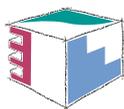




25 Jahre Stadterneuerung Rostock von 1990 bis 2015



RGS



HANSESTADT ROSTOCK



Sanierungsgebiet: 1 Stadtzentrum Rostock
Fördergebiete : 2 Evershagen 3 Schmarl
4 Groß Klein 5 Dierkow
6 Totenwinkel

Inhaltsverzeichnis

Kapitel		Seite
	Vorworte	4
1	Die Ausgangssituation in Rostock 1990	6
2	Das Sanierungsgebiet „Stadtzentrum Rostock“	11
3	Von der Kröpeliner-Tor-Vorstadt in die City	14
4	Vom Saarplatz zum Steintor.....	20
5	Vom Schröderplatz über das Kröpeliner Tor, den Jakobikirchplatz und den Universitätsplatz bis zum Neuen Markt	24
6	Lange Straße	35
7	Nördliche Altstadt	36
8	Östliche Altstadt	40
9	Östlich der Stadtmauer	46
10	Rund um die Steintorkreuzung	50
11	Wallanlagen und Rosengarten	52
12	Gemeinsames Handeln vieler Akteure.....	54
13	Die Rostocker Fördergebiete - Evershagen, Schmarl, Groß Klein, Dierkow und Toitenwinkel	62
14	Evershagen: Alt und Jung fühlen sich im sanierten Stadtteil wohl	66
15	Schmarl: Stadtteil mit neu gewonnener Attraktivität.....	70
16	Groß Klein: Von der „Schlafstadt“ zum lebendigen Stadtteil	74
17	Dierkow: moderne Infrastruktur und Neubauten machen Stadtteil komplett ...	78
18	Toitenwinkel: Stadtteil aus der Wendezeit nutzt sein Potenzial	84



Liebe Leserinnen und Leser,

unsere Hansestadt Rostock hat sich in den vergangenen 25 Jahren zu einer der attraktivsten Städte Norddeutschlands entwickelt. Dabei haben auch die rechtlichen Instrumentarien des Besonderen Städtebaurechts und die finanziellen Beihilfen von Bund und Land dazu beigetragen, Rostock zum pulsierenden Zentrum für einen Einzugsbereich von nahezu 500.000 Menschen zu entwickeln.

Mit dem Startschuss für städtebauliche Projekte im Sanierungsgebiet „Stadtzentrum Rostock“ vor 25 Jahren und dem Festlegen auf die Fördergebiete Evershagen, Groß Klein, Schmarl, Dierkow und Toitenwinkel sind wir konsequent den Weg einer komplexen Betrachtung aller Stadt-sanierungs- und Stadterneuerungsprozesse gegangen. Mit den von der Bürgerschaft beschlossenen Städtebaulichen Rahmenplänen konnten Strategien für eine konzentrierte und koordinierte Revitalisierung der Innenstadt und der Fördergebiete konsequent umgesetzt werden.

Mein Dank dafür gilt all jenen, die unsere Projekte mit auf den Weg gebracht und begleitet haben: Der Rostocker Wohnungswirtschaft, den kommunal- und regionalpolitisch Verantwortlichen, den involvierten Unternehmen und den engagierten Rostockerinnen und Rostockern, aber auch den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern des beauftragten Sanierungsträgers und der Stadtverwaltung.

In enger Zusammenarbeit mit den Wohnungsunternehmen sowie mit zahlreichen privaten und öffentlichen Grundstückseigentümern und Investoren haben wir bis 2014 insgesamt rund 383 Millionen Euro Städtebaufördermittel, davon rund ein Drittel Eigenanteile aus den städtischen Haushalten, für die Entwicklung des Sanierungsgebietes „Stadtzentrum Rostock“ und die fünf Fördergebiete bereitgestellt. Dabei hatten alle Projekte vielfältige Ziele zu erfüllen: Die Maßnahmen sollten Rostock als Wirtschafts- und Tourismusstandort voranbringen, die Anforderungen des Denkmalschutzes erfüllen, die lokale Verkehrslage optimieren und das Wohn- und Arbeitsumfeld verbessern. Die Sanierungen, Neugestaltungen, Anpassungen, die Umsetzung der infrastrukturellen und soziokulturellen Konzeptionen vollzogen sich schrittweise und orientierten sich stets an den Bedürfnissen der Menschen.

