

"In einer wirklich schönen Stadt
läßt es sich auf Dauer nicht leben -
sie treibt einem alle Sehnsucht aus."
Elias Canetti

1 Einleitung

Rostock ist eine Stadt, die Sehnsüchte weckt. Die alten Mauern und Wallanlagen markieren noch heute sichtbar die mittelalterlichen Grenzen der von hanseatischer Tradition geprägten Stadt. Auch wenn der historische Kern heute nur noch einen kleinen Teil der größten Küstenstadt Mecklenburg-Vorpommerns ausmacht, so geht doch von ihm der Reiz der alten Hansestadt aus. Hier finden sich die drei alten Kirchen, der Neue Markt mit dem Rathaus, der Universitätsplatz, die großbürgerlichen Prachtbauten, die gotischen Kaufmannshäuser in den historischen Lagerstraßen und die verwinkelten Häuschen in den Straßen mit buckeligem Kopfsteinpflaster, wo abends schmiedeeiserne Leuchten ein trübes, gelbes Licht geben.

Aber der Hauch von Geschichte und Romantik, der über der historischen Altstadt von Rostock liegt, vermag nicht über die weithin sichtbaren Wunden der Geschichte hinwegzutäuschen, die vor allem die Bombennächte des Zweiten Weltkriegs und die Stadtentwicklung in der DDR hinterlassen haben. Verfallene Altstadtquartiere, ungeordnete innenstadtnahe Altgewerbe-standorte, überdimensionierte Verkehrsstraßen und städtebaulich nicht ge-
faßte Platzsituationen legen Zeugnis von den Mißverständnissen und vertanen Chancen der letzten Jahrzehnte ab.

Dirk Fleck (1990) beschreibt in einem Aufsatz das Rostock nach der Wende als eine 'Perle mit Patina'. Diese spezifische Mischung von reizvollem Flair auf der einen und deprimierenden Mißständen auf der anderen Seite weckt das Interesse für die Hansestadt und schürt die Sehnsucht nach einem Rostock, das sich seine Potentiale erneut aneignet.

Ausgangspunkt für meine Auseinandersetzung mit Rostock war zunächst der Wunsch, möglichst viel von dem Teil Deutschlands kennenzulernen, der für die Angehörigen meiner Generation bis zur Öffnung der Grenze der DDR nur schwer zugänglich war.

In dieser Situation bot der European-II-Wettbewerb (1991) eine passende Gelegenheit, mich intensiv mit einer Stadt in den fünf neuen Bundesländern zu beschäftigen. Im Rahmen dieses internationalen Wettbewerbs zur Förderung junger ArchitektInnen wurde der Osthafen in Rostock als einer der zu beplanenden Standorte angeboten.

Schon beim ersten Besuch in Rostock im Januar 1991 im Zuge der Bearbeitung des European-Wettbewerbs war ich angesichts der Schönheiten und Mißstände zugleich begeistert und erschrocken über die Stadt. Zentrales Moment dieses Zwiespaltes wurde für mich das Verhältnis der Stadt zum Wasser. Rostock ist als Hansestadt am und durch den Fluß an der Ostsee entstanden. Heute hat die Stadt aus unterschiedlichen Gründen dem Fluß den Rücken gekehrt. Es ist eine Vielzahl von Barrieren entstanden, die den RostockerInnen den Zugang zum Wasser verwehren. Besonders schmerzlich erfahrbar wird dies in der historischen Altstadt, deren traditionelle Orientierung auf das Wasser zerstört oder zumindest unterbrochen ist. Hatten einst Topographie und Wasser das Erscheinungsbild der Stadt bestimmt und ihr zu ihrer Individualität verholfen, so ist das Wasser heute in scheinbar unerreichbare Ferne gerückt. Die Beziehung der Stadt zum Wasser ist zerschnitten durch die Zwänge des Wiederaufbaus, durch den Verkehr und die ehemalige militärische Nutzung des Stadthafens.

Die Wahrnehmung dieser Defizite war der Ausgangspunkt für mein Interesse an einer weiteren Beschäftigung mit Rostock.

Der von unserer Gruppe als European-Beitrag erarbeitete Entwurf sieht gemäß den Vorgaben des Wettbewerbs die Umstrukturierung des Osthafens in ein Mischgebiet mit verdichteter Büro- und Geschäftsnutzung als Entlastungsfläche für die historische Altstadt vor. Diese Bestimmung mußte zum Zeitpunkt der Ausschreibung des Wettbewerbs vor dem Hintergrund der gegebenen Stadtstruktur als sinnvoll erscheinen. Bereits bei der Erarbeitung des European-Beitrages wurde deutlich, daß in eine Lösung für den Osthafen auch die anderen Uferzonen der Warnow einbezogen werden müssen.

Aus der Kritik am European-Ausschreibungstext, daß der Osthafen nicht als isoliertes Gebiet, sondern als Teil der Bucht zu verstehen sei, kristallisierte sich das Thema meiner Diplomarbeit heraus. Deren Gegenstand ist die Erarbeitung eines Entwicklungskonzeptes für den ganzen, der historische Altstadt vorgelagerten Teil der Unterwarnow. Zentrales Anliegen dabei ist die

Wiedergewinnung des Wassers für das Stadtbild, die Lebensqualität und die Wirtschaft der Hansestadt. Es gilt, die Warnow als städtischen Erlebnisraum, als Freizeit- und Erholungsbereich, als Trägerin öffentlichen Verkehrs, als unverzichtbares Moment eines attraktiven und unverwechselbaren Stadtbildes zu beleben.

Konkretisiert wird dieses Anliegen im Rahmen der vorliegenden Arbeit für einen Teilbereich der Unterwarnow, der programmatisch die 'Binnenwarnow' genannt wird. Mit der Wahl dieses Begriffes sollen Assoziationen zu anderen Gewässern, vorwiegend der Binnenalster in Hamburg, geweckt werden. Durch die Erinnerung an die entscheidende Bedeutung der Binnenalster bei der Wahrnehmung der Stadt Hamburg entsteht implizit ein Anspruch an die zukünftige Stellung der Warnow in Rostock - auch wenn die Binnenwarnow im Gegensatz zur Binnenalster kein geschlossen umbautes Gewässer ist. Daß das als 'Binnenwarnow' bezeichnete Gewässer kein Binnengewässer, sondern Teil eines Flußlaufes ist, sollte der Idee keinen Abbruch tun. Die Bezeichnung erscheint dennoch angemessen, da der so benannte Abschnitt der Unterwarnow für das Auge durch den Warnowknick und die Verengung zwischen Gehlsdorf und Haedgehafen begrenzt und damit abgerundet wird. Diese Begrenzung erlaubt es, den Bereich der Unterwarnow als 'Binnen'warnow zu bezeichnen und als räumliche Einheit zu beschreiben.

In dem für die Untersuchung ausgewählten Bereich sind ob seiner Zentralität die städtebaulichen Mißstände und die Unzugänglichkeit des Ufers besonders deutlich als Verluste zu spüren. Die Ausrichtung der historischen Stadt auf das Wasser wird in der Anlage der alten Lagerstraßen deutlich. Den Zugang zur Unterwarnow versperrt aber eine mit innerstädtischem und überregionalem Verkehr überlastete Straße; das Hafengelände selbst, ehemals Umschlagsort für die sowjetische Armee, ist mit hohen Zäunen abgesperrt.

In westliche Richtung, bis über die Mündung der Oberwarnow hinaus, schließen wildgewachsene Altgewerbstandorte an, auf denen die umzäunten Betriebsgelände das Betreten der Uferzone unmöglich machen. Die städtebaulich, ökonomisch und ökologisch unbefriedigende Situation dieser Gebiete verhindert sowohl die Anbindung der neuentstandenen Wohngebiete

te im Nordwesten an die Stadt als auch die Wachstumschancen der dort ansässigen Betriebe.

Gegenüber der historischen Altstadt laden die Niederungen nicht mehr, wie auf einer Kupferradierung von 1625 (vgl. Abbildung 3), zum Verweilen und zum Genuß der Stadtsilhouette ein; vielmehr nimmt eine bis 1990 betriebene Hausmülldeponie das Gelände in Anspruch. Nur vom Gehlsdorfer Ufer aus ist die Qualität der Stadt am Wasser erlebbar.

In welcher rapiden Geschwindigkeit sich angesichts der politischen und wirtschaftlichen Veränderungen auch die städtebaulichen Voraussetzungen für die Erarbeitung eines Konzeptes für die Binnenwarnow wandeln, wurde mir im Frühsommer 1991 deutlich. Wurde in der European-Ausschreibung noch weitgehend der Erhalt der bisherigen Stadtstruktur mit ihren Festlegungen vorausgesetzt, ergaben sich nun durch die Aufgabe von mehreren Großbetrieben grundsätzlich veränderte Perspektiven der City-Erweiterung entlang dem linken Ufer der Warnow. Diese neue Entwicklung prägte den Beitrag zum Internationalen Planer- und Architekten-Workshop, an dessen Erarbeitung ich in einer größeren Gruppe mitgewirkt habe.

Zentrales Motiv dieses Entwurfes ist die Fortsetzung der 'Langen Straße' als Rückgrat der sich entlang des linken Warnow-Ufers entwickelnden Stadt. Es entstehen neue Zentren; das geplante Fährterminal findet hier als maritimes Eingangstor in die Stadt seinen Standort. Unter Gewichtung dieser Entwicklung des linken Warnow-Ufers wurde für große Teile des Gebietes der Binnenwarnow die Option entwickelt, die Flächen in eine naturnahe Auenlandschaft zurückzuverwandeln.

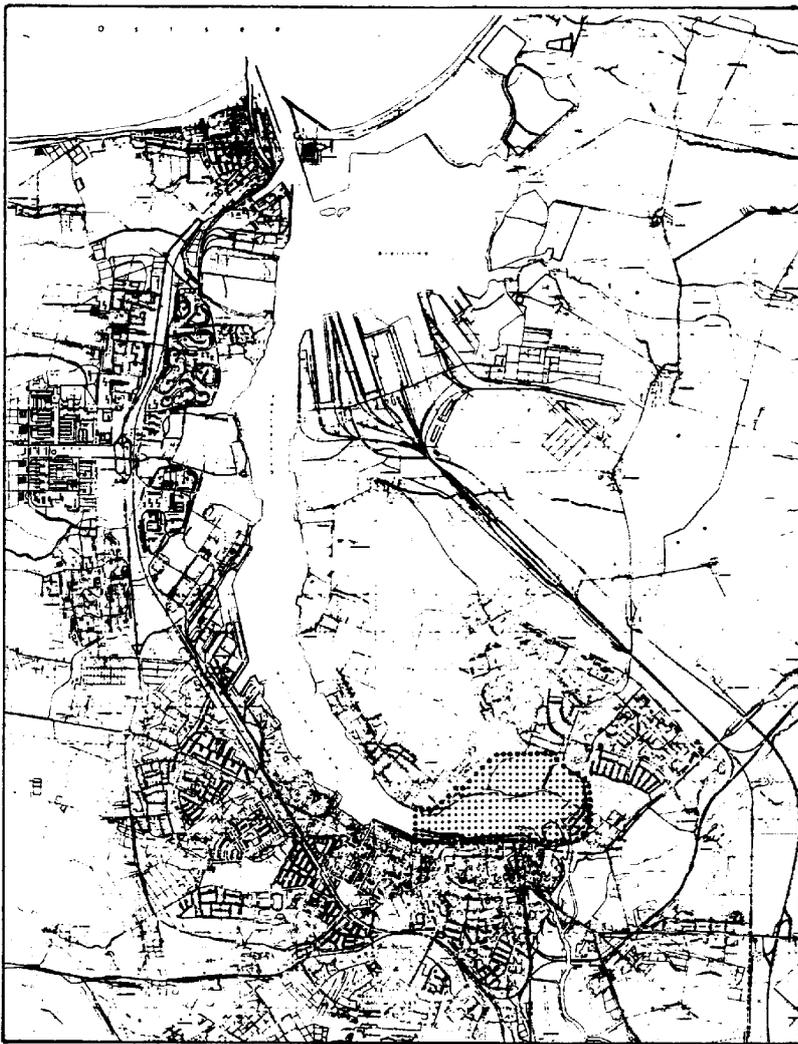


Abbildung 1: Lage des Planungsgebietes in der Stadt Rostock

Die vorliegende Arbeit fußt auf den beiden genannten Entwürfen und geht über sie hinaus. Dabei wird zunächst (Kapitel 2) die geschichtliche Entstehung der Stadt Rostock geschildert, um Kontinuitäten und Brüche in der Entwicklung und mögliche Perspektiven herausarbeiten zu können. In der Bestandsanalyse (Kapitel 3) gehe ich auf die jetzigen Gegebenheiten im Planungsgebiet und auf seine Einbeziehung in die Gesamtstadt ein. Vor diesem Hintergrund wird ein Nutzungskonzept für die Binnenwarnow (Kapitel 4) entwickelt. Im letzten Kapitel (5) werden die impliziten Voraussetzungen für das Konzept und die aus dem Konzept resultierenden Folgerungen beschrieben.

Bei der Erarbeitung des vorliegenden Textes hatte ich neben anderen zwei Schwierigkeiten, auf die ich kurz hinweisen möchte.

Aktualität der Daten

Die in dieser Arbeit verwendeten Daten habe ich zum größten Teil bei vier etwa einwöchigen Aufenthalten in Rostock im ersten Halbjahr 1991 erhoben. Eine weitere Aktualisierung war mir nur noch durch Telefonate und die tägliche Lektüre einer Rostocker Tageszeitung möglich. Angesichts des dramatischen Tempos der Veränderungen in den fünf neuen Bundesländern ist also durchaus damit zu rechnen, daß einige der von mir geschilderten Zusammenhänge schon nicht mehr bestehen oder sich grundlegend verändert haben.

Größe des Planungsgebiets

Ich habe das Planungsgebiet aus den oben genannten Gründen als zusammenhängende Fläche gewählt. Dabei bedingt jedoch die Größe des Gebietes, das eine maximale Ausdehnung von ca. 2,3 km x 1,8 km hat und ca. 180 ha groß ist, daß Aussagen zu den Teilbereichen nur relativ allgemein getroffen werden können und viele Details sowohl in der Bestandsanalyse als auch bei der Entwicklung des Nutzungskonzeptes unbeachtet bleiben.

Zu guter Letzt bleibt mir noch die ehrenvolle Pflicht, all denjenigen zu danken, die mich beim Zustandekommen dieser Arbeit unterstützt haben. Nennen will ich neben meinen akademischen Lehrern persönlich nur Herrn An-

dreas Schubert und Herrn Heinrich Lembke, den Amtsleiter und seinen Vertreter im Amt für Stadtentwicklung in Rostock. Ihrer Hilfe und der Einbindung meiner Arbeit in die Tätigkeit ihres Amtes ist es zu verdanken, daß ich Zugang zu Informationen und Kontakt zu GesprächspartnerInnen in Rostock erhalten habe, was eine notwendige Bedingung für das Zustandekommen der Arbeit war.

Wichtige Anregungen (nicht zuletzt zum Titel dieser Arbeit) und Hilfe zur Einschätzung der Situation in Rostock habe ich bei Ingrid und Michael Bräuer gefunden. Auch ihnen gilt mein Dank.

"Es ist das Meer, das Rostock
etwas von seiner Kraft und Frei-
heit in die Wiege spritzte, das
Meer, das von den Bürgern Ver-
wegenheit verlangte und ihnen
Reichtum dafür gab."

Ricarda Huch
(1864 - 1947)

2 Zur Entwicklung der Stadt Rostock

Die Beschreibung der Entwicklung einer Stadt birgt die Gefahr, sich angesichts des Bemühens um Vollständigkeit in mehr oder weniger interessanten Details zu verlieren. Dennoch wird in dieser Arbeit der Versuch unternommen, die wesentlichen Entstehungsbedingungen der Stadt Rostock zu schildern, da das Wissen um Kontinuitäten und Brüche in der bisherigen Entwicklung der Stadt als Bedingung für eine Einschätzung ihrer weiteren Perspektiven und damit als notwendige Grundlage jeder langfristigen Planung erscheint.

Die KennerInnen der Hansestadt mögen die folgenden Seiten als Rekapitulation gelten lassen, für 'Neulinge' an der Unterwarnow sollen sie als Einführung dienen.

2.1 Die Geschichte der Hansestadt bis zum Ende des Zweiten Weltkriegs

Die Lagegunst an der Mündung der schmalen Oberwarnow in den verbreiterten Flußlauf der Unterwarnow und die Nähe zur Ostsee waren Anlässe zur Gründung der Stadt Rostock durch deutsche Kaufleute im 12. Jahrhundert und die Motoren der weiteren Entwicklung Rostocks. Die Stadt entstand neben einer bereits existierenden slawischen Siedlung mit Namen 'Roztoc', was im Altslawischen soviel wie 'Auseinanderfließen eines Flusses' bedeutet, auf dem erhöht gelegenen Plateau links der Warnow. Auf dieser Anhöhe bauten Kaufleute, Handwerker und ihr Gefolge ein Marktgeviert, ein Rathaus und eine dem Heiligen Petrus geweihte Kirche. Dieser

kleinen Ansiedlung verlieh der Landesfürst Heinrich Borwin I. am Johannisstag (24. Juni) des Jahres 1218 den Gebrauch des lübischen Stadtrechts, wobei es richtiger ist, "von einer Bestätigung des Stadtrechtes zu sprechen, denn das Privileg legalisierte in der Realität längst Bestehendes: die Gemeinschaft deutscher Kaufleute und Handwerker, die sich nach dem Vorbild der Stadt Lübeck organisiert hatten und ihr Leben nach deren Recht regelten" (Probst 1991, 13).

Die Lage der Stadt hatte viele Vorteile: Bei der Mündung der Oberwarnow in die Unterwarnow bestand die letzte Möglichkeit, den Fluß zu überqueren; die breite Unterwarnow ließ es zu, daß Seeschiffe, wie die hanseatischen Koggen, bis in den Stadthafen gelangten, direkt vor den Stadttoren an Landungsbrücken vertäut wurden und an dieser geschützten Stelle auch überwintern konnten; die Anhöhe im Hinterland, auf der Rostock liegt, bot schließlich auch Schutz vor den Stürmen des Meeres, vor Hochwasser und den Feinden, die die Stadt angreifen wollten.

Durch den steten Zustrom deutscher SiedlerInnen wuchs die Stadt so schnell, daß schon bald für weitere EinwanderInnen im Stadtgebiet um die Petrikirche kein Platz mehr war. Die Neuankömmlinge ließen sich jenseits eines Nebenarms der Warnow, der Grube, auf einem flachen Höhenzug nieder und gründeten 1232 den zweiten Stadtkern um die St. Marienkirche mit eigenem Rathaus und Markt. Noch während des Ausbaus der Mittelstadt, die wesentlich größer und planmäßiger angelegt war als die Altstadt, entstand 1252 weiter westlich ein dritter Stadtkern mit der St. Jakobikirche und dem Neustädter Markt, dem heutigen Universitätsplatz.

Die Stadtkerne wuchsen schnell zusammen, und seit 1265 war Rostock territorial, juristisch und institutionell geeint mit dem Hauptmarkt und Verwaltungszentrum in der Mittelstadt. Ab 1300 umgab ein starker Mauergürtel die blühende Stadt.

In dieser mittelalterlichen Begrenzung verharrte Rostock bis in das 19. Jahrhundert.

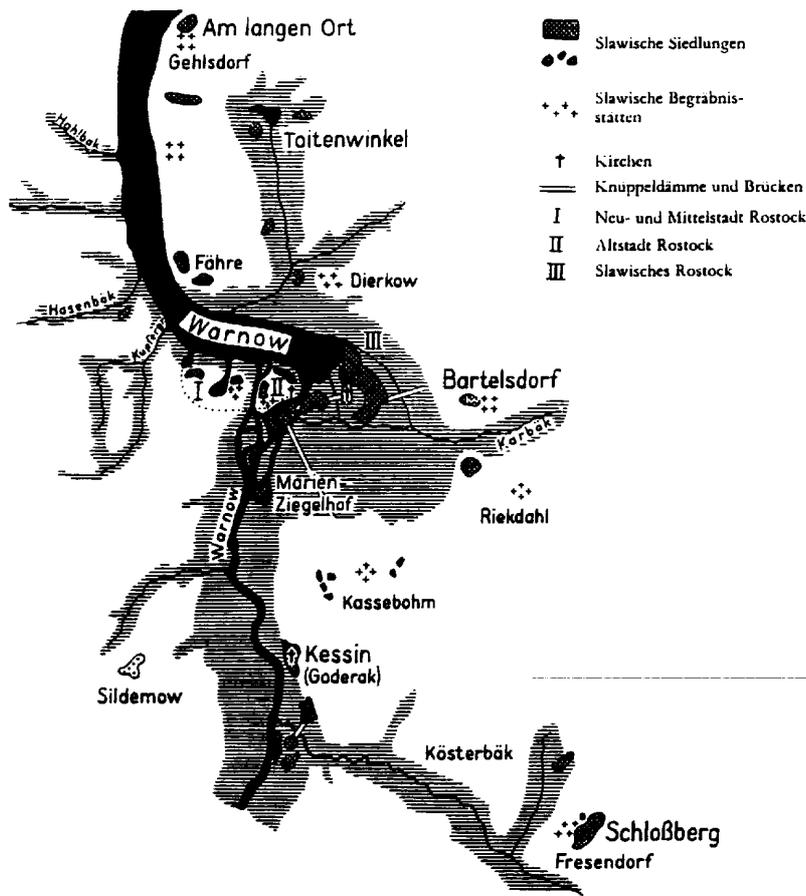


Abbildung 2: *Entstehung der Stadt Rostock im 13. Jahrhundert*
(Quelle: Lachs/Raif 1968, 9)

Die Gründung der Hanse und der rasche Ausbau von Seefahrt und Seehandel im Ostseeraum bedingten die Blüte der mittelalterlichen Stadt. Im Verlauf des 13. Jahrhunderts hörten die Kaufleute allmählich auf, selbst ihre

Schiffe und Waren zu begleiten, sie leiteten ihre Geschäfte vom heimatischen Kontor.

Zunehmend bestimmten die Interessen der Kaufleute die Politik der Hansestädte. Ein von Kaufleuten zur Gewährung der gegenseitigen Sicherheit geschlossenes Bündnis, mitteldeutsch 'Hense' genannt, entwickelte sich bald zur mächtigen Städtehanse, deren Handelsnetz sich zwischen den Hauptkontoren London, Brügge, Bergen und Nowgorod spannte. Rostock, mit seiner Mutterstadt Lübeck sowie Wismar, Stralsund, Anklam und Stettin, zum wendischen Teil der Hanse gehörend, erwarb Macht und Reichtum. Die Stadt teilte die Geschicke der Hanse bis zu deren Niedergang und Ende im Jahr 1669.

Neben Handel und Schifffahrt auf der einen bildeten Handwerk und Gewerbe auf der anderen Seite die ökonomische Basis der städtischen Existenz, die der Bürgerstadt ein weitgehend vom fürstlichen Landesherrn unabhängiges Dasein ermöglichte. Der Kauf des fürstlichen Dorfes Warnemünde und der Rostocker Heide im Jahr 1323, worauf bis heute die ungewöhnliche Größe des Stadtgebietes zurückgeht, dokumentieren die wirtschaftliche Macht der Stadt.

Als 'Wermutstropfen' in der Stadtgeschichte gilt, daß es nie gelungen ist, den Status der Freien Reichsstadt zu erlangen: Rostock blieb Territorialstadt des in den Lehensverbund des deutschen Reiches aufgenommenen mecklenburgischen Herzogtums.

Seit 1419 bezog Rostock Glanz und Namen in erheblichem Maß von seiner Universität, der 'Leuchte des Nordens', die heute als älteste Universität Nordeuropas gilt.

Die wirtschaftliche Bedeutung Rostocks und anderer Hansestädte begann im 16. Jahrhundert langsam zu verblassen. "Wenn auch der wirtschaftliche Rückgang nach dem Dreißigjährigen Krieg, der Untergang der Hanse (1669) und der Stadtbrand von 1677 Rostocks Entwicklung sehr beeinträchtigten, so blieb es neben der herzoglichen Residenz Schwerin immer die 'Hauptstadt', die größte, volkreichste und wirtschaftlich bedeutendste Stadt im Mecklenburger Land" (Witt 1991, 7).

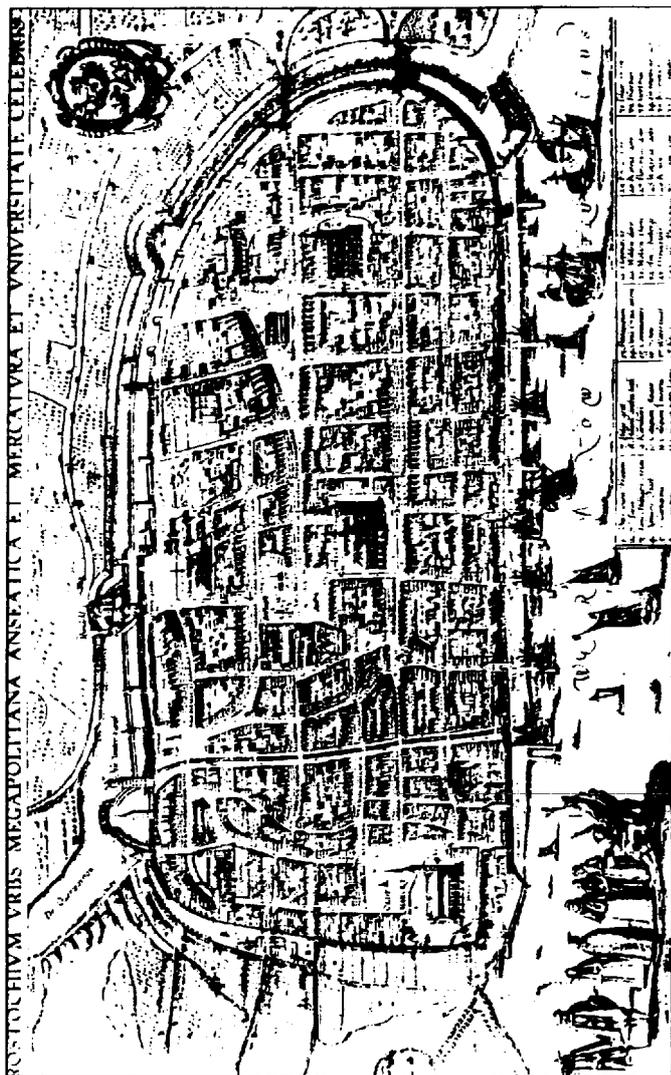


Abbildung 3: *Rostock auf einer Kupferradierung von Wenzel Hollar, um 1625 (Quelle: Witt 1991, 7)*

Bis zum Ende des 18. Jahrhunderts wurde Rostock von harten Schicksalsschlägen getroffen: Der Nordische Krieg, der Siebenjährige Krieg und die absolutistischen Machtbestrebungen der Landesherren zehrten die Stadt aus. Dann winkten den Rostocker Kaufleuten wieder lukrative Geschäfte. In dem von Kriegen erschütterten Europa waren Lebensmittel knapp geworden, die neutrale Schifffahrt wurde gebraucht.

Auf die napoleonische Besetzung folgten wieder Zeiten wirtschaftlicher Prosperität. Rostock wurde in wenigen Jahrzehnten zum bedeutendsten deutschen Ostseehafen. Dabei hatte sich die wirtschaftliche Struktur der Stadt seit den Zeiten der Hanse nicht wesentlich verändert. Immer noch dominierten der Handel und das Handwerk die Stadt.

Die industrielle Entwicklung, die in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts einsetzte, blieb hauptsächlich an den Schiffbau gebunden. Bis zur Jahrhundertwende war die 'Neptun-Schiffs- und Maschinenfabrik' mit 1.600 Arbeitern der einzige industrielle Großbetrieb der Stadt und des Landes Mecklenburg (vgl. Probst 1991, 22).

Mit der Industrialisierung wuchs die EinwohnerInnenzahl, und die bis dahin innerhalb der historischen Stadtbefestigung verharrende Stadt sprengte diesen Rahmen. Die ersten Stadterweiterungen im Arbeiterviertel der Kröpeliner Tor-Vorstadt und in der vorwiegend als Wohnviertel der Begüterten entwickelten Steintor-Vorstadt entstanden.

Eine sprunghafte Entwicklung setzte für die Stadt mit der Machtergreifung der Nationalsozialisten ein. Innerhalb weniger Jahre bewirkte die hier angesiedelte Rüstungsindustrie den zweifelhaften Aufstieg Rostocks zu einer mittleren Industriestadt, die vor dem Krieg 130.000 EinwohnerInnen hatte.

"Die Existenz der faschistischen Rüstungsindustrie hat die Stadt im Zweiten Weltkrieg teuer bezahlen müssen" (Hansestadt Rostock 1991, 5). Im April 1942 verwandelten englische Bomben Rostock in ein Trümmerfeld. Das Ausmaß der Zerstörung läßt die folgende Abbildung ahnen.

Am Ende des Krieges lebten nur noch ca. 66.000 Menschen in der Stadt, eine Zahl, die sich durch den Zustrom von Flüchtlingen aus dem Osten rasch änderte.



Abbildung 4: *Darstellung der flächenhaften Zerstörung der historischen Altstadt im Zweiten Weltkrieg*
(Quelle: Lasch u.a. 1989, 15)

2.2 Die Entstehung einer sozialistischen Musterstadt

Nach der Gründung der DDR begann Rostock, sich aufgrund verschiedener zentral gefaßter politischer Entscheidungen zum dominanten Oberzentrum und zum industriellen Herzen Mecklenburgs herauszubilden.

Bei der 1952 mit dem Ziel der Zerschlagung der historischen Länderstrukturen durchgeführten Verwaltungsreform wurde die Stadt zur Bezirksstadt des Bezirkes Rostock, der 14 Kreise entlang der Ostseeküste (von Grevesmühlen im Westen bis Wolgast im Osten) umfaßte. Die Struktur der Stadt wurde einerseits von der sich entwickelnden oberzentralen Funktion geprägt, d.h. durch die Versorgung der Region mit Arbeitsplätzen, Verwaltungsfunktionen, Handelseinrichtungen, wissenschaftlichen und kulturellen Institutionen, Aufgaben des Gesundheitswesens sowie guten Verkehrsverbindungen. Andererseits wurde sie zum Zentrum der Industrialisierung des bisher rein agrarisch strukturierten Umlandes. Bereits 1957 stellte Otto

Grotewohl, Vorsitzender des Ministerrates der DDR, anlässlich eines Besuches in Rostock fest: "Eure Stadt hat seit 1945 ein neues Gesicht, eine neue Struktur erhalten. Ich habe nicht nur ein neues, sondern auch ein schönes Gesicht der Stadt Rostock gesehen. In zehn Jahren ist Eure Stadt zu einem der modernsten Industriezentren und zur größten Universitätsstadt des nördlichen Teils der DDR geworden" (zit. nach Elsner 1980, 168).

Infolge der dynamischen Entwicklung der Stadt verdoppelte sich die EinwohnerInnenzahl seit Anfang der 50er Jahre, und die Industrieproduktion stieg um das Zwanzigfache (vgl. Maul 1990, 221). Hintergrund dieser Entwicklung war die nach dem Zweiten Weltkrieg begonnene Umstellung der Wirtschaft in der neuentstandenen DDR nach dem Muster der sowjetischen Planwirtschaft. Dies bedeutete: straffe zentrale Planung von Investitionen, Produktion und Verbrauch, weitgehende Verstaatlichung der Produktionsmittel, forcierter Aufbau der Schwerindustrie, Konsumbeschränkung der Bevölkerung, Außenhandelsmonopol und Autarkiebestreben (vgl. Bröll 1983, 172).

Nachdem die erste Phase des Wiederaufbaus bewältigt war, stand das wirtschaftliche Programm des zweiten Fünfjahresplans (1956-1960) ganz im Zeichen der Modernisierung der Wirtschaft durch die 'wissenschaftlich-technische Revolution' (vgl. Staritz 1985).

Die für Rostock im Rahmen der Planwirtschaft vorgesehene Entwicklung sah die Herausbildung der Stadt zum Zentrum der See- und Hafenwirtschaft des von den Nordseehäfen abgeschnittenen Territoriums der DDR vor. Rostock sollte zum dominanten Zentrum des maritimen Sektors der DDR, d.h. zum Standort für Werftindustrie, Hafenwirtschaft, Schifffahrt und Fischerei, ausgebaut werden. Dabei waren die Betriebe der Seewirtschaft gezielt als "Kernstück der sozialistischen Wirtschaft der Stadt" (Heyne 1969, 175) gedacht. Jedoch waren alle Betriebe im Bereich Seewirtschaft durch den erschwerten Zugang zu den Weltmeeren von Anfang an gegenüber gleichartigen bundesdeutschen Unternehmen an der Nordseeküste geographisch benachteiligt. Diese Standortnachteile wurden aber durch umfangreiche staatliche Subventionen aufgefangen (vgl. Schönknecht 1990).

Der Bau des neuen *Seehafens* in Rostock galt als wirtschaftliche Hauptaufgabe Nr. 3 des zweiten Fünfjahresplans (vgl. Autorenkollektiv Diehl u.a. 1978, Weber 1971).

Die Notwendigkeit dieses Schritts wurde wie folgt begründet: "Die bestehenden Häfen in Rostock, Wismar und Stralsund sind wegen ihrer Größe, Wasserverhältnisse und zu geringen Umschlagskapazität nicht in der Lage, die künftigen Aufgaben zu bewältigen, und die vorwiegende Lenkung unseres Seeverkehrs über kapitalistische Häfen, wie z.B. Hamburg, Bremen usw., verbietet sich aus politischen und wirtschaftlichen Gründen auf die Dauer selbst. Der Besitz eines eigenständigen Seehafens als Basis der Hochseehandelsflotte ist ein Ausdruck der Souveränität und wirtschaftlichen Unabhängigkeit der Arbeiter und Bauernmacht" (zit. nach Flüge 1990, 106).

Wichtigstes Moment der politischen Entscheidung, Rostock zum 'Tor zu den Weltmeeren' zu machen, war das wirtschaftliche Autarkiebestreben des neuentstandenen Staates und dessen chronische Devisenknappheit: Es sollten keine Valuta zur Benutzung fremder Häfen aufgewendet werden.

Die im Herbst 1957 begonnenen Arbeiten zum Ausbau des Seehafens auf der Südseite des Breitlings am Ostufer der Warnow wurden von Massenaktionen und freiwilligen Arbeitseinsätzen im Bereich der gesamten DDR unterstützt (vgl. Karge 1989, 51 f.).

Der Hafenverkehr, der bis zur Fertigstellung des Neubaus über den alten Stadthafen am Südende der breiten Unterwarnow erfolgte, konnte ab 1960 über den neuen Seehafen abgewickelt werden. Nach dem Abschluß der zweiten Ausbaustufe stehen dort in fünf Hafenbecken mit rund 10 km Kai-mauer 41 Liegeplätze zur Verfügung (vgl. Biebig/Lüsch 1990, 163). Als Universalhafen verfügt der Seehafen mittlerweile über mehrere Umschlagkomplexe für Container und Anlagen für den Ro-Ro-Umschlag sowie über Hafenbecken für den Umschlag von Flüssig-, Schütt- und Stückgut.

Um einen schnellen Umschlag der Güter zu gewährleisten, wurde auf dem Gelände des Seehafens ein neuer Rangierbahnhof errichtet. Darüber hinaus entstand eine elektrifizierte Eisenbahnverbindung zwischen Berlin und Rostock. Rund 92% der vom und zum Seehafen transportierten Güter wurden über den Schienenweg geführt (vgl. Kohl 1977, 495).

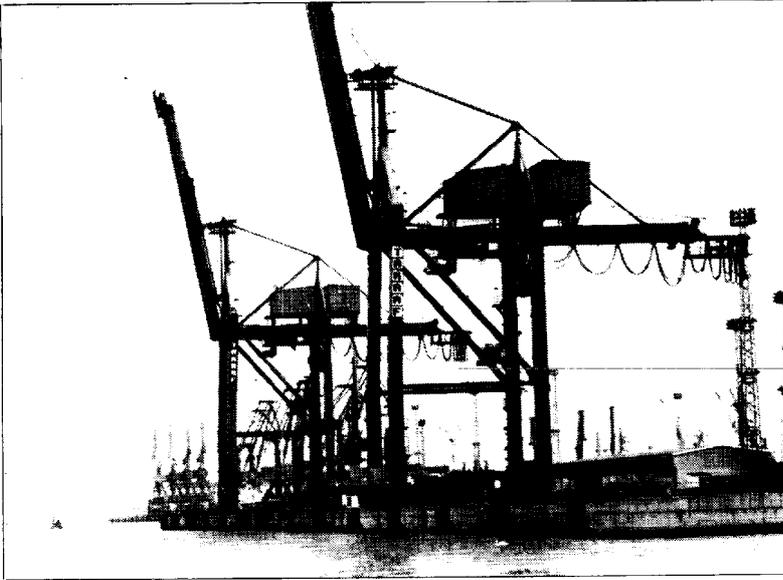


Abbildung 5: *Der Seehafen in Rostock*

Vor der Wende bewältigte der Seehafen in Rostock über drei Viertel des Seehandelsvolumen der DDR, wobei ein Großteil (ca. 90%) der umgeschlagenen Güter aus dem Import stammten. Es wurden Rohstoffe und Halbfertigfabrikate (u.a. Erdöle, Erze, Metalle und Getreide) importiert; exportiert wurden vorwiegend Fertigerzeugnisse, zum Beispiel Maschinen für die Sowjetunion (vgl. Gohl 1989, 233).

Die dominante Stellung des Rostocker Hafens nach dessen Ausbau gegenüber den Häfen in Wismar und Stralsund wird aus der folgenden Tabelle deutlich.

| Hafen | 1970 | 1980 | 1985 | 1988 |
|-----------|--------|--------|--------|--------|
| Rostock | 10.138 | 15.275 | 19.674 | 20.741 |
| Wismar | 1.772 | 3.285 | 4.496 | 3.758 |
| Stralsund | 866 | 719 | 953 | 1.016 |
| Summe | 12.776 | 19.279 | 25.123 | 25.515 |

Tabelle 1: *Güterumschlag (in 1.000 t) der Seehäfen der DDR*
(Quelle: Bentheim 1990, 248)

Auch der *Schiffbau*, ebenfalls seit Gründung der DDR weitgehend neu geschaffen, wurde mit den beiden größten Werften und allen wesentlichen Zulieferbetrieben in Rostock angesiedelt und prägte das industrielle Profil der Stadt entscheidend mit. Bis zum 31. Mai 1990 waren alle zum Sektor Schiffbau gehörenden Betriebe der DDR (z.B. auch die Mathias-Thesen-Werft in Wismar, die Volkswerft in Stralsund und die Binnenschiffahrtswerft in Boizenburg) zu dem *Kombinat Schiffbau* (57.000 Beschäftigte, Stand 1989) mit Hauptsitz in Rostock zusammengeschlossen.

Von den beiden großen Rostocker Schiffbaubetrieben hat die Neptun-Werft eine lange Tradition: Hier wurde bereits 1851 der erste deutsche eiserne Schraubendampfer hergestellt.

Die Warnow-Werft ist seit 1947 auf dem Gelände der zerstörten Heinkel-Flugzeugwerke, in unmittelbarer Nähe zum Breitling, an dem 1960 der Seehafen eingeweiht wurde, entstanden.

Nachdem die extensive Aufbauphase in der Werftindustrie mit dem Jahr 1960 im wesentlichen abgeschlossen war, vollzog sich der Übergang zu immer intensiveren Fertigungsverfahren. Es sollte in beiden Werften ein "Höchststand von Wissenschaft und Technik vor allem durch Maßnahmen der sozialistischen Rationalisierung" (Kleinpeter 1969, 227) erreicht werden.



Abbildung 6: *Blick vom Seehafen auf die Warnow-Werft*

Die beiden Großwerften (zusammen 12.000 Beschäftigte, Stand 1989) haben einerseits die erforderlichen Reparaturmöglichkeiten für die den Rostocker Seehafen anlaufenden Schiffe geboten, und hatten sich andererseits vorwiegend auf den Neubau von Containerfrachtschiffen spezialisiert. Die DDR war zweitgrößte Hochseefrachtschiff-Herstellerin der Welt; fast drei Viertel der Produktion gingen in die Sowjetunion. "Dieser Großabnehmer sorgt dafür, daß die Werften der DDR keine Absatzprobleme kennen und durch Verträge auf Jahre ausgelastet sind" (Gohl 1989, 205).

