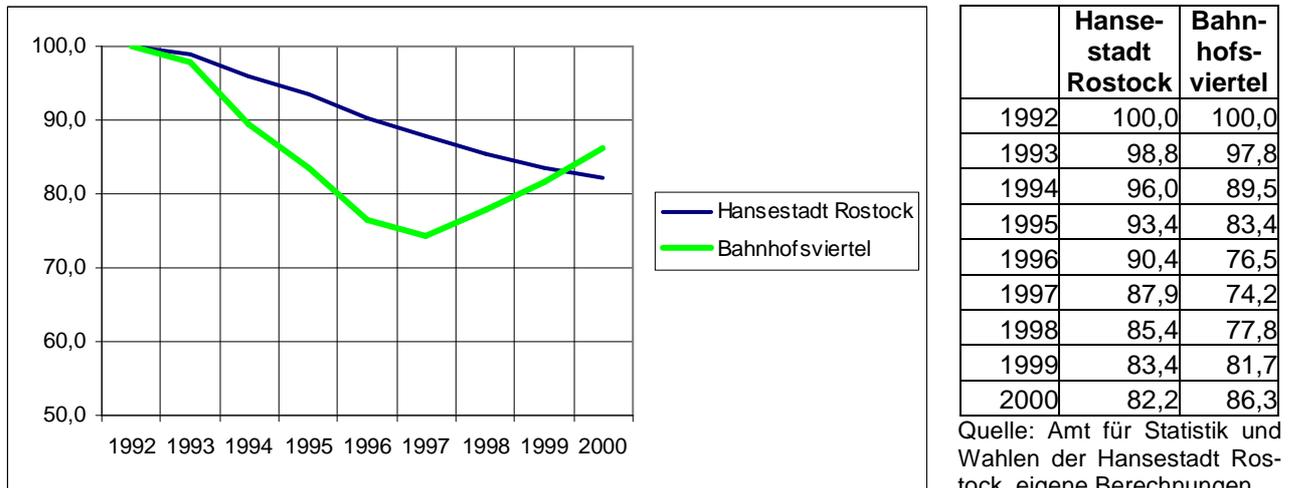
Auf dem Schiller-Platz und am Puschkin-Platz (wo sich im übrigen der „Russische Friedhof“ befindet) sind zwei Kinderspielplätze. In der Herwegh-Straße gibt es einen Volleyballplatz. Weder bei der Begehung noch nach dem Telefonverzeichnis konnten Kindergärten im Viertel lokalisiert werden. In der Blücher-Straße befindet sich allerdings eine Kindertagesstätte. Weitere Einrichtungen für Kinder und Jugendliche konnten bei der Begehung nicht lokalisiert werden.

2.4 Bevölkerungsentwicklung

Ende 1992 lebten 3.883 Personen im südöstlichen Teil der Steintor-Vorstadt (SBZ 193), davon 3.660 mit Hauptwohnsitz und 223 (5,7%) mit Nebenwohnsitz. Bis 1997, dem Tiefpunkt der Entwicklung, ging die Zahl der Bewohner auf 3.030 zurück (davon 314 mit Nebenwohnsitz = 10%). Seit 1997 steigt die Zahl der Bewohner wieder stetig an und hat Ende 2000 wieder 3.507 erreicht (davon 348 mit Nebenwohnsitz = 9,9%). Die Zahl der Bewohner mit Nebenwohnsitz liegt 2,6 Prozentpunkte über dem städtischen Durchschnitt. Nach Auskunft von Maklern handelt es sich dabei vielfach um Leitungspersonal von Firmen, die in der Woche in Rostock arbeiten und am Wochenende in ihre Heimatregion pendeln. Sie sind meist nur für

eine bestimmte Zeit in Rostock beschäftigt, suchen sich aber für diese Zeit bevorzugt eine ihrem sozialen Status angemessene Unterkunft. Weitere Angaben zu den Bewohnern mit Nebenwohnsitz liegen nicht vor, die folgende Betrachtung bezieht sich nur auf die Bewohner mit Hauptwohnsitz.