Diese Broschüre vermittelt Ihnen Hintergründe, Ziele und Ergebnisse der Stadterneuerung in den vergangenen 25 Jahren. Zu dem kleinen Stadt-sanierungs-Rundgang durch die Rostocker Stadtteile lade ich Sie hiermit herzlich ein!

Ihr Oberbürgermeister

Roland Methling

Roland Methling



Liebe Einwohnerinnen und Einwohner,
ein Vierteljahrhundert ist für die Entwicklung einer Stadt eine verhältnismäßig kurze Zeitspanne. Jedoch: In keiner Epoche der fast 800-jährigen Stadtgeschichte hat sich die Hansestadt Rostock so rasant entwickelt wie in den vergangenen 25 Jahren. Viel hat sich in den zurückliegenden Jahren geändert, ohne das die Stadt dabei ihr Gesicht verlor.

„Altes“ wurde und wird behutsam bewahrt, „Neues“ fügt sich ein. Besonders deutlich wird dies in der sanierten, erneuerten und teilweise umgestalteten Innenstadt. Hervorzuheben ist dabei vor allem, dass neben der behutsamen Sanierung und auch Neuentwicklung von Quartieren sowie der Sanierung von privaten und öffentlichen Gebäuden insbesondere im Sanierungsgebiet „Stadtzentrum Rostock“ die gesamte Infrastruktur zunächst planerisch neu geordnet und nachfolgend entsprechend gestaltet wurde. Zur Vorbereitung und Durchführung dieser äußerst komplexen Vorhaben wurde durch die Hansestadt Rostock – zunächst mit Unterstützung aus der Partnerstadt Bremen – unser Unternehmen, die Rostocker Gesellschaft für Stadterneuerung, Stadtentwicklung und Wohnungsbau mbH (RGS), gegründet und mit der treuhänderischen Durchführung der Maßnahmen betraut. Wir sind stolz darauf, dass wir diese Entwicklung aktiv mitgestalten durften.

In enger Abstimmung mit den verschiedensten Fachämtern der Hansestadt Rostock, einer Vielzahl von Akteuren aus Politik und Wirtschaft und nicht zuletzt den Einwohnerinnen und Einwohnern wurden die Maßnahmen entwickelt und umgesetzt. Insbesondere auch die örtlichen Versorgungsunternehmen sowie alle Unternehmen der Wohnungswirtschaft haben die Vorbereitung und Durchführung aktiv unterstützt und sich mit eigenen großartigen Initiativen eingebracht.

Wir freuen uns, Ihnen einen Einblick in die facettenreiche Entwicklung des Rostocker Stadtzentrums und der fünf Fördergebiete Evershagen, Schmarl, Groß Klein, Dierkow und Toitenwinkel geben zu können und möchten gleichzeitig allen genannten und vielen ungenannten Mitstreitern hiermit auch Dank und Anerkennung ausdrücken.

Geschäftsführer RGS

Reinhard Wolfgramm



1 Die Ausgangssituation in Rostock 1990

Die Innenstadt

1990 gab es in der Rostocker Innenstadt ein funktionierendes Gefüge von Straßen und Plätzen, von Wohn- und Geschäftshäusern. Einheimische und Touristen flanieren über den Boulevard und durch die Lange Straße, Straßenbahnen verbanden die City mit anderen Stadteilen, Rosengarten und Wall waren beliebte Grünanlagen. Wer mit dem Auto unterwegs war, fand ausreichende Stellplätze.