Parallel zum Ausbau der Werftindustrie und des Seehafens in Rostock wurde seit Mitte der 50er Jahre die Deutsche Seereederei (DSR) zum größten deutschen *Schiffahrts*unternehmen aufgebaut. Nachdem die DSR 1952 mit einem um die Jahrhundertwende gebauten Dampfer ihre Tätigkeit aufgenommen hatte, ist der Schiffbestand (nicht zuletzt dank der Produktion der eigenen Werften) stark angestiegen. "Die 147 Schiffe mit rund 1,8 Mio. t Tragfähigkeit, die der VEB DSR heute betreibt und die einen Wert von 4,5

Mio. Mark repräsentieren, charakterisieren das Unternehmen als Universalreederei, die Linien- sowie Tramp- und Spezialschiffe betreibt. 1986 wurden durch die Handelsflotte der DDR 11,6 Mio. t Güter transportiert" (Bentheim 1990, 458).

Die DSR verfügte über ein staatlich garantiertes Reedereimonopol und hatte 1989 13.200 ArbeitnehmerInnen (vgl. Heseler/Hickel 1990, 32).

Um die DDR unabhängig von Fischimporten aus dem Ausland zu machen, wurden die *Fischereiflotte* und die *Fischverarbeitung* in Rostock verstärkt ausgebaut. Das *Fischereikombinat Rostock*, das auf dem Gelände der zerstörten Aradow-Flugzeugwerke ab 1950 entstand, vereinigte die Aufgaben des Fischfangs, des Seetransportes, der Lagerung, der Verarbeitung und des Handels.

Das rapide Wachstum des industriellen Sektors in Rostock führte zu einer dynamischen Beschäftigten- und EinwohnerInnenentwicklung in der Hansestadt. Während sich in der BRD der Wachstumsmodus der Stadtentwicklung längst umgekehrt hatte und die Städte, bedingt durch Suburbanisierungsprozesse, EinwohnerInnen an ihr Umland zu verlieren begannen, konnte die Stadt Rostock bis zur Wende 1989 einen kontinuierlichen Zuwachs an Wohnbevölkerung verzeichnen, obwohl auch in der DDR die natürliche Bevölkerungsentwicklung seit Jahren rückläufig war.

| Jahr | EinwohnerInnen am 31.12. | in % |
|------|--------------------------|-------|
| 1946 | 114.869 | 100,0 |
| 1950 | 133.109 | 115,9 |
| 1960 | 158.670 | 138,1 |
| 1970 | 200.982 | 174,9 |
| 1980 | 230.280 | 200,5 |
| 1989 | 252.956 | 220,2 |

Tabelle 2: *EinwohnerInnenentwicklung in der Stadt Rostock*
(Quelle: POLIS/GEWOS 1991, Teil II/1, 5)

Bereits 1980 hatte sich die Bevölkerung Rostocks im Vergleich zur Nachkriegszeit verdoppelt. Im Zeitraum von 1980 bis 1989 stieg die Einwohner-

Innenzahl noch einmal um über 22.500 Menschen (9,8%), während sie im gleichen Zeitraum in der gesamten DDR insgesamt um 1,8% sank (vgl. Heseler/Hickel 1990, 4).

Auch die Beschäftigungsentwicklung der Stadt Rostock verlief bis zur Wende positiv.

| Jahr | Beschäftigte am 31.12. | in % |
|------|------------------------|-------|
| 1970 | ca. 128.000 | 100,0 |
| 1980 | ca. 133.000 | 103,9 |
| 1989 | 146.607 | 114,8 |

Tabelle 3: *Entwicklung der Beschäftigtenzahlen in der Stadt Rostock*
(Quelle: Heseler/Hickel 1990, 5)

Von den 146.607 Beschäftigten, die für 1989 ausgewiesen wurden, waren 43.211 (29,5%) im größten Wirtschaftssektor der Stadt, der Industrie, tätig. Es folgte der nichtproduzierende Bereich mit 34.708 (23,7%), darunter Wissenschaft, Bildung und Sozialwesen mit 26.337 Beschäftigten, der Verkehrssektor einschließlich Post und Fernmeldewesen mit 31.122 (21,2%) und der Handel mit 19.086 (13,0%) Beschäftigten sowie an fünfter Stelle die Bauwirtschaft mit 9.570 (6,5%) Beschäftigten (vgl. Heseler/ Hickel 1990, 8).

Ein Vergleich dieser Zahlen mit ähnlich strukturierten westdeutschen Kommunen ist aufgrund der unterschiedlichen statistischen Kategorien in der Datenerfassung kaum möglich. So unterscheidet sich die Abgrenzung des sogenannten nichtproduzierenden Bereiches in der DDR-Statistik grundlegend von dem sogenannten 'Dienstleistungssektor' in der bundesrepublikanischen Statistik.

Trotz dieser Schwierigkeiten vermittelt die Abbildung 7 einen Eindruck der Beschäftigungsstruktur in Rostock.

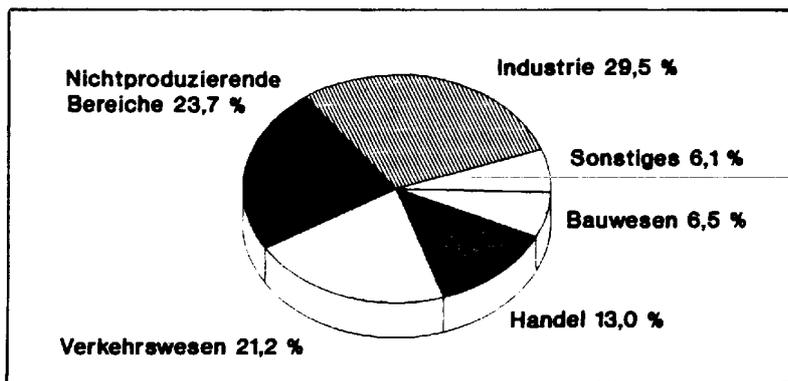


Abbildung 7: *Beschäftigungsstruktur in der Stadt Rostock 1989*
(Anteile der Beschäftigten an Sektoren in Prozent)
(vgl. Heseler/Hickel 1990, 8)

Die wirtschaftliche Dominanz des maritimen Sektors wird durch den hohen Anteil an Beschäftigten in der Industrie und im Verkehrs- und Handelssektor deutlich. Hier tritt die Spezifik des maritimen Sektors, die Koppelung von industrieller Produktion mit einem breiten, nichtindustriellen Sektor (Verkehr und Handel), zutage.

Aber auch wissenschaftliche Einrichtungen der Stadt sind wichtige Partnerinnen des maritimen Sektors: Forschungsschwerpunkte an der Wilhelm-Piek-Universität sind unter anderem Schiffbau, Robotertechnik, Meeresforschungstechnik und Meeresbiologie. Die Ingenieurhochschule für Schifffahrt in Warnemünde-Wustrow bildet Nachwuchskräfte für den maritimen Sektor aus.

Auch die Binnenstruktur des industriellen Bereiches bestätigt, wie sehr die maritime Ausrichtung das Arbeitsplatzangebot der Stadt geprägt hat: Von den 43.211 Beschäftigten in der Industrie sind 12.670 (29,3%) in den Werften tätig, was einen Anteil von 8,6% an der Gesamtbeschäftigung ausmacht. Beinahe genauso stark vertreten ist die Lebensmittelindustrie (Fischverarbeitung) mit 11.942 (27,6%) der im industriellen Sektor Beschäftigten und einem Anteil an der Gesamtbeschäftigung von 8,1%.

Aus der geschilderten Entwicklung der 'sozialistischen Musterstadt' Rostock ist deutlich geworden, wie sehr sich die Struktur dieser Stadt seit dem Zweiten Weltkrieg verändert hat. Besonders wichtig für alle Arbeiten, die sich mit der möglichen Zukunft von Rostock nach der Wende beschäftigen, ist die Erkenntnis, wie 'künstlich', d.h. von außen bestimmt, das Wachstum der Stadt war.

Verglichen mit ihrer Größe und Stellung im Ostseeraum vor dem Zweiten Weltkrieg erscheint die Stadt heute als aufgeblähtes Gebilde. Es wird sich im Laufe der nächsten Jahre zeigen müssen, ob die Stadt und ihre Wirtschaftsstruktur nach der grundsätzlichen Veränderung der Rahmenbedingungen diese Größe beibehalten kann und will.

Im folgenden soll erläutert werden, welche Entwicklung die Stadtstruktur und die Flächennutzung in den vergangenen 40 Jahren genommen haben.

2.3 Stadtstruktur und Flächennutzung

Die katastrophale Zerstörung der Stadt Rostock durch die Bombenangriffe im Jahr 1942 (50% der Altstadt waren zerstört, in der gesamten Stadt 40% der Gebäude beschädigt) veranlaßte Heinrich Tessenow, bald nach Kriegsende vorzuschlagen, die Innenstadt nicht wiederaufzubauen, sondern sie in einen Park zu verwandeln (vgl. Rietdorf 1989, 142).

Dieser Vorschlag wurde verworfen und nach den ersten Aufräumungs- und Instandsetzungsarbeiten 1952 von der Regierung der DDR der Wiederaufbauplan für die Innenstadt beschlossen. Zentrales Anliegen war der Wiederaufbau der im Krieg zerstörten Lange Straße zwischen dem Neuen Markt und dem Hermann-Duncker-Platz als "Nationales Aufbauwerk" (Deuter 1990, 2478) und "Symbol der neuen Machtverhältnisse" (Hammer 1990, 2472). Die Lange Straße sollte in Zukunft der bauliche Ausdruck einer neuen Gesellschaftsordnung sein.

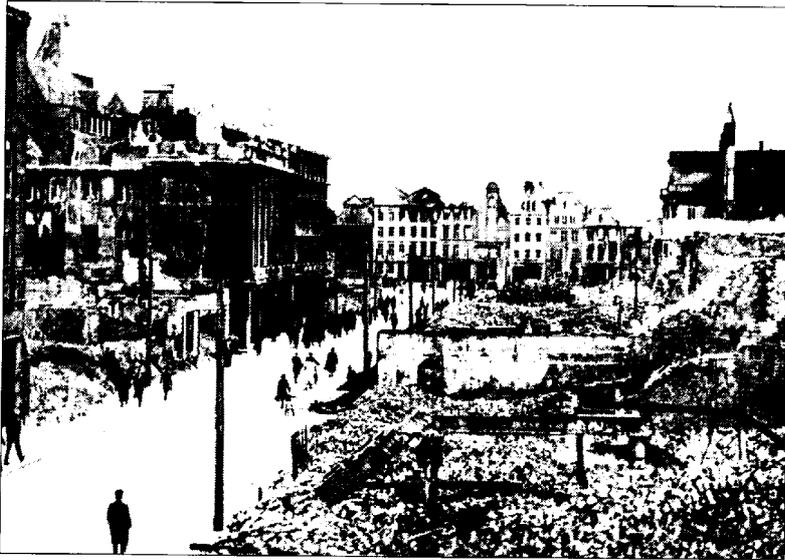


Abbildung 8: *Blick aus der Steinstraße in Richtung Neuer Markt nach 1945 (Quelle: Probst 1991, 49)*

Mit den Worten: "Fangt an, baut Euch ein neues, schönes Rostock!" (zit. nach Lasch u.a. 1989, 19) hatte Walter Ulbricht den Grundstein für die überdimensionierte Prachtmagistrale gelegt, deren Bau die städtebaulichen Strukturen der historischen Altstadt unwiederbringlich zerstörte. "Das gewachsene Straßennetz, das die wichtige Beziehung der Stadt zum Hafen erlebbar machte, wurde zerschnitten, Straßenbreite und Höhe der langgestreckten Gebäude stehen in keinem Verhältnis zum traditionellen Stadtgrundriß" (Hammer 1990, 2472).

Dem Einsatz Rostocker ArchitektInnen ist es jedoch zu verdanken, daß die neuen Gebäude an der Lange Straße im Gegensatz zu den Häusern an der Berliner Stalin-Allee nicht im sowjetischen 'Zuckerbäckerstil' errichtet wurden, sondern sich an hanseatischen Bautraditionen orientieren: Durch die Verwendung von Ziegelsteinen, die Verzierung mit Maßwerk und friesartigen Bändern aus glasierten Formsteinen, die Betonung der Vertikalität und

nicht zuletzt durch den mächtigen Staffelgiebel über dem Eckgebäude wurde versucht, eine "geschichts-epochen-überdauernde Kontinuität" (Deuter 1990, 2479) zu schaffen.

In der Auseinandersetzung um die zentral verordnete Neugestaltung der Lange Straße begann sich eine eigenständige Rostocker Architekturrichtung zu artikulieren, vor deren Hintergrund es den Rostocker StadtplanerInnen während der 40 Jahre SED-Herrschaft gelungen ist, der Stadt einen Teil ihres historischen Gepräges zu bewahren und auch "unter den Bedingungen des Sozialismus eigene Lösungen zu finden" (Hammer 1990, 2473). Diese Teilerfolge konnten nicht die Durchsetzung der von Berlin vorgegebenen Baupolitik verhindern, es ist aber in Rostock in einer für die ehemalige DDR einmaligen Weise gelungen, architektonische Akzente zu setzen und damit Identifikationspunkte in der baulichen Gestalt der Stadt zu schaffen.

Der politisch festgelegte Vorrang des maritimen Sektors in der Wirtschaft Rostocks und die damit einhergehende Entwicklung der Erwerbstätigen- und der Wohnbevölkerungszahlen waren die Grundlagen für die beachtliche räumliche Expansion der Stadt seit den 50er Jahren.

Zunächst entstand, noch in traditioneller Bauweise, das Wohngebiet Reutershagen im Westen der Stadt. Das erhöhte Tempo der Entwicklung Rostocks erforderte den schnellen Bau des nächsten Wohngebietes in industrieller Vorfertigung, der an die Steintor-Vorstadt anschließenden Südstadt.

Mit dem Bau der Südstadt waren die unmittelbar um das historische Stadtgebiet gelegenen Flächen erschöpft.

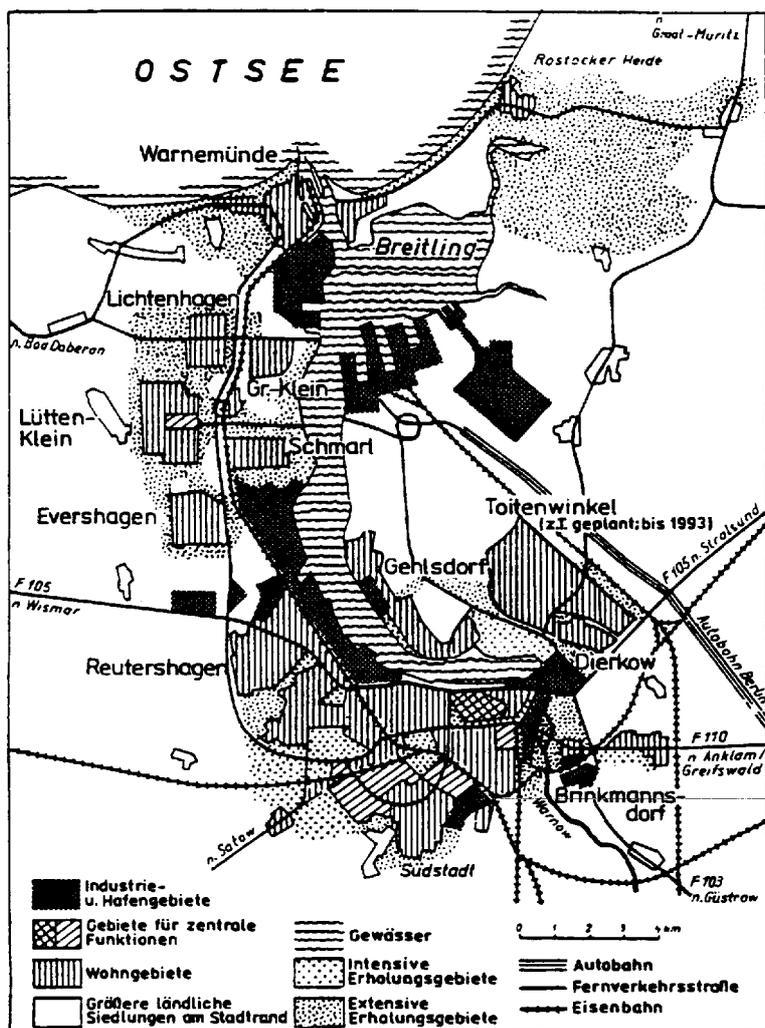


Abbildung 9: Strukturplan der Stadt Rostock
(Quelle: Albrecht/Weber 1991, 109)

Der immer weiter steigende Wohnungsbedarf führte zur Entstehung einer "zweiten Stadtanlage" (Rietdorf 1989, 142) im Nordwesten Rostocks. Hier wurden - gleichsam wie Perlen auf einer Schnur - entlang der gebündelten technischen Infrastruktur (Heiztrasse, Straßenbahn, Stadtautobahn) von Rostock nach Warnemünde, getrennt durch Erholungsräume, die Stadtteile Lütten Klein, Evershagen, Lichtenhagen, Schmarl und Groß Klein (Stand 1989) gebaut (vgl. Probst 1991, 89). Heute leben dort ca. 150.000 EinwohnerInnen.

Wegen der Entstehung hafengebundener Industrien im Nordosten der Stadt griff der Wohnungsbau seit Ende der 70er Jahre auch auf das rechte Warnowufer über, wo für etwa 50.000 EinwohnerInnen die Wohngebiete Dierkow und Toitenwinkel entstanden (vgl. Weinhold u.a. 1987). Der Bau des Wohngebietes Toitenwinkel wird auch nach der Wende in Plattenbauweise fortgesetzt. Jedoch erhalten die Wohnungen einen gehobeneren Ausbaustandard.

Beim Bau der Neubauviertel wurde versucht, durch die Verwendung von Ornamenten aus Klinker und Waschputz im Rahmen der Möglichkeiten an die hanseatische Bautradition anzuknüpfen. Trotz solcher und ähnlicher Bemühungen der Rostocker ArchitektInnen ließ sich letztlich die Eintönigkeit der Neubaugebiete nicht aufbrechen, die in "mehr oder weniger phantasie-losen Mäandern öde Wiesen umstellen" (Bachmann 1990, 2468).

Heute sind etwa 60% der Wohnungen in Rostock in Plattenbauweise gebaut, 70% der RostockerInnen leben in den Neubaugebieten.

Die 'Vollkomfortwohnungen' in relativ gut mit gesellschaftlichen Einrichtungen des Grundbedarfs ausgestatteten neuen Stadtteilen bieten den EinwohnerInnen eine erhebliche Verbesserung der Wohnbedingungen gegenüber den abgewirtschafteten Altstadtquartieren.

Die erreichte soziale Vielfalt der BewohnerInnenstruktur in den Neubaugebieten ermöglicht unkomplizierte nachbarschaftliche Kontakte zwischen den Angehörigen verschiedener sozialer Gruppen (vgl. Kuhn u.a. 1983, 158); das Problem der sozialräumlichen Segregation ist angesichts der niedrigen Mieten unbekannt (vgl. Hunger/Bock 1990, 19).



Abbildung 10: *Bautätigkeit in Toitenwinkel 1991*

Jedoch fehlt den 'Schlafstädten' jeder Ansatz urbanen Lebens. Die Schere zwischen den vereinheitlichten Wohnformen einerseits und der zunehmenden Differenzierung der Lebensstile andererseits klafft immer weiter auseinander. In den Neubausiedlungen gibt es kaum Gelegenheit zur persönlichen Aneignung des Lebensumfeldes durch die BewohnerInnen (z.B. durch die individuelle Gestaltung von Grünflächen). Es mangelt an Möglichkeiten für sportliche und kulturelle Betätigung, und die strikte Trennung von Wohnen und Arbeiten macht zum Teil lange tägliche Pendelwege in überfüllten öffentlichen Verkehrsmitteln notwendig. Die normierten und knapp bemessenen Wohnungsgrundrisse bedeuten insbesondere für Familien mit Kindern ein beengtes Wohnen.

Neben diesen Funktionsschwächen treten in den Neubaugebieten, bedingt durch den schlechten Bauzustand der Häuser, immer eklatantere Mißstände in den Wohnverhältnissen zutage.

Die Konzentration auf den Wohnungsneubau in Plattenbauweise, die im Zuge des Wohnungsbauprogrammes der DDR zur Lösung des 'sozialen Problems Wohnungsfrage' beschlossen wurde, führte auch in Rostock, wie an vielen anderen Orten, zur Vernachlässigung der innerstädtischen Altbau-Wohnsubstanz. Während die Gebäude entlang der Kröpeliner Straße in der Rostocker Altstadt saniert wurden und hier bereits 1961 die erste Fußgängerzone der DDR eingerichtet wurde, vollzog sich im Schatten der als 'Protokollstrecken' ausgewiesenen Straßen der unaufhaltsame Verfall der historischen Bausubstanz.

Vielbeachtetes Beispiel neuerer Rostocker Architektur ist die Flächensanierung in der Nördlichen Altstadt, nachdem dort die durch den Krieg angeschlagene und danach nie sanierte Altbausubstanz abgerissen werden mußte. An diesem Beispiel wird zugleich die Ohnmacht der lokalen Planungsbehörden als auch deren partieller Einfluß deutlich: Gegen den politisch gewollten Verfall der historischen Bausubstanz, die der Verwirklichung der sozialistischen Stadt im Wege stand, waren die Rostocker StadtplanerInnen machtlos; bei der Gestaltung der Neubauten gab es hingegen Spielräume, deren Ausnutzung auch honoriert wurde: Für die gelungene Rekonstruktion der Nördlichen Altstadt wurde das ArchitektInnenkollektiv mehrmals in der DDR ausgezeichnet.

Bei der Neubebauung der Nördlichen Altstadt orientierten sich die StadtplanerInnen an alten Bautraditionen, wenngleich die neuen Häuser in industrieller Bauweise gefertigt wurden. Durch den Wechsel von rot- und grün-glasierten Klinkerelementen und ihre unterschiedliche Anordnung wurde eine dem hanseatischen Stil nachempfundene Vielseitigkeit der Haustypen versucht. Bei den meisten Häusern wurde der gotische Speicherhaustyp angedeutet: vertikale Linien und Aussparungen am Giebel (als Hinweis auf den Kranbalken) stellen die Beziehung zu den erhaltenen und sanierten Speichern dar.

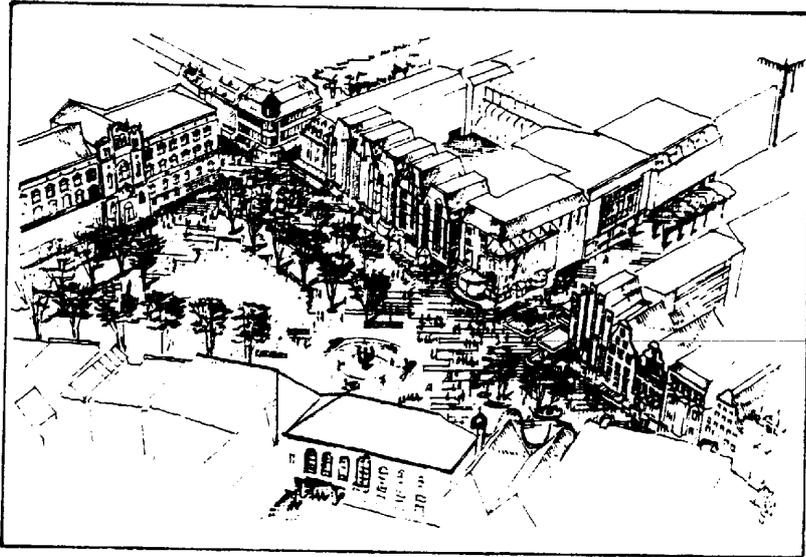


Abbildung 11: *Schaubild: Universitätsplatz* (Quelle: Rietdorf 1989, 145)

Ein weiteres Beispiel für die Bemühungen der Rostocker StadtplanerInnen, neuerrichtete Gebäude im Innenstadtbereich der architektonischen Umgebung anzupassen, sind die Baulückenschließungen an der Kröpeliner Straße.

Vor allem das 1986 an der Stelle von fünf einzelnen, im Krieg zerstörten Giebelhäusern entstandene sogenannte 'Fünfgiebelhaus' gilt als Symbol dafür, wie es die Rostocker ArchitektInnen verstanden haben, auch komplizierte städtebauliche Aufgaben im Rahmen der Möglichkeiten industrieller Baumethoden zu verwirklichen.

Nicht nur am Beispiel der Ausprägung der baulichen Struktur der Stadt sind die Entwicklungen der letzten 40 Jahre deutlich ablesbar; auch die Art der *Flächennutzung* ist durch die Idee einer sozialistischen Musterstadt geprägt.

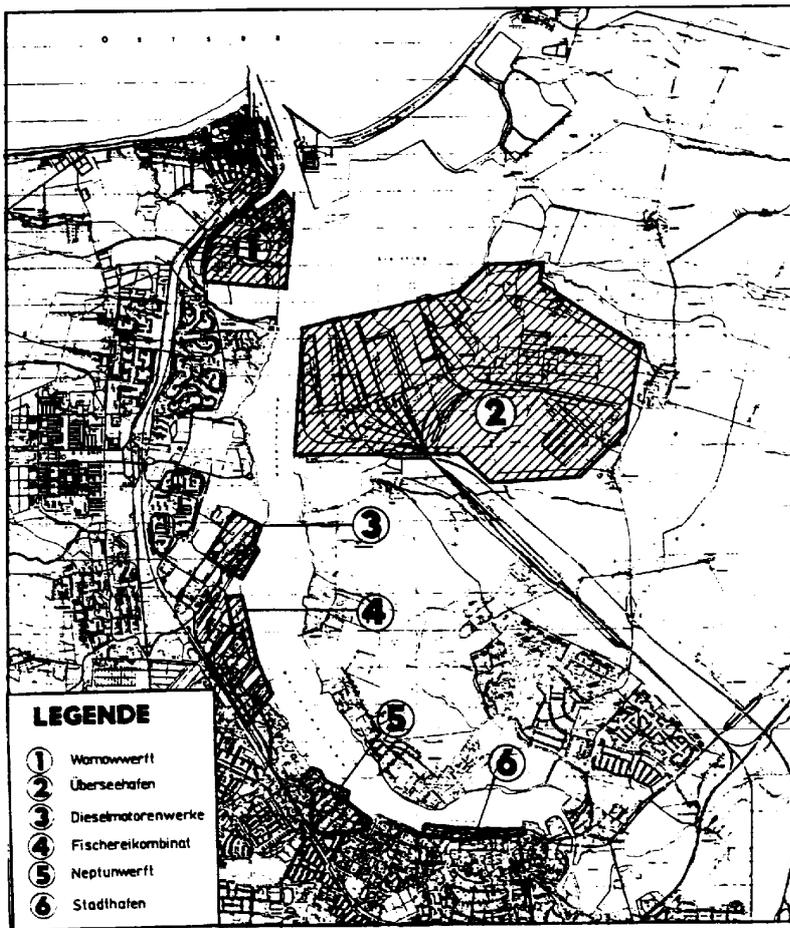


Abbildung 12: Lage der Großbetriebe des maritimen Sektors
in der Stadt Rostock

Aus der geschilderten wirtschaftlichen und baulichen Entwicklung der Stadt Rostock seit dem Ende des Zweiten Weltkriegs ergab sich der Stand der Flächennutzung, wie er im Generalbebauungsplan der Stadt vom April 1989 dokumentiert ist. Es zeigt sich, wie sehr die Stadtstruktur von den Flä-

chenanforderungen der Wirtschaft geprägt wird: Große Teile des Warnowufers sind von Arbeitsstättengebieten in Anspruch genommen, das Wasser ist zur Freizeitnutzung kaum zugänglich, und die Wohngebiete liegen in der Regel zurückgedrängt in landschaftlich weniger attraktiver Lage.

Abbildung 12 verdeutlicht auch in bezug auf die Flächeninanspruchnahme die Dominanz der Großbetriebe des maritimen Sektors. Die sechs angegebenen Arbeitsstätten umfassen eine Fläche von ca. 775 ha, was etwa 58% der im Generalbebauungsplan aufgeführten Flächen von Arbeitsstätten ausmacht (vgl. Generalbebauungsplan 1989, 41).

Die Flächenstruktur der Gesamtstadt stellt sich wie in Tabelle 4 gezeigt dar.

Zunächst fällt die ungewöhnliche Größe der Stadt auf: Mit ca. 180 km² besitzt Rostock nach Berlin und Leipzig das größte Territorium einer Stadt in der ehemaligen DDR. Von dieser Gesamtfläche sind fast 50% Ertragsflächen: 26,8% Forstflächen, vorwiegend in der Rostocker Heide, 23% landwirtschaftliche Nutzflächen.

Nur 20% der Fläche der Stadt sind Baugebiete mit einem hohen Anteil an Arbeitsstätten. Die Zentrumsflächen im historischen Stadtkern und in Warnemünde betragen nur 1,7% der Gesamtfläche.

Im Generalbebauungsplan (1989, 17) wird von der Beibehaltung des "jetzigen Produktionsprofils und der Flächennutzung" der Stadt ausgegangen. Diese Perspektive hat angesichts der politischen Veränderungen innerhalb kürzester Zeit ihre Grundlage verloren.

Nachdem in diesem Kapitel herausgearbeitet wurde, in welchem hohen Maß die Stadtstruktur Rostocks als Ausdruck der wirtschaftlichen Bedingungen des maritimen Sektors zu verstehen ist, soll nun gezeigt werden, daß die durch die Vereinigung der beiden deutschen Staaten veränderten Rahmenbedingungen nicht nur Auswirkungen auf die wirtschaftliche Basis der Stadt, sondern auch auf ihre räumlichen Strukturen haben können. Ungeahnte Chancen, wie zum Beispiel die Rückgewinnung des Warnowufers für städtisches Leben, eröffnen sich ebenso wie große Gefahren, wie zum Beispiel die Stigmatisierung und Verelendung ganzer Wohngebiete.

| | ha | in % | davon |
|---|---------------|-------------|-------|
| <i>Administratives Stadtgebiet</i> | <i>17.975</i> | <i>100</i> | |
| <i>Baugebietsfläche</i> | <i>3.752</i> | <i>20,8</i> | |
| Zentrum | 63 | | 0,3 |
| gesellschaftliche Einrichtungen | 160 | | 0,9 |
| Wohnungsbau, mehrgeschossig | 1.339 | | 7,4 |
| Wohnungsbau, ein- und zwei- geschossig | 610 | | 3,4 |
| Industrie und Arbeitsstätten | 1.425 | | 8,0 |
| sonstige Baugebiete | 155 | | 0,8 |
| <i>Städtische Freiflächen</i> | <i>1.652</i> | <i>9,2</i> | |
| Stadtwälder und Parks | 438 | | 2,4 |
| Sportanlagen | 121 | | 0,7 |
| Kleingärten | 863 | | 4,8 |
| Ehrenhaine, Friedhöfe | 65 | | 0,4 |
| sonstige städtische Freiflächen | 165 | | 0,9 |
| <i>Städtische Verkehrsflächen</i> | <i>533</i> | <i>3,0</i> | |
| <i>Ertragsflächen</i> | <i>8.948</i> | <i>49,8</i> | |
| forstwirtschaftliche | 4.823 | | 26,8 |
| landwirtschaftliche | 4.125 | | 23,0 |
| sonstige Freiflächen | 1.774 | 9,9 | |
| Gewässerflächen | 1.315 | 7,3 | |

Tabelle 4: *Struktur der Flächennutzung*
(Quelle: Generalbebauungsplan der Stadt Rostock, April 1989)

Bevor die möglichen Perspektiven der Stadt aufgezeigt werden, soll auf die Wende und die aktuelle Situation in Rostock eingegangen werden.

2.4 Die Wende

Als Auslöser für die friedliche Revolution in der DDR lassen sich viele nennen: von Gorbatschows Programm der Glasnost und Perestroika über den Aufstand der Solidarnosc in Polen bis zur Massenflucht der DDR-BürgerInnen im Sommer 1989. Was auch immer dabei den Ausschlag gab: Die Zeit war reif, das erstarrte System hatte die Chance auf Erneuerung verspielt.

Obwohl die Ursachen der Unzufriedenheit vielfältiger Art waren, wurden sie häufig als Kritik am Leben in den Städten artikuliert. In Gestalt kommunaler Einrichtungen als den untersten Verwaltungsstufen des SED-Staates trat den BürgerInnen der DDR der staatliche Bevormundungsapparat direkt entgegen. Im städtischen Leben wurden die Zwänge des Systems und der Zusammenbruch der Wirtschaft unmittelbar erfahrbar: Die Unzufriedenheit mit unproduktiver Arbeit, der ökologische Zusammenbruch, der Verfall der historischen Bausubstanz und der damit einhergehende Verlust an Identifikationsmöglichkeiten, die Anonymität der Neubaugebiete, der Rückzug in private Nischen (vgl. Maaz 1990, Marcuse 1990) lösten gerade in den Großstädten die ersten Proteste aus.

In Rostock fand einige Wochen nach dem Beginn der BürgerInnenproteste in Leipzig und anderen großen Städten der DDR der erste große Demonstrationszug am 19. Oktober 1989 im Anschluß an einen Gottesdienst statt. Zu den Höhepunkten der BürgerInnenbewegung gehörte die Besetzung des Rathauses und der Stasi-Zentrale in der Nacht vom 04. zum 05. Dezember 1989 in der sogenannten 'Windmühle', einem Hochhaus, das als sichtbares Zeichen der Stasi-Macht das Stadtbild der Rostocker Altstadt beherrscht.

Auf die großen Erfolge der BürgerInnenbewegung folgte die aufreibende Arbeit des unabhängigen Untersuchungsausschusses, der die Stasi-Akten sicherte, und des Runden Tisches, der bis zu den Kommunalwahlen die Arbeit des Rates der Stadt kontrollierte. Seit dem 06. Mai 1990 regiert im Rostocker Rathaus die erste freigewählte Bürgerschaft seit 1933 in einer Koalition aus SPD, CDU, Bündnis 90 und FDP mit dem Bemühen, den neuen

Aufgaben gerecht zu werden, obwohl sich viele Rückstände der alten zentralistischen Politik als hartnäckig erweisen (vgl. Krumm 1991).

Im Frühjahr 1990 war schon bei vielen RostockerInnen, die mit hohem persönlichen Einsatz die Veränderungen im November mit vorangetrieben hatten, die Hoffnung auf eine 'neue Zeit' zunehmend von Ohnmachtsgefühlen, Enttäuschung und Angst überlagert worden. Gleichzeitig wurden andere Strömungen immer stärker: Der mutige Slogan des Herbstes 1989 "Wir sind *das* Volk" wurde schnell zu dem Ruf "Wir sind *ein* Volk" verändert.

"Das 'Volk' der DDR bekundete - die westliche Abwertungskampagne internalisierend - immer lauter seinen Willen, unter Preisgabe seiner Eigenständigkeit und seiner Geschichte den Weg in die Umarmung des Westens zu beschreiten" (Konter 1990, II).

Diese pauschalisierende Feststellung gibt sicherlich die Stimmung eines Großteils der Bevölkerung richtig wieder, übergeht aber alle Versuche, eine überstürzte Wiedervereinigung auf Kosten der Identität der DDR-BürgerInnen zu verhindern.

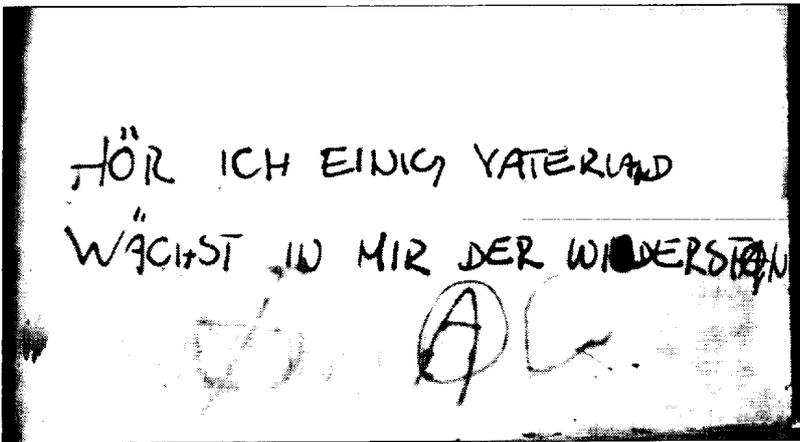


Abbildung 13: Graffiti hinter der Rostocker Marienkirche

Mittlerweile zeichnet sich deutlich ab, welches Ausmaß der durch die Wende eingeleitete wirtschaftliche und soziale Strukturwandel für Rostock hat.

2.5 Rostock nach der Währungsunion

Die Stadt Rostock befindet sich seit der Öffnung der DDR zum Westen und der Vereinigung der beiden deutschen Staaten im Prozeß eines rasanten sozioökonomischen Strukturwandels.

Wesentlich für die Situation des Wirtschaftsraumes Rostock ist der Verlust der Rolle, zentrale Drehscheibe des seeseitigen DDR-Außenhandels und hochsubventionierter Schiffbaustandort zu sein. Mit der Aufhebung des abgegrenzten Wirtschaftsraumes der ehemaligen DDR entfällt die hervorgehobene Position Rostocks als wichtigster Standort maritimer Großindustrie.

Aus Kapitel 2.2 geht hervor, daß die industriepolitische Schwerpunktsetzung in Rostock nicht vorwiegend an betriebswirtschaftlichen Kriterien orientiert war, sondern stark durch das Autarkiebestreben der DDR-Führung bestimmt wurde. Gerade die früheren 'sozialistischen Musterbetriebe' werden von dem seit der Währungsunion spürbaren Druck der internationalen Konkurrenz besonders hart getroffen. Die größte Hafenstadt und der wichtigste Standort der Werftindustrie der damaligen DDR droht nun hinter den Nordseehäfen zurückzufallen und in eine unbedeutende Randlage zu geraten.

Das bisherige Wirtschaftsgefüge der Stadt wird durch die radikale Neustrukturierung von Gewerbe, Handel und Dienstleistungen, die abrupte Veränderung im Gefüge der traditionellen Arbeitsteilung und durch den plötzlichen Abbruch alter Handelsbeziehungen (vorwiegend mit der Sowjetunion) erschüttert.

Der durch die zentrale politische Steuerung versäumte Strukturwandel des maritimen Sektors muß sich nun binnen kürzester Zeit vollziehen. Während vergleichbare altindustrialisierte Wirtschaftsräume in den alten Bundesländern mit einer einseitigen Ausrichtung, zum Beispiel auf die Montanindustrie (Ruhrgebiet, Saarland), schon seit Jahrzehnten die schmerzliche Erfahrung des drastischen Rückgangs von Arbeitsplätzen im sekundären Sektor machen, erfolgt dieser Anpassungsprozeß für die Rostocker Wirtschaft ohne jede zeitliche Abfederung und in großer Härte.

Erschwert wird die Umstrukturierung der Wirtschaft Rostocks durch die auch für DDR-Verhältnisse ungewöhnliche Dominanz weniger Großbetriebe. In diesen Kombinat, die als Rückgrat der Planwirtschaft galten, wurden verschiedene Produktionsstufen zusammengefaßt. Dazu gehörten neben Vorleistungs- und Investitionsgüterproduktionen, Verarbeitungs- und Distributionsbetrieben auch alle für die Reparatur und Instandhaltung notwendigen Gewerke. Die geringe Diversifizierung der Industrie im Zusammenhang mit der hohen Verflechtung der Wirtschaftsunternehmen blockiert den notwendigen Anpassungsprozeß (vgl. Hansestadt Rostock 1991, 10 f.). Darüber hinaus bedingte die Zentralisation aller Produktionsschritte in den Kombinat im Laufe der vergangenen Jahrzehnte die Verdrängung des klein- und mittelständischen Gewerbes, das heute der Motor für die Neuorganisation der Wirtschaft sein könnte.

Dieser Verdrängungsprozeß wird an dem folgenden Vergleich deutlich: Durch ihre einseitige industrielle Entwicklung besitzt die Stadt Rostock mit ihren ca. 250.000 EinwohnerInnen nur Betriebsstätten des ortsansässigen, gewerblichen Mittelstandes in einem Umfang, wie er eher für eine Stadt mit ca. 62.000 EinwohnerInnen typisch ist (vgl. Hansestadt Rostock 1991, 7).