Abb. 11: Bevölkerungsentwicklung im Bahnhofsviertel im Vergleich zur Hansestadt (Index 1992=100)



Tab. 1: Bevölkerungsentwicklung im Bahnhofsviertel im Vergleich zur Hansestadt (absolute Werte – nur Hauptwohnsitz)

	Hansestadt Rostock	Bahnhofsviertel
1992	240481	3660
1993	237655	3580
1994	230919	3274
1995	224571	3053
1996	217344	2800
1997	211339	2716
1998	205385	2849
1999	200633	2991
2000	197769	3159

Quelle: Amt für Statistik und Wahlen der Hansestadt Rostock (Einwohnermelderegister), eigene Berechnungen

2.5 Wanderungen und natürliche Bevölkerungsbewegung

Die Bevölkerungsbestandsveränderung ist das Ergebnis umfangreicher Wanderungsbewegungen sowie der natürlichen Bevölkerungsbewegung. Dabei spielt letztere allerdings nur eine untergeordnete Rolle. Wie in ganz Ostdeutschland gingen auch in Rostock und im Bahnhofsviertel bis Mitte der 90er Jahre die Geburtenzahlen rapide nach unten, während die Gestorbenenzahl in etwa stabil blieb. Die Folge war ein negatives Saldo bei der natürlichen Bevölkerungsbewegung, es starben mehr Menschen als geboren wurde. Nach Mitte der 90er Jahre stiegen die Geburtenzahlen dann wieder leicht an, konnten aber ihr Niveau vom Ende der 80er Jahre nicht wieder erreichen. Der negative Saldo besteht in Ostdeutschland und in Rostock also nach wie vor. Im Bahnhofsviertel ist der Saldo allerdings seit 1996 wieder posi-

tiv. Hier hat die Zahl der Geburten sich seit 1996 fast verdoppelt, während die Zahl der Gestorbenen leicht zurückging. 2000 wurden in der Bahnhofsvorstadt 46 Kinder geboren und 18 ältere Personen verstarben. Im Zeitraum von 1993 bis 2000 sind schätzungsweise⁴ 230 Kinder geboren worden und 170 Menschen verstarben, was einen positiven Saldo von 60 Personen ergibt, wobei dieser Zuwachs sich ausschließlich aus der Zeit nach 1996 ergibt.

Diese Entwicklung kann als Indiz dafür gewertet werden, daß sich in der Steintor-Vorstadt vermehrt junge Familien niedergelassen haben, denn ähnliche Entwicklungen findet man ansonsten nur in den neuen Eigenheimgebieten innerhalb (z.B. Biestow) und außerhalb der Stadt sowie in der Kröpeliner-Tor-Vorstadt, wo sich ebenfalls etliche junge Familien niedergelassen haben. Wobei die Kröpeliner-Tor-Vorstadt aber insgesamt eher den Charakter eines „Familiengründungsquartiers“ hat.

Die Entwicklung der natürlichen Bevölkerungsbewegung im Bahnhofsviertel ist also letztlich auch ein Ergebnis der Wanderungsbewegungen, denn diese sind offensichtlich sehr selektiv verlaufen. Zwischen 1993 und 2000 sind schätzungsweise 3.600 Menschen aus dem Viertel weggezogen, davon etwa 1.450 über die Stadtgrenzen und ca. 2.150 innerhalb der Stadtgrenzen in andere Stadtteile. Etwa 3.050 Personen sind hingegen in diesem Zeitraum in das Viertel gezogen, davon ca. 1.100 von außerhalb und etwa 1.950 aus anderen Stadtteilen. Damit hat sich die Bevölkerung in dieser Zeit zumindest rein rechnerisch fast einmal völlig ausgetauscht. Der Bestand an ursprünglichen Bewohnern aus der Zeit vor der Wende dürfte inzwischen nur noch relativ gering sein. Immerhin sind etwa 650 Personen innerhalb des Bahnhofsviertels umgezogen.

Die Fortwanderungsrate, d.h. die Zahl der Abwanderung pro 1.000 Einwohner ist von etwa 63 pro Tsd. EW 1993 bis 1997 auf 156 pro Tsd. EW gestiegen und seither wieder gesunken, im Jahre 2000 lag sie bei 122 pro Tsd. EW. Die Fortzugsrate in der gesamten Stadt ist stetig von 46 auf 97 pro Tsd. EW gestiegen. Die Zuzugsrate ist von ca. 37 pro Tsd. EW im Jahre 1993 auf 160 pro Tsd. EW im Jahre 2000 gestiegen. Allerdings ist die Zuwanderungsquote seit 1999 (190 pro Tsd. EW) wieder leicht rückläufig. Zum Vergleich, die Zuzugsquote in Rostock ist von 41 auf 79 pro Tsd. EW gestiegen.