Doch die Spuren der knapp 50 Jahre zurückliegenden Kriegszerstörungen waren vielerorts noch sichtbar. So fehlte u. a. die Bebauung nördlich und nordöstlich des Neuen Marktes, das Areal der gesprengten Jakobikirche lag brach. Südlich des Rosengartens standen nicht mehr wie einst vornehme Stadthäuser, sondern lediglich Baracken und der bis 1942 dicht bebaute Bussebart diente als Parkplatz. Vor allem in der Östlichen Altstadt klafften Baulücken. An vielen Häusern bröckelte der Putz oder er fehlte ganz und Schilder mit dem Hinweis „Gebäude baupolizeilich gesperrt“ waren keine Ausnahme.

Von der ersten Aufbauphase kündeten architektonisch sachliche Drei- und Viergeschossiger der Jahre um 1950; die Lange Straße als erstes Großprojekt des Nationalen Aufbauwerks hingegen war ein sehr repräsentatives Ensemble. Ihre Dimension hatte das angrenzende Areal bis zum Stadthafen von der Innenstadt abgegrenzt und erhaltene historische Häuser waren, wie auch an der Nordseite des Neuen Marktes, abgerissen worden, um der Idee einer Magistrale zum



Wie hier im Quartier Am Strande, Grubenstraße, Krämerstraße und Große Mönchenstraße sah es nach dem 2. Weltkrieg in weiten Teilen der Innenstadt aus: Ein Viertel aller Wohnhäuser war zerstört.



Rathaus Rechnung zu tragen. Auch andere Projekte der 1960er- und 1970er-Jahre hatten das Stadtbild verändert: Im Bereich Vögenteich/Schröderplatz hatten zwischen 1969 und 1973 mehrere Wohnquartiere und die katholische Christuskirche der vierspurigen Verbindungsstraße zur Südstadt weichen müssen. Flankiert wird die Trasse an der Westseite seitdem durch ein langgestrecktes Hochhaus in Plattenbauweise. In der heutigen August-Bebel-Straße war bereits in den 1950er-Jahren der Gebäudekomplex der Staatssicherheit entstanden, in dessen unmittelbare Nachbarschaft man später ein weithin sichtbares, 23-geschossiges Wohnhochhaus setzte. Am Steintor war nicht nur durch den Krieg, sondern auch durch die Wiederbebauung mit dem Ostseedruck das großbürgerlich geprägte Ensemble aus Stadttheater, Vorplatz und den Anlagen des Rosengartens verschwunden.

Im Rahmen der städtebaulichen Abrundung und Lückenschließung hatte es immer wieder architektonisch interessante „traditionelle“ Neubauten gegeben: die Hauptpost und das Hotel „Sonne“ am Neuen Markt, das Fünfgiebelhaus (Plattenneubau) am Universitätsplatz und Eigenheim-Reihenhäuser in der Östlichen Altstadt.

Für überregionale Aufmerksamkeit hatte hingegen die Neubebauung der im Krieg stark zerstörten Nördlichen Altstadt gesorgt. Ab 1973 wurden hier 70 Prozent der verbliebenen und vernachlässigten Bausubstanz abgerissen. Von 1980 bis 1984 entstanden zunächst Stein auf Stein, dann in modifizierter und an altstädtische Maßstäbe angepasster Plattenbauweise sehenswerte Wohnhäuser, in denen es zum Teil sogar Geschäfte und Restaurants im Erdgeschoss gab.



Das Quartier Am Strande, Grubenstraße, Krämerstraße und Große Mönchenstraße 2015. Es gibt Neubauten der 1950-, 1980- und 1990er-Jahre.



Die Neubaugebiete im Nordwesten und Nordosten

Seit 1962 waren nordwestlich und nordöstlich der Innenstadt und angrenzender Stadtteile sieben Wohngebiete in Plattenbauweise errichtet worden, in denen 1990 rund 125.000 Menschen zuhause waren. Es gab Kitas und Schulen, Möglichkeiten zum Einkaufen sowie einige wenige Kultureinrichtungen. Die meisten Einwohner fuhren morgens mit der S-Bahn zur Arbeit und kamen abends wieder zurück.