Die Anzeichen mehren sich, daß der Wirtschaftsraum Rostock seit der Währungsunion zunehmend im doppelten Sinn von regionalen Disparitäten betroffen ist: Das Ost-West-Gefälle zwischen den alten und den neuen Bundesländern überlagert sich mit dem auch im Bereich der ehemaligen DDR immer deutlicher werdenden Süd-Nord-Gefälle. Während in Sachsen und Thüringen eine schnellere Überwindung der Krise möglich scheint, zeichnet sich für das einseitig auf die Landwirtschaft und den maritimen Sektor ausgerichtete Mecklenburg-Vorpommern eine lange Anpassungskrise ab.

Die genaue ökonomische Lage der Wirtschaftsunternehmen des maritimen Sektors läßt sich augenblicklich nicht bestimmen, Zeitungsberichte und Gutachten geben aber genügend Hinweise, um das Ausmaß der Krise skizzieren zu können.

Hafenwirtschaft

Mit der Öffnung der DDR zum Westen und damit zur internationalen Konkurrenz kam es zu einem abrupten Einbruch des Hafenumschlags in Rostock. Dabei machte sich in besonderem Maß der Rückgang des Handels mit Osteuropa und die Absatzkrise in vielen ostdeutschen Wirtschaftszweigen bemerkbar (vgl. Heseler/Hickel 1990, 28 f.). Hinzu kommt, daß die westdeutschen Häfen Hamburg und Bremen mit ihrem direkten Zugang zu den Weltmeeren aus dem industrialisierten Süden der neuen Bundesländer auf dem Landweg ebensogut zu erreichen sind wie der "Randmeerhafen" (Biebig/Lüsch 1990, 162) Rostock.

Der Wegfall der aus dem Autarkiekonzept heraus definierten Kriterien für den Überseehafen in Rostock führt daher zu einer massiven Verlagerung von Warenströmen (vorwiegend im Containerumschlag) zu westdeutschen Häfen, da "sich die Ladung stets, wenn nicht zwangsdirigiert, den effektivsten Weg sucht" (Biebig/Lüsch 1990, 162).

Im Jahr 1988 realisierte der Seehafen in Rostock noch einen Güterumschlag von fast 21 Mio. Tonnen (vgl. Kapitel 2.2). Für das erste Halbjahr 1991 wurde durch die Seehafen AG ein Umschlagsvolumen von 6,1 Mio. Tonnen konzipiert, das tatsächliche Ergebnis belief sich auf 3,5 Mio. Tonnen (vgl. Kohl 1991).

Die aktuelle Krise manifestiert sich auch in den Beschäftigtenzahlen: Von den ehemals 5.700 ArbeitnehmerInnen, die in einem Vier-Schichten-System im Seehafen tätig waren (vgl. Heseler/Hickel 1990, 28), werden langfristig nur etwa 930 weiterbeschäftigt (vgl. Norddeutsche Neuste Nachrichten [im folgenden NNN], 30.10.1991). Damit ist der Umschlag des Seehafens auf etwa 33% der früheren Leistung zurückgegangen, während die Beschäftigten nach der "planmäßigen Ausgliederung von wiederum 1.973 Arbeitnehmern" (NNN, 30.10.1991) nur noch 16% der ursprünglichen Stärke ausmachen.

Schiffbau

Am 01. Juni 1990 wurde das *Kombinat Schiffbau* in die *Deutsche Maschinen- und Schiffbau AG* (DMS) umgewandelt. Von den ehemals 57.000 Be-

schäftigten in Mecklenburg-Vorpommern (vgl. Kapitel 2.2) sind mittlerweile ca. 40.000 von Arbeitslosigkeit bedroht. Das Sanierungskonzept der DMS sieht vor, daß fünf der sieben Werften und zehn der 19 Zulieferunternehmen des ehemaligen Kombinats als Konzern erhalten bleiben sollen (vgl. Der Spiegel 28/1991, 98).

Als eines der ersten Unternehmen der DMS hat das Traditionsunternehmen Neptun-Werft in Rostock trotz des hohen Auftragsbestandes den Schiffneubau eingestellt: Mit dem Stapellauf der 'Kapitän Moshchinskiy' am 29. Juni 1991 ging nach 140 Jahren und 1.778 Neubauten ein Stück Rostocker Geschichte unwiederbringlich zu Ende (vgl. Kramer 1991a).

Der Bau der von der Sowjetunion und von westlichen Reedern noch kurz vor der Währungsunion bestellten Schiffe hätte die finanziellen Verluste weiter in die Höhe getrieben, da die vereinbarten Preise für die Neubauten unter marktwirtschaftlichen Bedingungen nicht einmal die Materialkosten decken (vgl. Süddeutsche Zeitung, 09.02.1991).

In der neugebildeten Neptun-Warnow-Werft GmbH werden am Jahresende 1991 noch rund 1.100 der ehemals 6.400 Beschäftigten der Neptun-Werft tätig sein (vgl. Kramer 1991a).

Schifffahrt

Auch die *Deutsche Seereederei* (DSR) steht seit der Währungsunion vor der schweren Aufgabe, sich gegenüber der internationalen Konkurrenz behaupten zu müssen. Ihre bisher wichtigsten Aufgaben (Transportfunktionen für den staatlichen Außenhandel und die Erwirtschaftung von Devisen) sind mit der Vereinigung der beiden deutschen Staaten entfallen. Zwar geben SchifffahrtsexpertInnen "einer umgerüsteten DSR gute Chancen, im hart umkämpften internationalen Schiffsverkehr Kurs halten zu können" (Der Spiegel 12/1991, 132), doch erfordert die Erreichung dieses Ziels drastische Umstrukturierungsmaßnahmen, die sowohl den Personal- als auch den Schiffbestand treffen.

Über 30 veraltete Frachter waren bereits bis März 1991 ausgemustert worden. Wie viele der ehemals 163 Frachtschiffe im Dienst der DSR verbleiben werden, ist noch unklar. Die DSR strebt einen Bestand von etwa 100

Schiffen an, die Treuhand geht von noch umfangreicheren Kürzungen aus (vgl. Heseler/Hickel 1990, 33).

Bis Ende 1990 waren von den ehemals 13.200 Beschäftigten bereits 4.000 entlassen worden (vgl. Heseler/Hickel 1990, 35), und der Arbeitsplatzabbau geht auch 1991 stetig weiter.

Fischwirtschaft

In der neuengerichteten *Deutschen Fischwirtschafts-AG* ist die Zahl der Arbeitsplätze zunächst halbiert worden; wie viele Beschäftigte in der Hochseefischereiflotte und den verarbeitenden Betrieben dauerhaft gehalten werden können, ist noch nicht absehbar (vgl. Heseler/Hickel 1990, 38 f.).

Augenblicklich ergibt sich die paradoxe Situation, daß in den Verarbeitungsbetrieben der Fischwirtschaft kurzgearbeitet wird und zugleich Rostocker Spezialitätenrestaurants Fisch aus Hamburg beziehen, "weil es nicht gelungen sei, in Rostock Frischfisch in den erforderlichen Mengen zu erhalten" (Richter 1991). Geschuldet ist diese Tatsache der Struktur der ehemals volkseigenen Fischwirtschaft: Ein Großteil des Fischfangs wurde unter den alten Systembedingungen zur sofortigen Weiterverarbeitung (z.B. zu Konserven oder Tiefkühlware) genutzt; die Versorgung der Bevölkerung mit Frischfisch war unzureichend.

Die jüngste Entwicklung der einzelnen Unternehmen der maritimen Wirtschaft macht deutlich, daß dem industriellen Sektor der Stadt die ökonomische Basis weitgehend entzogen wurde. Angesichts der einseitigen Ausrichtung der Wirtschaft auf diesen Bereich - "noch Ende 1989 waren mehr als ein Drittel der fast 150.000 Berufstätigen der Stadt in dem maritimen Bereich beschäftigt" (Heseler/Hickel 1990, 5) - ist dessen Krise zugleich die Krise der ganzen Stadt.

Für das Jahr 1990 verweisen die folgenden Zahlen auf diese Tendenz. Wenngleich die Quelle den zugrundeliegenden Wechselkurs von Mark zu DM nicht angibt, ist doch in jedem Fall ein starker Rückgang der Produktion abzulesen.

Gegenüber dem Monatsdurchschnitt von 1989 lag der Wert der monatlichen industriellen Warenproduktion im September 1990 um zwei Drittel niedriger.

| | | |
|--------------------|------|-------|
| Monatsdurchschnitt | 1980 | 362,1 |
| Monatsdurchschnitt | 1985 | 466,5 |
| Monatsdurchschnitt | 1989 | 537,6 |
| Juli | 1990 | 192,0 |
| September | 1990 | 181,4 |

Tabelle 5: *Industrielle Warenproduktion in effektiven Preisen (in Mio. Mark bzw. DM)*
(Quelle: POLIS/GEWOS 1991, Teil III, 10)

Aus den zur Verfügung stehenden Zahlen lassen sich keine genauen Prognosen für die zukünftige Entwicklung der Wirtschaft Rostocks ableiten. Sie dienen aber als Hinweis auf die Schwierigkeiten bei der Erschließung neuer Absatzmärkte (vgl. POLIS/GEWOS 1991, Teil III, 11).

Auch aus der Zahl der Gewerbeanmeldungen lassen sich nur bedingt Rückschlüsse auf das wirtschaftliche Entwicklungspotential der Stadt ziehen. Während dem Gewerbeamt in Rostock im Herbst 1990 ca. 2.600 Gewerbeanmeldungen vorlagen, waren dies im Januar bereits 4.300. Allerdings darf diese Zahl nicht überbewertet werden, da hinsichtlich der Nachhaltigkeit des Geschäftsbetriebs dieser neuen Unternehmen erfahrungsgemäß Zweifel angebracht sind. Auch läßt die Klassifizierung des Gewerbeamtes vermuten, daß der Großteil der Gewerbeanmeldungen Einzelhandels-einrichtungen und handelsnahe Dienstleistungen betrifft (vgl. POLIS/GEWOS 1991, Teil III, 11).

Die Auswirkungen des wirtschaftlichen Umstrukturierungsprozesses finden ihren deutlichsten Ausdruck in der Entwicklung der Arbeitslosigkeit in den östlichen Bundesländern - ein Phänomen, das zu Zeiten der DDR (zumindest offiziell) unbekannt war.

Nachdem zum 01. Juli 1991 der Kündigungsschutz bei den Metall- und den Elektrobetrieben ausgelaufen und die sogenannte 'Warteschleife' im öffentlichen Dienst zu Ende ist, werden erneut Hunderttausende ihren Arbeitsplatz verlieren.

Welches Ausmaß die Erwerbslosigkeit annimmt, wird erst deutlich werden, wenn alle befristeten Sonderregelungen zur Kurzarbeit nach dem Arbeitsförderungs-gesetz nicht mehr greifen. "Das Unvorstellbare gewinnt reale Konturen. Das Ostberliner Institut für angewandte Wirtschaftsforschung hält eine Zahl von vier Mio. Arbeitslosen für möglich. Fast jeder zweite Ostdeutsche würde seinen Job verlieren" (Kurbjuweit 1991).

Im August lag die Quote für Rostock-Stadt und Rostock-Land bei 14,2%, hinzu kommen 30,8% KurzarbeiterInnen (vgl. Senat der Hansestadt Rostock 1991b). Obwohl bereits 41,4% der Beschäftigten in Rostock von Arbeitslosigkeit oder Kurzarbeit betroffen sind, ist noch lange kein Ende der Talfahrt auf dem Arbeitsmarkt absehbar.



Halten, was zu retten ist

SZ-Zeichnung: Pepsch/Gottschelch

Abbildung 14: Entwicklung auf dem Arbeitsmarkt in den fünf neuen Bundesländern (Quelle: Süddeutsche Zeitung, 08.08.1991)

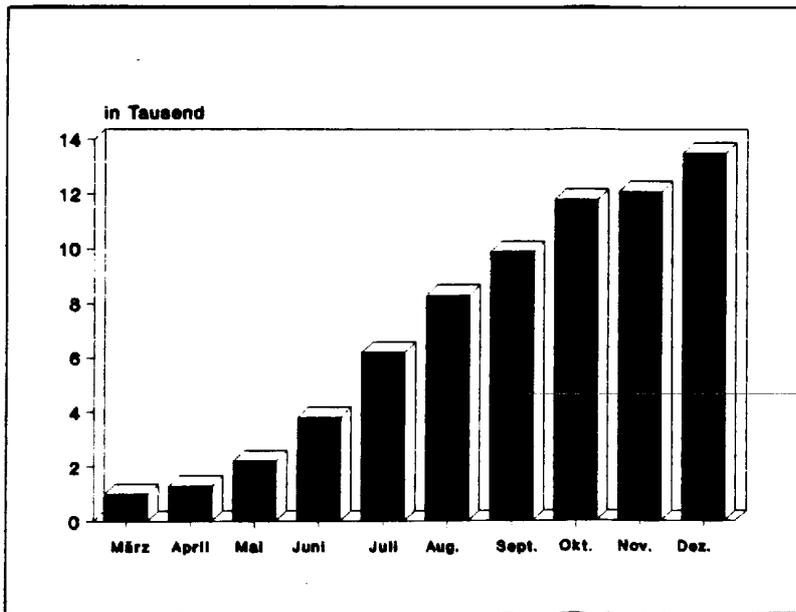


Abbildung 15: *Entwicklung der Arbeitslosigkeit in der Stadt Rostock 1990 (März-Dezember)*
(Quelle: POLIS/GEWOS 1991, Teil III, 12)

2.6 Perspektiven

Als Ausgangsbedingung für die gesamtstädtische Planung der Stadt Rostock für den Zeitraum von 1991 bis 2000 wurde im Generalbebauungsplan von 1989 davon ausgegangen, daß "sich Rostock als politisches, ökonomisches, wissenschaftliches und kulturelles Zentrum im Norden der DDR weiterentwickeln wird" (Seite 3). Diese Perspektive mußte unter der Bedingung des Fortbestandes der sozialistischen Planwirtschaft als realistisch erscheinen, hat aber angesichts der politischen und wirtschaftlichen Veränderungen mittlerweile ihre Basis verloren.

Unter Punkt 2.5 wurde versucht, die Dimensionen der tiefgreifenden Anpassungskrise zu schildern, in der sich die Rostocker Wirtschaft, bedingt durch den Wiedervereinigungsprozeß, befindet. Die Talsohle des Niedergangs ist weder für die neuen Bundesländer insgesamt noch für den Wirtschaftsraum Rostock erreicht. Wann das Tal durchschritten sein und mit welcher zeitlichen Verzögerung die Zahl der KurzarbeiterInnen und Arbeitslosen zurückgehen wird, ist noch nicht absehbar. Es ist jedoch davon auszugehen, "daß die 90er Jahre durch eine Massenarbeitslosigkeit von bisher in der Bundesrepublik nicht gekanntem Ausmaß gekennzeichnet sein werden" (Hanesch 1991).

Ein Jahr nach der politischen Wiedervereinigung der beiden deutschen Staaten ist deutlich geworden, wie weit der Weg zur wirtschaftlichen und sozialen Integration der neuen Bundesländer ist. Noch lange wird eine sozioökonomische Spaltung der Lebensbedingungen zwischen West und Ost erhalten bleiben, der heute bereits eine erhebliche politische Brisanz innewohnt.

Diese Polarisierung trifft den Norden der ehemaligen DDR in besonders harter Weise: Die strukturschwachen ländlichen Regionen in Mecklenburg-Vorpommern und das monostrukturierte Industriezentrum Rostock werden einen langen und schmerzlichen Schrumpfungsprozeß durchlaufen, bevor alternative Erwerbsmöglichkeiten im notwendigen Maß Fuß fassen.

Doch auch angesichts der negativen kurz- und mittelfristigen Aussichten erscheint es für alle stadtplanerischen Projekte in der Stadt Rostock als unabdingbar, mögliche langfristige Entwicklungsperspektiven der Hansestadt aufzuzeigen und geplante städtebauliche Maßnahmen in diesen Zusammenhang einzubinden. Nur wenn es gelingt, auch sofort notwendige Entscheidungen in ein allgemeines Konzept von Stadtentwicklung zu stellen, besteht die Aussicht, die momentane Krise der Stadt langfristig auch als Chance zur Umstrukturierung zu nutzen.

Die notwendigen Entwicklungsimpulse zur Überwindung der Strukturkrise in Rostock können nicht von StadtplanerInnen initiiert werden, sondern müssen von der Wirtschaft ausgehen. Die Aufgabe von Stadtplanung ist es, die Voraussetzung für die Realisierung dieser Impulse zu schaffen, frühzeitig für die räumliche Verteilung der konkurrierenden Nutzungsansprüche die Weichen zu stellen und unverträgliche Nutzungen auszuschließen. Dies

kann nur vor dem Hintergrund plausibler Annahmen über die zukünftigen wirtschaftlichen Perspektiven der Stadt und im Hinblick auf eine angestrebte Stadtstruktur geschehen.

Es ist nicht Gegenstand dieser Arbeit, eigene Leitbilder für die Wirtschaftsförderung und die Stadtentwicklung der Hansestadt zu entwerfen. Es werden darum die bisher vorliegenden Expertisen ausgewertet, um Anhaltspunkte für die mögliche Entwicklung Rostocks zu geben. Dabei ist der Anspruch nicht, eine möglichst detaillierte Prognose zu wagen, vielmehr ist das Ziel der Bemühungen, entscheidende Grundtendenzen erkennen zu lassen und wichtige Hinweise auf Chancen und Gefahren im Umstrukturierungsprozeß zu geben. So kann es möglich werden, daß langfristige Wirtschaftsförderungskonzepte und die Entwicklung eines städtebaulichen Leitbildes aufeinander abgestimmt werden.

Zur Frage der wirtschaftlichen Entwicklungsmöglichkeiten der Stadt Rostock liegen erste Gutachten vor. Danach wird auch in Zukunft der maritime Sektor eine zentrale Rolle spielen. "Nur wenn für Schiffbau, Schifffahrt, Fischerei und Hafen eine Zukunftsperspektive entwickelt werden kann, wenn sie leistungsfähig und international wettbewerbsfähig ihre Produkte und Dienstleistungen anbieten können, hat auch Rostock eine Perspektive" (Heseler/Hickel 1990, 87).

Es sind jedoch tiefgreifende Umstrukturierungsprozesse in Richtung auf einen neuprofilierten maritimen Sektor und eine Diversifizierung der Rostocker Wirtschaftsstruktur notwendig, um in Zukunft mit der internationalen Konkurrenz Schritt halten zu können und neue Marktpositionen zu sichern. Diese Zukunft wird wesentlich von der Entstehung einer europäischen Wirtschaftsregion um die Ostsee, einer neuen 'Hanse' mit florierendem wirtschaftlichen und kulturellen Austausch zwischen den baltischen Staaten, Skandinavien und der Bundesrepublik (vgl. Weber 1991) bestimmt sein. "Ein riesiger Standort für Produktion und Dienstleistungen mit regem Ro-Ro-Schiff-Verkehr" (Peters 1991) kann entstehen. Rostock könnten in diesem Wirtschaftsraum zentrale Aufgaben als Tor der EG in Richtung Baltikum und als Verkehrsknoten zwischen Skandinavien, Mittel- und Südeuropa zuwachsen.

Für die einzelnen Bereiche des maritimen Sektors werden die Entwicklungsperspektiven von Wirtschaftsfachleuten wie folgt eingeschätzt:

Hafenwirtschaft

Nachdem die notwendigen Schrumpfungsprozesse beendet sind, und wenn die Umorientierung der Hafenstruktur sowie die Neuprofilierung der Hafenfunktionen gelingt, kann auch in Zukunft "der Hafen ein wichtiger Ansatzpunkt der Erneuerung der Rostocker Wirtschaft sein" (Heseler/Hickel 1990, 31). Fachleute gehen davon aus, daß sich der Gesamtumschlag dauerhaft bei ca. 16,5 Mio. Tonnen einpendeln wird, was einen Rückgang gegenüber 1989 von 21% bedeuten würde (vgl. Holocker 1991, 401). Gute Chancen werden für den Umschlag von Massengut und Massenstückgut gesehen (vgl. NNN, 19.11.1991). Bedingung hierfür ist die Entwicklung einer Leistungsstruktur des Seehafens, die der veränderten Situation als zentraler deutscher Ostseehafen und Knotenpunkt im Verkehr zwischen den baltischen Staaten, der Sowjetunion und Skandinavien angepaßt und für verbleibende und neue Kunden attraktiv ist. Grundlegende Voraussetzung wird die erhebliche Verbesserung der Kommunikations- und Verkehrsinfrastruktur sein.

Darüber hinaus werden die Profilierung als Logistikcenter (d.h. die Rationalisierung von Abfertigungsprozessen, eine moderne, rechnergestützte Durchlauforganisation und die umfassende Ausweitung des Dienstleistungsangebotes an der Ware) sowie die Ansiedlung hafengebundener Industrien als vorrangig angesehen (vgl. Biebig 1990, 162).

Erste Bemühungen, neue Funktionen im Rostocker Hafen anzusiedeln, zeigen bereits Erfolge: So weisen zum Beispiel der Umschlag von Kaffee auf dem Weg von den Herkunftsländern zu Berliner Röstereien (vgl. Frank 1991a), die Einführung des fünften Ro-Ro-Dienstes (vgl. Frank 1991b) oder die Entwicklung eines Güter-Verteilzentrums (vgl. Frank 1991c) auf den langsam einsetzenden Strukturwandel hin.

Die neuen Handelsbeziehungen in der Ostsee beginnen sich bereits zu etablieren. Norwegische Reeder, die die schnelle Verbindung von Rostock zu kontinentalen Absatzgebieten nutzen wollen, streben eine Kooperation mit dem Seehafen an. "Noch in diesem Jahr ist geplant, daß norwegische Schiffe Rostock anlaufen" (NNN, 12.11.1991).

Schiffbau

Die Zukunft des Schiffbaus in Rostock befindet sich in wirtschaftlicher und politischer Hinsicht in der Schwebe. Zwar wird in mittel- und langfristigen Prognosen von einem Aufschwung des Weltschiffbaus ausgegangen, Bedingung für den Erhalt der ostdeutschen Werften ist aber eine umfassende Modernisierung und Produktivitätssteigerung, womit ein weiterer Abbau von Arbeitsplätzen unumgänglich verbunden ist.

Gelingt diese Neuprofilierung (dies wäre nur mit öffentlicher Strukturhilfe möglich), liegt die langfristige Zukunftsperspektive nur in spezialisiertem, technologisch hochwertigem Schiffbau. "Die Werften müssen dabei das Schiff als System in einer zunehmend integrierten Transportkette verstehen und vermarkten, Systemlösungen anbieten statt isolierter Lösungen" (Heseler/Hickel 1990, 85).

Auch bieten sich zukunftsorientierte Marktchancen im weiteren Bereich der maritimen Technologien. Sollte ein Anschluß an diese Entwicklung gelingen, so ist dies nur auf einem erheblich niedrigeren Beschäftigungsniveau und nach einer Diversifizierung der Betriebsstrukturen denkbar.

Bevor jedoch wirtschaftliche Sanierungskonzepte greifen können, muß auf politischer Ebene die Zukunft der DMS geklärt sein. Noch ist die Auseinandersetzung in vollem Gange: Die Treuhand plant die Privatisierung der einzelnen Betriebe, der DMS-Vorstand favorisiert eine Sanierung des Staatskonzerns und dann die möglichst geschlossene Privatisierung (vgl. Dobert 1991, Neubauer 1991), da andernfalls die Gefahr eines 'Ausschlachtens' der Werften durch die westdeutschen KäuferInnen besteht.

Schifffahrt

In der kurzen Zeit nach der Wende hat die DSR bereits wichtige Umstrukturierungsschritte durch die Verringerung des Personalbestandes, die Stilllegung alter Schiffe und den Aufbau zukunftsträchtiger Kooperationen vorgenommen. Auch in Zukunft kann die DSR von den Funktionen des Rostocker Hafens profitieren, wenn die Küstenschifffahrt (vor allem im Ro-Ro-Verkehr) und der Fährdienst nach Skandinavien und ins Baltikum ausgebaut werden. Rostock sollte auch dann Heimathafen der gesamten Flotte

bleiben, wenn die Containerschiffe den Hafen der Hansestadt nur noch gelegentlich für Zubringerdienste anlaufen und ansonsten als Vollcontainerschiffe im internationalen Verkehr die Nordseehäfen als Endhäfen ansteuern.

"Trotz der gewaltigen Umstrukturierungsaufgabe dürfte die DMS zukünftig eines der bedeutendsten maritimen Unternehmen an der mecklenburgischen Küste sein und damit eine wichtige Ausstrahlungskraft für die Rostocker Wirtschaft ausüben" (Heseler/Hickel 1990, 36).

Fischwirtschaft

Nachdem zunächst die drastische Reduktion des Personals unvermeidlich ist - schrumpfen muß insbesondere die Zahl der seefahrenden Arbeitskräfte (vgl. NNN, 12.09.1991) -, ergeben sich für die Fischwirtschaft langfristig möglicherweise Entwicklungschancen durch die Verbesserung der Selbstversorgung und damit Steigerung des Pro-Kopf-Verbrauchs an Frischfisch in den fünf neuen Ländern. Voraussetzungen hierfür sind die Schaffung eines geeigneten Vertriebssystems für Frischfisch und die Umstrukturierung der bisherigen Produktionskapazitäten, die auf die sofortige Weiterverarbeitung des Fangs und nicht auf die schnelle Distribution zielen (vgl. NNN, 06.11.1991).

Es gibt also für bestimmte Bereiche des maritimen Sektors plausible Chancen, nach der Überwindung der momentanen Strukturkrise auch unter den veränderten Wirtschaftsbedingungen wieder Marktanteile zu sichern. Der Versuch, diese Chancen aufzuzeigen, darf jedoch nicht über das Ausmaß der dramatischen Krise hinwegtäuschen, in der sich die Wirtschaft der Stadt Rostock noch auf unabsehbare Zeit befindet.

Es muß auch klar sein, daß der maritime Sektor zwar weiterhin eine wichtige Rolle im Wirtschaftsgefüge der Stadt spielen und ihr maritimes Gesicht mitprägen wird, daß er aber in Zukunft nicht mehr eine so dominante Rolle einnehmen wird, wie dies vor der Wende der Fall war.

Der drastische Rückgang an Arbeitsplätzen im maritimen Sektor und der notwendige Ausbau anderer Bereiche werden eine Veränderung der Wirtschaftsstruktur nach sich ziehen. Die Rostocker Wirtschaft muß einen höhe-

ren Diversifizierungsgrad anstreben, um mit Hilfe einer breiteren Basis ihre Krisenanfälligkeit zu vermindern.

In den nichtmaritimen Wirtschaftszweigen zeigen sich erste Anzeichen für einen Aufschwung, vor allem in der *Bauwirtschaft*. Wirtschaftsfachleute erwarten, daß die Bauwirtschaft und das Handwerk eine Schlüsselrolle bei der Aufwärtsentwicklung der Rostocker Wirtschaft einnehmen werden (vgl. NNN, 11.10.1991). "Insgesamt wird im kommenden Jahr von mehr als 15 Prozent Zuwachs bei den Bauinvestitionen in den neuen Ländern ausgegangen" (vgl. NNN, 11.11.1991). Anzunehmen ist eine erhebliche Nachfrage sowohl im Wirtschafts- als auch im Wohnungsbau.

Ein Motor für den zu erwartenden Wohnungsneubau ist die verbreitete Unzufriedenheit mit der zur Verfügung stehenden Wohnfläche pro Person. Diesbezüglich besteht in Rostock mit bisher durchschnittlich 23,5 m²/EW (vgl. POLIS/GEWOS 1991, Teil II/1, 26) ein erheblicher Nachholbedarf gegenüber Städten der gleichen Größe in den alten Bundesländern, in denen ca. 38 m²/EW zur Verfügung stehen.

Aber nicht nur das Bedürfnis, die pro Kopf zur Verfügung stehende Wohnfläche an westliches Niveau anzugleichen, kann in den nächsten Jahren für ein beachtliches Auftragsvolumen für die Bauwirtschaft sorgen: Von den vorhandenen Wohnungen ist ein erheblicher Teil dringend sanierungs- und modernisierungsbedürftig, so daß auch in diesem Bereich ein immenses Potential liegt, sofern eine Finanzierung durch entsprechende Förderprogramme gewährleistet ist.

Positive Impulse sind langfristig auch von der Ausweitung des Sektors *Dienstleistungen* zu erwarten. Dies bezieht sich sowohl auf konsum- und haushaltsorientierte als auch auf produktionsbezogene Dienstleistungen. Bei den Einzelhandelsgeschäften hat ein erheblicher Zuwachs stattgefunden, für die Bereiche Gastronomie sowie Medien/Unterhaltung zeichnen sie sich allmählich ab.

Auch der "Tourismus beginnt aufzublühen" (NNN, 19.10.1991), nachdem im Jahr 1990 die Erwartungen an den boomenden Fremdenverkehr nicht erfüllt wurden. Es wird davon ausgegangen, daß in Mecklenburg-Vorpommern der Tourismus zum Wirtschaftsfaktor Nr. 1 werden kann und auch die Hansestadt Rostock positive Wachstumsimpulse (z.B. Städtereisen, Tagesausflüge, Bildungsreisen) erhält (vgl. Büro für Städtebau 1990). Bei der

Entwicklung entsprechender Konzepte wird versucht, den sanften Tourismus als Natur- und Landschaftserlebnis des Küstenraumes mit dem kulturhistorischen Interesse an der Hansestadt Rostock zu verbinden (vgl. ATE/VR 1990).

Im Bereich der produktionsorientierten Dienstleistungen besteht Nachholbedarf für Firmen, unter anderem in den Bereichen Großhandel, Transport, aber auch Beratung und Entwicklung (z.B. für EDV). Hier bestehen Kooperationsmöglichkeiten mit den bereits in Rostock ansässigen wissenschaftlichen Institutionen.

In allen Wirtschaftssektoren liegt die Aussicht auf eine positive Entwicklung vor allen Dingen in der Gründung neuer klein- und mittelständischer Betriebe. Nur so kann die Entflechtung der erstarrten wirtschaftlichen Strukturen der Stadt gelingen. Auch zeigen die Erfahrungen in der BRD in den letzten Jahren, daß ein Zuwachs an Arbeitsplätzen nur im klein- und mittelständischen Gewerbe realisiert werden kann.

Notwendige Schwerpunkte für die Förderung des Wirtschaftsraumes Rostock werden von der Stadt in der "Entwicklung eines leistungsfähigen Mittelstandes sowie der Umorientierung der Schiffbauindustrie und der Ansiedlung von 'high-tech-Industrie', verbunden mit der Schaffung moderner Arbeitsplätze, gesehen" (Hansestadt Rostock 1991, 9).

Der krisenhafte Veränderungsprozeß in der Wirtschaftsstruktur der Hansestadt Rostock bedingt nicht nur schmerzliche Einbrüche, sondern eröffnet auch die Chance zu einer weitreichenden Veränderung. Dabei ist davon auszugehen, daß Rostock und Schwerin auch in Zukunft die dominierenden Zentren in Mecklenburg-Vorpommern sein werden. Während Schwerin als Landeshauptstadt eher Verwaltungsfunktionen zufallen, wird Rostock weiterhin zentrale Aufgaben im Bereich Handel, Bildung, Wissenschaft und Kultur übernehmen sowie für die Region einen großen Teil der Arbeitsplätze im produzierenden und nichtproduzierenden Sektor stellen. Auf welchem Niveau sich die Zahl der Arbeitsplätze und der EinwohnerInnen einpendeln wird, läßt sich noch nicht sagen. Sicher ist, daß Rostock auf unabsehbare Zeit die größte Stadt in Mecklenburg-Vorpommern bleiben wird.



Abbildung 16: *Flächen für mögliche Umnutzungen*

Die Verlagerung des Schwerpunktes der Wirtschaftsstruktur von den industriellen Großbetrieben auf klein- und mittelständische Betriebe wird auch für die Stadtstruktur von großer Bedeutung sein. Durch den Niedergang von Industriebetrieben, die mitten in der Stadt direkt am Ufer der Unterwarnow gelegen waren, stehen mittelfristig innenstadtnah sehr attraktive Flächen zur Verfügung. Hier können ergänzende Zentrumsfunktionen realisiert werden. Nutzungen im Bereich Dienstleistungen, Infrastruktureinrichtungen, wohnungsbezogenes Gewerbe, Freizeit, Tourismus und Wohnen sind denkbar. Die sich abzeichnende neue Wirtschaftsstruktur wird ganz andere Standorte nachfragen, als dies bei den bisher dominierenden Großbetrieben der Fall war.

Für die BewohnerInnen der Hansestadt könnten sich ungeahnte Möglichkeiten eröffnen: Das Ufer der Warnow, das bislang weitgehend unzugänglich war, könnte wieder in die Lebensumwelt der Menschen einbezogen und auf vielfältige Weise genutzt werden, die zentrale Bedeutung des Flusses für die Stadt wäre wieder erlebbar.

Abbildung 16 soll ausschließlich eine großräumige Orientierung über die Flächen für eine mögliche Umnutzung geben. Es werden bei weitem nicht alle Betriebe in den markierten Bereichen die Produktion einstellen oder sich verlagern. Deutlich soll aber werden, daß grundlegende Veränderungen anstehen. So ist zum Beispiel jetzt schon entschieden, daß die Neptun-Werft nach dem Zusammenschluß mit der Warnow-Werft den Standort 'Werftdreieck' am Holbeinplatz aufgeben wird.

Bei anderen Betrieben (z.B. dem Fischereikombinat und dem Heizkraftwerk) entlang des linken Warnowufers ist mit ähnlichen Entscheidungen zu rechnen, so daß sich mittelfristig die Chance ergibt, über eine zusammenhängende städtebauliche Umnutzung des angedeuteten Gebietes nachzudenken.

Im Bereich des Stadthafens ist mit der endgültigen Einstellung der Umschlagfähigkeit zu rechnen, und eine Aufwertung des Osthafens wird schon lange von der Stadt angestrebt.

Wann und unter welchen Bedingungen die Flächen im einzelnen zur Verfügung stehen könnten, ist noch zu klären. Dabei muß sich zeigen, welche

Betriebe innerhalb des Gebietes langfristig bestehen bleiben werden, ob ihr Verbleib am Standort mit einer geplanten Umnutzung verträglich ist oder ob eine Umsiedlung anzustreben ist. Weiterhin sind Eigentumsverhältnisse und mögliche Altlastenprobleme zu klären.

Im folgenden wird das Augenmerk auf die Binnenwarnow gelenkt. Es wird versucht, die Potentiale dieses Gebietes auszuloten und angemessene Planungsvorschläge zu formulieren. Dies kann jedoch nur im Zusammenhang mit einer Abwägung der gesamtstädtischen Entwicklung unter Berücksichtigung der Herausbildung einer neuen Stadtstruktur geschehen.

In welchem hohen Maß eine Veränderung der Stadtstruktur möglich erscheint, haben die voranstehenden Ausführungen gezeigt. Diese Umstrukturierung muß von einem langfristigen, im Zusammenspiel von PolitikerInnen, Fachleuten und Öffentlichkeit entwickelten städtebaulichen Leitbild getragen sein.

Ein Anfang für diese Diskussion wurde bereits auf verschiedenen Ebenen gemacht: So hat zum Beispiel eine ExpertInnenrunde, bestehend aus städtischen und freiberuflichen Fachleuten aus Rostock sowie den alten und neuen Bundesländern, die Frage eines neuen städtebaulichen Leitbildes für die Hansestadt diskutiert (SRL-Planungswerkstatt vom 06.05.-11.05.1991). Dabei wurden wichtige Momente für ein solches Leitbild benannt, ohne zu einer abschließenden Formulierung zu kommen. Diese Offenheit des Ergebnisses ist nicht nur darauf zurückzuführen, daß binnen weniger Tage keine 'Patentlösungen' gefunden werden können, sondern gründet auch in der Überzeugung, daß es die vordringliche Aufgabe solcher Veranstaltungen ist, eine weiterführende Diskussion innerhalb der Stadt in Gang zu bringen und Anregungen zu geben.

Außenstehende können und dürfen nicht das städtebauliche Leitbild für Rostock bestimmen, sie können aber beratend tätig sein. In diesem Sinne ist auch die Einladung der Stadt Rostock zu einem internationalen Architekten- und Planerworkshop im Juli 1991 zu verstehen gewesen: "Für die Verbesserung der Lebensqualität ist ein großes Maß an geistiger und materieller Anstrengung einzufordern. Das Mittun verlangt eine Voraussetzung zu wissen, woran und wofür. Die Richtung für die Gestaltung der Hansestadt zu bestimmen, ist Angelegenheit des Gemeinwesens. Dafür sind Rat und

Tat vonnöten. Rat ist bei jenen zu suchen, die, ausgestattet mit fachlicher Kompetenz, bereit sind, ihn zu geben! Taten folgen zu lassen, von denen, die fähig sind, intelligente Lösungen zu verwirklichen, wird Sache der Rostocker selbst sein, denen das Gedeihen der Stadt am Meer am Herzen liegt" (Hansestadt Rostock 1991, 3).

3 Die Binnenwarnow: Bestandsanalyse

Nachdem im vorigen Kapitel die Entstehungsbedingungen und die zentralen Strukturmerkmale der Stadt Rostock geschildert und allgemeine Entwicklungsperspektiven aufgezeigt wurden, wird hier konkret auf das Planungsgebiet - die Binnenwarnow - eingegangen.

Die Entwicklung eines Nutzungskonzeptes setzt eine Bestandsanalyse voraus. Diese wird für das in Kapitel 4 vorgelegte Nutzungskonzept in drei Schritten vorgenommen: die Einbindung der Binnenwarnow in das Stadtgefüge wird verdeutlicht (Kapitel 3.1), die Gegebenheiten im Planungsgebiet selbst werden geschildert (Kapitel 3.2), und schließlich wird ein Einblick in bereits bestehende (städtische und private) Planungen gegeben (Kapitel 3.3).

Zuvor sollen einige methodische Überlegungen angestellt werden.

An der Schwelle des methodischen Vorgehens der Stadtplanung steht das Motto "Survey before plan" (Albers 1988, 69), d.h. die Feststellung, daß es die Voraussetzung für die Erarbeitung eines Handlungsvorschlages ist, sich die Wirklichkeit zu vergegenwärtigen, in die durch Planung eingegriffen werden soll.

Gegenstand normativer Setzungen ist aber der Umstand, nach welchen Aspekten dieser Wirklichkeit gefragt wird und mit welchem Impetus dies geschieht. Eine Bestandsanalyse kann und soll nicht unabhängig von der Relevanz aller erdenklichen Merkmale des baulichen Gefüges einer Stadt, ihre Umweltbedingungen, ihr Wirtschafts- und Sozialgefüge sowie ihre kulturellen Besonderheiten beschreiben. Vielmehr muß, um die "gedankenlose Anlage von Datenfriedhöfen" (Jessen u.a. 1980, 418) zu umgehen, die komplexe Realität des Planungsgegenstandes überschaubar gemacht werden.

Dabei steht kein allgemeines Schema für die Selektion der im Zusammenhang wesentlichen Merkmale eines Planungsgegenstandes zur Verfügung. Die anzuwendende Methode und das zu erhebende Material werden durch die jeweils spezifische Problemstellung bestimmt. Das bedeutet, daß in den Erhebungsvorgang bereits Annahmen über Probleme und deren Aufhebung bzw. Aufhebbarkeit eingehen, daß die "Starrheit des hier und heute fixierten Gegenstandes in einem Spannungsfeld des Möglichen und des Wirklichen" aufgelöst wird (Adorno 1982, 82). Es sollte also während des ganzen

Planungsprozesses eine stetig zunehmende Konkretisierung sowohl der Bestands- und Problemanalyse als auch der Zielbestimmungen angestrebt werden, da zum einen die Explikation von Zielen der Kenntnis des Problems bedarf und zum anderen die Beschreibung des Problems einer Definition des Soll-Zustandes unterliegt.

Eine problembezogene und kritische Bestandsanalyse sollte demgemäß der Parallelität von erhebenden, analysierenden und planenden Schritten gerecht werden, d.h. in ihr sollte die Untrennbarkeit von Beschreibung und Bewertung beachtet werden (vgl. Jessen u.a. 1980, 417).