Die Ursachen für diese hohe Fluktuation sind zweifellos der Besitzerwechsel nach der Wende und die darauf folgenden umfangreichen Sanierungen und Modernisierungen im Viertel. Kaum einer konnte und wollte eine Sanierung über sich ergehen lassen und viele konnten sich nach der Sanierung den nunmehr erheblich teurer gewordenen Wohnraum nicht mehr leisten. Aus einer Rostocker Bürgerbefragung des Jahres 1997 geht hervor (Stadt Rostock 1998), daß 43% der Befragten im Bahnhofsviertel „vielleicht“ damit rechnen, ihre Wohnung wegen bevorstehender Sanierung und erwarteter Kostensteigerung aufgeben zu müssen, 37% waren sogar ziemlich sicher, daß dies der Fall sein würde und nur 20% hatten damals

⁴ Für die Zeit vor 1993 liegen keine Zahlen zur Wanderung und zur natürlichen Bevölkerungsbewegung auf Stadtteilebene vor. Für die Zeit von 1993 bis 1996 konnten sie für das Gutachten nicht bereitgestellt werden, nur für die Zeit von 1997 bis 2000 sind Daten vorhanden. Die Werte für die Zeit von 1993 bis 1996 wurden auf der Grundlage der Zahlen für den Stadtbereich Stadtmitte und der durchschnittlichen Anteile der Steintor-Vorstadt an diesen Werten geschätzt.

keinen Anlaß zur Sorge. Im Rest der Stadt waren hingegen 54% sicher, ihre Wohnung nicht zu verlieren.

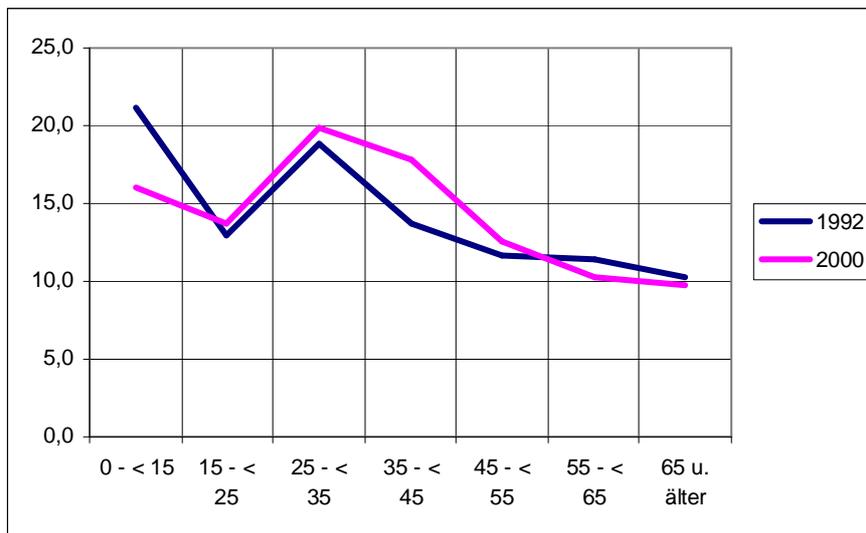
Besonders die stark gestiegenen Mieten haben wahrscheinlich im Bahnhofsviertel dazu geführt, daß dort mit den Wanderungen sozialstrukturell ein einschneidender Wandel stattgefunden hat. Das relative soziale Mischungsverhältnis zur Zeit der Wende dürfte spätestens nach Mitte der 90er Jahre einer weitgehenden Homogenisierung nach „oben“ Platz gemacht haben. Auch ist fraglich, ob die einst dort wohnenden Privilegierten des DDR-Systems ihren Wohnraum über die Sanierung hinaus behalten konnten. Anzunehmen ist, daß nunmehr die wirtschaftlich Privilegierten und damit letztlich wieder das (moderne) Bürgertum die Sozialstruktur im Bahnhofsviertel prägen. Allerdings läßt sich diese These nicht ohne weiteres verifizieren, da entscheidende Angaben dazu fehlen.

2.6 Bevölkerungsstruktur

Hinsichtlich der Bevölkerungsstruktur existieren nur einige demographische Daten sowie wenige Informationen zur Arbeitslosigkeit. Aufgrund der hohen Wanderungszahlen und der veränderten räumlichen Bedingungen durch die Sanierungen der Häuser ist es allerdings naheliegend, daß diese Bewegungen zu einer veränderten Sozialstruktur geführt haben.

Anhand der demographischen Angaben läßt sich in der Tat eine solche Veränderung zunächst auf der Ebene der Altersstruktur feststellen.