Die Wohnungen in der „Platte“ waren im Vergleich zu denen älterer Stadtteile modern geschnitten und mit Bad und Fernheizung ausgestattet. Trotz knapper Ressourcen war es den Planern und Architekten zunächst vielfach gelungen, in den Häuserzeilen ästhetisch anspruchsvolle Akzente zu setzen. In den letzten drei vor 1990 entstandenen Wohngebieten Groß Klein, Dierkow und Toitenwinkel hatte trotz guter städtebaulicher Ideen jedoch zunehmend „Masse statt Klasse“ gezählt. Vielfach dienten dort 1990 noch Baustraßen aus der Entstehungszeit als Geh- und Fahrwege, es fehlten Spielplätze und Grünanlagen, Parkmöglichkeiten und Straßenbeleuchtung. In den Wohngebieten der 1960er- und 1970er-Jahre gab es das zwar alles, doch inzwischen wurden hier bereits Maßnahmen zur Instandhaltung der Infrastruktur notwendig.

1 2
3 4



Groß Klein Anfang der 1980er-Jahre (1) und Hof der Grundschule 2015 (2). Der Toitenwinkler Sonnenhof um 1990 (3) und Spielplatz in der Pablo-Neruda-Straße 2015 (4).



1990 begann der Aufbruch in die Zukunft

Trotz des funktionierenden Stadtgefüges, einer durchaus attraktiven City und architektonisch zum Teil herausragender Plattenbauten war der Handlungsdruck 1990 auf vielen Gebieten immens.

In der Innenstadt hatte die Sicherung der akut vom Verfall bedrohten wertvollen historischen Bausubstanz höchste Priorität. Betroffen waren davon etliche unter Denkmalschutz stehende Gebäude, wie z. B. das gotische Wohn- und Geschäftshaus Große Wasserstraße 30 sowie die ehemaligen historischen Speicher Beginenberg 1 und Beim Hornschen Hof 6, sowie die drei großen Backsteinkirchen. Parallel musste für detaillierte Konzepte zur Entwicklung der Innenstadt in ganz neuen Dimensionen gedacht werden. Es galt, die Funktionen „Wohnen“, „Handel, Kultur, Tourismus, Bildung und Verwaltung“ sowie „Verkehr“ und „Grün“ miteinander in Einklang zu bringen. Dabei sollten funktionale und ästhetische Belange gleichermaßen berücksichtigt werden. Ebenso wollten und sollten sich interessierte Einwohnerinnen und Einwohner in die Planungsprozesse einbringen können.

Als große Herausforderung würde sich unter anderem die rasante Zunahme des fließenden und ruhenden Verkehrs darstellen – dessen waren sich die Planer bewusst. Es musste also ein Verkehrskonzept erarbeitet werden, das den gebietsfremden Durchgangsverkehr um die City herumführte, und das ausreichend innerstädtische Parkmöglichkeiten vorsah. Bus, Bahn und Fahrrad sollten außerdem zur sinnvollen Alternative werden. Ebenso mussten punktuelle und großflächige Baulücken geschlossen und fehlende Quartierkanten wenn möglich neu errichtet werden. Mehrere das Stadtbild prägende Plätze galt es, wieder zu beleben oder sogar neu zu definieren. Dem Einzelhandel mussten attraktive Flächen zur Verfügung gestellt, vorhandene Grünanlagen gepflegt und neue konzipiert werden.

Für die Plattenbauten im Nordwesten und Nordosten bedurfte es einer Vielzahl von Maßnahmen, die die Viertel (wieder) attraktiv machten, um den einsetzenden Bevölkerungsrückgang so schnell wie möglich zu stoppen. Das bedeutete, die Infrastruktur zu entwickeln und die Wohnungsunternehmen beim Bemühen um attraktive Wohnanlagen zu unterstützen.