Aus diesen methodischen Überlegungen resultiert für die vorliegende Arbeit das folgende Vorgehen:

Bereits der erste Zugang zum Bereich der Unterwarnow (Kapitel 1) war geprägt von dem unmittelbaren Eindruck der Diskrepanz zwischen den potentiellen Qualitäten des Gebietes und den augenblicklich wenig genutzten Chancen. Damit ist das Interesse, diesen allgemein unbefriedigenden Zustand aufzuheben, Motiv für das Zustandekommen der Arbeit. Zugleich bedeutet das Interesse an der Aufhebung dieser Mißstände die Notwendigkeit, sie genauer untersuchen zu müssen und beinhaltet die Möglichkeit ihrer Überwindung, also eine Perspektive des 'Andersseins'.

Vor dem Hintergrund dieser Überlegungen ist es die Funktion der Bestandsanalyse, die Struktur sowie die angenommenen Potentiale, Restriktionen und Mißstände des Planungsgebietes genau zu untersuchen. Erst von hier aus ist ein Ausgangspunkt für die Entwicklung des Konzeptes zur Umnutzung der Binnenwarnow (Kapitel 4) zu gewinnen.

Das Hauptaugenmerk gilt dabei den vorhandenen Gegebenheiten des Gebietes; berücksichtigt werden aber auch Informationen über die historische Entwicklung und über zukünftige Perspektiven, soweit sie zur Verfügung stehen und im Zusammenhang dieser Arbeit von Interesse sind.

Als Material dienen vorwiegend eigene Erhebungen, die sich primär auf Begehungen des Gebietes und 22 ExpertInneninterviews stützen, die im Sommer 1991 mit VertreterInnen der städtischen Planungsbehörden und Leitern von im Planungsgebiet ansässigen Betrieben geführt wurden. Zusätzlich wurden frühere Untersuchungen über die Stadt Rostock und anderes zur Verfügung stehendes Material ausgewertet.

3.1 Die Einbindung der Binnenwarnow in die Umgebung

Die Besonderheit des Planungsgebietes, das vorwiegend die Uferzone eines Teils der Unterwarnow umfaßt, und der Umstand, daß dieser Planungsraum gleichsam als vorgelagerter Streifen in besonders enger Beziehung zu seinem Hinterland steht, macht es unabdingbar, die naturräumliche, funktionale und verkehrliche Einbindung des Gebietes zu untersuchen.

3.1.1 Topographie (vgl. Plan 2)

Wesentliches Moment des Planungsgebietes und seiner Umgebung sind die topographischen Gegebenheiten. Dort, wo die Oberwarnow in die Unterwarnow mündet, öffnet sich ihr Tal zu einer weiten Niederung, die sich um die verbreiterte Unterwarnow herumzieht und mit der Niederung der Carbeck, des Zingel- und des Hechtgrabens verschmilzt. Begrenzt und betont wird dieses flache Gelände durch die deutlichen Geländekanten der Endmoränenlandschaft.

Aus historischen Karten geht hervor, welches Ausmaß die sumpfigen Niederungen im Bereich der heutigen Stadt im Mittelalter gehabt haben (vgl. Abbildung 2).

Mittlerweile ist ein großer Teil davon trockengelegt oder aufgeschüttet und besiedelt worden. Besonders drastisch ist die Verbauung und Zerschneidung der strahlenförmig auf die Warnow zulaufenden Niederungsbereiche im Nordwesten der Stadt im Zuge der Entstehung der 'sozialistischen Musterstadt'. Damit kommt den Resten der Warnowniederung im Bereich des Planungsgebietes ein besonderer Wert zu: Sie sind prägende Bestandteile der Küstenlandschaft und betonen zugleich die historische Bebauung der Hansestadt Rostock auf den umgebenden Anhöhen.

Die sumpfigen Niederungen eignen sich ursprünglich nicht für eine feste Bebauung. Die deutschen Siedler im 12. Jahrhundert hatten für die Gründung ihrer Stadt das erhöhte Plateau beim Warnowknick gewählt. Auch die Stadterweiterungen in den 20er und 30er Jahren (Brinkmannsdorf und Dierkow) erfolgten nicht in den Niederungen, sondern entlang der Höhenlinien.

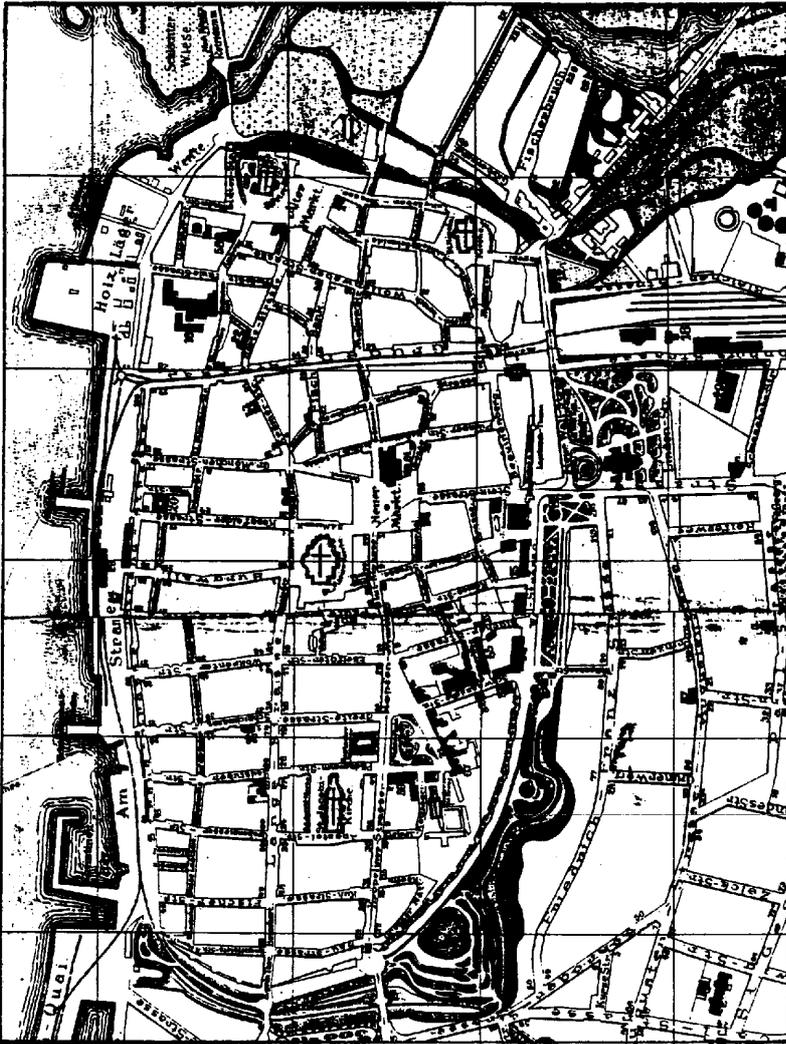


Abbildung 17: Stadtplan, Rostock um 1900 (Quelle: Probst 1991, 46 f.)

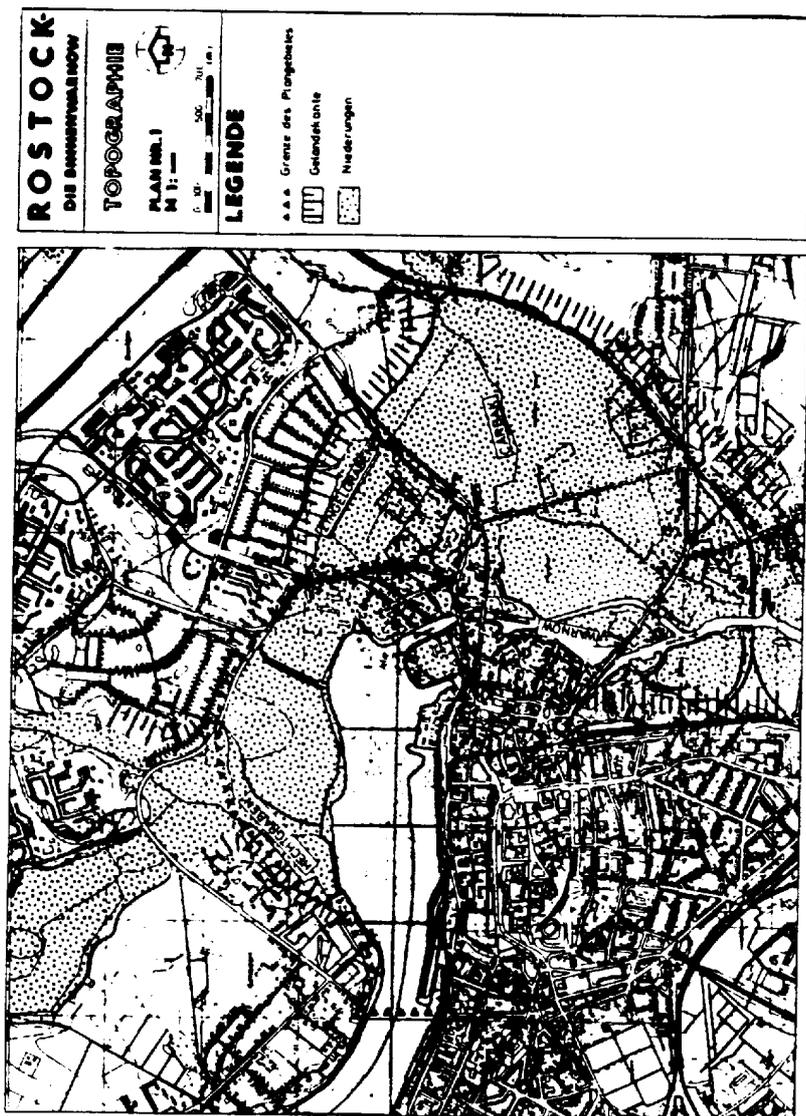
Bis heute tritt die Warnow einige Male im Jahr so weit über die Ufer, daß Teile der Silohalbinsel, der Halbinsel in der Warnowmündung und des Osthafens überschwemmt werden. Die dort ansässigen Betriebe sind mit ihren Produktions- und Lagermethoden auf die jahreszeitlich bedingten Überschwemmungen eingestellt.

Darüber hinaus ist die Bebauung der sumpfigen Böden sehr erschwert: Betriebsleiter im Planungsgebiet berichten, daß für die Gründung der dort errichteten Gebäude und Nebenanlagen teilweise bis zu 18 m tief gerammt werden mußte.

Erste Bauungen vor den Stadtmauern in den Niederungen fanden im Laufe des letzten Jahrhunderts im Bereich des Mühlendamms, des Fischerbruchs und des Gerberbruchs statt. Die alten Straßennamen legen Zeugnis davon ab, daß hier Nutzungen Raum fanden, die innerhalb der Stadtmauern nicht geduldet wurden und/oder die direkte Nähe zum Wasser brauchten.

Im Laufe des 20. Jahrhunderts begann die zunehmende Besiedelung der Niederungen, vorwiegend für gewerbliche Nutzungen. Diese Entwicklung bedingte in mehrfacher Hinsicht negative Folgen: Die ökologisch wertvollen Feuchtgebiete wurden zunehmend auseinandergerissen und zerstört, der für das Landschaftsbild typische Naturraum wurde zurückgedrängt. Er büßte damit seine gliedernde Wirkung ein, und die städtebauliche Klarheit der historischen Siedlungsfläche ging verloren. Die Zuflüsse zur Warnow wurden verrohrt oder sind zu Altlasten verkommen. Aus ökologischer, landschaftspflegerischer und städtebaulicher Sicht ist also die Besiedlung der Niederungen als 'Irrtum der Geschichte' zu bezeichnen.

Bereits im Generalbebauungsplan von 1989 ist die Forderung formuliert, die "Niederungen für Erholungsfunktionen nutzbar und sichtbar zu erhalten" (Seite 50) und die "Geländekanten und Bodenerhebungen zu betonen" (Seite 60). Das folgende Foto zeigt, wie weit die Realität in der Warnowniederung noch von diesen Zielen entfernt ist. Angesichts der veränderten Bedingungen in der Stadt Rostock nach der Wende besteht jedoch die Chance, an die alten Vorhaben des Generalbebauungsplanes anzuknüpfen und über sie hinauszugehen.



(Plan 1)

3.1.2 Angrenzende Nutzungen (vgl. Plan 2)

Um die Funktionen des Planungsgebietes im Stadtgefüge beurteilen zu können, ist es notwendig, die Nutzungen der angrenzenden Gebiete zu kennen. Vor dem Hintergrund dieses Wissens ist es später möglich zu entscheiden, ob die Nutzungsarten des Planungsgebietes und seiner Umgebung sinnvoll aufeinander abgestimmt sind oder ob eine Umstrukturierung angezeigt scheint.

Von den an das Planungsgebiet angrenzenden Nutzungen dominiert das historische Zentrum der Hansestadt Rostock. Die architektonisch prägnante Altstadt bietet Identifikations- und damit kulturelle Verwurzelungsmöglichkeiten. Bestimmend ist ihre vielgestaltige Mischung von Wohn-, Handels- und Gewerbefunktionen, die sie zu einem attraktiven Erlebnisbereich machen.



Abbildung 18: Fußgängerzone

Im Stadtzentrum konzentrierten sich auch schon vor der Wende die spezialisierten Einzelhandelseinrichtungen der Stadt. Diese Stellung der Innenstadt im Stadtgefüge ist jedoch zusehens bedroht. Wegen der häufig ungeklärten Eigentumsfragen und den in vielen Fällen für betriebswirtschaftliche Anforderungen zu kleinen Ladenflächen sowie wegen des zum Teil schlechten Bauzustandes der Häuser vollzieht sich die Entwicklung in der Innenstadt langsamer als am Stadtrand oder in den Nachbargemeinden, wo Supermärkte, Discounter, Verbraucher- und Fachmärkte entstehen.

Für den Handel in der Innenstadt bleibt aufgrund dieser Konkurrenz nur die Option, sich auf ein spezialisiertes und exklusives Angebot zu konzentrieren. Hierfür fehlt jedoch (noch) ein mittelständischer Facheinzelhandel. Statt dessen etablieren sich auf den begehrten Verkaufsflächen in der Fußgängerzone Billig-Boutiquen und Textildiscountergeschäfte, deren BesitzerInnen die überdurchschnittlichen Mieten bezahlen können.

Neben den Handelseinrichtungen haben auch die Verwaltungs-, Dienstleistungs- und Wissenschaftsinstitutionen ihren räumlichen Schwerpunkt in der Innenstadt. Die gegenwärtig große Nachfrage nach guten, zentralen Bürolagen kann bei weitem nicht befriedigt werden. Auch für solche Verwaltungseinheiten, die weniger auf repräsentative Lagen angewiesen sind, stehen keine angemessenen Flächen zur Verfügung.

Der enorme Entwicklungsdruck, der auf der historischen Altstadt liegt, zwingt dazu, möglichst schnell attraktive, innenstadtnahe Standorte für eine Cityerweiterung zu finden. Nur so kann der rapiden Zerstörung der historischen Bausubstanz in der Altstadt und der Verdrängung von Wohnraum entgegengewirkt werden.

Zu Füßen der Stadtmauer schließt an die Altstadt in östliche Richtung ein Altgewerbestandort an, wo auf relativ kleinen Grundstücken meist ältere Betriebe in improvisierten Gebäuden bzw. Baracken ansässig sind. Einige Betriebe (z.B. die Warnow-Fensterwerke) versuchen seit der Wende, durch Investitionen ihre wirtschaftliche Zukunft zu sichern, was aufgrund der begrenzten Entwicklungsperspektiven an diesem Standort jedoch auf große Schwierigkeiten stoßen dürfte.

Jenseits der Warnow erstrecken sich die Grünflächen der Niederung. Darin eingebettet liegen zwei Kleingartensiedlungen mit der typischen Datschenbebauung.

Zwischen Dierkower Damm und Petridamm ist im Anschluß an den Osthafen auf den ehemaligen Zingelwiesen ein ungeordnet gewachsenes Gewerbegebiet (vorwiegend Lagerflächen) mit eingestreuten Wohnfunktionen entstanden. Das Wuchern des Gebietes hat die Zingelwiesen, einen wichtigen Bestandteil der Niederungen, endgültig zerstört, so daß die Lagerflächen mittlerweile bis unmittelbar an die Geländekante, auf der die Bebauung der 30er Jahre steht, herangerückt sind. Auf dem Hang befinden sich wiederum Kleingärten.

Daran grenzen die Wohngebiete Dierkow und Toitenwinkel mit sowohl Kleinsiedlerhäusern aus den 30er Jahren als auch großen Wohnblocks in Plattenbauweise. Für diese Wohngebiete für insgesamt etwa 50.000 BewohnerInnen stellt das Planungsgebiet die Anbindung an die Innenstadt dar.

Zwischen Toitenwinkel und Gehlsdorf zieht sich ein schmaler Grünzug zum Planungsgebiet hin, der Bestandteil des Naturschutzgebietes Toitenwinkeler Bruch ist. Eine Fülle äußerst empfindlicher Biotope hat sich auf diesem Niedermoorstandort herausgebildet. Unmittelbar daran schließt das Gelände einer großen psychiatrischen Klinik an, die bereits zu Gehlsdorf gehört, einem traditionsreichen Wohnvorort von Rostock mit schönen Gründerzeit-Villen. In Gehlsdorf führt ein Promenadenweg mit malerischem Blick auf die historische Altstadt am Warnowufer entlang.

Eine kleine Fähre verbindet das Gehlsdorfer Ufer mit dem gegenüberliegenden Kabutzenhof, wo seit Ende 1990 das Portcenter, ein schwimmendes Kaufhaus, vertäut am Ufer der Warnow liegt. Auf mittlerweile sechs Decks haben ein großer Selbstbedienungsladen, fast 30 andere Geschäfte und Gaststätten sowie Büroräume mehrerer Firmen ihren Platz (vgl. Rebuschat 1991). Die Idee für das schwimmende Einkaufszentrum entstand aus dem Dilemma von Investoren, daß sie keine geeigneten und schnell verfügbaren Grundstücke in der Stadt Rostock finden konnten.

Mittlerweile hat das Portcenter bereits einen Nachbarn: ein Hotelschiff mit Restaurant (vgl. Richter 1991).



Abbildung 19: *Blick auf Rostock vom Gehlsdorfer Ufer*

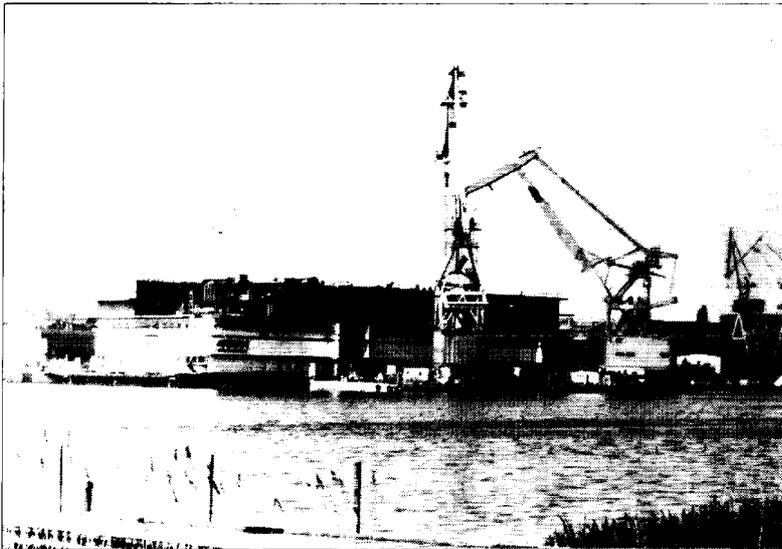
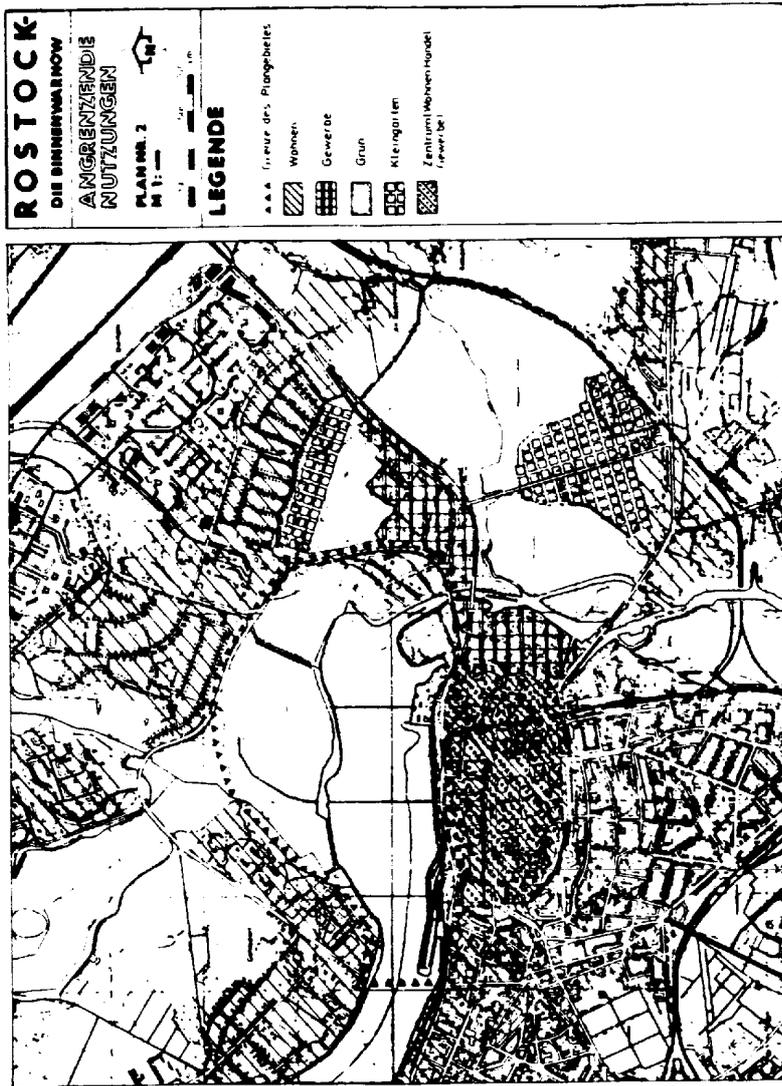


Abbildung 20: *Blick auf das Portcenter vom Gehlsdorfer Ufer*



(Plan 2)

3.1.3 Verkehr

Auch die verkehrliche Situation definiert eine entscheidende Beziehung des Planungsgebietes zu seiner Umgebung.

Wie aus der Darstellung des Hauptverkehrsnetzes auf der folgenden Seite ersichtlich wird (vgl. Abbildung 21), stellt die am stärksten befahrene Straße der Stadt Rostock, die Bundesstraße 105, die Grenze des Planungsgebietes zur Altstadt dar. Diese Straße ist augenblicklich die einzige leistungsfähige Trasse im Ost-West-Verkehr in Mecklenburg-Vorpommern und hat zudem zentrale Bedeutung im interregionalen und innerstädtischen Verkehr. Bis zum Bau der sogenannten Ostsee-Autobahn (A 20), deren genauer Verlauf noch nicht geklärt ist, wird sich an der Bedeutung der Bundesstraße 105 nichts Wesentliches ändern.

Schon vor der Wende war sie mit einem Kfz-Durchlauf von bis zu 3.000 Pkw/Spitzenstunde schwer belastet (vgl. Generalverkehrsplan 1989). Laut Zählungen von 1990 ist diese Belastung nach den Angaben des Abteilungsleiters Verkehrsplanung im Amt für Verkehrsanlagen auf 55.000 Pkw/Tag bzw. über 4.000 Pkw/Spitzenstunde gestiegen. Damit ist die Bundesstraße 105 völlig überlastet, der Verkehr kommt häufig zum Erliegen, und die Belästigung der anliegenden Wohngebiete durch Lärm und Abgasemissionen nimmt drastisch zu.

Hintergrund für den stetigen Anstieg der Verkehrsmenge ist sowohl die umfangreiche Verlagerung von Gütertransporten von der Schiene auf die Straße (in der DDR war die Deutsche Reichsbahn die Hauptlastenträgerin im Güterverkehr) als auch die Steigerung des motorisierten Individualverkehrs. Fachleute gehen für dieses Jahrzehnt von einer weiteren Steigerung des Güterverkehrs um 40% und des Pkw-Verkehrs um 30% aus (vgl. NNN, 13.06.1991).

Die politische Förderung sinnvoller alternativer Verkehrskonzepte ist nicht in Sicht. Vielmehr betreibt die Bundesregierung auch in den fünf neuen Ländern eine Politik der strukturellen Bevorzugung des Straßenverkehrs vor anderen Verkehrsträgern.

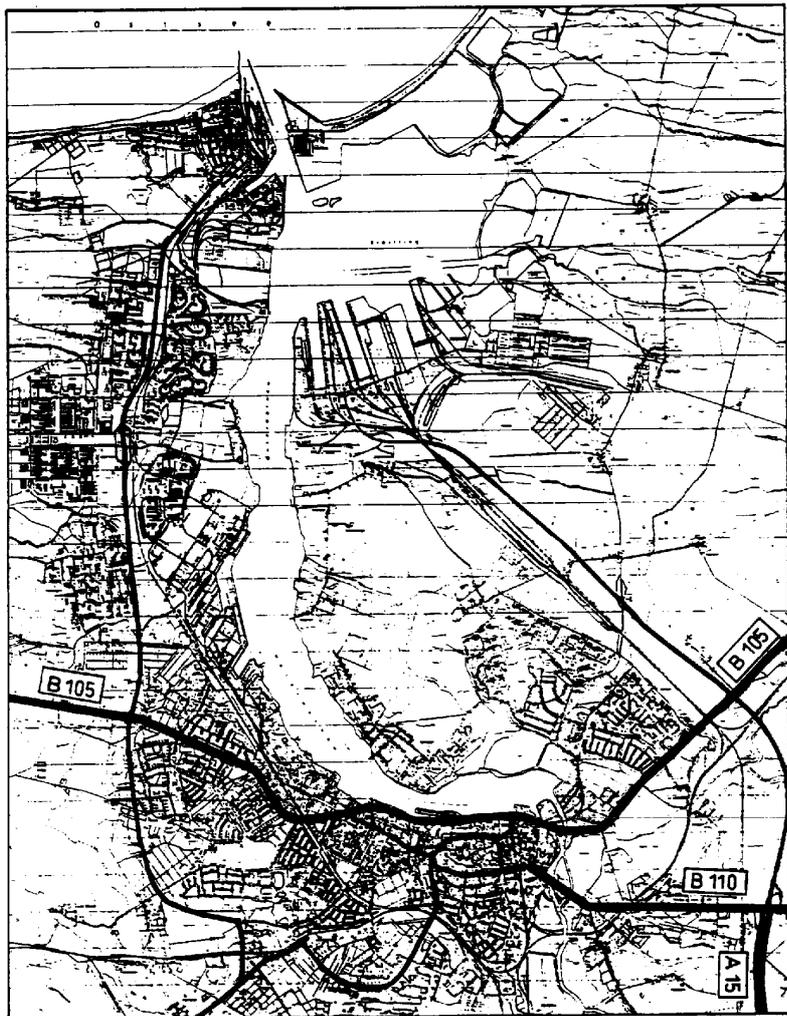


Abbildung 21: Hauptverkehrsstraßen

Eine grundsätzliche Entlastung der Bundesstraße 105 ist nur mittels einer veränderten Verkehrspolitik zu erreichen. Unter den gegebenen Voraussetzungen muß der überregionale Ost-West-Verkehr um die Stadt herumgeleitet werden, um eine Entspannung der innerstädtischen Verkehrssituation zu bewirken. Damit wäre aber nur eine Verlagerung und nicht die Behebung des Problems erreicht.

Ob die Ostsee-Autobahn die erhoffte Entspannung bringt, wird sich noch zeigen müssen. Wenn die Trassenführung, wie in einigen Konzepten vorgesehen, 20 oder mehr Kilometer südlich von Rostock verlaufen sollte, könnte auch der Bau einer stadtnahen Südtangente notwendig werden (vgl. NNN, 18.10.1991). Auch gilt es, tragfähige Konzepte für die Bewältigung des innerstädtischen Verkehrs zu finden, wobei es von zentraler Bedeutung sein wird, zumindest für den Berufsverkehr die hohen ÖPNV-Anteile zu erhalten.

3.2 Das Planungsgebiet

Aus Kapitel 3.1 sind die allgemeinen naturräumlichen Bestimmungen des Planungsgebietes und seine Einbeziehung in das Stadtgefüge ersichtlich geworden. Im folgenden wird der Blick auf das Planungsgebiet selbst gerichtet. Zunächst werden die allgemeinen Strukturmerkmale (Flächennutzung und Verkehr) des ganzen Gebietes herausgearbeitet. Aus dem Ergebnis dieser allgemeinen Bestandsanalyse werden die Defizite in der Nutzungsstruktur deutlich, und es ergeben sich sinnvolle Vertiefungen für die weitere Untersuchung.

Im Hinblick auf eine mögliche Umnutzung werden die konkreten Nutzungen an den Altgewerbestandorten benannt, d.h. die dort ansässigen Gewerbebetriebe werden kurz beschrieben und in bezug auf ihre Gebundenheit an ihren jetzigen Standort untersucht. Aus dem Wissen um die bisherigen Nutzungen und in Hinblick auf zukünftige Nutzungen bzw. Umnutzungen ergeben sich Anhaltspunkte für mögliche Altlasten im Planungsgebiet.

Danach werden in einer Analyse der städtebaulichen Strukturen die Stärken und Schwächen des Gebietes herausgestellt.

Die Art des Vorgehens soll zeigen, in welchem Maß die Annahmen über Defizite und die Perspektive der Veränderung des Gebietes auch diesen Teil der Bestandsanalyse prägen.

3.2.1 Flächennutzung (vgl. Plan Nr. 3)

Die Arten der Flächennutzung im Planungsgebiet unterscheiden sich ganz grundsätzlich: Auf der einen Seite sind die der Stadt zugewandten Flächen einschließlich der Halbinsel in der Warnowmündung und des Osthafens Bestandteile der gebauten, steinernen Stadt. Sie sind sichtbar geprägt von Jahrhunderten bzw. Jahrzehnten wirtschaftlicher Nutzung und legen Zeugnis ab von der Geschichte der Hansestadt Rostock.

Diesen durch Menschen geformten Flächen stehen auf der anderen Seite die Gehlsdorfer Niederungen als offene Landschaft gegenüber. Daß auch diese Teile des Planungsgebietes gefährliche Spuren menschlicher Nutzung tragen, ist auf den einladenden Grünflächen nicht unmittelbar erkennbar, sondern zeigt sich erst im Zusammenhang mit der Altlastenuntersuchung.

Unmittelbar der historischen Altstadt ist der Stadthafen der Hansestadt Rostock vorgelagert, der so alt ist wie die Stadt selbst. Seine Geschichte ist mit der ihren seit Jahrhunderten eng verbunden. Seine ehemals große wirtschaftliche Bedeutung hat er nach den Zerstörungen im Zweiten Weltkrieg und dem Bau des Seehafens am Breitling eingebüßt, viele Anlagen und Gebäude sind seither dem Verfall preisgegeben. Bis zur Wende diente der Stadthafen vorwiegend dem Güterumschlag der sowjetischen Armee und wurde deshalb stark gesichert. Hohe Zäune umgeben bis heute das Gelände. Der Zutritt war streng untersagt, die Tore waren bewacht.

Die sowjetische Armee hat sich mittlerweile ganz aus dem Stadthafen zurückgezogen; ihr Rücktransport wird über den Seehafen abgewickelt.

Heute findet Güterumschlag durch die Seehafen Rostock AG nur noch im Bereich zwischen Haedgehafen und Christinenhafen statt. Der landseitige An- und Abtransport des Materials bereitet auf der überlasteten Bundesstraße 105 zusätzliche Verkehrsprobleme.

Im Bereich zwischen Christinenhafen und den Getreidesilos war früher der technische Bereich des VEBs Seehafen angesiedelt. Diese Betriebsteile ha-

ben ihre Arbeit am Standort eingestellt. Die Flächen und Gebäude, bei denen es sich um mehr oder weniger wertlose Hallen handelt, liegen brach.

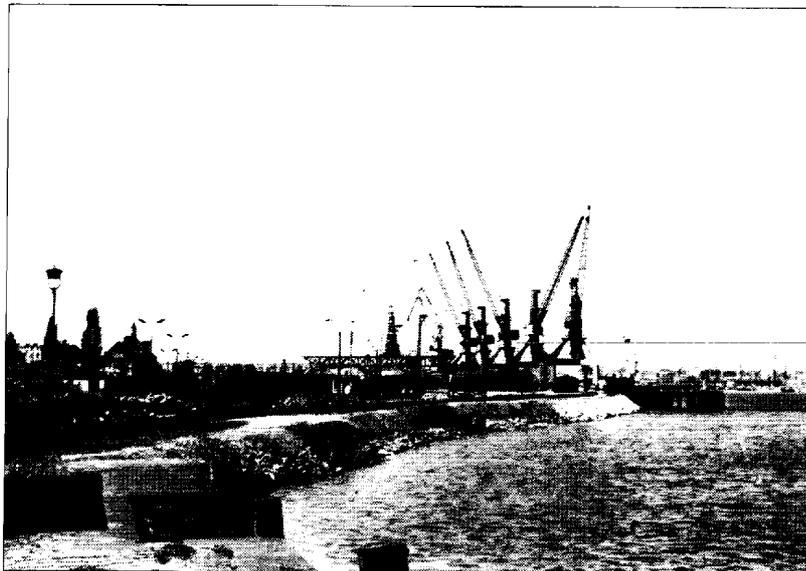


Abbildung 22: *Hafenanlagen im alten Stadthafen*

Große Teile der Silohalbinsel werden bis heute als Hafen, Lager oder Werftanlagen genutzt. In den Silos wird Getreide für den Export gelagert. Auch diese Nutzung bereitet durch die landseitige Anlieferung des Getreides durch Lastkraftwagen erhebliche Verkehrsprobleme. Des weiteren befinden sich hier Liegeplätze und Reparaturwerkstätten einer Reederei und eine kleine Werft.

Der übrige Teil der Silohalbinsel ist entweder von nichtwassergebundenen Gewerbebetrieben genutzt oder liegt brach. Auf diesen Brachflächen stehen wiederum alte Gebäude und Schuppen ohne großen Wert.

Auf der Halbinsel in der Warnowmündung dominiert die gewerbliche Nutzung durch große Handelseinrichtungen. Daran schließen eine Hafennutzung, eine Brache und eine Sportfläche an.

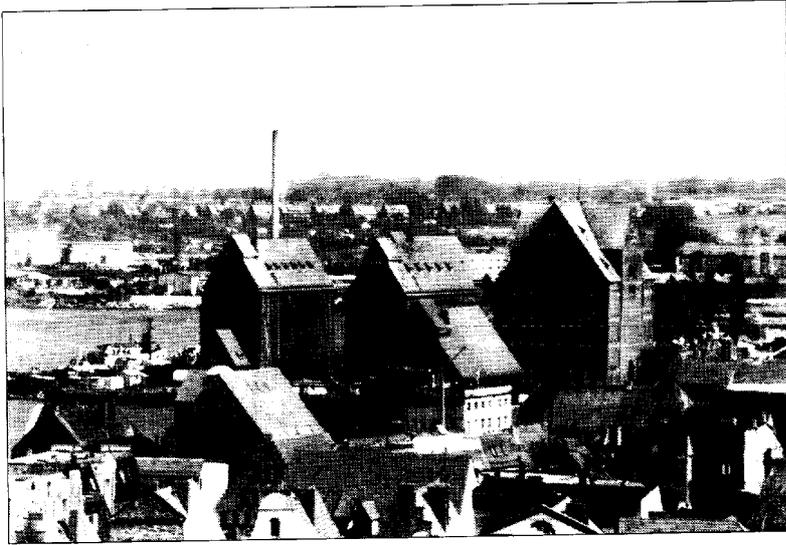


Abbildung 23: *Blick auf die Silohalbinsel und den dahinterliegenden Osthafen*

Der Osthafen ist ein ungeordnet gewachsenes Gewerbegebiet, das niemals Hafenfunktionen hatte. Die Ansiedlung der Betriebe erfolgte nach momen-

tanen Anforderungen und den gegebenen Möglichkeiten, d.h. die Erweiterung der vielzähligen, meist kleinen Betriebe vollzog sich spontan und führte zu sehr unterschiedlichen Bebauungsdichten mit zum Teil unverträglich stark überbauten und zum Teil völlig unterausgenutzten Grundstücken. Die standörtliche Zersplitterung der Betriebe und die größtenteils unrationale Bauweise hat für die meisten Betriebe zur Folge, daß ihnen am Standort kaum Entwicklungsmöglichkeiten bleiben.



Abbildung 24: *Brachflächen im Osthafen direkt am Ufer der Warnow*

Seit der Wende entstanden einige Brachflächen im Osthafen, nachdem Betriebe oder Betriebsteile aufgegeben wurden.

Die ungünstigen wirtschaftlichen Aussichten der Betriebe und das unbefriedigende äußere Erscheinungsbild des Osthafens verlangen nach einer städtebaulichen Lösung. Dabei gilt es, die Qualitäten des Gebietes, seine innenstadtnahe Lage und den direkten Bezug zum Wasser zu betonen.

Eine angestrebte Nutzung müßte auch dem Ziel gerecht werden, dem Standort eine veränderte Bedeutung im Stadtgefüge zu geben: Der Osthafen sollte zukünftig die Funktion eines Bindegliedes zwischen der Altstadt und den Wohngebieten im Nordosten bekommen.

An den Osthafen schließt sich die große Grünfläche der Gehlsdorfer Niederungen an. Dieses Gelände ist augenblicklich weder landwirtschaftlich noch für Freizeitzwecke genutzt. Ein erheblicher Teil ist jedoch eingezäunt, da hier eine bis Ende 1990 befüllte Hausmülldeponie liegt, die Anfang 1991 mit Mutterboden abgedeckt und begrünt wurde.

Zugänglich sind die Niederungen nur im Bereich des Gehlsdorfer Ufers, wo auch einige Club- und Bootshäuser von Segelvereinen stehen.