Abb. 12: Altersstruktur im Bahnhofsviertel 1992 und 2000 (in Prozent)



	1992	2000
0 - < 15	21,2	16,1
15 - < 25	13,0	13,7
25 - < 35	18,8	19,9
35 - < 45	13,7	17,8
45 - < 55	11,6	12,6
55 - < 65	11,4	10,2
65 u. älter	10,2	9,7

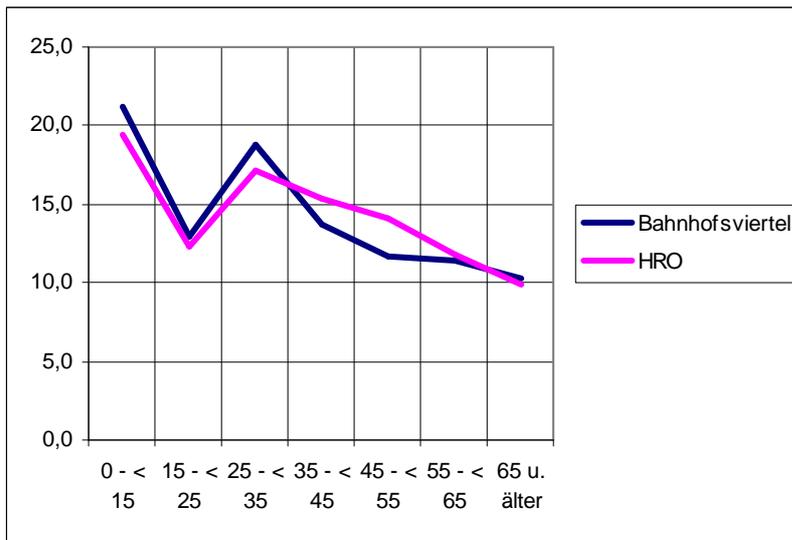
Quelle: Amt für Statistik und Wahlen der Hansestadt Rostock, eigene Berechnungen

Wie in ganz Ostdeutschland ist auch im Bahnhofsviertel zwischen 1992 und 2000 zunächst der Anteil der Kinder deutlich gesunken, allerdings weniger stark als in Rostock insgesamt. Während in Rostock nur noch 12% Kinder unter 15 Jahren sind, sind es im Bahnhofsviertel 16%. Dies und die höhere Geburtenrate in diesem Viertel sind ein erstes Indiz dafür, daß hier inzwischen wieder mehr Familien wohnen. Das zweite Indiz ist der stark gewachsene

Anteil der 35- bis unter 45jährigen sowie das leichte Anwachsen des Anteils der 25- bis unter 35jährigen und der 45- bis unter 55jährigen. Sie stellen die Elterngeneration für die Kinder dar. Gesunken hingegen ist der Anteil der über 55jährigen. Deren Anteil hat sich in der Stadt insgesamt dagegen fast verdoppelt (von 9% auf 16%).

Im Vergleich zur Gesamtstadt ist also ebenfalls eine Veränderung festzustellen. 1992 entsprach die Altersstruktur des Bahnhofsviertels noch in etwa der der gesamten Stadt. Lediglich bei den 35- bis unter 55jährigen war der Anteil im Bahnhofsviertel geringer.

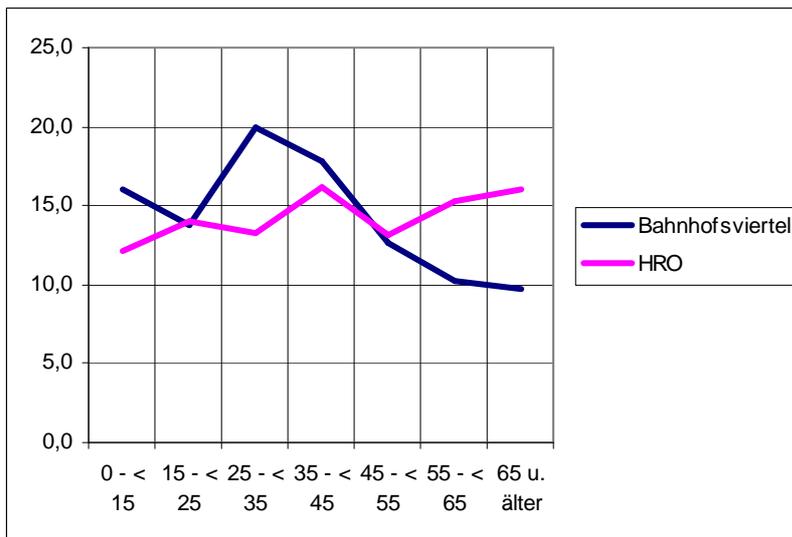
Abb. 13: Alterstrukturen 1992 im Vergleich (in Prozent)