1 2

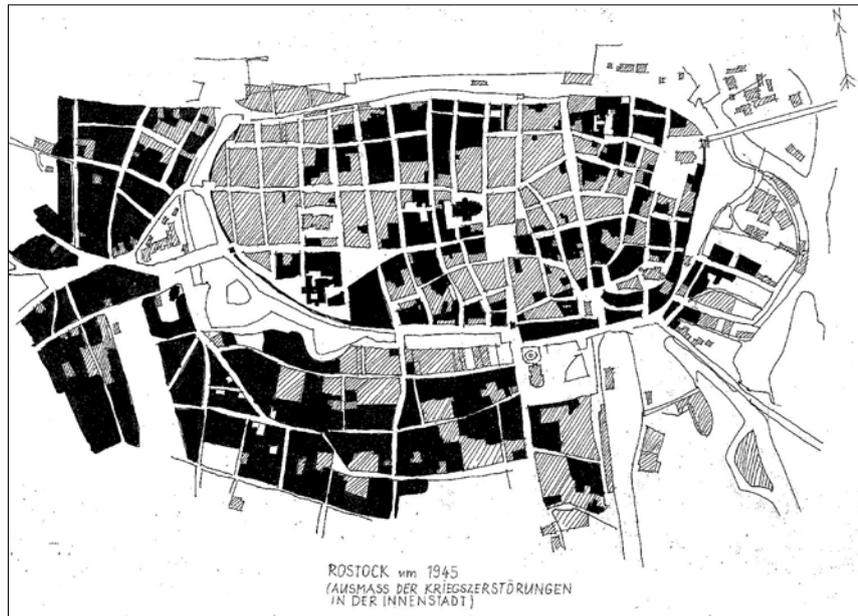
Die Kröpeliner Straße mit Blick auf das Tor Anfang der 1990er-Jahre (1) und 2015 (2).

25 Jahre Stadterneuerung Rostock von 1990 bis 2015



Die Rostocker Innenstadt 1945

Die schraffierten Flächen markieren zerstörte Gebäude.



Die Rostocker Innenstadt 1990

Bis 1990 wurden viele Quartiere wieder bebaut, wobei die historische Struktur des Straßengeflechts zum Teil erhebliche Veränderungen erfuhr. An mehreren prägnanten Stellen, wie etwa dem Alten Markt, klaffen städtebauliche Lücken aber auch noch 45 Jahre nach Kriegsende.



Die Rostocker Innenstadt 2015

Viele Lücken konnten geschlossen werden. Vor allem in der Altstadt wurden Neubauten errichtet, auf der Holzhalfinsel und im Petriertel entstehen neue Wohngebiete. Mit dem Bussebart und der Nordseite des Neuen Marktes rückt die Bebauung der letzten großen Kriegslücken in den Fokus.