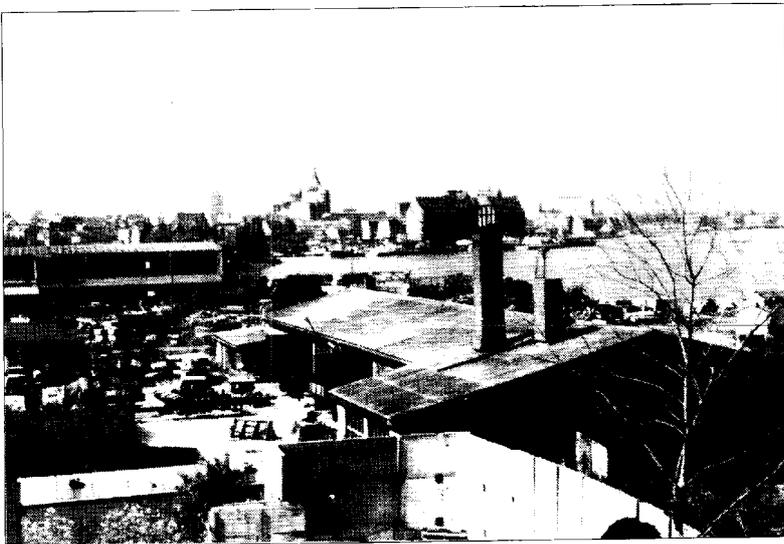
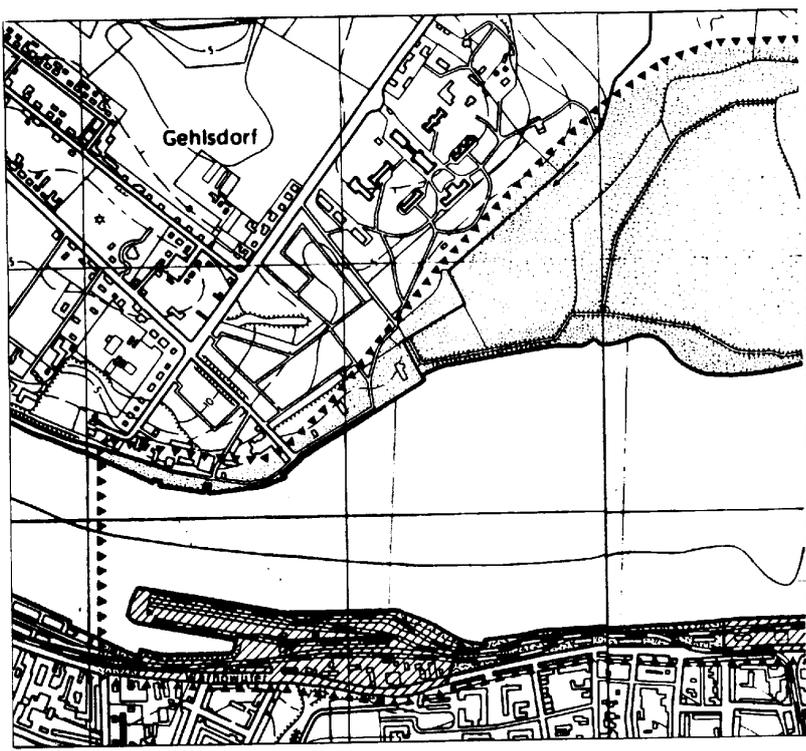


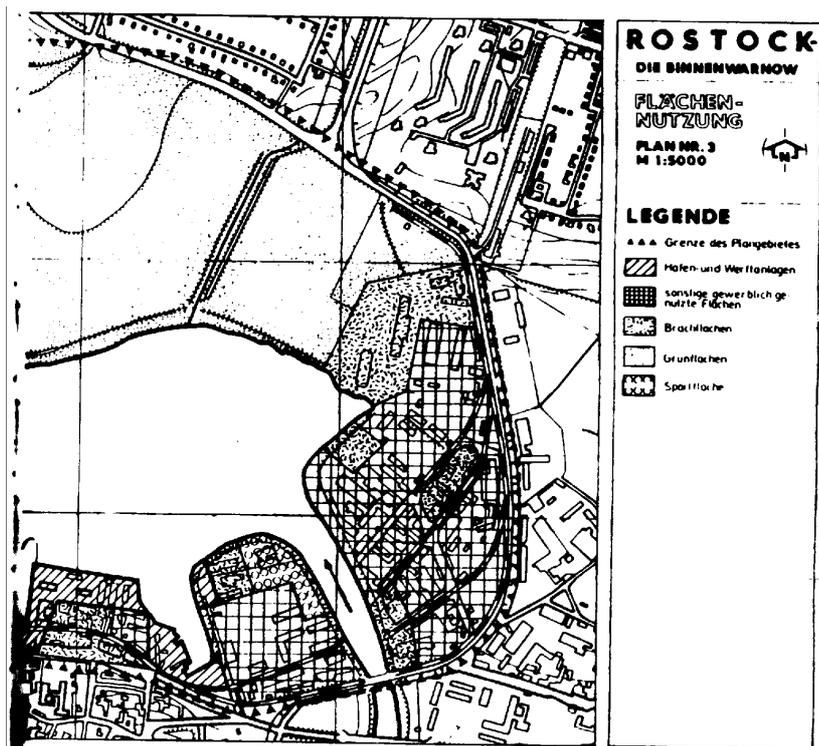
Abbildung 25: *Blick über den Osthafen auf die Warnow und die Altstadt von Rostock*

Es zeigt sich, daß ein Großteil der Nutzungen im Planungsgebiet dessen Qualitäten und Standortgunst kaum gerecht wird. Die Grünflächen sind nicht zugänglich, die Gewerbegebiete befinden sich in einer desolaten Lage, und die Betriebe behindern sich zum Teil selbst in ihren Entwicklungschancen. Die mögliche Verbindungsfunktion des Osthafens und der Halbinsel in der Warnowmündung zwischen der Altstadt und den Wohngebieten im Nordosten wird nicht genutzt. Der Stadthafen, einst Kristallisationspunkt der Hansestadt Rostock, ist von Brach- und Lagerflächen gekennzeichnet.

Für die Erarbeitung eines Nutzungskonzeptes ist nach sinnvollen Möglichkeiten der Umnutzung zu fragen. Bedingung hierfür ist jedoch die detaillierte Kenntnis weiterer Strukturmerkmale des Gebietes.



(Plan 3)



(Plan 3)

3.2.2 Verkehr (vgl. Plan Nr. 4)

Die Verkehrssituation im Planungsgebiet ist in hohem Maße von Durchgangsverkehr geprägt. Auf die Bundesstraße 105 wurde bereits eingegangen (vgl. Kapitel 3.1). Ihre Überlastung hat massive Auswirkungen auf die im Stadthafen und auf der Silohalbinsel angesiedelten Betriebe, da der landseitige Lkw-Verkehr für An- und Abfahrten extrem erschwert ist. Vor der Wende war ein Großteil der Betriebe im Planungsgebiet gleisabhängig, d.h. durch die vorhandene Güterverkehrslinie bestand ein Anschluß an das Netz der Deutschen Reichsbahn, über den alle wesentlichen Lieferbeziehungen abgewickelt wurden.

Die Bedeutung dieser Gleise geht nun aus zweierlei Gründen zurück:

Erstens plant die Stadt Rostock schon seit längerem die Herausnahme der Gleise aus dem Bereich des Stadthafens und des Osthafens, da die niveaugleiche Schienenführung durch die Grubenstraße und die Kreuzung der Bundesstraße 105 große Verkehrsprobleme bedingt. In der Grubenstraße liegt außerdem unter den Gleisen ein nur notdürftig sanierter Wassersammler, der der dauerhaften Belastung durch Güterzüge nicht standhalten wird. In Kenntnis dieses Vorhabens der Stadt haben die gleisabhängigen Betriebe mittlerweile fast alle auf Lkw-Güterverkehr umgestellt. Mit dem Rückbau der Gleise ist im Bereich des Stadthafens bereits im Sommer 1991 begonnen worden; wann er vollständig abgeschlossen sein wird, ist noch ungeklärt.

Zweitens werden seit der Wende allgemein Güterströme von der Schiene auf die Straße verlagert. Dieser kurzsichtigen verkehrspolitischen Entwicklung leistet die Herausnahme der Gleise aus dem Planungsgebiet Vorschub - so einsichtig die Entscheidung für diesen speziellen Standort auch sein mag.

Auch im Osthafen dominiert der Durchgangsverkehr: Über den Dierkower Damm erfolgt der Anschluß der Wohngebiete im Nordosten. Die S-Bahnen können direkt über die alte Petridamm-Brücke zum Osthafen gelangen, der Pkw-Verkehr wird über die neue Brücke zum Osthafen geleitet und dann mit einem kleinen Umweg von dort zurück zum Dierkower Damm geführt. Im Gewerbegebiet Osthafen selbst gibt es nur Lieferverkehr und die An- und Abfahrten von Beschäftigten und Kunden.

Die Straßen sind in einem sehr schlechten Zustand, Parkplätze stehen nur im öffentlichen Straßenraum zur Verfügung. Der Lkw-Lieferverkehr ist in den schlecht ausgebauten Gassen sehr behindert, die Anbindung an die Bundesstraße 105 wird durch eine sehr knappe Ampelschaltung erschwert.

Die verkehrliche Anbindung der Gewerbebetriebe mit intensiven Lieferbeziehungen ist im Planungsgebiet nicht befriedigend zu realisieren. Da in Rostock ausreichend guterschlossene Flächen (z.B. im Umfeld des Seehafens) zur Verfügung gestellt werden können, ist eine Verlagerung der entsprechenden Betriebe aus verkehrspolitischer Sicht anzustreben.

Ein weiteres entscheidendes Defizit ist das Fehlen von Radwegen im Planungsgebiet, obwohl ein gutes Radwegenetz eine attraktive Verbindung von den Wohngebieten im Nordosten zur Altstadt wäre.

Auch mangelt es im Planungsgebiet an Fußwegen (bis auf die Promenade am Gehlsdorfer Ufer), die die Uferzonen der Warnow erschließen.

3.2.3 Gewerbegebiet (vgl. Pläne Nr. 5 und 6)

Bereits aus der Analyse der Flächennutzungen und der Verkehrsstruktur wurde deutlich, daß die Nutzungsarten dem Standort in vielen Fällen nicht angemessen und Umnutzungen anzustreben sind. Bevor jedoch die Vorschläge für die Umnutzung konkretisiert werden, sollen die gewerblich genutzten Gebiete beschrieben werden.

Eine Bewertung der wirtschaftlichen Situation der Betriebe am Standort ist im Rahmen dieser Arbeit allerdings nicht möglich. Als Orientierung können nur zwei vage Indikatoren dienen: die Größe des Betriebsgeländes, die aus den Plänen ablesbar ist, und die Zahl der Angestellten. Dabei kann für die Ermittlung des aktuellen Standes (Juli 1991) nur auf die Angaben der Betriebsleiter zurückgegriffen werden. Auch ist davon auszugehen, daß sich die Situation der Betriebe und damit die Zahl der ArbeitnehmerInnen schnell verändern kann.

Bei der folgenden Darstellung kann nicht auf alle Betriebe mit der gleichen Intensität eingegangen werden, da nicht alle Betriebsleiter für ein Gespräch zur Verfügung standen.

Nur noch ein Teil des Stadthafens (Haedgehafen und Christinenhafen) wird von der *Seehafen Rostock AG* für Massengutumschlag genutzt. Betreiber ist ein eigenständiger Bereich der Seehafen Rostock AG, dessen wirtschaftliche Zukunft an diesen Umschlag gebunden ist.

Bis zur Wende waren im Stadthafen 250 Menschen in den Bereichen Umschlag, Technik und Ausbildung beschäftigt. Diese Zahl wurde mittlerweile auf 25 reduziert. Hinzu kommen etwa 100 Arbeiter aus einem Beschäftigungspool, die bei Bedarf (z.B. Löschen großer Schiffsladungen) hinzugezogen werden.

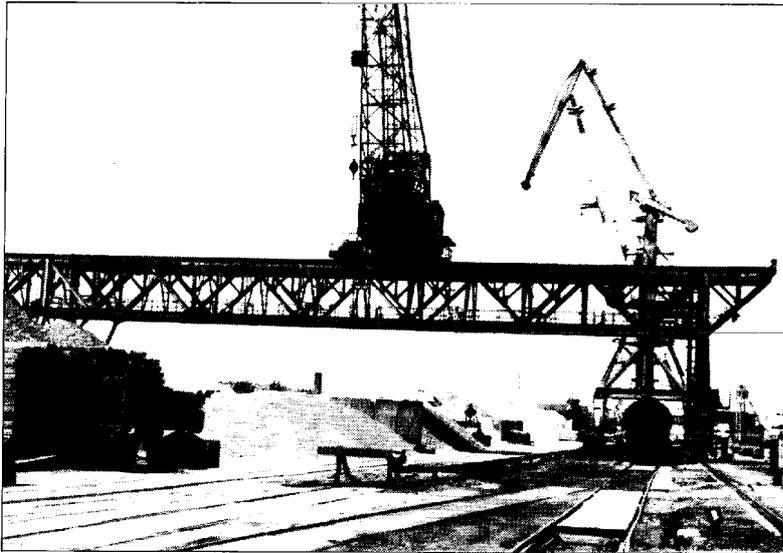


Abbildung 26: *Massengutumschlag im Stadthafen*

Im Stadthafen wird vorwiegend Beton und Asphaltplitt für den Straßenbau importiert, es werden aber auch Holz, lebende Rinder und Schweine exportiert. Seit der Wende beläuft sich der Umschlag auf ca. 400.000 Tonnen pro Jahr und lastet somit die Kapazität von ca. 1 Mio. Tonnen pro Jahr bei wei-

tem nicht aus. Es besteht aber die Hoffnung des Betreibers, die Umschlagmenge wieder steigern zu können. Dabei wird mit der Zunahme des Verkehrs mit kleinen Schiffen (Kümos) in der Ostsee gerechnet, die ideale Bedingungen im Stadthafen vorfinden.

Der Umschlag ist bereits jetzt für den Betreiber rentabel, die 25 Arbeitsplätze können dauerhaft sichergestellt werden. Sowohl der Direktor des Bereiches Stadthafen als auch dessen wichtigster Geschäftspartner, der Importeur *scanstone*, ist an dem Erhalt des Standortes interessiert; es wird bereits in den notwendigen Ausbau der Lagereinrichtungen investiert (vgl. Kuzia 1991).

Auf der Silohalbinsel (vgl. Plan Nr. 6) betreibt die *Rostocker Getreide und Futtermittel GmbH* den Export von Raps und Brotgetreide.

Der Geschäftsführer war nicht bereit, über die Zahl der Beschäftigten am Standort Auskunft zu geben.

Das Gelände, auf dem die Silos errichtet wurden, ist seit 1935 in Erbpacht an den Betrieb vergeben. Langfristig erhebt die Getreide- und Futtermittel GmbH nur den Anspruch auf die Nutzung von drei der fünf Getreidesilos. Hier soll das landseitig mit Lkw angelieferte Getreide gelagert und dann auf Schiffe verladen werden.

Von diesem Güterumschlag gehen erhebliche Belästigungen durch die Anlieferung per Lkw, die Staubentwicklung beim Entladen, dem Beladen der Schiffe sowie dem Ausgasen der Silos zur Schädlingsbekämpfung aus. Dennoch hält die Getreidewirtschaft an einer Nutzung der Silos fest, da nach Aussagen des Geschäftsführers eine Verlagerung des Betriebes in den Seehafen nicht möglich ist: Die dortigen Getreidesilos sind nur auf den Import, nicht aber auf den Export von Getreide ausgelegt. Eine Umrüstung der Anlagen würde fast ebensoviel Geld kosten wie der Bau neuer Silos.

Die nicht in Anspruch genommenen Lagerflächen in den verbleibenden Silos hat die Getreidewirtschaft an einen Großhandel weiterverpachtet.

Die *Bagger-, Bugsier- und Bergungsreederei GmbH* nutzt das Gelände, die Gebäude und die Wasserseite nördlich der Speicher. Der Hauptstandort der Firma ist Warnemünde. Im Stadthafen liegen diverse Fahrzeuge (Schwimmbagger, Schlepper, Berger usw.). Hier befindet sich auch die Re-

paraturabteilung des Betriebes. Eine Rückverlagerung dieses Betriebsteils zum Hauptstandort wird von der Geschäftsführung angestrebt.

Die Firmen *Puls* und *Schael* unterhalten Büroräume und Lagerflächen für den Handel mit Kohle bzw. Baufertigteilen auf der Silohalbinsel.

Unmittelbar zu den Füßen von St. Petri findet sich die älteste Rostocker Werft, die *Ludewig Wasserbau und Werft GmbH*, die seit dem 01. Juli 1991 reprivatisiert ist und seither wieder den traditionsreichen Firmennamen trägt (vgl. Kramer 1991b).

Von den 70 Arbeitsplätzen des ehemaligen VEBs Wasserbau konnten bisher 18 erhalten werden.

Der Schwerpunkt der im Jahr 1849 am Standort gegründeten Firma lag seit Anfang dieses Jahrhunderts beim Wasserbau und der Schleppschiffahrt. In den Jahren der Zwangszugehörigkeit zum *Kombinat Industrie und Hafenaufbau* wurde der Betrieb nach Aussagen des Geschäftsführers "heruntergewirtschaftet". Jetzt hofft er, den Bereich Wasserbau wieder ausbauen zu können und will sich zugleich im Werftgeschäft engagieren. Dabei denkt er an das Reparieren von Sportbooten, Kuttern und Personenfähren sowie den Service für die entstehenden Jachthäfen.

Mit der Stadt Rostock besteht ein Erbpachtvertrag.

Auf der Halbinsel in der Warnowmündung nimmt eine Holzhandlung, die *Hanseholz GmbH*, einen Großteil der Fläche ein, weshalb die Insel auch 'Holzhandelhalbinsel' genannt wird. Nach Angaben des Geschäftsführers wurde der Betrieb hier im vorigen Jahrhundert als Sägewerk gegründet.

Auf Abbildung 27, die die Halbinsel um 1920 zeigt, sind bereits Lager- und Produktionshallen zu erkennen. Außerdem zeigt diese Abbildung im Hintergrund das 1912 zur Begradigung der Warnow neugeschaffene Flußbett und im Vordergrund links und rechts die kurzen Warnowarme, die den ursprünglichen Lauf markieren.

Nach der Reprivatisierung des Betriebes sieht der Geschäftsführer durchaus wirtschaftliche Zukunftschancen für das Unternehmen. Wie viele der ehemals 300 Angestellten des VEBs Holzhandel Rostock jedoch langfristig weiterbeschäftigt werden können, ist ungeklärt. Es wurden bereits vier Millionen DM in eine moderne Produktionsanlage für Fenster investiert, der

Bau neuer Gebäude ist geplant. Solche Investitionen und die lange Tradition binden den Betrieb an den Standort, ohne daß jedoch harte Standortkriterien (z.B. Gleis- oder Wasserabhängigkeit) seine Lage festschreiben.

Auf dem nördlichen Teil der Halbinsel in der Warnowmündung finden sich für das Gebiet ungewöhnliche, nichtgewerbliche Nutzungen: Hier hat das *Wasser- und Schiffsamt Stralsund*, dem die Aufsicht über die Bundeswasserstraßen in ihrem Bezirk obliegt, seine Schiffe liegen. Daneben gibt es eine Brachfläche, auf der früher die Bezirksfilmdirektion angesiedelt war. Daran schließt das Gelände eines *Kanuclubs* an, der sich in kommunaler Trägerschaft befindet.

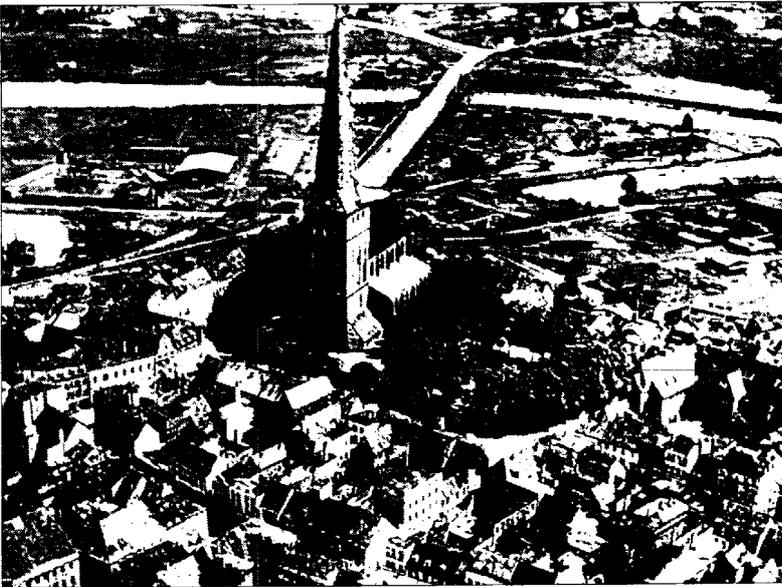


Abbildung 27: *Blick auf die Halbinsel in der Warnowmündung um 1920 (Quelle: Witt/Ehlers 1984, 42)*

Nachfolgend wird nur auf die Betriebe im Osthafen eingegangen, die entweder durch ihre Größe oder durch ihre exponierte Lage am Wasser in besonderer Weise hervorstechen (vgl. Plan Nr. 6).

Die *Riedelsche Dachpappen Vertriebs-GmbH*, gegründet von dem Urgroßvater des heutigen Besitzers, siedelte bereits 1927 als erste Produktionsstätte in den Osthafen um. Bis zur Reprivatisierung 1990 wurden in dem Betrieb mit 59 MitarbeiterInnen bituminöse Baustoffe, Straßenbaustoffe, Dachpappe usw. produziert. Nach der Einstellung der Produktion ist das Unternehmen heute mit drei MitarbeiterInnen eine reine Handelsgesellschaft, ein Fachhandel für "alles rund ums Dach", mit einem auf die Zielgruppe der DachdeckerInnen im gesamten Raum Mecklenburg-Vorpommern zugeschnittenen Profil. Trotz dieser überregionalen Orientierung will der Besitzer mit dem Betrieb aus traditionellen Gründen auf jeden Fall am angestammten Standort bleiben. Gegen eine Umstrukturierung eines Teiles der Betriebsfläche am Warnowufer hätte er jedoch nichts einzuwenden.

Nicht an den Standort gebunden sind die beiden Nachbarbetriebe:

Die *Agrotechnic GmbH*, ein Handelsunternehmen für Landtechnik und Baumaschinen, betreibt die Niederlassung am Osthafen seit 1953 vorwiegend als Ersatzteillager. Für die Zukunft ist an den Ausbau des Bereiches Verkauf und Vermietung von Baumaschinen und Kleingerät gedacht. Da jedoch alle Betriebsgebäude mittelfristig ersetzt werden müssen, hätte der Geschäftsführer gegen die Verlagerung des Betriebes nichts einzuwenden.

Der Geschäftsgegenstand der *Ingenieurtechnik und Maschinenbau GmbH* sind Forschungs- und Entwicklungsaufgaben für den Maschinen- und Stahlbau. Der Betrieb war mit 420 Beschäftigten das Rationalisierungszentrum des *Kombinats Schiffbau*. Mittlerweile ist der Umzug des Unternehmens in das Industriegebiet Marienehe geplant.

Nach Meinung des Geschäftsführers sollte man "den ganzen Schrott im Osthafen mit einer großen Raupe zusammenschieben". Er beabsichtigt den Verkauf des Geländes, wobei für ihn nur der zu erzielende Preis von Interesse ist, nicht aber die Art der nachfolgenden Nutzung.

Auch die Geschäftsführung der *Thyssen Schulte Werkstoffhandel GmbH* plant die Verlagerung des Betriebes, da die notwendige Expansion am Standort nicht zu realisieren ist und Neubauten wegen der schlechten

Bodenqualität im Osthafen nur unter erschwerten Bedingungen möglich sind. Der Baugrund ist nach Aussagen des Geschäftsführers "eine halbe Müllkippe". Ein passendes Gelände in der Nähe des S-Bahn-Bahnhofes Evershagen ist bereits gekauft, die Neubauten sollen Ende des Jahres fertiggestellt werden. Bisher wurden auf dem Betriebsgelände im Osthafen Stahl in großen Mengen für den Monopolhandel ungeschützt gelagert.



Abbildung 28: Lagerflächen auf dem Gelände der Ferd. Schultz Nachfolger GmbH mit Blick auf die Silohalbinsel und die Marienkirche

Die Firma *Ferd. Schultz Nachfolger GmbH* gehört zu den traditionsreichen Unternehmen am Standort. Sie wurde bereits 1866 in der historischen Altstadt von einem Vorfahren des heutigen Besitzers gegründet und produzier-

te seit 1941 im Osthafen Schäkkel, Spannschlösser und anderes für den Schiffbau. Parallel wurde eine Autofirma aufgebaut.

Nach der Reprivatisierung des "moralisch und physisch vollkommen abgewirtschafteten" Unternehmens versucht der Besitzer jetzt, eine wirtschaftliche Perspektive für den Betrieb zu sichern, indem er sowohl ein VAG-Autohaus als auch eine Produktion zum Bau von Spezialaufbauten für Fahrzeuge betreibt.

Wie viele der ehemals 220 Beschäftigten dauerhaft gehalten werden können, ist noch unklar. Der Betriebszweig VAG-Autohaus erzielt wirtschaftlich ausgesprochen befriedigende Ergebnisse, bietet aber nur etwa 30 ArbeitnehmerInnen Beschäftigung.

Wie viele Arbeitsplätze in den anderen Betriebsteilen sichergestellt werden können, wird sich noch zeigen müssen. Auf jeden Fall ist auch in diesem Betrieb von einer drastischen Reduktion auszugehen.

Im rückwärtigen Teil des Betriebsgeländes gibt es in bester Lage mit Blick auf die historische Altstadt kaum genutzte Uferflächen, für die der Besitzer eine Umstrukturierung plant.

Auch bei der *Bau ROLA GmbH* dominieren brachgefallene ehemalige Lagerflächen das Betriebsgelände, da der Baubetrieb nicht mehr auf die Lagerhaltung im großen Umfang angewiesen ist. Eine Fortführung des Betriebes ist zwar geplant, der Fortbestand am Standort ist jedoch kein Muß. Der Geschäftsführer hofft, 70 der ehemals 87 ArbeitnehmerInnen weiterbeschäftigen zu können.

Interessiert an der Verlagerung seines Betriebs wäre der Außenstellenleiter der *Metallaufbereitung GmbH*, deren Aufgabe die Rückgewinnung von Metallen aus Schrott ist. Hierzu wurden pro Jahr 300.000 bis 500.000 Tonnen Material (vorwiegend Elektromotoren und Bleiakkus) zerlegt, um dann die sortierten Sekundärrohstoffe einschmelzen zu können, ein in der DDR sehr rentables Geschäft. Diese Arbeiten wurden von 50 Beschäftigten und einer Gruppe von Strafgefangenen, die täglich zur Arbeit auf den Schrottplatz gebracht wurde, durchgeführt.

Langfristig sieht der Außenstellenleiter unter den Bedingungen technischer Innovationen und drastischer Personaleinsparungen durchaus eine wirtschaftliche Zukunft für die Metallaufbereitung. Er geht davon aus, daß

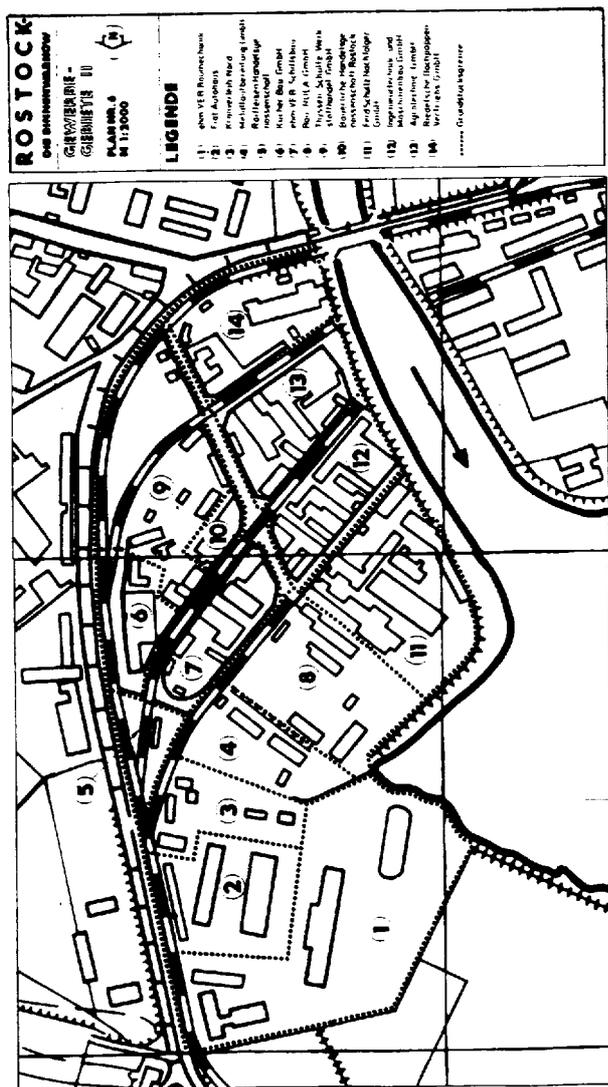
in Zukunft unter veränderten Rahmenbedingungen eine vergleichbare Metallmenge mit zwölf Beschäftigten verarbeitet werden könnte.

Die Metallaufbereitung GmbH ist augenblicklich noch ganz auf die Anbindung an das Schienennetz angewiesen: Monatlich werden 40 bis 50 Wagenladungen Schrott auf der Schiene transportiert. Eine Verlagerung auf die Straße würde bedeuten, daß etwa 120 bis 150 schwere Lkw eingesetzt werden müßten.



Abbildung 29: *Gelände der Metallaufbereitung GmbH im Osthafen*

Der Außenstellenleiter strebt aus zwei Gründen die Verlagerung des Betriebes an: Erstens hält er dauerhaft nur ein Betriebsgelände mit Gleisanschluß für sinnvoll, zweitens sieht er den potentiellen Wert des Osthafens und weiß, daß ein Schrottplatz keine dem Gelände adäquate Nutzung darstellt. Die bis heute angewandte Verfahrensweise der Rohstoff-



(Plan 6)

rückgewinnung wird von dem Außenstellenleiter selbst wie folgt beschrieben: "Wir machen Dreck, sind laut und sehen häßlich aus."

Abbildung 29 läßt die Richtigkeit dieser Selbsteinschätzung ahnen.

Dieses Kurzportrait einiger Betriebe in den Gewerbegebieten des Planungsgebietes verweist auf zweierlei:

Erstens: Nur wenige der auf den wertvollen Flächen an der Warnow ansässigen Betriebe sind tatsächlich auf den Zugang zum Wasser angewiesen. Vielmehr werden viele Betriebe durch die desolate Situation in dem Gebiet und durch seine schwierige Verkehrsanbindung in ihrer Eigenentwicklung behindert. Es gibt kaum harte Standortkriterien, die für die jeweilige Nutzung im Planungsgebiet sprechen. Damit soll nicht die Bedeutung von traditionellen Bindungen unterschätzt werden; diese partikularen Interessen müssen später aber gegen allgemeine Interessen abgewogen und auf Unverträglichkeiten geprüft werden.

Zweitens: Die Qualitäten der gewerblich genutzten Standorte im Planungsgebiet kommen durch die aktuelle Nutzung nicht zur Geltung. Vielmehr werden die städtebaulichen Potentiale weitgehend verspielt. Es ist also aus ökonomischer und aus städtebaulicher Sicht eine Umstrukturierung anzustreben.

3.2.4 Altlastenverdachtsflächen (vgl. Plan Nr. 7)

Bereits aus dem Wissen um die Nutzungsstruktur von großen Teilen des Planungsgebietes ergibt sich der begründete Verdacht auf Altlasten. Deshalb wurde in jedem Gespräch mit den Betriebsleitern nach dem Problem von kontaminierten Böden gefragt; zusätzlich wurden mehrere Gespräche mit dem Leiter der Abteilung Altlasten im Umweltamt geführt. Diese Methode stellte im Rahmen der vorliegenden Arbeit die einzige Möglichkeit dar, einen Eindruck von der Altlastenproblematik im Planungsgebiet zu bekommen.

Auch hat sich in anderen Projekten erwiesen, daß historische Analysen ein wertvolles Instrument für die erste Detektion von Altlasten sind. Generell lassen sich durch die Auswertung von Karten, Bauakten, Luftbildern, Pro-

duktionsrecherchen und MitarbeiterInnengesprächen Nutzungsbestimmungen und Erstbewertungen von gewerblich genutzten Flächen erstellen.

Die Ergebnisse müssen dann durch gezielte Beprobungen be- oder widerlegt werden. Dieser zweite technische Arbeitsschritt konnte im Rahmen dieser Arbeit nicht unternommen werden. Dies ist aber auch nicht erforderlich: Für ein städtebauliches Nutzungskonzept, wie es in Kapitel 4 vorgeschlagen wird, sind zunächst nicht detaillierte chemische Kenntnisse der Kontaminationen vonnöten. Es kommt vielmehr darauf an, den etwaigen Umfang der Kontaminationen vor der Entwicklung von Nutzungskonzepten zu kennen und bei der Planung zu berücksichtigen.

Die notwendige Sanierung der Böden im Planungsgebiet sollte in Abhängigkeit von der beabsichtigten Folgenutzung geplant werden, so daß es zu klären gilt, welche Maßnahmen der Bodensanierung erforderlich sind, um die gewünschte Nutzung realisieren zu können und umgekehrt: welche Nutzungen unter welchen Bedingungen nach einer Sanierung möglich sein werden.

Die für das Planungsgebiet bei den kommunalen Behörden und den Betriebsleitern vorliegenden informellen Informationen, ergänzt durch die Ergebnisse der ersten offiziellen Untersuchungen, werden anschließend dargestellt. Dabei wird in zwei Kategorien unterschieden:

- Bei der ersten Kategorie kann von einem begründeten Verdacht auf Altlasten ausgegangen werden, d.h. die Kontaminationen sind bekannt bzw. offensichtlich, oder es liegen bereits Gutachten vor, in denen der Verdacht bestätigt wird.
- Bei der zweiten Kategorie werden Problembereiche mehr oder weniger konkret vermutet, d.h. die aktuelle oder ehemalige Nutzung des Geländes läßt auf das Vorhandensein von Kontaminationen schließen, ohne daß deren Art, Umfang und genauer Ort bekannt sind.

Zur ersten Kategorie zählen die folgenden Flächen:

Im mittleren Bereich des *Stadthafens* wurde 30 Jahre lang Mineralöl umgeschlagen. Bei der Verladung in Kesselwagons und durch Havarien sind vermutlich erhebliche Mengen Öl in den Boden eingedrungen. Erste Bodenproben (vgl. MITEC 1991b) haben im Kernbereich der Fläche starke Konzentrationen von Kohlenwasserstoffen aus dem Mineralölbereich und von

polycyclischen aromatischen Kohlenwasserstoffen ergeben. Eine genaue Untersuchung des Geländes steht noch an.

Auf dem Gelände der *Riedelschen Dachpappen Vertriebs- GmbH* liegen, bedingt durch die jahrzehntelange Bitumenverarbeitung, die massivsten im Planungsgebiet bekannten Kontaminationen vor. Die katastrophale Situation auf dem Gelände ist augenfällig.

Nach den Aussagen des Besitzers ist der Umfang der Altlasten weitgehend auf die Produktionsmethoden zur Zeit der DDR zurückzuführen. Kleinere Verunreinigungen seien auch früher durch Havarien zustande gekommen. So habe zum Beispiel einmal die Rohteer-Destillationsanlage gebrannt. Ansonsten bestimme in einem Familienbetrieb das ökonomische Interesse das Bestreben, kein Material zu vergeuden. Die schweren Kontaminationen gingen also auf die ökonomische und ökologische Gleichgültigkeit der MitarbeiterInnen des VEBs zurück.

Im Auftrag des Besitzers wurden bereits acht Bohrungen vorgenommen, mit dem Ergebnis, daß das gesamte zur Warnow abfallende Gelände (etwa 8.400 m²) mit verflüssigten Kohlenwasserstoffen und Festbestandteilen von Bitumen und Teer bis zu 18 m tief verseucht ist. Selbst aus ausgegrabenen Abwasserrohren quillt der Teer.

Auch auf anderen Betriebsgeländen im Osthafen sind ehemalige Nutzungen bekannt, die den begründeten Verdacht auf Altlasten zulassen. So befanden sich zum Beispiel auf dem Gelände der *Ferd. Schultz Nachfolger GmbH* eine Verzinkerei, eine Lackiererei und eine große Kraftfahrzeug-Werkstatt. Eine Beprobung des Geländes ist geplant, aber noch nicht durchgeführt.

Auf dem Nachbargrundstück bei der *Bau ROLA GmbH* haben Bohrungen zwei belastete Einzelstandorte erwiesen: Im Bereich der ehemaligen Ölwanne und der Schlosserei liegen erhebliche Kontaminationen mit Phenolen vor.

Auch auf dem Gelände der angrenzenden *Metallverarbeitung GmbH* sind Problemzonen bekannt. Hier wurden Elektromotoren und Bleiakkus unter freiem Himmel gelagert und zerlegt (vgl. Abbildung 29).



Abbildung 30: *Alte Produktionsanlagen auf dem Gelände der Riedel-schen Dachpappen Vertriebs-GmbH*



Abbildung 31: *Abwasserrohre auf dem Gelände der Riedelschen Dachpappen Vertriebs-GmbH*

Eine Untersuchung liegt noch nicht vor; der Außenstellenleiter des Betriebes erzählte aber die Geschichte eines ehemaligen Arbeiters, der schwer erkrankte, nachdem er den Saft von auf dem Gelände geernteten Holunderbeeren getrunken hatte.

Ein weiterer zentraler Problembereich im Planungsgebiet ist die ehemalige *Deponie Dierkow*, die Mitte der 50er Jahre eröffnet und 1976 geschlossen wurde. 1982 mußte sie wiedereröffnet werden, da das Kraftstoffkontingent des VEBs Stadtreinigung soweit gekürzt wurde, daß Fahrten zur Deponie Pakentin (Landkreis Bad Doberan) nicht mehr möglich waren. Am 31. Dezember 1990 wurde die Deponie endgültig geschlossen.

Im Laufe der Jahre wurden auf der Deponie Dierkow Hausmüll, hausmüllähnlicher Gewerbemüll, Bauschutt und Fäkalien abgelagert. Nur Sondermüll und Schadstoffe wurden gesondert in Schöneberg entsorgt.

Die Gesamtmüllmenge ist nicht bekannt. In den letzten Jahren wurden pro Jahr etwa 400.000 m³ unverdichteter Müll auf dem sandigen Untergrund abgeladen und nur mit der Raupe einplaniert.

Es existieren keine Abdichtung, Sickerwasserabfangvorrichtung oder Deponiegaserfassung, was mit Blick auf die Lage der Deponie in einer Niederung in unmittelbarer Nähe eines Flusses besonders gravierende Folgen haben dürfte.

Der Geschäftsführer der aus dem VEB Stadtreinigung hervorgegangenen Stadtentsorgung Rostock GmbH schätzt, daß der technische Stand der Deponie etwa dem Standard entspricht, den die Deponien in der BRD Anfang der 70er Jahre hatten.

Die Ergebnisse der ersten grobmaschigen Beprobung des Geländes liegen vor (vgl. GHU 1991). Bei allen Proben wurden zum Teil erhebliche Überschreitungen der Grenzwerte für die untersuchten Schwermetalle (z.B. Blei, Arsen) entdeckt. Die Untersuchungen der benachbarten Brunnen zur Wasserversorgung der angrenzenden Wohngebiete wiesen generell wesentlich überhöhte Ammonium-, Chlorid- und Sulfatkonzentrationen auf. Im Grundwasser schlagen sich die hohen Schwermetallkonzentrationen der Bodenproben bisher nur in einem erhöhten Kupfergehalt nieder.

Zusätzlich wurden Verunreinigungen mit Phenolen nachgewiesen.

Das Ergebnis der ersten Untersuchung wird durch weitere Beprobungen konkretisiert werden. Erst dann sollen Sanierungsstrategien erarbeitet werden.