	Bahn- hofs- viertel	HRO
0 - < 15	21,2	19,4
15 - < 25	13,0	12,3
25 - < 35	18,8	17,2
35 - < 45	13,7	15,3
45 - < 55	11,6	14,1
55 - < 65	11,4	11,8
65 u. älter	10,2	9,9

Quelle: Amt für Statistik und Wahlen der Hansestadt Rostock, eigene Berechnungen

Abb. 14: Alterstrukturen 2000 im Vergleich (in Prozent)



	Bahn- hofs- viertel	HRO
0 - < 15	16,1	12,1
15 - < 25	13,7	14,0
25 - < 35	19,9	13,3
35 - < 45	17,8	16,1
45 - < 55	12,6	13,1
55 - < 65	10,2	15,3
65 u. älter	9,7	16,0

Quelle: Amt für Statistik und Wahlen der Hansestadt Rostock, eigene Berechnungen.

Im Jahr 2000 hingegen unterschieden sich beide Alterstrukturen erheblich voneinander. Der Anteil der Kinder und der 25- bis unter 45jährigen liegt deutlich über dem städtischen Durchschnitt, während der Anteil der Älteren weit darunter liegt.

Dies ist zumindest ein klares Indiz für den stattgefundenen sozialstrukturellen Veränderungsprozeß. Entsprechend der veränderten Altersstruktur liegt der Anteil der Ledigen über 15 Jahren etwas höher als im städtischen Durchschnitt. Der Anteil der Ledigen hat sich insgesamt deutlich erhöht, im Bahnhofsviertel aber stärker (von 24,9% auf 36,8%) als in der Gesamtstadt (von 24,3% auf 32,1%). Der Anteil der Verwitweten, der 1992 noch gleich war (jeweils 7%), liegt hingegen heute unter dem städtischen Durchschnitt (4,7% gegenüber 8% in HRO). Der Anteil der Geschiedenen ist im Bahnhofsviertel von 8,7% in 1992 ebenfalls leicht auf 8% in 2000 zurückgegangen, während er in der Stadt von 8,3% auf 9,3% gestiegen ist. Jeder zweite Bewohner über 15 Jahren ist verheiratet, dieser Anteil ist seit 1992 um knapp 10% gesunken. Beim Anteil der Verheirateten gab es weder 1992 noch 2000 einen Unterschied zur Stadt insgesamt. Aus der Analyse des Familienstandes läßt sich vorsichtig schließen, daß neben Familien auch vermehrt Alleinstehende (Singles) bzw. unverheiratete Paare ins Viertel gezogen sind. Dagegen ist ein Teil der Älteren fortgezogen, so daß sich – vorsichtig gesagt – allmählich in den Grundzügen eine Altersstruktur aufgebaut hat, wie sie eigentlich eher für Neubauviertel bzw. neue Eigenheimsiedlungen typisch ist.

In gewissem Sinne hat das Bahnhofsviertel auch durchaus vergleichbare Charaktereigenschaften. Die weitgehende Einzelhausbebauung mit grünen Innenhöfen und begrünten Straßen schaffen ein ähnliches Umfeld wie in Eigenheimsiedlungen. Dem - neben dem Wunsch nach Eigentum - sehr verbreiteten Wunsch nach „Wohnen im Grünen“ wird so Genüge getan. Zwar muß das Haus mit anderen Bewohnern geteilt werden, aber dafür entschädigt das Ambiente der gründerzeitlichen Architektur. Man wohnt in einem „besonderen“ Viertel, was dem Wunsch nach Individualität und nach einem sichtbaren Ausdruck der eigenen Leistungsfähigkeit, des eigenen sozialen Status, entspricht. Beides gilt i.d.R. als ein wesentliches Motiv zur Anschaffung eines Eigenheims (vgl. Häußermann/Siebel 1996, S. 229). Nun werden Stadtbewohner bei der Suche nach einem in ihren Augen möglichst optimalen Wohnstandort aber nicht nur von diesen Motiven angetrieben, sondern auch davon, weiterhin an den Vorzügen des städtischen Lebens teilhaben zu wollen. Kurzum, wenn man Stadtbewohner danach fragt, welche Vorzüge ein Eigenheim haben sollte, dann wünschen sich die meisten offensichtlich das freistehende Eigenheim mit Garten und das möglichst mitten im urbanen Leben mit direktem Zugang zum Strand (vgl. Gerdes/Minx 1999, S. 112). Ein Teil dieser in sich widersprüchlichen Ansprüche zumindest kann in der Bahnhofsvorstadt verwirklicht werden, z.T. sogar der Wunsch nach Eigentum in Form einer Eigentumswohnung – aber das ist für die meisten nur die halbe Erfüllung des Traumes, diese Eigentumsform wird eher von Älteren nachgefragt, deren Kinder schon das Haus verlassen haben. Daher finden sich inzwischen auch vermehrt jene sozial-demographischen Gruppen dort, die ansonsten typischerweise zu den „Häuslebauern“ am Stadtrand gehören.