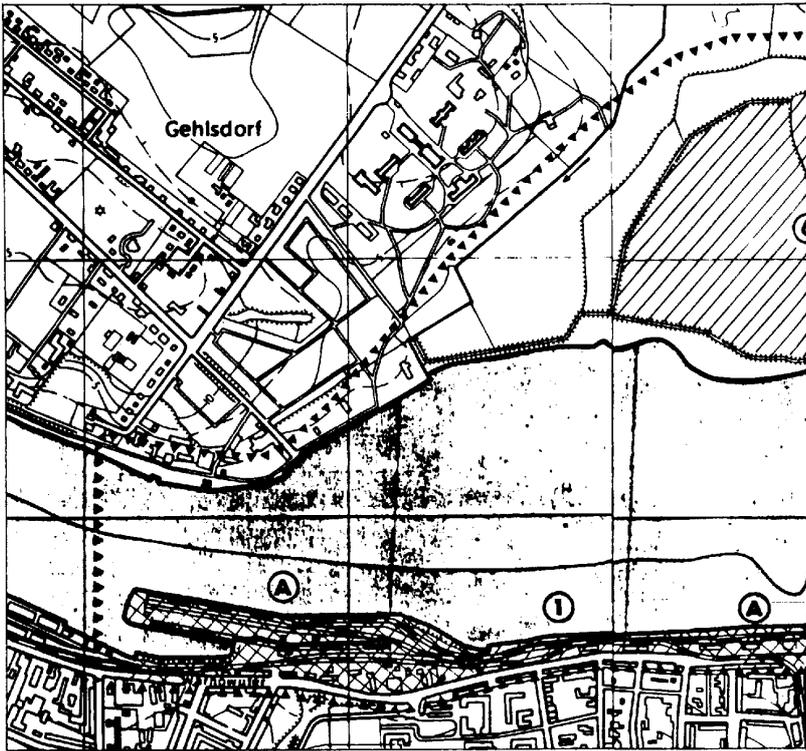
Zu der zweiten Kategorie gehören die folgenden Flächen bzw. Einzelstandorte:

Für die gesamte Fläche des *Stadthafens* lassen sich aufgrund der ehemaligen Nutzung (Umschlag von schadstoffhaltigen Gütern, Zwischenlager für Rüstungsgüter) Altlastenverdachtsmomente ableiten. Aber auch im Bereich der ehemaligen Werkstätten, Tanks und Fahrzeugschuppen ist mit Bodenverunreinigungen zu rechnen. So hat zum Beispiel der Leiter der Abteilung Altlasten im Umweltamt bei Bauarbeiten im Stadthafen beobachtet, wie ausgekoffertes Bodenmaterial, bei dem organoleptisch ein starker Lösungsmittelgeruch festzustellen war, direkt über die Böschung in die Warnow ge-

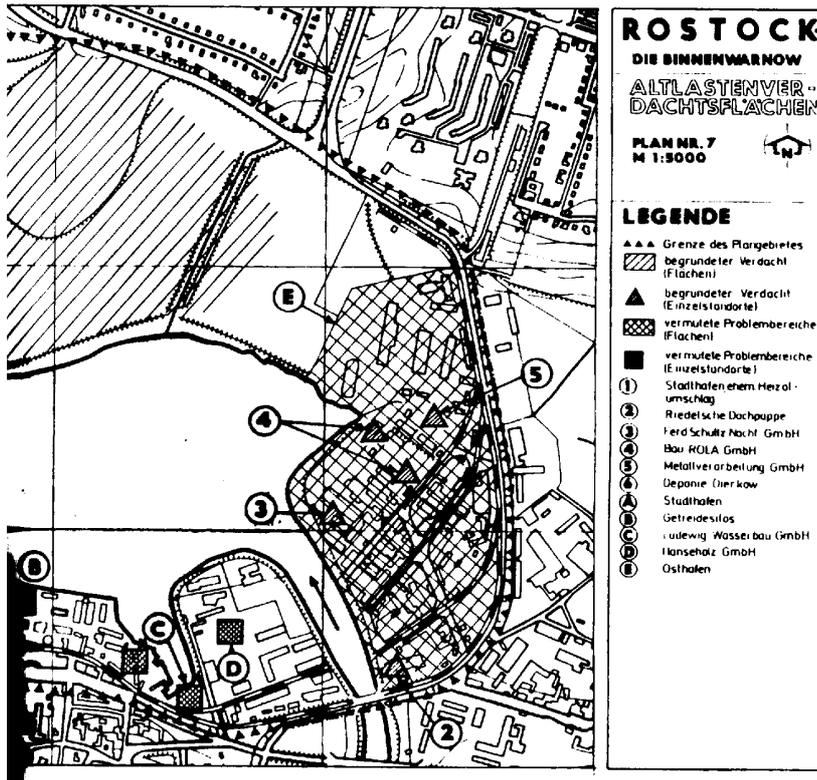
kippt wurde. Auch Abbildung 32 zeigt, daß bis heute der Umgang mit Schadstoffen im Stadthafen recht sorglos ist.



Abbildung 32: *Neue Altlasten im Stadthafen*



(Plan 7)



(Plan 7)

Für den Bereich der *Getreidesilos* ist bekannt, daß hier früher Saatgut mit quecksilberhaltigen Stoffen gebeizt wurde. Diese Konservierungsmethode war auch in der BRD bis in die 60er Jahre gängig (vgl. Römpf 1962, 474 f.) und wurde erst in den 80er Jahren verboten. Wie lange in der DDR damit gearbeitet wurde, ist nicht bekannt.

Zu der Frage, ob dieses Verfahren Kontaminationen in den Gebäuden oder auf den umgebenden Flächen verursacht hat, liegen keine Informationen vor.

Auf dem Gelände der Firma *Ludewig Wasserbau und Werft GmbH* vermutet der Geschäftsführer Altlasten, da dort seines Wissens nach früher Baumstämme, die für Rammarbeiten verwendet wurden, mit Holzschutzmitteln behandelt und imprägniert wurden.

Auf der Halbinsel in der Warnowmündung können nur im Bereich der *Hanseholz GmbH* Altlasten vermutet werden. Da hier seit dem letzten Jahrhundert Holz verarbeitet wurde, ist damit zu rechnen, daß in dem Betrieb auch Holz lackiert, imprägniert oder anders chemisch behandelt wurde.

Neben den bekannten Altlasteneinzelstandorten gilt das gesamte Gebiet des *Osthafens* als vermuteter Problembereich (vgl. MITEC 1991a). In einer vom Umweltamt Rostock erarbeiteten Prioritätenliste der Altlastenstandorte nimmt der Osthafen den dritten Platz ein.

Es ist davon auszugehen, daß in allen Betrieben Anlagen zum Betanken und Warten der eigenen Fahrzeuge vorhanden waren, so daß hier generell mit Kontaminationen zu rechnen ist. Art und Umfang der Belastungen können jedoch sehr unterschiedlich sein.

Darüber hinaus ist zu prüfen, ob der Schutt, mit dem das Gelände im Osthafen bis in die 70er Jahre verfüllt wurde, belastet ist. Großteile dieses Schutts stammen, nach Angaben von Betriebsleitern, noch aus der Trümmerräumung nach dem Zweiten Weltkrieg. Bei diesem Schutt ist kaum mit Problemen zu rechnen, da vor dem Zweiten Weltkrieg nicht mit umweltbelastenden Werkstoffen gebaut wurde. Die Herkunft des später verfüllten Materials ist nicht bekannt.

Es kann vermutet werden, daß quasi das ganze Planungsgebiet mit Altlastenverdachtsflächen überzogen ist. Einige Standorte sind so schwer belastet, daß zumindest eine sofortige Sicherung unumgänglich ist (z.B. Depo-

nie Dierkow, Riedelsche Dachpappen Vertriebs-GmbH). Die langfristigen Konzepte für die Sanierung bzw. Einkapselung der Altlasten sind jedoch nicht unabhängig von den geplanten Folgenutzungen zu diskutieren.

3.2.5 Analyse städtebaulicher Strukturen

Die Analyse der städtebaulichen Strukturen des Planungsgebietes zeigt, daß nur wenige positive Merkmale im Gebiet vorhanden sind.



Abbildung 33: Sozialgebäude der Seehafen Rostock AG

Als stadtbildprägende und damit auch bei einer Umstrukturierung erhaltenswerte Einzelgebäude im Planungsgebiet können nur die Getreidesilos (vgl. Abbildung 23) und das Sozialgebäude der Seehafen Rostock AG gelten.

Diese Baukörper sind feste Bestandteile der Silhouette der Hansestadt Rostock und bieten durch ihre Bauweise die Möglichkeit zu unterschiedlichen Nutzungen.

Einen wichtigen Beitrag zum maritimen Ambiente des Planungsgebietes leisten die Löschräne im alten Stadthafen (vgl. Abbildungen 22 und 26). Sie sind, da sie ständig benutzt werden, nicht nur Zeugen seiner wirtschaftlichen Vergangenheit, sondern beleben täglich die Szene am Wasser.

Entscheidend geprägt wird der Bereich des alten Stadthafens aber auch durch die Ausrichtung der historischen Lagerstraßen auf die Warnow. Aus alten Stadtplänen (vgl. Abbildung 3) wird deutlich, daß früher jede dieser Straßen mit einem auf das Wasser hinausgehenden Pier endete, an dem die Segelschiffe festmachten und ihre Ladung löschten. Wenn auch durch den Bau der Langen Straße die gesamtstädtische Ausrichtung auf den Hafen unterbrochen ist, so besteht in den Lagerstraßen dieses wichtige Moment der Stadtgestalt fort.

Unterbrochen wird diese Wirkung durch eines der negativen Merkmale der städtebaulichen Struktur: die in mehrfacher Hinsicht trennende Wirkung der Bundesstraße 105.

Das hohe Verkehrsaufkommen auf dieser Straße macht die Passage für FußgängerInnen, die zum Ufer der Warnow gelangen wollen, quasi unmöglich. Direkt an der Straße sperren hohe Zäune, die zum Schutz der sowjetischen Rüstungsgüter aufgestellt wurden, den Zugang zum Stadthafen ab. Zwar ist der Zugang zur Warnow mittlerweile prinzipiell möglich, da die Tore nicht mehr bewacht sind, aber die hohen Zäune und die dahinterliegenden unattraktiven Brachflächen wirken nicht gerade einladend. Damit erklärt sich auch, warum die Möglichkeit zur Aneignung dieses Bestandteils der Altstadt noch nicht im Bewußtsein der RostockerInnen verankert ist. Zudem belastet der Verkehrslärm den schmalen Bereich des Stadthafens in einer Weise, daß der Aufenthalt dort kaum ein Vergnügen ist.

Ein weiteres negatives Merkmal der städtebaulichen Struktur ist die Unzugänglichkeit großer Teile des Warnowufers. Im Bereich der Altgewerbe-standorte und der ehemaligen Deponie Dierkow versperren hohe Zäune, die die Betriebe umgeben, den Zutritt zum Wasser. Nur am Gehlsdorf Ufer bietet sich die Gelegenheit zum Gang am Wasser und zum Blick auf die historische Altstadt.



Abbildung 34: *Trennende Wirkung der Durchfahrtsstraße*

3.3 Stand der Planung

Noch in DDR-Zeiten wurden in den Planungsämtern der Stadt Rostock verschiedene Ansätze zur Umstrukturierung von Teilen des Planungsgebietes formuliert. Auf diese Pläne aufbauend und angesichts der veränderten Rahmenbedingungen über sie hinausgehend liegen mittlerweile eine Reihe von kommunalen und privaten Vorstellungen zur zukünftigen Gestaltung des Planungsgebietes vor.

Der Generalbebauungsplan (1989) wurde mit einem Beschluß des Rates der Stadt Rostock als Flächennutzungsplan bestätigt (Ratsbeschluß Nr. 47a/10/90). Auf dieser Arbeitsgrundlage werden momentan im Stadtplanungsamt schrittweise Teilflächennutzungspläne erstellt. Parallel dazu sind 31 Bauleitverfahren (Stand Juli 1991) eingeleitet worden (zwölf

Gewerbegebiete, zwei Industriegebiete, acht Wohngebietszentren und neun Wohnungsbauflächen).

Diese Maßnahmen sollen mit der Arbeit des Amtes für Verkehrsanlagen koordiniert werden, das augenblicklich auf der Grundlage des Generalverkehrsplans von 1989 einen neuen Generalverkehrsplan erarbeitet, der bis Ende 1989 vorgelegt werden soll.

In Abstimmung mit der Wirtschafts- und Flächennutzungsplanung soll durch eine zweckmäßige Entwicklung der Stadtstruktur eine Minimierung des Verkehrsbedarfs erreicht werden.

Auch wird eine Abwägung der Ziele des übergeleiteten Flächennutzungsplanes und des Generalverkehrsplanes mit den Belangen des Naturschutzes und der Landschaftspflege angestrebt. Vom Amt für Stadtgrün, Naturschutz und Landschaftspflege der Stadt Rostock wurde in Kooperation mit dem Amt für Umweltschutz und Landschaftspflege des Kreises Rostock-Land innerhalb von vier Monaten der Vorentwurf für einen Landschaftsrahmenplan erarbeitet. Ziel der LandschaftsplanerInnen ist es, das Gleichgewicht im Planungsraum zwischen Naturraum und besiedelter Fläche zu erhalten und Restriktionsflächen zu sichern. Dieses Ziel gerät häufig in Konflikt mit der Flächennutzungsplanung.

Eine umfassende Abwägung der widersprüchlichen Anforderungen an den Raum findet nicht statt, da die Fachämter vollkommen überlastet sind (vgl. Webersinke 1991, 21 f.).

Im folgenden soll auf die wesentlichen Punkte der verschiedenen Konzepte zur Umstrukturierung des Planungsgebietes eingegangen werden. Um die zum Teil einander ausschließenden Ansprüche an die Flächen zu verdeutlichen, werden die Vorhaben nach Teilgebieten getrennt dargestellt.

Für den Bereich des Stadthafens liegen die am weitesten ausgearbeiteten Pläne vor. Es besteht ein Ausschuß, besetzt mit VertreterInnen der Ämter für Hafenwirtschaft, Stadtplanung, Verkehrsanlagen und Stadtentwicklung, dessen Aufgabe es ist, eine von allen betroffenen Ämtern getragene Vorlage für einen Senatsbeschluß zur Umnutzung des Stadthafens zu formulieren. Das Ziel dabei ist die Umgestaltung der Flächen in ein maritimes Tourismus- und Erholungsgebiet.

Als Nutzungen sind vorgesehen, Liegeplätze für Fahrgastschiffe, Sportboote und Museumsschiffe zu realisieren sowie mit dem neuen Profil des Gebietes verträgliches Gewerbe anzusiedeln.

Als Voraussetzungen für die Realisierung dieses Vorhabens werden angesehen:

- die Verlagerung des Hafenumschlages in den Seehafen Rostock,
- die Beendigung der Silonutzung für Getreideumschlag,
- der Rückbau aller Gleisanlagen,
- die Verlagerung von Gewerbebetrieben weg von der Silohalbinsel und der Halbinsel in der Warnowmündung.

Um die Zugänglichkeit des Planungsgebietes zu gewährleisten, sind vier Ein- und Ausfahrten für Pkw-Verkehr sowie vier Fußgängerbrücken geplant.

Damit wird eindeutig angestrebt, sich mit der Bundesstraße 105 zu arrangieren, der Status quo wird auf diese Weise festgeschrieben.

Das Hafengebiet selbst soll zu großen Teilen in eine Fußgängerzone verwandelt werden. Außerdem ist ein Zentrum für große Veranstaltungen geplant.

Zentrale Attraktion im Stadthafen soll das von norwegischen Investoren geplante Hansa-Skandinavia-Center werden, eine schwimmende Büro-, Konferenz- und Hotelanlage mit einer Marina, Geschäftsräumlichkeiten und Garagen (3.000 m² Bürofläche, 7.500 m² Hotelbereiche, 7.000 m² Ladenflächen). In den Pontonkörpern werden 400 Pkw-Stellplätze geschaffen.

Die Liegegenehmigung für das Hansa-Skandinavia-Center für zunächst acht Jahre ist bereits erteilt, die landseitige Infrastruktur wird von der Stadt bereitgestellt.

Die Situierung des Hansa-Skandinavia-Centers unmittelbar vor der historischen Altstadt muß als ausgesprochen problematisch angesehen werden. Die Abbildung 20 zeigt, wie wuchtig bereits das Portcenter wirkt. Die Anlage des Hansa-Skandinavia-Centers wird wesentlich größer werden und sowohl den Blick von der Stadt auf das Wasser der Warnow als auch von dem gegenüberliegenden Ufer auf die Stadt verstellen.

Prinzipiell ist die Idee, mobile Einrichtungen zur Behebung des aktuellen Flächenmangels zu schaffen, positiv zu bewerten. Das Hansa-Skandinavia-Center beeinträchtigt jedoch nicht nur die Silhouette der Stadt Rostock, sondern legt auch die möglichen Nutzungen im Stadthafen auf lange Zeit fest.

Eine weitere entscheidende Determinante für die zukünftige Gestaltung des Stadthafens ist die Warnowbrücke, die zwischen Gehlsdorf und dem Haedehafen vorgesehen ist. Sie soll laut Generalverkehrsplan die zweite wichtige Nord-Süd-Achse in der Stadt werden, die Anbindung der Wohngebiete im Nordosten an das Zentrum erleichtern und zur Verkehrsberuhigung der Innenstadt beitragen. Das Amt für Verkehrsanlagen hält an dem Bau einer mindestens vierspurigen Brücke fest, deren aufwendige Rampen sowohl das Gehlsdorfer Ufer als auch den Bereich der Fischerbastion erheblich beeinträchtigen und die weitere Nutzung des Haedehafens unmöglich machen würden.

Der Koordinationsausschuß Stadthafen sieht in seinen Plänen - ein Kompromiß, unter anderem mit dem Hafenwirtschaftsamt, das im Haedehafen vorübergehend einen Museumshafen realisieren will -, eine zweispurige Brücke mit einer geringen Durchfahrtshöhe und einemöffnungsfähigen Teil (um die Passierbarkeit für Segelschiffe zu gewährleisten) vor.

Auch wenn nur eine kleine Variante der Warnowbrücke gebaut würde, hätte dies gravierende Auswirkungen auf das gesamte Gebiet: Die über die Brücke unmittelbar an die historische Altstadt herangeführten Verkehrsströme wären nur um den Preis zu bewältigen, daß die Stadt noch weiter als bisher auf die Bedürfnisse des Individualverkehrs ausgerichtet würde; im Stadthafen wäre eine Nutzung des Haedehafens nicht mehr möglich. Zudem würde eine Brücke die zusammenhängenden Bereiche des Stadthafens zerteilen und den offenen Blick auf den weiteren Verlauf der Warnow und das Gelände der Neptun-Werft im Hintergrund verbauen.

Für den Bereich der Silohalbinsel liegen eine Reihe von Anträgen privater Investoren zur Nutzung der Kaiplätze und der vorhandenen Gebäude vor (vgl. Investorenvorschläge Silohalbinsel, Anhänge 8 und 9). Diese Vorschläge sind von unterschiedlicher Qualität und enthalten verschiedene Nutzungswünsche. Zum Teil wird sensibel auf die gegebene städtebauliche Situation eingegangen und versucht, durch die geplante Umstrukturierung

an das maritime Gepräge der Silohalbinsel anzuknüpfen, in anderen Fällen sollen die Getreidesilos entweder abgerissen oder gänzlich umgebaut werden.

Der städtische Koordinationsausschuß muß zunächst eine grundsätzliche Entscheidung über die zukünftige Nutzung auf der Silohalbinsel fällen und dann einen Investorenwettbewerb ausschreiben. Konsens ist, daß die stadt-bildprägenden Getreidesilos erhalten bleiben und für die Nutzung als kulturelle Einrichtungen oder Geschäftsgebäude umgebaut werden.

Weiter ist geplant, die Kaikante als Museumshafen zu nutzen (vgl. Kramer 1991c).

Diese Vorstellungen der Stadt Rostock kollidieren mit der Absicht der Rostock Getreide- und Futtermittel GmbH, die die Silos noch bis zum Jahr 2034 gepachtet hat und plant, dort den Umschlag von Getreide fortzuführen, was die Umnutzung der Gebäude und der Kaikante unmöglich machen würde.

Die notwendige Verlagerung der anderen auf der Silohalbinsel ansässigen Betriebe dürfte möglich sein, da diese Gelände der Stadt gehören und die Betriebsleiter, soweit dies bekannt ist, einer Verlagerung zustimmen würden, unter der Bedingung, daß ihnen angemessene Standorte angeboten werden.

Im Konzept der Stadt ist vorgesehen, die Firma Ludewig am Standort zu belassen.

Für die Halbinsel in der Warnowmündung liegen von seiten der Stadt noch keine konkreten Pläne vor. Es wird nur die allgemeine Aussage getroffen, daß die Halbinsel in der Warnowmündung das Bindeglied zwischen Stadthafen und Osthafen mit einer städtischen Bebauung werden soll. Mit einem Bürgerschaftsbeschluß vom 05. Juni 1991 wurde eine Erhaltungssatzung für das Gebiet beschlossen.

Der Betriebsleiter der Holzhandlung, der das Gelände gehört, ist nicht zur Verlagerung seines Betriebes bereit. Da er aber an einer städtebaulichen Lösung für den Osthafen interessiert ist, würde er, soweit notwendig, eigene Flächen anbieten, um die Anbindung des Osthafens über das Gelände des Kanuclubs und der ehemaligen Bezirksfilmdirektion zu ermöglichen.

Von der Touristik-Center Warnow GmbH liegt ein Antrag vor, auf dem Gelände der ehemaligen Bezirksfilmdirektion ein Touristenhotel mit Marina, Fitneß-Center und Verkaufseinrichtungen zu realisieren.

Die Umstrukturierung des Osthafens war bereits im Generalbebauungsplan von 1989 im Hinblick auf die geplante Herausnahme der Gleise und der verschlissenen Bausubstanz anvisiert worden. In einer vom Büro für Stadtplanung erarbeiteten städtebaulichen Leitkonzeption wurde zwar die Beibehaltung der gewerblichen Struktur des Gebietes vorgesehen, man ging aber dabei von der Erneuerung der Gebäude und der Anlage von Fußwegen (u.a. entlang der Warnow) aus.

Aufgrund dieser ersten Konzepte wurde nach der Wende der Osthafen als einer der deutschen Standorte für die Ausschreibung zum European-II-Wettbewerb (internationaler Wettbewerb für junge ArchitektInnen) vorgeschlagen. In den Ausschreibungsunterlagen wird die völlige Umstrukturierung der gesamten Fläche vorausgesetzt. Als neue Nutzungen sind sowohl nichtstörende Dienstleistungs- und Gewerbebetriebe als auch Einrichtungen für Sport, Freizeit und Kultur vorgesehen. An dieser langfristigen Zielsetzung hält die Stadt Rostock weiterhin fest, die Pläne sind jedoch auch nach der Auswertung der Wettbewerbsergebnisse noch nicht konkretisiert worden.

Auch für den Osthafen wurde mit einem Bürgerschaftsbeschuß vom 05. Juni 1991 eine Erhaltungssatzung verabschiedet. Bereits im April 1991 wurden die Betriebsleiter im Osthafen durch einen Brief des Stadtplanungsamtes davon in Kenntnis gesetzt, daß die langfristige Umstrukturierung und damit Verlagerung der Betriebe geplant ist. Diese Situation bringt die Betriebe am Standort in eine fatale Lage: Wenn sie ihre ökonomische Zukunft sichern wollen, sind zum Teil große Investitionen notwendig. Einerseits erscheint es wegen der zeitlich begrenzten Perspektive am Standort nicht sinnvoll, dort noch Investitionen tätigen. Andererseits kann die Stadt Rostock momentan weder fertigerschlossene Alternativstandorte noch finanzielle Hilfe bei der Betriebsumlagerung anbieten. Die Betriebe, die eine Interessengemeinschaft gegründet haben (vgl. NNN, 15.11.1991) berufen sich also - zu Recht - auf den Bestandsschutz und verfestigen mit jeder im Osthafen getätigten Investition den Status quo, so daß eine Betriebsumsiedlung auch für die Zukunft immer weiter erschwert wird.

Das Dilemma ist kaum zu lösen: Die Bedürfnisse der Stadt und der Gewerbebetriebe sind entgegengesetzt. Die Stadt braucht Zeit, um aufeinander abgestimmte städtebauliche Leitbilder zu entwickeln, die Betriebe müssen kurzfristig um ihr Überleben, d.h. den Anschluß an die Marktwirtschaft kämpfen.

Von zwei Betriebsleitern, die auch die Geschäftsführung der Interessengemeinschaft übernommen haben, liegen definitive Aussagen vor, daß sie planen, den Standort beizubehalten (vgl. Kapitel 3.2).

Für das Gelände der Ferd. Schultz Nachfolger GmbH wurde bereits eine Konzeption für die geplanten zukünftigen Nutzungen erarbeitet. Auf dem Firmengelände soll ein Komplex für den Verkauf und die Instandhaltung von Pkw und Motorbooten, abgerundet durch Freizeit- und Gastronomieeinrichtungen, geschaffen werden.

Für die Gehlsdorfer Niederungen liegen bei der Stadt Rostock schon lange Pläne für die Umgestaltung in den sogenannten Uferpark Gehlsdorf vor. Dieser zentrale Park soll auch nach neuesten Absichten vorrangig als Erholungsfläche für die BewohnerInnen der Wohngebiete im Nordosten dienen. Es sind große Erholungsflächen mit einem hohen Wasser- und Waldanteil geplant.

Zusammenfassend kann festgehalten werden:

- Es besteht bereits eine Vielzahl von Konzepten für das Planungsgebiet, die im unterschiedlichen Maß ausgearbeitet sind.
- Durch die Veränderung der Rahmenbedingungen ist eine Flut von privaten Initiativen entstanden, deren Anliegen in aller Regel eine optimale Kapitalverwertung und nicht die Umsetzung von städtebaulich sinnvollen Maßnahmen ist.
- Auf der anderen Seite erlaubt die Veränderung der Rahmenbedingungen auch das grundsätzliche Nachdenken über eine veränderte Stadtstruktur und eröffnet damit ungeahnte Chancen.

In dieser Situation gilt es, nicht einzelne Maßnahmen zu beurteilen oder zu planen. Vielmehr sollte der der historischen Altstadt vorgelagerte Uferbereich als räumliche Einheit begriffen werden, um ein umfassendes Entwick-

lungskonzept erarbeiten zu können und damit aufeinander abgestimmte Planungen zu ermöglichen.

Dieser Versuch soll im nächsten Kapitel unternommen werden.

4 Die Binnenwarnow: Planungsvorschlag

Die Darstellung eines einzigen Nutzungskonzeptes für die Binnenwarnow, wie sie im folgenden unternommen wird, birgt die Gefahr von Mißverständnissen: Bei der Ausarbeitung nur einer Entwicklungsperspektive kann der Eindruck entstehen, dies sei die einzige plausible Vorstellung einer gelungenen Nutzung des Planungsgebietes und alle anderen Pläne seien weniger durchdacht und ausgereift, nicht richtig abgewogen oder schlicht schlechter. Und tatsächlich erscheint der Autorin nach der Abwägung und Verwerfung anderer Alternativen für das Planungsgebiet das vorgelegte Konzept unter Berücksichtigung der Rahmenbedingungen persönlich als die sinnvollste Entwicklungsperspektive.

Aber gerade angesichts der Entstehungsgeschichte des Konzeptes sollte es nicht als gleichsam totalitärer Entwurf interpretiert werden. Vielmehr werden andere Ansprüche verfolgt: Durch die räumlich integrierte Darstellung eines Konzeptes für Flächen unterschiedlicher Nutzungen soll die Notwendigkeit und Möglichkeit verdeutlicht werden, die Zukunft dieser Teilgebiete in Abhängigkeit voneinander zu begreifen.

Die Formulierung einer Idealvorstellung der zukünftigen Nutzung des Gebietes soll auch Mut machen, mit Blick auf die tagespolitischen Entscheidungszwänge in langen Zeiträumen der Stadtentwicklung zu denken.

Die Aufforderung, in gewissem Rahmen von bestehenden Zwängen und Begrenzungen abzusehen, darf jedoch nicht im schlechten Sinne utopisch sein, indem die gegebenen Entwicklungspotentiale der Stadt ignoriert und unrealistische Ziele verfolgt werden. Statt dessen ist, im Wissen um die Rahmenbedingungen, Mut zur pragmatischen Utopie gefragt. Nur wenn in diesem Sinne gedankliche Freiräume geschaffen werden, kann es gelingen, angemessene Perspektiven der Veränderung zu eröffnen.

Welche Perspektiven tatsächlich als angemessen gelten können, entscheidet nicht diese Arbeit, sondern muß das Ergebnis von Diskussionen zwischen Rostocker PlanerInnen und BürgerInnen sein.

Das hier vorgelegte Konzept soll zur Anregung dieser Diskussion dienen.

4.1 Die Binnenwarnow im Stadtgefüge

Aus den Überlegungen im zweiten Kapitel ist deutlich geworden, daß sich, bedingt durch den Vereinigungsprozeß der beiden deutschen Staaten und die Einführung der Marktwirtschaft in den östlichen Bundesländern, die Wirtschaftsstruktur der Stadt Rostock und damit auch ihr räumliches Gefüge gravierend verändern werden. Merkmale dieser Veränderung werden unter anderem der Rückgang der Dominanz des maritimen Sektors und der industriellen Arbeitsplätze sowie die verstärkte Herausbildung des tertiären Sektors sein. Dabei wird Rostock jedoch immer, wenn auch mit verändertem Schwerpunkt, seinen maritimen Charakter als See- und Hafenstadt behalten.

Angesichts dieser Entwicklung sowie wegen der sinkenden Bedeutung von physischen Ressourcen und materieller Infrastruktur bei der Standortwahl treten andere, 'qualitative' Standortfaktoren ins Blickfeld. Im Zuge der interkommunalen Konkurrenz um die Ansiedlung zukunftsorientierter Betriebe spielen Faktoren wie 'kreatives Standortklima', 'Image' und die Möglichkeiten der 'Vernetzung' eine entscheidende Rolle.

Die Stadt Rostock hat bei der Herausbildung dieser Qualitäten relativ gute Ausgangsbedingungen: Die Lage in einer attraktiven Landschaft an der Küste der Ostsee, die im Vergleich zu anderen Bereichen der ehemaligen DDR verhältnismäßig unbelastete Natur, das kulturelle Angebot der größten und interessantesten Stadt Mecklenburg-Vorpommerns, die ansprechende historische Altstadt mit ihrer identitätsstiftenden Wirkung, das Ambiente der alten Hafenstadt und die Infrastruktur der wissenschaftlichen Institute mitsamt der Universität bieten eine Reihe von wichtigen Anknüpfungspunkten für die Entwicklung eines zukunftsorientierten Images.

Ein weiterer entscheidender Faktor wird die Veränderung der Stadtstruktur sein, deren Leitbild es auf der Grundlage der bisherigen Planungsarbeit und unter Berücksichtigung der Chancen zu Umstrukturierungen zu entwickeln gilt.

Die zu bewältigenden Aufgaben liegen in sehr unterschiedlichen Bereichen.

- Die Steigerung der Wohn- und Lebensqualität in den derzeit ausschließlich für das Wohnen vorgesehenen Großwohnanlagen muß mittels der Ansiedlung von umwelt- und wohnverträglichen Handwerksbetrieben,

Dienstleistungsanbietern usw. angestrebt werden, um eine Verzahnung von Wohnen und Arbeiten zu erreichen.

- Generell sollten bei der Ansiedlungspolitik arbeitsplatzrelevante, zukunftsorientierte Betriebe in den Sektoren Produktion und Dienstleistungen bevorzugt werden, die auf die Schaffung und nicht (wie reine Handelseinrichtungen) nur auf die Nutzung von Kaufkraft in der Region zielen.
- Durch die bereits geschilderten Schrumpfungsprozesse werden in Rostock in großem Umfang Industrieareale frei. Die Wiederherrichtung dieser Flächen ist eine der zentralen Aufgaben der Stadtplanung und Voraussetzung für eine gelungene Veränderung der Stadtstruktur.

Der Umbruch im Stadtgefüge der Hansestadt Rostock und die Chance zur Neugestaltung macht auch eine neue Definition der Nutzungen im Bereich der Binnenwarnow notwendig und möglich. Zwei Aspekte geben entscheidende Eckdaten für diese Umstrukturierung vor: Aus der Berücksichtigung der naturräumlichen Gegebenheiten des Planungsgebietes resultieren Hinweise auf ein verträgliches Maß und die Struktur der zukünftigen Nutzungen, aus der Stellung im Stadtgefüge ergeben sich Perspektiven für die Art dieser Nutzungen, wobei die beiden Determinanten nicht unabhängig voneinander zu betrachten sind.

Zentrale Bedeutung bei der Entwicklung des Nutzungskonzeptes für die Binnenwarnow haben die Halbinsel in der Warnowmündung und der Osthafen. Hier sind die momentanen Mißstände von grundsätzlicher Art und die möglichen Optionen für eine Umstrukturierung am weitesten gestreut. Während es sich gleichsam aufdrängt, den Stadthafen wieder als Teil der Hafenstadt zu beleben und die Gehlsdorfer Niederungen als Erholungsflächen zugänglich zu machen, ist für die Altgewerbestandorte im Planungsgebiet eine breite Palette zukünftiger Nutzungen denkbar, womit für das gesamte Gebiet der Binnenwarnow unterschiedliche Akzente gesetzt werden können. Aus diesem Grunde und angesichts ihrer zentralen, verbindenden Lage im Planungsgebiet kommen der Halbinsel in der Warnowmündung und dem Osthafen die Schlüsselrollen im Konzept zu.

Aus der Bestandsanalyse geht hervor, daß die Bebauung der Niederungen im Planungsgebiet aus ökologischer und landschaftspflegerischer Sicht gra-

vierende negative Folgen hat. Tatsächlich liegt schon bei der ersten Betrachtung der ungeordneten Bebauung der Gedanke nahe, die Chance der Umstrukturierung zu nutzen, um diesen 'Irrtum' grundsätzlich zu beheben.

Der radikale Rückbau jeglicher Bebauung der Niederungen, die Sanierung der Altlasten und die Renaturierung der Bachläufe und Feuchtwiesen wären sicherlich konsequente Folgerungen aus den Mißständen, entsprächen den naturräumlichen Gegebenheiten des Planungsgebietes am meisten und ließen sich als ernstgemeintes Konzept von Stadtökologie vertreten.

Dennoch sprechen mehrere gewichtige Argumente gegen diese Null-Option:

- Die Halbinsel in der Warnowmündung und der Osthafen haben eine wichtige Stellung im Stadtgefüge, die es auszubauen und zu betonen gilt: die Anbindung der Wohngebiete im Nordosten an die übrige Stadt.
- Zudem sprechen wiederum ökologische Argumente gegen die Renaturierung bereits erschlossener, innenstadtnaher Flächen. Angesichts der großen Flächennachfrage in Rostock würde aus einer solchen Maßnahme mit Sicherheit die weitere Zersiedelung der noch intakten Landschaft in der Umgebung der Stadt resultieren. Vielmehr sollte als prinzipielle Maxime der Flächenpolitik in der Stadt Rostock der Anspruch vertreten werden, so weit wie nur irgend möglich bereits beanspruchte Flächen intensiver zu nutzen und Industriebrachen wiederzuerschließen.
- Auch würde ein Vorschlag, der den Rückbau von notwendiger Infrastruktur und die aufwendige Umsiedlung von Arbeitsstätten beinhaltet, ohne dabei neue Wirtschaftskraft zu schaffen, angesichts des dramatischen Haushaltsdefizites der Hansestadt Rostock als im schlechten Sinne utopisch gelten müssen, da er in einem unvertretbaren Maße von den gegebenen Rahmenbedingungen absieht.
- Es bleibt zu fragen, ob eine Stadt wie Rostock, als einzige Metropole im bevölkerungsärmsten Bundesland, nicht auch der Bebauung und Dichte bedarf, um als Insel der Urbanität in "so viel Gegend" (wie der Mecklenburger sagt) bestehen zu können - wobei die Frage eher in den Bereich von persönlichen Vorlieben und Geschmack hineinreicht als in die nachvollziehbare Abwägung ökologischer und städtebaulicher Rahmenbedingungen.

Die Abwägung dieser Argumente führt für das vorliegende Konzept einerseits zu dem Schluß, daß der generelle Verzicht auf eine Bebauung der Niederungen aus städtebaulichen Gründen nicht zu vertreten ist; andererseits ist aber auch unbestreitbar, daß das augenblickliche Maß der Zersiedelung der Niederungen intolerabel ist. Als Ergebnis der Abwägung wird darum eine deutlich begrenzte und städtebaulich gut ablesbare Bebauung des Osthafens angestrebt, die sich klar von den umgebenden Landschaftselementen abgrenzt.

Die Umgestaltung der Halbinsel in der Warnowmündung und der Gehlsdorfer Niederungen sollte dagegen die naturräumlichen Qualitäten der Binnenwarnow neu betonen. Auf diese Weise entsteht ein abwechselndes Gegenüber der steinernen, von Menschen gebauten Stadt und der Landschaft, die sich entlang des Flusses in die Stadt hineinzieht.

Welcher Art die anzustrebenden Nutzungen für den Osthafen sein werden, muß einerseits im Zusammenhang mit dem enormen Entwicklungsdruck, der auf der historische Altstadt lastet, und andererseits den zur Verfügung stehenden gesamtstädtischen Optionen gesehen werden, da bei der Neuverteilung von Funktionen im Stadtgefüge alle diejenigen Schlüsselflächen in der Stadtstruktur miteinander in Konkurrenz treten, die bislang der industriellen Nutzung dienten und jetzt für eine Umstrukturierung zur Verfügung stehen (vgl. Abbildung 16).

Hinsichtlich der unmittelbaren Nähe des Osthafens zur historischen Altstadt ist eine Planung naheliegend, in der - wie die European-Ausschreibung - von einer Nutzung des Gebietes als Cityerweiterungsfläche ausgegangen wird (vgl. Kapitel 3.3).

In Anbetracht des gesamtstädtischen Gefüges bietet sich jedoch das Westufer der Warnow eher als Schwerpunkt für eine neue Dienstleistungs- und Gewerbeentwicklung an. Diese Flächen sind historisch eng mit ihrer Umgebung vernetzt: Gleichzeitig mit dem Wachstum der Neptun-Werft ist die Kröpeliner Tor-Vorstadt als gründerzeitliches Arbeiterviertel entstanden, dessen BewohnerInnen über ein Jahrhundert maßgeblich mit und von der Neptun-Werft gelebt haben. Die im Planungsgebiet zur Verfügung stehenden Flächen lassen hingegen jede Art von Zentralität und Verflechtung mit den umliegenden Gebieten vermissen; sie tauchen im Bewußtsein der RostockerInnen nur am Rande auf.

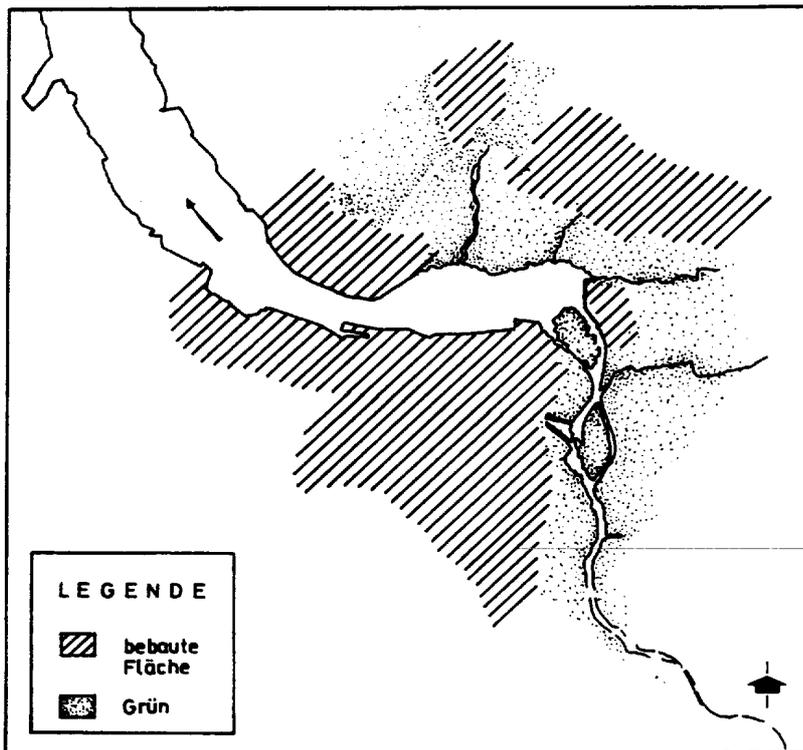


Abbildung 35: *Strukturprinzip des Nutzungskonzeptes*

Standorte für die Entlastung der historischen Altstadt zu finden, ist unumgänglich. Daher ist es naheliegend, auf die Fläche der Neptun-Werft zurückzugreifen. Sie ist ein zentraler Ort im Bewußtsein der Rostocker BürgerInnen, umgeben von Wohngebieten, verkehrlich hervorragend angeschlossen und nach dem Zusammenschluß der beiden Großwerften kurzfristig für eine Umstrukturierung verfügbar. Auf längere Sicht ist die Entstehung neuer, durchmischter Gebiete mit Gewerbe-, Wohn- und Freizeitfunktionen an den alten Industriestandorten nördlich des Werftdreiecks ebenfalls denkbar. Bei diesen Rahmenbedingungen bietet sich das Gelände der Neptun-Werft als neues Zentrum für Handels- und Büronutzungen an.

Die Perspektive, zentrale Funktionen aus der historischen Altstadt an das westliche Warnowufer zu verlagern und die damit verbundene Entwicklung eines neuen Schwerpunktes in der Stadtstruktur, hat Auswirkungen auf die Umstrukturierung des Osthafens und somit auf das gesamte Gebiet der Binnenwarnow. Vor diesem Hintergrund erscheint es nicht mehr anstrebenswert, hier ein konkurrierendes Zentrum zu planen. Vielmehr bietet es sich an, die Lagegunst des Geländes für eine andere Nutzung, das *Wohnen*, zu erschließen.

Für dieses Konzept sprechen mehrere Argumente:

- Die Bestandsanalyse zeigte, daß die fortgesetzte Nutzung des Osthafens als Gewerbegebiet nicht sinnvoll erscheint, da dadurch weder die Vorteile des Gebietes zur Geltung kommen noch dieses zentrale Eingangstor in die Stadt Rostock adäquat gestaltet wird. Auch ist die verkehrliche Anbindung für schweren Lieferverkehr ungeeignet, während an anderen Standorten in der Stadt Gewerbegebiete mit bester infrastruktureller Anbindung zur Verfügung stehen oder erschlossen werden können. Vor dem Hintergrund dieser Überlegungen scheint die Umsiedlung der im Osthafen ansässigen Gewerbebetriebe gerechtfertigt, obwohl diese Entscheidung vor allem für die traditionell mit dem Standort verwurzelten Betriebe (vgl. Kapitel 3.2.3) eine große Härte darstellt.
- Eine Umstrukturierung im Sinne der European-Ausschreibung ist aufgrund des gesamtstädtischen Strukturwandels nicht mehr sinnvoll.
- Eine umfassende Renaturierung der Niederungen entspricht nicht dem Wert der innenstadtnahen Flächen und der Notwendigkeit der Anbindung der Wohngebiete im Nordosten an die Altstadt.
- Die Nachfrage nach Bauland ist bereits enorm und wird in absehbarer Zeit noch wesentlich steigen. Ausgewiesene Wohnbauflächen sind jedoch in der gesamten Region rar, und Baugrundstücke in zentraler Lage stehen überhaupt nicht zur Verfügung (vgl. NNN, 20.09.1991).

Damit droht die Wiederholung der in der BRD in den 60er und 70er Jahren im Zuge der Stadtrandwanderung gemachten Fehler der Zersiedlung der Landschaft um die Großstädte herum.

Aus der Abwägung der Struktur der Gesamtstadt und der anzustrebenden Neuverteilung von Nutzungen sowie der Rückbesinnung auf ihren traditionellen Stellenwert sind die grundsätzlichen Bestimmungen für die Flächen im Gebiet der Binnenwarnow und der angrenzenden Gebiete herausgearbeitet worden.

In Kapitel 4.2 wird das Flächennutzungskonzept im ganzen vorgestellt. Dabei ist es das Ziel, allgemeine Strukturen für künftige Nutzungen vorzugeben. Im Rahmen der textlichen Erläuterung werden darüber hinaus einige persönliche Visionen der Autorin über grundsätzliche Gestaltungsprinzipien angedacht. Die detaillierte Ausgestaltung der Bereiche muß in den nächsten Arbeitsschritten (z.B. durch städtebauliche oder landschaftsplanerische Wettbewerbe) festgelegt werden.

Dies zu leisten, ist nicht Gegenstand der vorliegenden Arbeit. Die genaue Ausformulierung der Gestaltungsvorschläge sollte von den Rostocker PlanerInnen vorgenommen werden, nachdem in der Öffentlichkeit der Stadt ein Konsens über die anzustrebenden Nutzungen erarbeitet wurde.

Das Nutzungskonzept für die Binnenwarnow wird als geschlossene Idealvorstellung entwickelt. Dabei wird auf die fortlaufende Wiederholung von Konjunktiv-Formulierungen verzichtet, obwohl auf diese Weise das subjektive Moment des Planungsentwurfes nicht immer zum Ausdruck kommt. Auf solche Formulierungen wird nur zurückgegriffen, wenn neue Themenbereiche eröffnet werden, und um in besonderen Fällen die Offenheit der Vorschläge hervorzuheben.

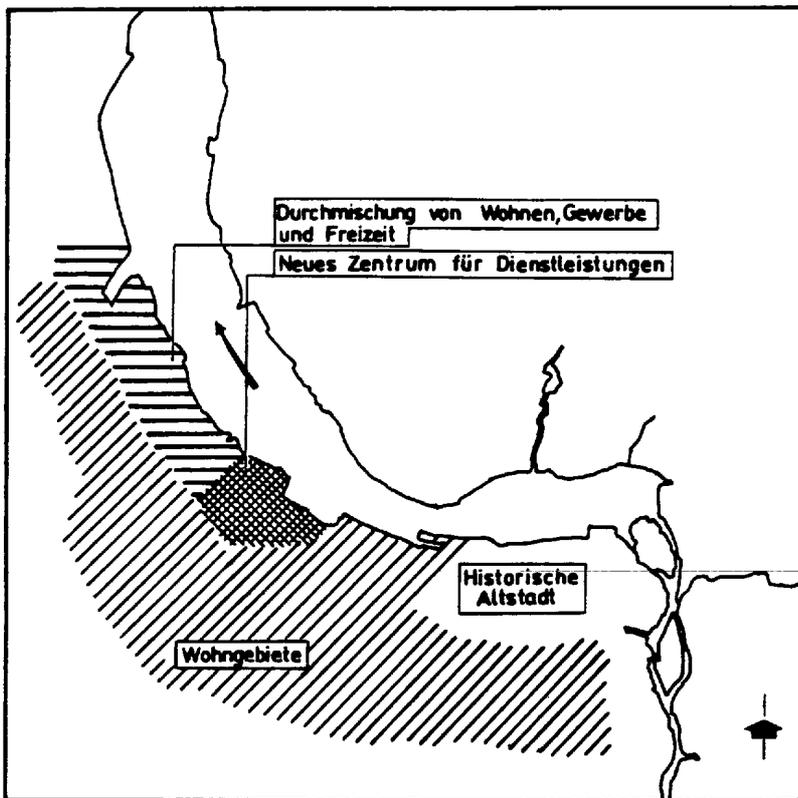


Abbildung 36: *Perspektiven der Cityerweiterung in Rostock*

Die Ausführungen erfolgen vorwiegend im Präsens, damit der Vorgriff auf die Zukunft lebendig wirkt, auch auf die Gefahr hin, daß die Grenze zwischen Entwurf und Realisierung nicht in allen Punkten unmittelbar sichtbar wird.

Auf die notwendigen Voraussetzungen zur Realisierung des Konzeptes (Altlastensanierung, Betriebsverlagerung, Verkehrskonzept), die gleichsam stillschweigend vorausgesetzt werden, wird im fünften Kapitel eingegangen.

4.2 Nutzungskonzept (vgl. Plan 8)

Bereits in Kapitel 1 wurde erläutert, daß der zur Bezeichnung des Konzeptes gewählte Begriff 'Binnenwarnow' nicht ein bloßes Wortspiel sein soll, sondern programmatisch für die geplante Umnutzung der Uferzone der Warnow steht.

Der Kerngedanke ist, die Bedeutung des Flusses als historische Lebensader der Stadt wieder zur Geltung zu bringen und die Binnenwarnow zum Mittelpunkt der Wahrnehmung der Stadt werden zu lassen. An den Ufern der Binnenwarnow, die Jahrzehnte weitgehend unerreichbar für die RostockerInnen waren, soll erneut Raum für städtisches Leben in seiner Vielfalt entstehen. Den Reiz der Binnenwarnow macht dabei das Wechselspiel von verdichteter Urbanität und weitgehend naturbelassener Landschaft aus, verbunden durch die Wasserfläche der Warnow (vgl. Abbildung 35).

Der der historischen Altstadt vorgelagerte Stadthafen soll als Bestandteil der steinernen Stadt wieder zum Ort urbanen Lebens werden, wobei die historische Orientierung der Stadt auf das Wasser wiederaufgegriffen wird.

Auch der Osthafen symbolisiert die bebaute Stadt. Zwischen Stadt- und Osthafen liegt die ehemalige Halbinsel in der Warnowmündung als Mündung des Grünkeils, der entlang des Verlaufes der Warnow in die Stadt hineinreicht. Die Halbinsel ist durch die Wiederöffnung des alten Flußlaufes (vgl. Abbildung 27) zu einer Insel geworden.

Gegenüber der harten Kaimauer der Stadthafens stellt das natürliche Ufer des Gehlsdorfer Uferparks einen grünen Ruhepol dar und bietet Erholungsmöglichkeiten inmitten der Stadt.

Besonders charakteristisch für das Gebiet der Binnenwarnow ist die buchtumfassende Uferpromenade als öffentlicher Fuß- und Radweg. Sie dient als Plateau zur Wahrnehmung der sich ständig ändernden Szenerie des Gegenübers (die historische Altstadt, gesehen vom Gehlsdorfer Ufer, die Speicherstadt vom Osthafen usw.). Diese Uferpromenade erlaubt es, die Stadt am Wasser bei einem Spaziergang oder einer Radtour aus vielen Perspektiven zu erleben. Verschiedene gastronomische Einrichtungen laden auf dem ca. vier Kilometer langen Weg zur Rast ein. Eine Fährverbindung zwischen dem Gehlsdorfer Ufer und dem Stadthafen rundet den Kurs ab.

Entlang der Uferpromenade entstehen Entwicklungspunkte zur Schaffung von belebten und ruhigen Zonen am Wasser. Diese sollen im folgenden grob skizziert werden.

Stadthafen

Durch die Umgestaltung des Stadthafens soll dieser historisch bedeutende Teil der Hansestadt nach Jahrzehnten der Abgeschottetheit wieder in den Lebensbereich der RostockerInnen integriert werden. Das heißt, daß der Stadthafen nicht ausschließlich als kulturelle Erlebniszone, als musealer Ausstellungsbereich der hanseatischen Vergangenheit, als maritime Flaniermeile oder als Anlegeplatz für teure Sportboote Touristen anziehen soll, die für wenige Monate im Jahr das Gelände beleben.

Vielmehr zielt das Konzept darauf, den Stadthafen zum Bestandteil des alltäglichen Lebens der RostockerInnen und zugleich zur Touristenattraktion zu machen. Dabei spielen zwei Momente eine zentrale Rolle:

1. die Rückgewinnung der Warnow als Verkehrsfläche und
2. die Ansiedlung von Handelseinrichtungen und anderen Publikumsmagneten.

zu 1.:

Die Rückgewinnung der Warnow als zentrale Verkehrsfläche im Stadtgefüge trägt entscheidend zur dauerhaften Belebung des Stadthafens bei. Als Ersatz für die Warnowbrücke, die aus verkehrlichen und städtebaulichen Abwägungen nicht gebaut wird, wird ein öffentlicher Bootspendeldienst (sozusagen als schwimmender Bus) auf der Warnow etabliert. Mit Hilfe dieser 'Barkassen' entstehen neue, schnelle Verkehrsverbindungen, die nicht nur im Freizeit-, sondern auch im Berufsverkehr eine wichtige Rolle spielen werden. Dieses in anderen europäischen Städten schon lange bewährte Verkehrsmittel ist unabhängig von dem Zustand und der Belastung der Straßen und bietet sich damit für die um die Unterwarnow herum gebaute Stadt Rostock in besonderer Weise an.

Unterstützt werden die Barkassen von Wassertaxis, die auf Wunsch der Kunden zwischen der Mühlendamm-Schleuse und dem Neuen Strom in

Warnemünde jedes Ziel anlaufen, eine Idee, die in Rostock bereits in Ansätzen realisiert ist (vgl. Haas 1991).

Durch dieses Verkehrssystem wird der Stadthafen zum täglich stark frequentierten Eintrittstor in die Innenstadt.

zu 2.:

Der Bau von sieben in der Verlängerung der Lagerstraßen auf das Wasser hinausreichenden Piers nimmt bei der Gestaltung des Stadthafens die Form der Landungsbrücken aus der Zeit der Hanse wieder auf (vgl. Abbildung 22), wobei auf die Siebenheit, das Symbol der Stadt Rostock zurückgegriffen wird. Deren Bedeutung als Wahrzeichen der Stadt belegte bereits der Chronist Peter Lindenberg (1562-1596) mit dem folgenden Vers (Witt 1991, 8):

Söben Doern to sint Marien Kark,
söben Straten van dem groten Markt,
söben Dore, so dar gaen to Lande,
söben Kopmannsbrüggen bi dem Strande,
söben Toern, so up dat Rathus stan,
söben Klocken, so dagliken slan,
söben Linneböm up den Rosengoern:
Dat syn de Rostocker Kennewohn.

Die Piers prägen aber nicht nur als gestalterische Elemente, sondern auch funktional den Stadthafen, indem an seine Tradition als Handelshafen angeknüpft wird. So wie dort früher Handelsschiffe anlegten und geleichtert wurden, lagern sich jetzt mobile Nutzungen an die Piers an. Auf umgebauten Schiffen und anderen schwimmenden Gebilden, wie dem Portcenter (vgl. Abbildung 20), finden Geschäfte und andere Nutzungen Platz im Stadthafen und tragen dazu bei, den Entwicklungsdruck auf die historische Altstadt zu mindern.

Zwar ist die Art der Mobilität dieser Einrichtungen, deren Liegezeit mindestens einige Jahre betragen sollte, nicht mit den Hansekoggen zu vergleichen, die nach wenigen Tagen oder spätestens nach einem Winter den Hafen der Stadt Rostock wieder verlassen haben. Dennoch bieten diese Strukturen in ihrer eingeschränkten Mobilität den Vorteil der Revidierbarkeit für

den Fall, daß im Laufe der Jahre diese Handelseinrichtungen überhaupt nicht mehr (oder nicht mehr am Ort) gefragt sind.

Die Nutzungen, die sich an die Piers anlagern, sind aber nicht nur kommerzieller Art. Sie können im Laufe der Jahre variieren. Auf welchem Pier welche Nutzung etabliert wird, ist abhängig von dessen Nähe zur Innenstadt und der Öffentlichkeit der Nutzung. Das heißt, daß sich zum Beispiel der westliche Pier, der in der Verlängerung der Schnickmannstraße am besten von der Stadt aus zu erreichen ist, als zentraler 'Verkehrspier' anbietet: Hier legen die Vaporetos und die Wassertaxis an, Fußgänger und Radfahrer nutzen den kurzen Weg zur Stadt (ca. 300 m zur Langen Straße, ca. 500 m zum Universitätsplatz).

Weitere Piers befinden sich in kommerzieller Nutzung oder werden als Anleger der weißen Flotte (Ausflugsdampfer) und für Sportboote genutzt.

Alternativ fungieren sie als eine schwimmende Jugendherberge. Dort liegen zwei bis drei Schlafschiffe, ein Eß- und ein Aufenthaltsschiff sowie ein Schiff mit Tagungsräumen, Büros und Verwaltung vertäut. Beispiele aus anderen Städten (z.B. Stockholm) zeigen bereits die Attraktivität solcher Projekte.

Ein weiterer Pier ist in Abstimmung mit der Nutzung des großen Speichers zum Liegeplatz für die Museumsschiffe des Schiffahrtsmuseums geworden.

Die landseitige Fläche des Stadthafens wird durch die sogenannte Hafenbahn strukturiert, die auf einem Gleisstrang der ehemaligen Güterverkehrslinie verkehrt. Die Hafenbahn soll nicht nur an die wirtschaftliche Nutzung des Stadthafens erinnern, sondern auch eine schnelle und bequeme Verbindung zwischen den einzelnen Entwicklungspunkten im Stadthafen, der Speicherstadt und auf der Insel in der Warnowmündung herstellen. Die beachtliche Ausdehnung des Planungsgebietes (zwischen den beiden Endhaltestellen liegen ca. 1,8 km) legt die Erhaltung einer solchen Infrastruktur nahe.

Die Flächen zwischen dem Schienenstrang und der Kaimauer sollte als 'maritime Flaniermeile' (mit entsprechender Pflasterung, Bänken usw.) gestaltet werden.

Jenseits des Schienenstranges ist durch den Rückbau der Durchfahrtsstraße ein breites ungenutztes Areal entstanden. Diese Fläche, sowie Teile des Haedgehafens und der Silohalbinsel, sollte als Erweiterungsfläche für das Stadtzentrum umstrukturiert werden. Dabei ist keine Konkurrenz zu den großen Erweiterungsflächen im Bereich der ehemaligen Neptunwerft geplant. Vielmehr sollten die neuen Geschäfts-, Verwaltungs- und Wohnhäuser zur Arrondierung der Altstadt beitragen.

Mit einer neuen Bebauung dieser Fläche wären also eine Reihe von Zielen zu verfolgen: Erstens gilt es, die Entstehung von überdimensionierten Freiflächen, die ob ihrer Größe nicht mit städtischem Leben erfüllt werden können, zu verhindern. Zweitens verspricht die Ansiedlung neuer Nutzungen am Rande des Stadthafens, regen Publikumsverkehr in diesen Teil der Innenstadt zu lenken. Drittens kann durch die Bebauung dieser Fläche wieder eine geschlossene, deutlich ablesbare Stadtkante geschaffen werden. Damit wäre es möglich, der heute uneinheitlichen Struktur der Altstadt im Bereich der Binnenwarnow wieder einen umfassenden Rahmen zu geben, eine Funktion, die früher von der historischen Stadtmauer getragen wurde (vgl. Abbildung 3). Die Art der Bebauung an dieser für das Stadtbild hochsensiblen Stelle sollte durch einen städtebaulichen Wettbewerb ermittelt werden, wobei die Baukörper der Körnigkeit der historischen Altstadt entsprechen müssen.

Für den Bereich des Haedgehafens ist vorgesehen, die vorhandenen Kräne und Ladeeinrichtungen als Denkmäler der industriellen Vergangenheit zu bewahren.

Die Fläche entlang der Kaimauer ist in die maritime Flaniermeile integriert. Der Bau gastronomischer Einrichtungen trägt zur Belebung dieses Hafenschnittes bei.

Von der Beibehaltung des Hafenumschlages muß abgesehen werden, da einerseits die Verkehrsprobleme auf der Uferstraße sonst nicht zu lösen wären und andererseits im Seehafen Kapazitäten brachliegen, so daß eine Zentralisierung des Umschlages in dem infrastrukturell gut angebundenen Seehafen angestrebt wird.

Die großen Lagerflächen des Haedgehafens können zum Beispiel von BesucherInnen der Innenstadt als Parkplätze (ca. 600 Pkw) genutzt werden,

wobei eine aufgelockerte Gestaltung und Begrünung realisiert wird. Die Uferstraße, die zur Umgestaltung des Stadthafens rückgebaut wird, endet hier.

Mit der Hafenbahn, die zumindest in der Saison in kurzen Abständen einen kostenlosen Pendelservice anbietet, ist es problemlos möglich, von dem Parkplatz Haedgehafen aus auch weiter entfernt liegende Punkte des Stadthafens zu erreichen.

Das ehemalige Sozialgebäude der Seehafen Rostock AG beherbergt von der Stadt finanzierte Ateliers zur Förderung junger KünstlerInnen, eine Kunstschule, Räumlichkeiten für öffentliche Auftritte von Vereinen usw. und ein Kulturzentrum 'Ars baltika' als kulturelle Brücke zu den baltischen Republiken und Rußland.

Das Hafenbecken des Haedgehafens kann als Liegeplatz für die Boote einer Segelschule und eines kleinen Segelclubs genutzt werden. Damit ist für die BewohnerInnen der Kröpeliner Tor-Vorstadt in unmittelbarer Nähe zu ihrem Wohnort eine auf die Binnenwarnow bezogene Freizeiteinrichtung geschaffen.

Auf der Freifläche zwischen Christinenhafen und Haedgehafen wird ein Festplatz zur Durchführung von großen open-air-Veranstaltungen (z.B. Zirkus, Jahrmarkt, Weihnachtsmarkt) realisiert, womit eines der Defizite in der Stadtstruktur behoben werden kann.

Speicherstadt

Der optische Endpunkt des Stadthafens soll auch weiterhin von den alten Getreidesilos dominiert werden, die aber eine neue Nutzung erhalten, da die Verlagerung des Getreideumschlages wegen der enormen Verkehrsbelastung nicht zu verhindern sein wird.

Der Speicher am Mönchstor wird zu einem Hotel umgebaut. In den unteren Etagen finden sich Restaurants, Kneipen und Cafés, die zugleich die Hotelgäste versorgen, die RostockerInnen zu einem Besuch in die Speicherstadt einladen und den BesucherInnen der schwimmenden Jugendherberge, die an dem vorgelagerten Pier lokalisiert sein könnte, zur Verfügung stehen.

Der große Speicher beherbergt das Schiffahrt- und das Schiffbaumuseum, die bisher über keine angemessenen Räumlichkeiten in Rostock verfügen. Vor dem Speicher, am Museumspier, liegen die Museumsschiffe und andere Exponate, wie der Schwimmbagger *Goliath*, und beleben dauerhaft die Szenerie des Stadthafens.

Der Speicher mit der ehemaligen Ölmühle und der danebenliegende Speicher werden als Kaufhäuser genutzt, womit auch für diesen Teil des Stadthafens reger Publikumsverkehr gewährleistet ist. In einem der Speicher werden in den oberen Etagen eine Diskothek und ein Kino untergebracht, um auch abends Publikum in die Speicherstadt zu locken.

Der letzte Speicher beherbergt das 'Ostsee-Center', in dem Handels- und Fremdenverkehrseinrichtungen der Ostseeländer Raum finden, um die Kultur- und Handelsbeziehungen zwischen der Bundesrepublik Deutschland, Skandinavien und den baltischen Ländern zu fördern.

Hinter den Speichern entsteht, wiederum am Endpunkt der Uferstraße, ein großer Parkplatz mit 700 bis 800 Pkw-Stellplätzen für die KundInnen der Kaufhäuser oder die BesucherInnen der Innenstadt, der durch eine entsprechende Gestaltung in seine Umgebung eingepaßt wird. Ab diesem Punkt ist nur noch ein reduzierter Verkehr zur Grubenstraße und zu den Anliegerstraßen der Nördlichen Altstadt möglich.

Langfristig ist für die Silohalbinsel auch eine weitere Bebauung denkbar, deren Gestaltung aber die stadtbildprägende Wirkung der alten Speicher nicht beeinträchtigen darf.

Auf den der Insel in der Warnowmündung zugewandten Flächen der Speicherstadt ist zumindest mittelfristig die Fortsetzung der gewerblichen Nutzung durch die dort ansässige Bootswerft oder durch andere, dem Standort angemessene wassergebundene Betriebe möglich, denn sie wirken dort nicht störend und bereichern das Bild des alten Hafens mit ihren Wasserfahrzeugen.

Bei der Gestaltung des Parkplatzes, der Wasserkante und bei der Flächenausweisung für die Gewerbebetriebe ist die Integration der Uferpromenade zu berücksichtigen, die über eine neue Brücke die Speicherstadt und die Insel in der Warnowmündung verbindet. Weder im Stadthafen noch in der Speicherstadt sollte ein besonderer Weg als Teil der Uferpromenade ausge-

wiesen sein. Vielmehr geht sie in den städtischen Plätzen und in der maritimen Flaniermeile auf.

Insel in der Warnowmündung

Die grüne Insel kennzeichnet die Mündung des Grünkeils, der sich entlang der Warnow bis in das Zentrum der Stadt zieht. Um die Bedeutung dieses Landschaftszuges zu betonen, wird der historische Verlauf der Warnow am Fuß der Stadtmauer wieder freigelegt, so daß aus der ehemaligen Halbinsel in der Warnowmündung eine Insel wird. Diese steht mit ihrer organischen Küstenlinie und dem starken Bewuchs mit Schilfgräsern in Kontrast zu den steinernen Kaimauern der Speicherstadt und des Osthafens.

Um den ehemaligen Altgewerbestandort in eine grüne Insel verwandeln zu können, müssen die dort ansässigen Gewerbebetriebe verlagert werden.

Im Kern der Insel, umgeben von Grün, findet sich Raum für öffentliche Nutzungen. Dabei sind solche Vorhaben vorrangig zu berücksichtigen, die eine breite Schicht von RostockerInnen anspricht (z.B. Schwimmbad, Zoo u.s.w.). Deren Nähe zum Rad- und Fußweg und zur Straßenbahn-Station und ihre häufige Frequentierung gewährleistet auch nach Anbruch der Dunkelheit Sicherheit für diese öffentlichen Räume. So wird die Uferpromenade auch in den Tagesrandzeiten als Verbindungsweg zu den Wohngebieten im Osthafen und in Dierkow genutzt, ohne daß die BenutzerInnen einen dunklen, unbelebten Park durchqueren müssen.

Auf der Insel in der Warnowmündung endet die Hafentram. Hier bietet sich die Möglichkeit, in die Straßenbahn umzusteigen und somit entweder zu den Wohngebieten im Nordosten oder in die Stadt zu gelangen.

Über die Südspitze der Insel verläuft der rückgebaute Petridamm als Zufahrt zu den Parkplätzen in der Speicherstadt. Auch auf der Fläche zwischen der Straße und der Straßenbahnlinie sind Ersatzparkplätze (z.B. in Grasmattensteinen) denkbar, die sich normalerweise völlig in das grüne Erscheinungsbild der Insel in der Warnowmündung einfügen und nur bei Großveranstaltungen als Entlastungsflächen dienen. Die BesucherInnen der Veranstaltungen fahren dann mit der Hafentram zum Festplatz im Stadthafen oder mit der Straßenbahn in die Stadt.

Die Umgestaltung der Insel in der Warnowmündung und der Wiesen zu Füßen der Stadtmauer vor der Petrikirche betont erneut den städtebaulichen Reiz der alten Hansestadt und formuliert einen einladenden Eingang in die Stadt. Vor einer Besucherin bzw. einem Besucher, die/der sich aus östlicher Richtung kommend der Stadt nähert, öffnen sich zunächst die Niederungen. Nach der Überquerung des Flusses zeigt sich die nun klar erkennbare Stadtmauer, die von der mit neuem Turmhelm versehenen Petrikirche dominiert wird.

Osthafen

Wie bereits erläutert, bietet sich das Gelände des Osthafens durch seine Lage im Stadtgefüge nach der Umsiedlung der dort ansässigen Betriebe zur Realisierung von maßvoll verdichteter Wohnbebauung an. Dadurch kann einerseits diese städtebaulich prädestinierte Lage sinnvoll genutzt werden, und andererseits ist eine Anbindung der Wohngebiete im Nordosten gewährleistet.

Im Hinblick auf die besondere Stellung des Osthafens innerhalb des Planungskonzeptes ist die Wahl einer angemessenen Bebauung dieses Gebietes von besonders großer Bedeutung. Um die städtebaulichen Vorstellungen für dieses Gebiet zu konkretisieren, erscheint ein städtebaulicher Wettbewerb als das einzig richtige Mittel.

Um die sensible Auenlandschaft in den Warnow-Niederungen so wenig wie möglich zu beeinträchtigen, ist eine städtebaulich deutlich ablesbare Begrenzung der Bebauung des Osthafens anzustreben. Das würde folgende Konsequenzen haben: Das Rückgrat des Gebietes bildet der Dierkower Damm, auf dem die Straßenbahnlinie verläuft und der als Hauptstraße dient. Die am deutlichsten verdichtete Wohnbebauung des Gebietes liegt entlang dieses Rückgrates. Die Bebauung an der östlichen Seite des Dierkower Damms bildet die Abgrenzung gegenüber der Auenlandschaft und wirkt zugleich als Betonung des Osthafens. Von diesen Verdichtungspunkten gehen die Entwicklungsachsen aus, die wie ein Spinnennetz das Gebiet erschließen.

Bei der Bebauung des Osthafens bietet sich ein begrenztes Angebot von unterschiedlichen Bauformen (offenen Blöcke, Zeilen und Einzelhäuser), die

je nach Platzierung im Gebiet in verschiedenen Konstellationen zueinander gestellt werden können, an. Öffentliche Grünflächen, durchzogen von der offenen Oberflächenentwässerung in kleinen Kanälen, können den einzelnen Bebauungselementen ihre städtebauliche Fassung geben. Bei der Ausrichtung der Bebauung ist auf eine möglichst optimale Besonnung zu achten.

Entlang der geradlinigen und mit einer Kaimauer gefaßten Wasserkante des Osthafens verläuft der öffentliche Rad- und Fußweg als Teil der die Binnenwarnow umfassenden Uferpromenade.

Dieses Hafenbecken, dem Mittelkeil vorgelagert, wird zum Mittelpunkt der Wasserkante. Der hier entstehende öffentliche Raum und die ihn säumenden Cafés, Restaurants und Kneipen werden zu Publikumsmagneten des Osthafens. Auch das Wasser ist in das belebte Treiben eingeschlossen. Im Hafenbecken legen die Vaporettos an, es gibt Raum für die kleinen Sportboote der AnwohnerInnen.

Die Uferpromenade, die direkt am Wasser von der Insel in der Warnowmündung über eine kleinen Brücke zum Osthafen kommt, führt weiter über den renaturierten Bachlauf des Zingelgrabens.

Uferpark Gehlsdorf

Die große Freifläche am nördlichen Ufer der Warnow lädt seit altersher zum Verweilen und zum Betrachten der Stadtsilhouette ein. Bereits auf der Kupferradierung von Wenzel Hollar aus dem Jahr 1625 (vgl. Abbildung 3) genießen die Patrizier den Blick auf die Stadt. Seither sind aus dieser und ähnlichen Perspektiven eine Vielzahl von Bildern gemalt und Fotografien gemacht worden, bis das Gelände in den letzten Jahrzehnten zur Müllkippe verkam (vgl. Titelbild).

Im Konzept der Binnenwarnow wird die Freifläche nach der Sanierung der Altlasten zum Uferpark Gehlsdorf umgestaltet. Die dabei prägenden Elemente werden im folgenden dargestellt, die genaue Art der Umgestaltung ist durch einen landschaftsplanerischen Wettbewerb zu ermitteln.

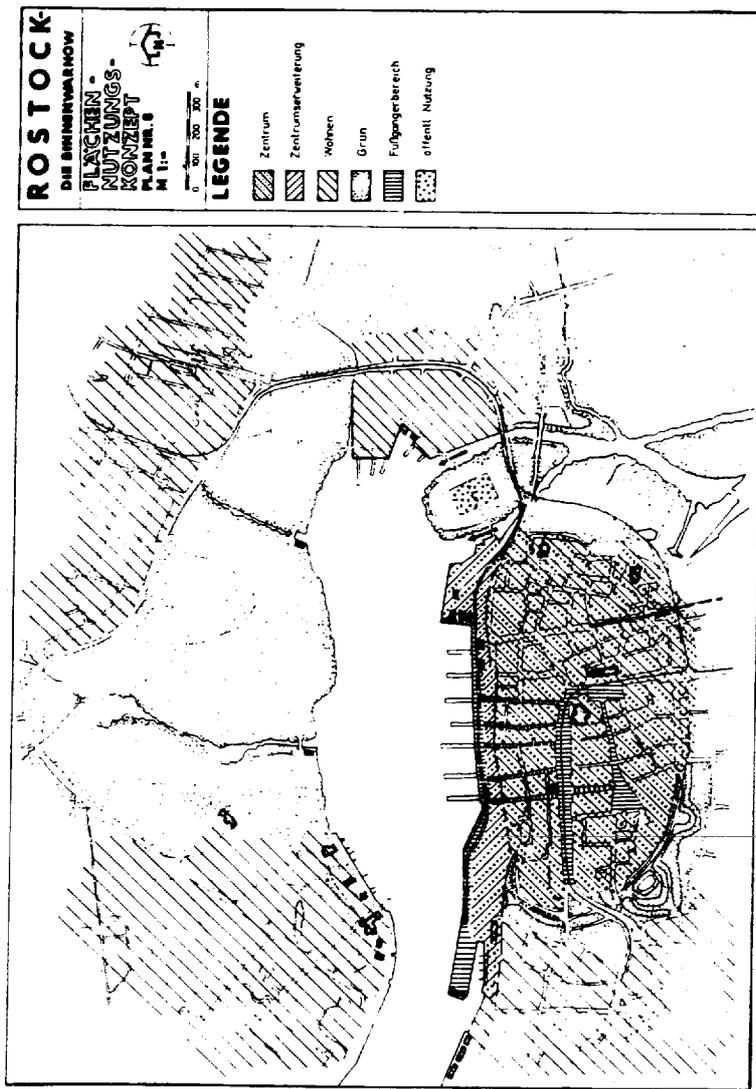
Der Uferpark Gehlsdorf verbindet als städtische Grünfläche Natur und Städtebau, bietet Erholungs- und Erlebnisräume und hat eine entscheidende Funktion für das Stadtklima.

Neben diesen allgemeinen Bestimmungen sind unterschiedliche Schwerpunkte auf dem ausgedehnten Gelände möglich: Die unmittelbar an den Osthafen anschließenden Flächen bieten sich für unterschiedliche Formen der Freizeitgestaltung an. Hier könnte für die Kinder und Erwachsenen des Wohngebietes Dierkow eine Spiellandschaft entstehen, die Spielbegeisterte aller Altersklassen anzieht. Auch sind Rasenflächen für Ballspiele, Flächen für Freiluft-Schach und ähnliches denkbar.

Am renaturierten Speckgraben könnte ein Zeltplatz entstehen, der BesucherInnen der Hansestadt Rostock in schöner Umgebung und in der Nähe der historische Altstadt preisgünstig Übernachtungsmöglichkeiten bietet.

Vor dem Zeltplatz, in guter Erreichbarkeit von den Wohngebieten im Nordosten, legen die Vaporettos bei einem kleinen Café an. Damit ist eine direkte Verbindung zur Stadt geschaffen, der Park ist auch für eilige BesucherInnen erreichbar, TouristInnen können sich von anstrengenden Besichtigungstouren erholen, RostockerInnen können in der Mittagspause den mitgebrachten Imbiß verzehren.

Jenseits des Speckgrabens geht die Gestaltung des Uferparks immer mehr von einer städtischen Freifläche in einen naturbelassenen Landschaftsraum über. Nur noch vereinzelt sollten stark gestaltete Elemente, wie eine Freilichtbühne oder die Anlage von Sonder- und Lehrgärten (z.B. Bauern-, Kräuter- oder Apothekergärten), die Fläche prägen. Mit den renaturierten Wasserläufen des Hechtgrabens und der Herausbildung von kleinen Seen wird die Niederung betont, die sich an dieser Stelle bis zur Warnow zieht. Abgerundet wird das Bild durch den Baumbestand des Klinikgeländes in Gehlsdorf.



(Plan 8)

Die Entstehung eines belebten Raumes jenseits des Klinikgeländes eröffnet den PatientInnen die Möglichkeit, nicht mehr stigmatisiert am Rande der Stadt verbleiben zu müssen, sondern bei einem Spaziergang oder dem Besuch der Ausflugsgaststätte wieder am öffentlichen Leben teilhaben zu können.

Durch den Uferpark Gehlsdorf ziehen sich mehrere Wege, die Verbindungen zwischen den verschiedenen Eingängen und Gestaltungsschwerpunkten herstellen. Durchgängig verläuft die Uferpromenade entlang der Binnenwarnow vom Osthafen zum Gehlsdorfer Ufer.

Am Gehlsdorfer Ufer, zwischen Segelclubs und Marinas, findet sich der Anleger für die Vaporettos, die den Stadthafen anlaufen und den Bereich der Binnenwarnow abschließen.

5 Schlußbetrachtung

Das Nutzungskonzept für die Binnenwarnow ist ausdrücklich nur als ein grober Entwurf der möglichen zukünftigen Gestaltung des Planungsgebietes zu verstehen. Der mit der Erarbeitung des Konzeptes verbundene Anspruch zielt darauf, für die unterschiedlichen Uferbereiche der Binnenwarnow einen Planungsansatz zu entwickeln, in dem die Bestimmungen der Flächen sich in ein gesamtstädtisches Leitbild einpassen. Die Abstimmung kurzfristiger planerischer Entscheidungen für Teilbereiche der Binnenwarnow mit einem solchen Stadtentwicklungsmodell soll verhindern, daß Optionen vergeben werden, die die langfristige Realisierung des Gesamtkonzeptes blockieren.

Aus den Ausführungen in Kapitel 4.2 resultiert, daß im Anschluß an einen allgemeinen Zielfindungsprozeß in der Stadtentwicklungsplanung in weiteren Arbeitsschritten die Entwürfe für die einzelnen Bereiche der Binnenwarnow in einem anderen Maßstab und unter Zuhilfenahme der entsprechenden Fachdisziplinen durchgeplant werden müssen.

Im Rahmen dieser Arbeit soll aber noch kurz auf einige wesentliche Voraussetzungen zur Realisierung des Konzeptes eingegangen werden. Dabei kann jeweils nur der grobe Rahmen angerissen werden, in dem es wiederum gilt, von Fachleuten entsprechende Konzepte zu entwickeln.

Verkehrskonzept

Wie bereits in der Bestandsanalyse dargelegt wurde, ist die nicht nur in den Spitzenzeiten des Berufsverkehrs von Personen- und Lastkraftwagen verstopfte Innenstadt Rostocks ein anschaulicher Beweis für die Notwendigkeit, die Verkehrsproblematik in der Hansestadt in den Griff zu bekommen.

Im Zusammenhang mit den allgemeinen Überlegungen zum künftigen Stadtgefüge der Hansestadt ist die Erarbeitung eines großräumigen Verkehrskonzeptes notwendig. Die Umstrukturierung der Uferzone der Warnow erfordert darüber hinaus einen Verkehrsplan für das Binnensystem des Planungsgebietes.

Bei der Entwicklung des Verkehrskonzeptes ist grundsätzlich zwischen der Problematik des Durchgangsverkehrs einerseits und dem innerstädtischen sowie dem stadtein- und -ausgehenden Verkehr zu unterscheiden.

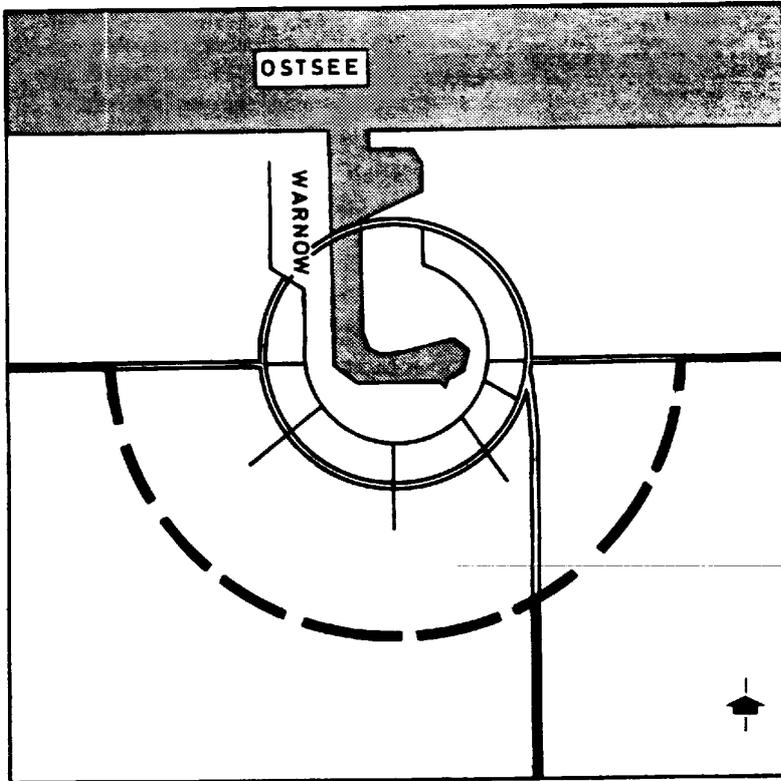


Abbildung 37: *Großräumiges Verkehrskonzept für die Stadt Rostock*

Der hohe Anteil an Durchgangsverkehr in Rostock muß rigoros aus der Innenstadt verdrängt werden, die Uferstraße ist zukünftig ganz vom Durchgangsverkehr freizuhalten. Dies ist durch den Bau von Umgehungsstraßen

zu erreichen, wobei das langfristige Ziel nicht die bloße Umlenkung, sondern die Reduktion des motorisierten Individualverkehrs und des Lkw-Gütertransports sein sollte.

Die abstrakte Form der Darstellung in Abbildung 37 symbolisiert das angestrebte System von abgestuften Umgehungsstraßen. Dabei steht der äußere Halbkreis für eine leistungsfähige Ost-West-Verbindung in Mecklenburg-Vorpommern, zu deren Art (ein System gut ausgebauter Bundesstraßen versus Autobahn A 20) und der Trassenführung im Rahmen dieser Arbeit keine Aussage getroffen wird. Der geschlossene Kreis verdeutlicht die Notwendigkeit, innerhalb des Stadtgebietes von Rostock sowohl eine Südtangente zur Umlenkung des interregionalen Durchgangsverkehrs (konkrete Vorschläge werden bereits im Amt für Verkehrsanlagen erarbeitet) als auch eine nördliche Warnowquerung zu realisieren.