Nun steht der Verwirklichung des Traumes vom Wohnen im Grünen und dies gleichzeitig mitten in der Stadt entgegen, daß beides aufgrund der Beschränktheit des Raumes nur sehr bedingt realisierbar ist. Kurz gesagt, der Boden in verdichteten urbanen Räumen ist so teuer, daß eine Investition in ein Eigenheim keinen Sinn macht bzw. für kaum jemanden leistbar ist. Also bleibt nur der Ausweg, entweder an den Stadtrand zu gehen, oder in ein Altstadtgebiet zu gehen, welches vergleichbare Vorteile auf beiden Seiten bietet. Nun sind solche in dieser

Hinsicht attraktiven Gebiete sehr rar und entsprechend sind hier die Boden- und Immobilienpreise hoch. Also sind nur sehr Wohlhabende in der Lage, sich hier Eigentum zu schaffen. Alle anderen etwas weniger Wohlhabenden sind darauf verwiesen, sich ihren Traum vom Eigenheim an Stadtrand zu erfüllen oder auf den Wunsch nach Eigentum zu verzichten und sich in den teuren attraktiven Vierteln einzumieten. Für noch weniger Wohlhabende ist weder das eine, noch das andere möglich, es sei denn, an den etwas weniger attraktiven Rändern solcher Viertel. Aus dieser Logik ergibt sich der Schluß, daß die Sozialstruktur in solchen Vierteln, wie der Bahnhofsvorstadt, zwangsläufig von Wohlhabenderen bestimmt sein muß, es sei denn, die Marktgesetze wären, wie zu DDR-Zeiten, außer Kraft gesetzt.

Leider läßt sich diese logische Schlußfolgerung für die Bahnhofsvorstadt nicht empirisch belegen. Der einzige handfeste Beleg für diese These ist der Anteil der Arbeitslosen. Von allen 15- bis unter 65jährigen waren 2000 in Rostock 12,3% arbeitslos gemeldet, im Bahnhofsviertel waren es nur 6,8%. Dabei kann davon ausgegangen werden, daß die Mehrzahl davon eher in den Randbezirken des Viertels wohnt. Einkommensdaten, Daten zur Berufs- und Bildungsstruktur usw. liegen leider nicht vor. Aus der schon erwähnten Bürgerbefragung von 1997 ergibt sich immerhin, daß die Befragten im Bahnhofsviertel sich selbst zu zwei Dritteln der mittleren und oberen Mittelschicht bzw. der Oberschicht zuordnen. Im Rest der Stadt taten dies nur 53%. Auch gaben 42% an, über eine Hochschulreife zu verfügen, während unter den Befragten in der Stadt insgesamt nur 31% ein Abitur bzw. einen vergleichbaren Abschluß hatten. Ein ähnliches Bild ergibt sich beim höchsten Berufsabschluß. Hier gaben im Bahnhofsviertel 27% an, über einen Hochschulabschluß zu verfügen, in Rostock insgesamt nur 19%. Seit Anfang 1997, dem Zeitpunkt der Befragung, sind etwa 1.600 Personen fortgezogen und etwa 1.950 zugezogen. Es ist also sehr wahrscheinlich, daß die genannten Werte sich heute noch stärker auf Strukturmerkmale einer sozialen Schicht von Wohlhabenden hin entwickelt haben.

Im Rahmen der Bearbeitung des Gutachtens wurden einige Bewohner sowie sechs Immobilienmakler zur sozialen Situation und zum Wohnungsmarkt befragt. Übereinstimmend waren auch sie der Meinung, daß der Wohnraum hauptsächlich von relativ Wohlhabenden nachgefragt wird. Zum ersten seien es klassische „Bürger“, Selbständige also, zum zweiten kommen sie aus dem gehobenen Management, zum dritten aus der gehobenen Beamtschaft und zum vierten aus dem universitären Bereich. Es sind meist Familien und Paare mit zwei bis drei Personen, größere Familien wären eher selten. Auch Pensionäre fänden sich inzwischen vielfach unter den Nachfragern, meist ebenfalls aus den o.g. Bereichen kommend. Sie suchen hier „ihre letzte Wohnung“, in der sie ihren Ruhestand genießen können. In den wenigen kleineren Wohnungen würden sich eher Singles einmieten (sog. „Yuppies“, aber die wären eher eine Minderheit, so ein Makler).

Diese Struktur der Nachfrage entspricht der Struktur des Angebotes. Da ein Großteil der Wohnung flächenmäßig relativ groß ist, sind sie selbst bei ortsüblichen Durchschnittsmieten von 12,50 DM pro qm kalt oder weniger noch sehr teuer. Hinzu kommt, daß die Quadratmeterpreise im Bahnhofsviertel hauptsächlich nur bei den großen Wohnungen auf diesem Niveau liegen, meist werden eher um die 14 DM bis 15 DM pro qm realisiert. Bei den Preisen

für Eigentumswohnungen gaben die befragten Makler Spannen zwischen 3.200 DM bis zu 4.000 DM pro qm an. In einigen Fällen läge man aber auch darunter, insbesondere weil in diesem Marktsegment gegenwärtig nur eine sehr geringe Nachfrage herrscht („*der Markt ist abgegrast*“⁵). Bei Vermietungen hingegen sei die Nachfrage nach wie vor ungebrochen. Es gäbe, so die Befragten übereinstimmend, in Rostock immer noch ein ausreichendes Potential an Nachfrage für hochwertige Wohnungen im Bahnhofsviertel. Allerdings müsse die „*Qualität in der Ausstattung stimmen*“ und auch das Umfeld sei wichtig. „*Für eine wirklich hochwertige Ausstattung – kein Baumarkt – sind die potentiellen Mieter auch bereit, die eine oder andere Mark mehr zu bezahlen*“, so ein Makler. Manche Wohnung sei aus diesem Grund, oder auch aufgrund einer ungünstigen Lage (Randbereiche) deshalb auch nur schwer zu vermieten.

Hinsichtlich der Motive, ins Bahnhofsviertel zu ziehen, gaben die Befragten an, daß die „*Leute das Flair lieben, das von der Großzügigkeit der Anlage des Viertels und der Häuser und Wohnungen geprägt ist*“. Das, was „*das Viertel attraktiv macht, ist die Ruhe, die Weitläufigkeit, das Grün, die Lage zur Stadt und die Tatsache, daß die Parkplatzsituation*“ wegen der Weitläufigkeit relativ entspannt ist. Auch die Architektur und die Anlage des Viertels ist für viele Nachfrager ein Motiv. Hinzu kommt die Tradition des Viertels als Bürgerviertel bzw. Villenviertel. Es ist für etliche das passende Viertel zum eigenen (tatsächlichen oder wenigstens durch Anmietung hier nach außen hin dokumentierten) sozialen Status. Wie einst Robert William Kempowski, so möchten viele auch heute standesgemäß unter seinesgleichen wohnen.

Das Bahnhofsviertel ist für das Bürgertum und seine Bedürfnisse errichtet worden. Es hat sich im Laufe von hundert Jahren weder baulich noch vom sozial-räumlichen Charakter her wesentlich geändert. Zwar ist sowohl die bauliche Struktur an die jeweils sich verändernden Bedürfnisse der Wohlhabenden angepaßt worden – in der 40jährigen Interimszeit haben nur vorübergehend andere Bewohner die alten Strukturen genutzt – und ist die obere Mittelschicht, die jetzt das Viertel überwiegend bevölkert, etwas anders strukturiert, als die Ursprungsbevölkerung, aber der Charakter des Stadtteils als Villen- und Bürgerviertel ist geblieben. Es ist somit ein Wohnstandort, der besonders zur Repräsentation eines höheren sozialen Status geeignet ist.