Bedingt durch die U-förmige Lage der Stadt um die Warnow führen momentan nahezu alle Wege von der einen auf die andere Seite der Warnow durch die Rostocker Innenstadt. Um diese ungünstigen Bedingungen aufzuheben, muß eine leistungsfähige, städtebaulich verträgliche Lösung für die Nordtangente angestrebt werden. Ob dies durch den Bau eines Tunnels, der seit langem angedacht wird, oder durch den Einsatz von großflächigen Pontonfähren zu erreichen ist, bleibt zu klären.

Bei der Bewältigung des innerstädtischen Verkehrs gilt es, dessen Ursachen aufzudecken und möglichst verkehrsmindernd zu beeinflussen. Verkehrsur-sachen sind aber in erster Linie Standortprobleme, woraus folgt, daß Verkehrsreduktion zuallererst durch eine abgestimmte Flächennutzungsplanung zu erreichen ist. In Rostock ist deshalb unter anderem darauf hinzuwirken, die derzeit nahezu ausschließlich als Wohnzentren angelegten Neubaugebiete schrittweise in Mischgebiete umzuwandeln. Dazu ist es erforderlich, in diese Gebiete zunehmend Einkaufs- und Dienstleistungsstätten sowie ein vielfältiges Freizeitangebot zu integrieren und sie durch die Schaffung wohnverträglicher Gewerbe- und Verwaltungseinrichtungen zu komplettieren.

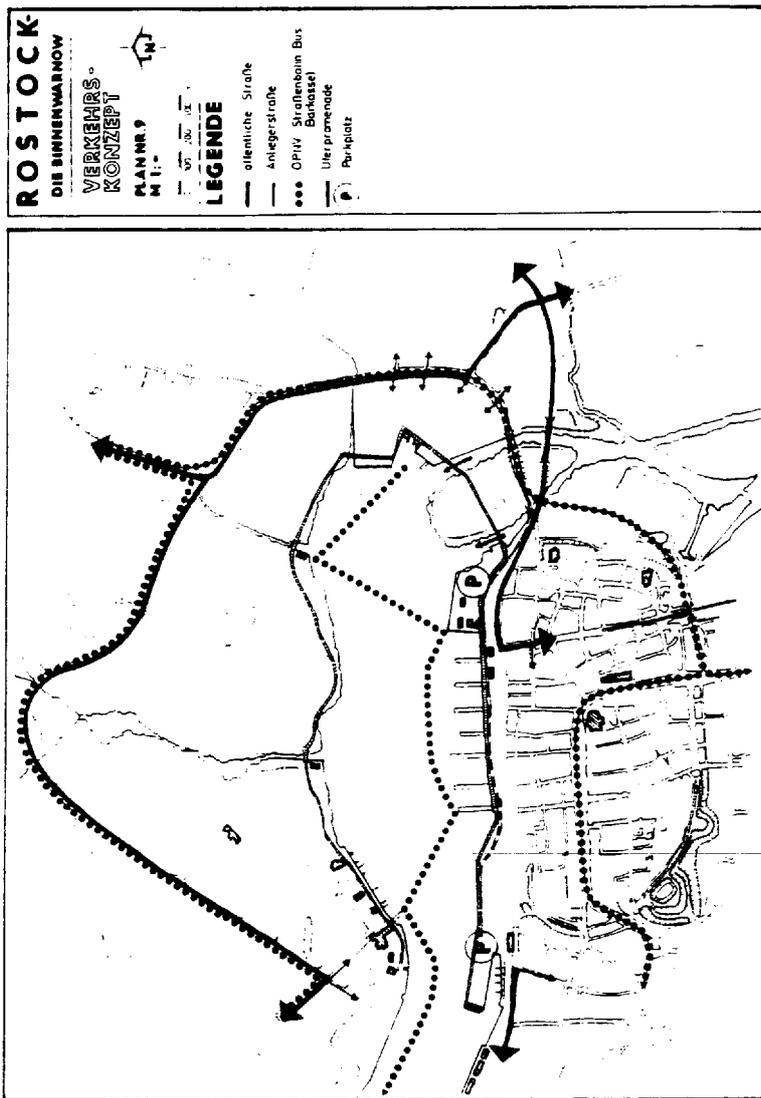
Gefragt ist die Entwicklung einer Funktions- und Lebensvielfalt, die nicht nur das Wohlbefinden der dort lebenden BürgerInnen erhöht, sondern auch dazu beiträgt, daß Verkehrswege entfallen oder kürzer werden und damit das Verkehrsaufkommen reduziert wird.

Neben der Reduktion des Stadtverkehrsaufkommens muß die großzügige Förderung des ÖPNV-Systems einen ganz wesentlichen Schwerpunkt der Verkehrsplanung in Rostock bilden, weil dies die unabdingbare Voraussetzung für die Beschränkung des motorisierten Individualverkehrs ist. Dazu sind die entsprechenden tarifpolitischen Rahmenbedingungen genauso wie die erforderlichen infrastrukturellen und verkehrsorganisatorischen Grundlagen zu schaffen. Neben der Erhöhung der Verkehrshäufigkeit, der Schnelligkeit, der Zuverlässigkeit und der KundInnenfreundlichkeit müssen die im ÖPNV angebotenen Verkehrsarten (S-Bahn, Straßenbahn, Bus, Barkassen) örtlich und zeitlich zu einem integrierten ÖPNV-System vernetzt werden (vgl. Laue 1991, 58 f.).

Entscheidenden Einfluß auf das Verkehrskonzept für das Gebiet der Binnenwarnow (vgl. Plan Nr. 9) hat der notwendige Rückbau der Bundesstraße 105, der nicht nur im Zuge der Bestrebungen, den Stadthafen wieder an die Innenstadt anzubinden, angezeigt ist, sondern auch, um die innerstädtischen Wohngebiete entlang der Bundesstraße 105 (Kröpeliner Tor-Vorstadt, Komponistenviertel, Reuterhagen) von der enormen Belastung durch Verkehrslärm und Abgase zu befreien. In dem neuen, gesamtstädtischen Verkehrssystem hat die Uferstraße den Stellenwert einer normalen öffentlichen Straße und dient vorwiegend der Erschließung der Parkplätze am Stadthafen und der Anliegerstraßen in der historischen Altstadt.

Die Anbindung der Wohngebiete im Nordosten erfolgt weiterhin über den Dierkower Damm. Die Straßen im Wohngebiet Osthafen sind reine Anliegerstraßen.

Großes Gewicht liegt bei dem Verkehrskonzept Binnenwarnow auf der Entwicklung eines effektiven ÖPNV-Systems, in dem Straßenbahn, Hafentram, Busse und Barkassen gut ineinandergreifen, und auf dem Ausbau der Rad- und Fußwege.



(Plan 9)

Altlastensanierung

Die vielen vermuteten und bekannten kontaminierten Flächen im Bereich der Binnenwarnow stellen eines der zentralen Probleme für die Revitalisierung bzw. Umnutzung der Flächen dar. Aus der Bestandsanalyse (vgl. Kapitel 3.2.4) folgt, daß zumindest die Gefahrenherde in der Deponie Dierkow und auf dem Gelände der Riedelschen Dachpappen Vertriebs-GmbH umgehend gesichert werden sollten, um die weitere Verbreitung der Schadstoffe zu verhindern.

Für alle Verdachtsflächen ist ein möglichst strukturiertes und koordiniertes Vorgehen bei der Altlastendetektion und -sanierung anzustreben. Mittlerweile gibt es in der Literatur eine große Anzahl von Hinweisen und Erfahrungsberichten, wie die Untersuchungs- und Sanierungsverfahren durchzuführen sind.

Es ist nicht der Gegenstand dieser Arbeit, ein solches Konzept für die Binnenwarnow auszuarbeiten. Einige Anmerkungen sollen jedoch gemacht werden: Es hat sich bei den Gesprächen mit den Leitern der im Planungsgebiet ansässigen Betriebe erwiesen, daß durch gezielte Befragungen hilfreiche Hinweise auf Problemzonen zu erhalten sind. Die Offenheit, über eventuell kontaminierte Flächen zu sprechen, wird augenblicklich noch durch die Möglichkeit für die Betriebsleiter, einen sogenannten 'Freistellungsantrag' zu stellen, erhöht. Im Artikel 12 des Einigungsvertrages (vgl. Bundesgesetzblatt, Jahrgang 1991, Teil 1, 788) ist die folgende Regelung festgelegt:

"(3) Eigentümer, Besitzer und Erwerber von Anlagen und Grundstücken, die gewerblichen Zwecken dienen oder im Rahmen wirtschaftlicher Unternehmungen Verwendung finden, sind für die durch den Betrieb der Anlage oder die Benutzung des Grundstückes vor dem 1. Juli 1990 verursachten Schäden nicht verantwortlich, soweit die zuständige Behörde im Einvernehmen mit der obersten Landesbehörde sie von der Verantwortung freistellt. Eine Freistellung kann erfolgen, wenn dies unter Abwägung der Interessen des Eigentümers, des Besitzers oder des Erwerbers, der durch den Betrieb der Anlage oder die Benutzung des Grundstückes möglicherweise Geschädigten, der Allgemeinheit und des Umweltschutzes geboten ist [...]."

Durch die Freistellungsklausel ist also die Möglichkeit gegeben, die ErwerberInnen von bisher staatlichen Anlagen und Grundstücken von weitreichenden Kostenbelastungen durch von ihnen nicht verursachte Umweltbeeinträchtigungen zu befreien. Da alle im Planungsgebiet ansässigen Betriebe volkseigene Betriebe waren, können die betroffenen Betriebsleiter einen solchen Antrag stellen und sind deshalb gern bereit, Auskünfte über ihnen bekannte Kontaminationen zu erteilen.

Bei einer gründlichen Altlastendetektion sollten diese Quellen auf jeden Fall genutzt werden, da vor dem Hintergrund von verdichteten Informationen aus der Analyse historischer Daten eine effiziente und kostensparende Herangehensweise bei der Beprobung und einer vorläufigen Gefährdungsabschätzung möglich ist.

Die Festlegung von Sanierungszielen ist ein komplexer Entscheidungsprozeß, bei dem mehrere Randbedingungen zu berücksichtigen sind. Eine Sanierung der Altlasten im Bereich der Binnenwarnow im Wortsinn, d.h. die Wiederherstellung des Zustandes vor der Kontamination, scheidet für einen Großteil der Flächen aller Voraussicht nach aus technischen und finanziellen Gründen aus. Vielmehr sind unter Berücksichtigung der Rahmenbedingungen und im Hinblick auf die angestrebten Folgenutzungen nutzungsabhängige Sanierungsmaßnahmen anzustreben. Die Formulierung von Sanierungszielen sollte also nicht isoliert von der städtebaulichen Zielsetzung vorgenommen werden. Es gilt, bei der Entwicklung von Konzepten für die Binnenwarnow zu fragen, welche Maßnahmen der Bodensanierung erforderlich sind, um die beabsichtigten Folgenutzungen realisieren zu können. Wird für ein Gebiet, wie im Falle des Osthafens, als Folgenutzung das Wohnen angestrebt, ist bei der Reinigung bzw. dem Austausch der kontaminierten Böden darauf zu achten, daß keine Restkontaminationen im Boden verbleiben, um die Aufnahme von Schadstoffen über den Nahrungspfad (Gemüsegarten) auszuschließen.

Eine so weitreichende Sanierung ist zum Beispiel im Fall der verseuchten Flächen der Riedelschen Dachpappen Vertriebs-GmbH nur mit enormem finanziellen Aufwand möglich. Um diesem Umstand Rechnung zu tragen, bestünde bei der Entwicklung eines Gestaltungskonzeptes die Möglichkeit, exemplarisch die Entscheidung zu treffen, die kontaminierten Böden kom-

plett abzutragen und dort, gleichsam als Zeugen der Vergangenheit, ein kleines Hafembecken entstehen zu lassen.

Die Anlage von öffentlichem Grün, wie im Gehlsdorfer Uferpark, ist im Gegensatz zur Realisierung von Wohnnutzung auch noch auf leichtkontaminierten Flächen zulässig, so daß zum Beispiel die Einkapselung der Deponie denkbar wäre.

Betriebsverlagerung

Die im Nutzungskonzept für die Binnenwarnow angestrebte langfristige Umnutzung der Altgewerbestandorte im Planungsgebiet macht die Verlagerung der dort ansässigen Betriebe notwendig. Wie in der Bestandsanalyse (vgl. Kapitel 3.2.3) gezeigt wurde, sind einige Betriebe von sich aus an einer Verlagerung interessiert oder planen bereits einen Umzug, da ihnen das Planungsgebiet nicht die notwendigen Entwicklungsmöglichkeiten bietet. Andere Betriebe wiederum wollen die traditionale Bindung an das Planungsgebiet nicht aufgeben.

Bei einer städtebaulich induzierten Maßnahme wie der Umstrukturierung der Binnenwarnow muß die Initiative zur Verlagerung der Betriebe von der Stadt Rostock ausgehen und auf einem Beschluß der Bürgerschaft gründen. Dann sind Verhandlungen mit den Betrieben aufzunehmen und Verträge zur Umlagerung zu schließen.

Der Kommune stehen folgende Steuerungsinstrumente zur Verfügung: Finanzierungshilfen zur Standortverlagerung, die Zurverfügungstellung städtischer Grundstücke bzw. Grundstücksvermittlung, baurechtliche Reglementierungen am alten Standort und gezielte Infrastrukturmaßnahmen (Ver- und Entsorgung, Verkehrserschließung) an den angebotenen Alternativstandorten. Da die Betriebe an ihren alten Standorten zunächst Bestandschutz genießen, ist es Sache der Stadt, ihre Angebote entsprechend attraktiv zu gestalten und zu einer einvernehmlichen Lösung mit den Betriebsleitern zu gelangen.

In den mit den Betrieben zu erarbeitenden Verträgen sind die genauen Modalitäten, die Höhe der zu zahlenden Entschädigung usw. sowie der zeitliche Rahmen der Verlagerung festzulegen.

Auf die Stadt kommen im Rahmen solcher Maßnahmen erhebliche Kosten zu. Um diese Kosten tragen zu können, muß möglichst eine wirtschaftlich lukrative Folgenutzung der ehemaligen Altgewerbestandorte angestrebt werden. Bei einer Umstrukturierung mit dem Ziel, Wohnbauflächen auszuweisen, wie dies beim Osthafen geplant ist, kann der neugeschaffene Bodenwert die Kosten für den Erwerb (soweit die Grundstücke der Stadt nicht schon gehören) und die Aufbereitung der Flächen decken.

Die Renaturierung der Auenlandschaft, wie sie im Konzept für die Binnenwarnow für die anderen Flächen in den Niederungen vorgesehen ist, kostet die Stadt Rostock viel Geld, ohne daß das Gelände anschließend unmittelbar wirtschaftlich verwertbar wäre. Die durch diese Maßnahmen zu erzielende Steigerung der Standortqualität und die Verbesserung des Images der Stadt Rostock sind als langfristige qualitative Effekte zwar nicht unmittelbar mit den Kosten zu verrechnen. Dennoch darf auch der wirtschaftliche Nutzen, der mit einer attraktiven Außendarstellung der Stadt zu erzielen ist, nicht unterschätzt werden.

Phasen der Realisierung

Bei der gewählten Art der Darstellung des Nutzungskonzeptes kann der Eindruck entstehen, die geschilderten Maßnahmen wären sinnvollerweise nur 'en bloc' zu realisieren. Das entspräche jedoch in keiner Weise dem Anspruch des Konzeptes. Vielmehr wird bewußt davon ausgegangen, daß sich einzelne Phasen der Realisierung anbieten. Die geschlossen geschilderte Idealvorstellung von der zukünftigen Struktur der Binnenwarnow sollte nur die Aufgabe erfüllen, den Rahmen abzustecken, in den die einzelnen Vorhaben einzupassen sind.

Als Kriterien für den Zeitpunkt der Realisierung der Einzelmaßnahmen sollten zwei Gesichtspunkte dienen: die Zentralität des Projektes in der Wahrnehmung der Binnenwarnow und das Verhältnis von Aufwand und Erfolg aus der Sicht der wahrscheinlich noch auf Jahre finanzschwachen Kommune. So wird deutlich, daß einige Projekte schon bald verwirklicht werden sollten, andere in weitere Ferne rücken.

Die Umgestaltung der bereits brachliegenden Flächen im Stadthafen sollte Priorität haben, und tatsächlich sind seit Sommer 1991 im Zusammenhang

mit der 'Hansesail' gewisse Arbeiten (Herausnahme der Gleise, Neuverlegung von Pflaster usw.) im Gange. Diese Maßnahmen erscheinen als Teilschritt durchaus sinnvoll, auch wenn auf absehbare Zeit noch nicht mit der Beendigung des Güterumschlags im Haedgehafen und auf der Silohalbinsel sowie dem Rückbau der Bundesstraße 105 zu rechnen ist. Ausgehend von einem bereits in einen Fußgängerbereich umgestalteten Zentralbereich des Stadthafens kann dann im Laufe der Jahre die Umstrukturierung immer weiter in die 'Seitenflügel' hineingreifen.

Die Bebauung der der Stadt zugewandten Flächen des Stadthafens kann erst langfristig in Angriff genommen werden.

Zentraler Stellenwert sollte auch der schnellen Realisierung der buchtumfassenden Uferpromenade eingeräumt werden. Sie ist von hohem Wert für die Steigerung der Attraktivität der Stadt. Da natürlich nicht alle Teilbereiche innerhalb kurzer Zeit ihre endgültige Gestaltung erhalten werden, gilt es, mit flexiblen Lösungen zu reagieren. So ist es zum Beispiel schon heute mit relativ geringem Aufwand möglich, eine 'provisorische Uferpromenade' entlang der Wasserkante auf der Halbinsel in der Warnowmündung und im Osthafen zu bauen, da alle Gewerbegrundstücke wegen des schlechten Baugrundes nicht bis zur Wassergrenze genutzt sind, und somit eine wichtige Aufwertung der Stadtstruktur vorzunehmen.

Auch die Gestaltung des Uferparks Gehlsdorf sollte zu den Projekten mit Priorität zählen. Da die Sanierung der Deponie Dierkow und die damit einhergehenden Bodenarbeiten sowieso anstehen, sollten im gleichen Zug die Arbeiten für die Schaffung des Parks beginnen.

Im Gegensatz zu den genannten Projekten, die im Laufe der nächsten Jahre umgesetzt werden könnten, zählen die Umstrukturierung der Altgewerbebestände und die Renaturierung der Niederungen in der Umgebung des Planungsgebietes zu den nur langfristig zu realisierenden Teilprojekten.

Die vorangegangenen Ausführungen sollten deutlich machen, daß realistische Chancen für eine schrittweise Umstrukturierung der Uferzone der Binnenwarnow bestehen, obwohl das Gesamtkonzept 'Binnenwarnow' utopisch erscheint, wenn die augenblicklichen Möglichkeiten der Stadt Rostock bedacht werden. In diesem Sinne ist es das Anliegen dieser Arbeit, den verantwortlichen PolitikerInnen und PlanerInnen in Rostock sowohl Mut zu

'visionären Entwürfen' als auch zu kleinen Schritten auf dem Weg zu deren Realisierung machen.

Der Aufbau der Arbeit ist der spezifischen Situation der Stadt Rostock angepaßt. Auch wenn die tiefgreifende Anpassungskrise der Wirtschaft der Stadt auf die Vereinigung der beiden deutschen Staaten und auf die Einführung der Marktwirtschaft zurückzuführen ist, sind die sich im Bereich der Binnenwarnow stellenden Probleme nicht einzigartig.

Viele traditionelle Hafenstädte in den westlichen Industrieländern stehen oder standen in den letzten Jahrzehnten vor dem Problem, daß die alten Stadthäfen und die an sie anschließenden Gewerbestandorte, ehemals die Nabelschnüre der Stadtentwicklung, unversehens zu Brachflächen wurden. Die Einführung neuer Transporttechnologien, insbesondere des Containerverkehrs, bewirkt seit Anfang der 60er Jahre weltweit eine drastische Veränderung der Hafenwirtschaft. Die Hafenanlagen mußten von den angestammten stadtnahen Flächen auf Standorte umziehen, zu denen sich die Transportwege verkürzten und die mit den neudimensionierten Schiffen zu erreichen sind. In der Folge wurden die stadtnahen Hafengebiete funktionslos und verödeten. Dieser Prozeß wurde in Rostock durch die Beibehaltung des Umschlages für die sowjetische Armee im alten Stadthafen künstlich verzögert.

In anderen Städten, wie zum Beispiel Boston, New York, Kopenhagen oder London sind zum Teil riesige Brachflächen entstanden. Deren Rückgewinnung bietet eine der faszinierendsten Chancen für die Stadtentwicklung: Zurück an die Wasserkante! Die Herausforderung lautet, die Verknüpfung von Stadt und Wasserraum neu zu gestalten.

Zu den bekanntesten Projekten der 'Revitalisation of the Waterfront' (vgl. Hoyle 1988, Torre 1989) zählen die Docklands in London, der Fisherman's Wharf in San Francisco und der Battery Park in New York.

Wenn auch alle diese Projekte ganz andere Dimensionen haben als die Umstrukturierung der Uferfront der Warnow in Rostock, können sich aus der Auseinandersetzung mit ihnen doch wertvolle Hinweise und Anregungen für die Gestaltung der Binnenwarnow ergeben.

Literatur

- ADORNO, Theodor W. 1982: Soziologie und empirische Forschung. In: Adorno, Theodor W. u.a.: Der Positivismusstreit in der deutschen Soziologie, S. 81-101. Darmstadt und Neuwied
- ALBERS, Gerd 1988: Stadtplanung. Eine praxisorientierte Einführung. Darmstadt
- ALBRECHT, Wolfgang/WEBER, Egon 1991: Zur Funktion, Struktur und Bevölkerung der Städte Rostock, Schwerin und Neubrandenburg. In: Zeitschrift für Wirtschaftsgeographie, Nr. 2, S. 106-122
- ALVERMANN, Dirk 1970: Rostock. Rostock
- ATE/VR (Amt für Tourismus und Erholungswesen/Verkehrsverein der Hansestadt Rostock) 1990 (Hg.): Entwicklungskonzept für den Tourismus im Großraum der Hansestadt Rostock. Entwurf. Rostock
- AUTORENKOLLEKTIV DIEHL, ERNST u.a. 1978: Geschichte der SED; Abriß. Frankfurt/M.
- BACHMANN, Wolfgang 1990: Uns geht's ja noch gold. In: Stadtbauwelt 108, S. 2466-2470
- BENTHEIM, Bruno u.a. 1990: DDR. Ökonomische und soziale Geographie. Gotha
- BIEBIG, Perter/LÜSCH, Jürgen 1990: 30 Jahre Überseehafen Rostock - Probleme und Perspektiven. In: Seewirtschaft 22 (1990), Nr. 4, S. 160-163
- BÖHME, Hans 1991: Veränderte Wettbewerbspositionen: Perspektiven der Ostseehäfen im vereinigten Deutschland. In: Internationales Verkehrswesen. Fachzeitschrift für Wissenschaft und Praxis, Oktober 1991, S. 421-426
- BRÄUER, Michael 1987: Zum Baugeschehen im historischen Stadtkern von Rostock. In: Architektur der DDR, Nr. 12/1987, S. 15-17
- BRÖLL, Werner 1983: Die Wirtschaft der DDR. In: DDR. Mit Beiträgen von Walter Sperling u.a., S. 169-181. Berlin, Köln, Mainz

- BUNENTHAL, Roland 1991: Beschäftigungsfirmen - Schaltstationen für Strukturwandel im Osten. Beispiel Rostocker Werften. In: Frankfurter Rundschau, 24. August 1991
- BÜRO FÜR STÄDTEBAU 1990: Fremdenverkehr an der mecklenburgisch-vorpommerschen Ostseeküste. Eine soziologische Trenddiskussion. Bearbeitet von Andreas Schubert. Rostock
- DER SPIEGEL 12/1991: Wie auf St. Pauli. Mit rabiaten Mitteln behindert die Hamburger Reederei Hapag-Lloyd die Sanierung der Ost-Konkurrenz, 12. März 1991, S. 132 f.
- DER SPIEGEL 28/1991: Einsamer Kampf. Ein erfahrener Sanierer steht an der Spitze der Werften im Osten. 08. Juli 1991, S. 98 f.
- DEUTER, Jürgen 1990: Ein historischer Kompromiß. In: Stadtbauwelt 108, S. 2477-2479
- DOBERT, Jürgen 1991: Wirkt der Protest? Zukunft des Schiffbaus vor der Entscheidung. In: Norddeutsche Neuste Nachrichten, 11. September 1991
- ECKART, Karl 1989: DDR. Neubearbeitung. Stuttgart
- ELSNER, Lothar u.a. 1980: Rostock. Geschichte der Stadt in Wort und Bild. Berlin (Ost)
- FEGE, B. u.a. (Hg.) 1990: Regionalreport DDR. Grundzüge räumlicher Strukturen und Entwicklungen. Berlin-Karlshorst und Hannover
- FLECK, Dirk 1990: Perle mit Patina. In: Merian, Nr. 83535, Mecklenburg-Vorpommern, S. 36-45
- FLÜGE, Heinrich 1990: Die Seehäfen Rostock und Bremen. Eine vergleichende Betrachtung. In: Die Weser, 2/3 1990, S. 103-108
- FRANK, Reinhard 1991a: Rostocker Hafen ist auf dem Weg ins lukrative Kaffeegeschäft. In: Norddeutsche Neuste Nachrichten, 12. September 1991
- FRANK, Reinhard 1991b: Der 5. Ro-Ro-Dienst mit Abfahrt in Rostock. In: Norddeutsche Neuste Nachrichten, 16. Oktober 1991
- FRANK, Reinhard 1991c: GVZ nahe am Hafen. ISL empfahl Rostock als Güterverteilzentrum. In: Norddeutsche Neuste Nachrichten, 15. November 1991

-
- GELLERT, Johannes/KRAMM, Hans-Joachim 1977: DDR. Land, Volk, Wirtschaft in Stichworten. Wien
- GENERALBEBAUUNGSPLAN der Stadt Rostock 1989. Text des Generalplans der Stadt Rostock. Stand April 1989. Entwurf (hg. vom Büro für Stadtplanung des Rates der Stadt Rostock)
- GENERALVERKEHRSPPLAN der Stadt Rostock 1989: Teil IV des Generalbauungsplans (hg. vom Büro für Stadtplanung des Rates der Stadt Rostock)
- GHU 1991: Gefährdungsabschätzung Deponie Dierkow. Hg. von GHU (Gesellschaft für Hydrologie und Umweltschutz mbH). Berlin
- GOHL, Dietmar 1989: Deutsche Demokratische Republik. Eine aktuelle Landeskunde. Frankfurt/M.
- HAAS, Martina 1991: Die Gondolieries von der Unterwarnow. 15 Minuten vom Kaputzenhof nach Warnemünde. In: Norddeutsche Neuste Nachrichten, 13. August 1991
- HAMMER, Ulrich 1990: Städtebau in Rostock: Vor der Wende - nach der Wende. In: Stadtbauwelt 108, S. 2471-2476
- HANDBUCH 1984: Deutsche Demokratische Republik. Hg. von der Lexiconredaktion des VEB Bibliographisches Institut Leipzig. Dresden
- HANESCH, Walter 1991: 'Kein ausreichender Schutz vor Armut vorhanden'. Über die soziale Lage der Bürger in den fünf neuen Bundesländern. In: Frankfurter Rundschau, 02./03. Oktober 1991
- HANSESTADT ROSTOCK/HANSEATISCHE GESELLSCHAFT E.V. (Hg.) 1991: Hansestadt Rostock - Stadtplanung und Stadtentwicklung 1991. Rostock
- HEIM, Angelika/HAMER, Detlef 1990: Rostock. Innenansichten. Rostock
- HESELER, Heiner/HICKEL, Rudolf 1990: Der maritime Sektor im Umbruch. Wirtschaftsstrukturelle und beschäftigungspolitische Vorschläge für die Region Rostock. PIW-Studie, Nr. 6. Hg. vom PIW (Progress-Institut für Wirtschaftsfragen GmbH). Bremen
- HEYNE, Martin 1969: Die Gründung der DDR und der Kampf der Rostocker Werktätigen um die Festigung der antifaschistisch-demokratischen Ordnung und die Einrichtung der Grundlagen des Sozia-

- lismus. In: Rackow, Gerd u.a. 1969: Rostock - 1945 bis zur Gegenwart. Rostock, S. 105-169
- HOLOCKER, Klaus Harald 1991: Folgen der Wiedervereinigung - Ladungs-Boom für die Nordseehäfen - neue Chancen für Rostock und Mukran. In: Internationales Verkehrswesen. Fachzeitschrift für Wissenschaft und Praxis. H. 9, September, S. 397-401
- HOYLE, B.S. u.a. 1988: Revitalising the Waterfront. International Dimensions of Dockland Redevelopment. London.
- HUCH, Ricarda 1960: Im alten Reich. Lebensbilder deutscher Städte. Bremen
- HUNGER, Bernd u.a. 1990: Städtebauprognose DDR. Städtebauliche Grundlagen für die langfristige intensive Entwicklung und Reproduktion der Städte. Berlin
- HUNGER, Bernd/BOCK, Dieter 1990: Stadterneuerungsbedarf in den Städten der bisherigen DDR aus soziologischer Sicht. Hg. vom Institut für Städtebau und Architektur der Bauakademie. Berlin
- JESSEN, Johann/SIEBEL, Walter/WALTHER, Uwe-Jens 1980: Bestandsanalyse in der Stadterneuerung. Tendenzen und Empfehlungen. In: Stadtbauwelt 68, S. 417-424
- KARGE, Wolf 1989: Rostock. Kleine Stadtgeschichte. Rostock
- KARGE, Wolf 1991: Rostock. Fischerhude bei Bremen
- KLEINPETER, Oswald 1969: Die politische und ökonomische Entwicklung der Stadt Rostock in der Periode des umfassenden Aufbaus des Sozialismus in der DDR. In: Rackow, Gerd u.a. 1969: Rostock - 1945 bis zur Gegenwart, S. 213-245. Rostock
- KOHL, Horst u.a. (Hg.) 1977: Ökonomische Geographie der Deutschen Demokratischen Republik. Bd. 1: Bevölkerung, Siedlung, Wirtschaftsbereiche. Gotha/Leipzig
- KOHL, J. 1991: Welchen Kurs steuert zukünftig der Hafen an der Warnow? In: Norddeutsche Neuste Nachrichten, 18. Juli 1991
- KONTER, Erich 1990: Vorwort des Herausgebers. In: Hunger, Bernd u.a. 1990: Städtebauprognose DDR. Städtebauliche Grundlagen für die

langfristige intensive Entwicklung und Reproduktion der Städte.
Berlin

- KRAMER, R. 1991a: Letzter Stapellauf voller Trauer und Bitterkeit. Das 'Aus' für den Schiffsneubau in der Neptunwerft. In: Norddeutsche Neuste Nachrichten, 01. Juli 1991
- KRAMER, R. 1991b: Ludewig wieder privat. Rostocker Wasserbaubetrieb wieder unter altem Namen tätig. In: Norddeutsche Neuste Nachrichten, 02. Juli 1991
- KRAMER, R. 1991c: Museum im alten Stadthafen? Gedanken zu einer Idee. In: Norddeutsche Neuste Nachrichten, 10. Juli 1991
- KRUMM, Karl Heinz 1991: Zuviel Personal, aber zu wenig Erfahrung. Das Beispiel Rostock: Vom mühsamen Aufbau einer demokratisch legitimierten Stadtverwaltung. In: Frankfurter Rundschau, 25. April 1991
- KUHN, Rolf u.a. 1983: Soziologische Untersuchung von Wohngebieten der Stadt Rostock. Hg. von der Hochschule für Architektur und Bauwesen Weimar. Wissenschaftsbereich Städtebau. Weimar
- KURBUJWEIT, Dirk 1991: Der Preis der Mark. Stichtag 1. Juli: Im Osten haben Abertausende ihren Arbeitsplatz verloren. In: DIE ZEIT, Nr. 28, 05. Juli 1991
- KUZIA, Detlef 1991: Skandinavische 'Brocken' für die Straße. Splitt aus Schweden und Norwegen wird über Kaikante entladen. In: Norddeutsche Neuste Nachrichten, 28. Mai 1991
- LACHS, Johannes/RAIF, Friedrich Karl 1968: Rostock. Rostock
- LANDSCHAFTSRAHMENPLAN 1991: Rostock - Stadt und Landkreis. Erarbeitet vom Senat der Hansestadt Rostock, Amt für Stadtgrün, Naturschutz und Landschaftspflege/Kreisverwaltung Rostock-Land, Amt für Umweltschutz und Landschaftspflege. Rostock
- LANE, Uwe 1991: Verkehrsknoten Rostock. In: Die Hansestadt Rostock im Europa der Zukunft. Dokumentation des Internationalen Planer- und Architekten-Workshops Rostock 1991. Hg. vom Senat der Hansestadt Rostock und der Hanseatischen Gesellschaft Rostock, S. 58-61

-
- LASCH, Rolf u.a. 1984: Die Wohnungsbaustandorte in der Bezirksstadt Rostock. In: Architektur der DDR, Nr. 10/1984, S. 615-620
- LASCH, Rolf u.a. 1989: Neues Leben in einer alten Stadt. Innerstädtisches Bauen in Rostock. Rostock
- MAAZ, Hans Joachim 1990: Der Gefühlsstau. Ein Psychogramm der DDR. Berlin
- MARCUSE, Peter 1990: A German Way of Revolution. DDR-Tagebuch eines Amerikaners. Berlin
- MAUL, A. 1990: Leistungsfähigkeit und Entwicklung der Hafenwirtschaft der DDR. In: Hansa, Nr. 4, 127. Jg., S. 218-221
- MEISE, Jörg/VOLWAHSEN, Andreas 1980: Stadt- und Regionalplanung. Ein Methodenhandbuch. Wiesbaden
- MITEC (Technology and Engineering Consultants GmbH) (Hg.) 1991a: Studie zur Umweltsituation im Großraum Rostock. Bestandsaufnahme und Sanierungsvorschläge. Abschlußbericht der Projektphase 1, Kurzfassung. Rostock/Bremen
- MITEC (Technology and Engineering Consultants GmbH) (Hg.) 1991b: Altstandortuntersuchung im Stadthafen Rostock.
- NEUBAUER, Ralf 1991: Bei den Ost-Schiffbauern setzen die Bremer zum Ernten an. In: Frankfurter Rundschau, 12. September 1991
- NORDDEUTSCHE NEUSTE NACHRICHTEN
- | | |
|---------------------|---|
| 25. Mai 1991: | Interessantes Projekt: Museumshafen Neues Konzept für den Stadthafen |
| 13. Juni 1991: | Autobahn hat Vorrang. Wirtschaftsminister Lehmert (FDP) legt Verkehrskonzept für Mecklenburg-Vorpommern dar |
| 25. Juli 1991: | Know-how von der Weser an die Warnow. Güterverteilzentrum im Hafen soll Warenumschlag beschleunigen |
| 19. September 1991: | Fischereiflotte soll drastisch reduzieren |
| 28. September 1991: | 15.000 Rostocker wollen bauen. Grundstücke in beehrter Lage sind jedoch rar |
| 11. Oktober 1991: | Breiter Aufschwung läßt auf sich warten |
| 18. Oktober 1991: | Ostseeautobahn muß her |

-
19. Oktober 1991: Fünf Millionen Touristen kamen 1991. Unser Bundesland wirbt um steigende Gästezahlen
30. Oktober 1991: 1973 Kündigungen im Hafen geplant. Seehafen Rostock mit weniger als 1000 Beschäftigten
06. November 1991: Hoffnung Rotbarsch. Von Fischern und Konzepten
11. November 1991: Bauwirtschaft steht kurz vor Boom
12. November 1991: Norwegen am Ausbau interessiert. Skandinavier laufen noch in diesem Jahr ostdeutsche Häfen an
15. November 1991: Tips für die Stadtväter. Interessengemeinschaft gründet sich im Osthafen
19. November 1991: Gute Chancen für Ostsee-Häfen. Gutachten wurde Wirtschaftsminister Lehmert vorgelegt
- PETERS, Gerd 1991: Die Quote ist zu erhöhen. Wer für Schifffahrt und Schiffbau in Mecklenburg-Vorpommern Chancen sucht, muß in europäischen Dimensionen denken. In: Norddeutsche Neuste Nachrichten, 12. September 1991
- POLIS (Institut für Mensch-Umwelt-Beziehung)/GEWOS (Institut für Stadt-, Regional- und Wohnforschung GmbH) (Hg.) 1991: Leitlinien für die Stadtentwicklung der Hansestadt Rostock. Gutachten im Auftrag des Senats der Hansestadt Rostock. Bremen/Hamburg
- PROBST, Lothar (Hg.) 1991: Rostock - Stadt an der Warnow. Bremen
- REBUSCHAT, Klaus 1991: Einkauf zwischen Hauptdeck und Kommando-
brücke. Schwimmendes Kaufhaus neben Hotelschiff. In: Norddeutsche Neuste Nachrichten, 07. September 1991
- RICHTER, Peter 1991: Restaurant auf schwimmendem Hotel neben Portcenter eröffnet. Dem Maxim mangelt's an Fisch. In: Norddeutsche Neuste Nachrichten, 30. August 1991
- RIETDORF, Werner 1989: Stadterneuerung. Innerstädtisches Bauen als Einheit von Erhaltung und Umgestaltung. Berlin
- RÖMPP, Hermann 1962: Chemielexicon. Stuttgart

- ROSTOCK JOURNAL, Nr. 3/1991. Hg. vom Hinstorff-Verlag. Rostock
- SCHNEIDER, Gernot 1988: Wirtschaftswunder DDR. Anspruch und Realität. Köln
- SCHÖNKNECHT, R. 1990: Gewinner und Verlierer. Die Seewirtschaft der DDR im Wandel. In: Hansa, Nr. 11, 127. Jg., S. 539 ff.
- SENAT DER HANSESTADT ROSTOCK - Amt für Statistik und Wahlen (Hg.) 1991a: Statistische Nachrichten: Bevölkerung.
- SENAT DER HANSESTADT ROSTOCK - Amt für Statistik und Wahlen (Hg.) 1991b: Entwicklung des Arbeitsmarktes
- SRL (Vereinigung der Stadt-, Regional- und Landesplaner e.V.) (Hg.) 1991: Planungswerkstätten in den neuen Bundesländern - Werkstatt Rostock. SRL- Schriftenreihe 33. Bochum
- STARITZ, Dietrich 1985: Geschichte der DDR 1945 - 1985. Frankfurt/M.
- SÜDDEUTSCHE ZEITUNG 09. Februar 1991: Massenentlassungen in den ost-deutschen Werften. Kein Auftrag ist kostendeckend.
- TASCHENATLAS DDR 1990: Geographie, Geschichte, Politik. Braunschweig
- TORRE, Azeo L. 1989: Waterfront Development. New York
- WAGNER, Adolf 1990: Auf dem Weg zur Wirtschaftsunion. Probleme für den Umbau der DDR-Wirtschaft. In: Wiedervereinigungsprozeß in Deutschland. Mit Beiträgen von Hans Mangoldt u.a., S. 74-87. Stuttgart u.a.
- WEBER, Hermann 1971: Die sozialistische Einheitspartei Deutschlands. 1946 - 1971. Hannover
- WEBER, Timo 1991: Unternehmer mit Blick aufs Baltikum. In: Norddeutsche Neuste Nachrichten, 04. November 1991
- WEBERSINKE, Sabine 1991: Probleme und Chancen in Rostock. In: Garten + Landschaft, Nr. 8/1991, S. 20-24
- WEINHOLD, Christoph u.a. 1987: Rostock Nordost - Wohngebiete Dierkow und Toitenwinkel. In: Architektur der DDR, Nr. 12/1987, S. 18-19
- WILDE, Claus 1990: Die Reform der Seewirtschaft und des Schiffbaus in der DDR. In: Hansa, Nr. 4, 127. Jg., S. 171-175
- WITT, Horst 1991: Rostock. Hansestadt an Fluß, Haff und Meer. Rostock

WITT, Horst/EHLERS, Ingrid 1984: Rostock im historischen Stadtbild. Kleine Schriftenreihe des Stadtarchivs Rostock, Sonderheft 6. Rostock

WITT, Horst/RAIF, Friedrich Karl 1976: Rostock. Rostock