⁵ Diese Aussage deckt sich mit den Ergebnissen der bisher durchgeführten Mieterbefragungen im gesamten Stadtgebiet Rostocks. In der ersten Befragung 1995 gaben noch 7,7% an, Interesse an einer Eigentumswohnung zu haben, 1999 nur noch 4,7% und nach den vorläufigen Ergebnissen der Befragung von 2001 nur noch 3%. (vgl. Gerdes 1995, Gerdes/Minx 1999)

**Anhang:
Literaturhinweise**

- Baumeister, Reinhard (1887): Gutachten über die Erweiterung der Steintor-Vorstadt, Entwurf zur Erweiterung der Steintor-Vorstadt, Rostock
- Baumeister, Reinhard (1890): Städtisches Strassenwesen und Stadtreinigung, Berlin
- Dornblüth, Friedrich (1902): Die Stadterweiterung Rostocks, in: Rostocker Zeitung vom 17.10.1902
- Gerdes, J, Berndt, M. (1997): Dritte Rostocker Wohnbefindlichkeitsstudie, Rostock, November 1997, (Ms.) (Veröffentlicht als Download im Internet unter <http://www.sozioologie.uni-rostock.de/>)
- Gerdes, J., Kirk, M., Richter, K.O.: (1997): Sozialstudie Kröpeliner-Tor-Vorstadt , Rostock (Ms.) (Veröffentlicht als Download im Internet unter <http://www.sozioologie.uni-rostock.de/>)
- Gerdes, J., Minx, B. (1999): Leben und Wohnen in Rostock – Wohnbefindlichkeitsstudie 1999, (Abschlußbericht – verfügbar im Internet unter <http://www.sozioologie.uni-rostock.de/>) Rostock
- Gerdes, J. (1995): Zur Wohnbefindlichkeit von WIRO-Mietern, Rostock (Ms.) (als Download im Internet veröffentlicht unter <http://www.sozioologie.uni-rostock.de/>)
- Gerdes, J. (2000): Evaluierung der sozialen Maßnahmen der GI URBAN in der Rostocker Kröpeliner-Tor-Vorstadt (Teilbericht „Soziales“ der Evaluierungsstudie), (Ms.) Rostock 2000
- Gerdes, J. u.a. (2001): Leben im Speckgürtel – Ergebnisse eines Forschungskolloquiums, Rostock (Ms.)
- Häußermann, Hartmut; Siebel, Walter (1996); Soziologie des Wohnens, Weinheim und München
- Kempowski, Walter (1978): Aus großer Zeit, München
- Richter, Karl-Otto (1996): Typologie Rostocker Straßen nach besteuertem Einkommen 1991 und 1994, Rostock (Ms.)
- Schulze, Jan-Peter (2001): Neue Wohnungen schaffen und den Verkehr erleichtern – Städtebau als Problemlösung, der Städtebauer Reinhard Baumeister (1833-1917) in Theorie und Praxis, vornehmlich an den Beispielen Mannheim und Rostock sowie deren Entwicklung bis in die Gegenwart, Dissertation, Rostock (erscheint demnächst im Altstadt-Verlag Rostock)
- Stadt Rostock (Hrsg.) (1998): Lebensqualität in der Hansestadt Rostock – Bürgerbefragung in der Hansestadt Rostock 1997, Rostock (Ms.)

Zum Autor:

Johann Gerdes, Dr. rer.pol., Jg. 1953, Wissenschaftlicher Assistent im Institut für Soziologie und Demographie der Universität Rostock am Lehrstuhl für soziologische Theorie und Theoriegeschichte (Prof. Voigt). Langjährige Erfahrungen in der quantitativen und qualitativen empirischer Sozialforschung insbesondere auf dem Gebiet der Stadtsoziologie und Arbeitsmarktforschung. In den letzten Jahren Projektleiter verschiedener Forschungsprojekte zur Analyse der sozialräumlichen Situation in Rostock und in anderen Städten Mecklenburg-Vorpommerns (Themen: Soziale Entwicklungstendenzen in ostdeutschen Großwohnsiedlungen, Sozialstudie für die Kröpeliner-Tor-Vorstadt, Sozialatlas für die Hansestadt Rostock, Gutachten zur Evaluation der sozialen Maßnahmen und Wirkungen der EU-Gemeinschaftsinitiative URBAN in der Rostocker Kröpeliner-Tor-Vorstadt, verschiedene Mieterbefragungen) sowie Mitarbeit an zwei Landessozialberichten für Mecklenburg-Vorpommern. Gegenwärtig Vorbereitung eines Modellprojekts zur Entwicklung nachhaltiger kommunaler Sozialberichtssysteme in den kreisfreien Städten Mecklenburg-Vorpommerns im Auftrag des BMBF (ab 10.2001) und Fertigstellung der Mieterstudie für 2001. Beratend tätig für die EU-GI URBAN in Rostock.