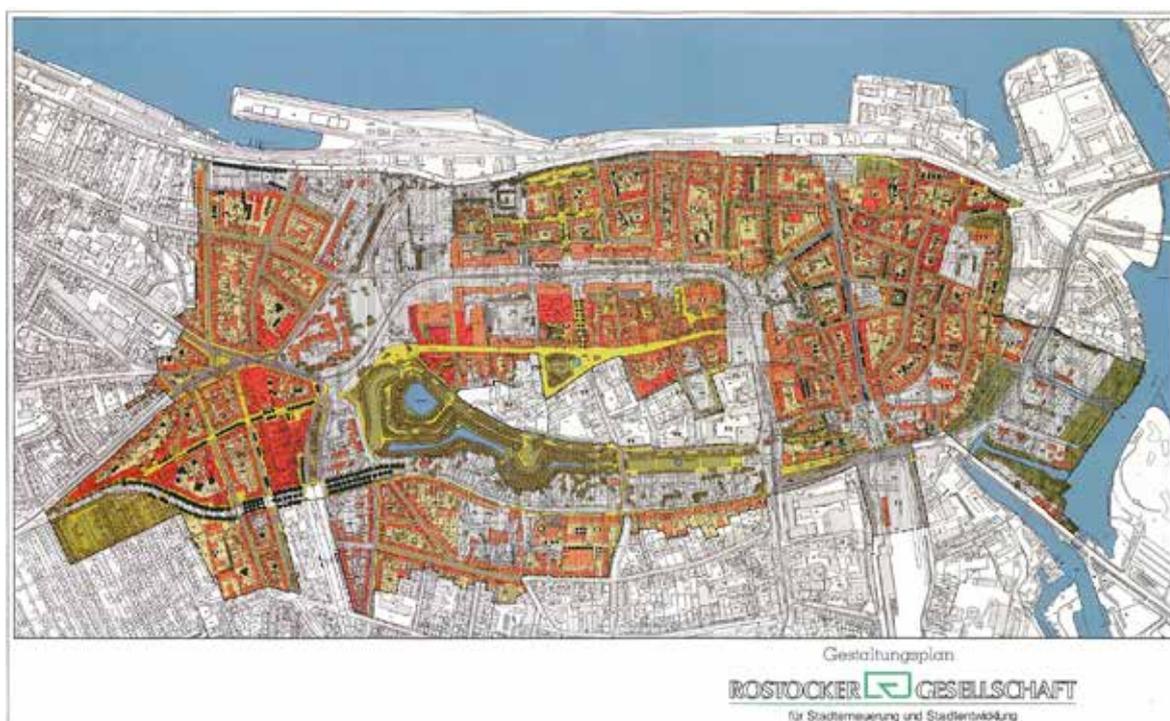


2 Das Sanierungsgebiet „Stadtzentrum Rostock“

Der städtebauliche Handlungsdruck war 1990 für das gesamte Stadtgebiet groß. Es bedurfte ausführlicher Vorbereitungen und Planungen, um effektiv handeln und die zahlreichen notwendigen Maßnahmen koordinieren und finanzieren zu können. Rostock wurde dabei sowohl mit gesamtstädtischem Blick, aber auch mit einem Fokus auf bestimmte Gebiete gesehen.

Der Innenstadt kam aus städtebaulicher Sicht – als Zentrum von Wohnen, Handel und Verkehr, aber auch als touristischem Ziel – eine besondere Bedeutung zu. Mit dem Satzungsbeschluss der Bürgerschaft zur förmlichen Festlegung des Sanierungsgebiets „Stadtzentrum Rostock“ 1991 trug man dieser Bedeutung Rechnung. Die notwendigen Planungen und die Umsetzung der Maßnahmen wurden und werden im Rahmen der Städtebauförderung von Bund und Land unterstützt.

Das Sanierungsgebiet umfasste zunächst 144 Hektar. Im Laufe der Jahre wurden und werden Teilgebiete daraus entlassen, sobald in ihnen die vorgesehenen Maßnahmen umgesetzt sind. Mit den 1997 und 2010 vorgenommenen Erweiterungen um Teilflächen des heutigen Petriviertels und Flächen des ehemaligen Güterbahnhofs kamen auch neue Areale hinzu. Insgesamt werden nach Abschluss der Maßnahmen, voraussichtlich Anfang der 2020er-Jahre, rund 167 Hektar des Stadtzentrums mit Hilfe von Fördermitteln saniert worden sein. Das betreffende Gebiet erstreckt sich vom Saarplatz als westlichem Punkt über Teile der Kröpeliner-Tor-Vorstadt und die gesamte City bis zur Warnow im Osten. Im Norden wird es durch die L 22 begrenzt, im Süden bilden die Quartiere südlich der heutigen Trasse Arnold-Bernhard-/August-Bebel-/Ernst-Barlach-Straße sowie das Areal des ehemaligen Güterbahnhofs die Grenze. Damit berücksichtigt das Sanierungsgebiet neben der historischen Innenstadt auch deren wichtigste Bezugspunkte außerhalb der ehemaligen Stadtmauern.



Der am 19. Januar 1994 von der Bürgerschaft beschlossene Städtebauliche Rahmenplan stellte das historische Stadtzentrum und seine wichtigsten Verflechtungsbereiche außerhalb des ehemaligen Stadtmauerrings zum ersten Mal komplex dar.



25 Jahre Stadterneuerung Rostock von 1990 bis 2015

Eine wesentliche Grundlage für die zielgerichtete Sanierung und Umgestaltung der Innenstadt sowie den effizienten Einsatz von Städtebaufördermitteln ist der 1994 durch die Bürgerschaft beschlossene und 1998 sowie 2008 fortgeschriebene Städtebauliche Rahmenplan. Die hier formulierten Sanierungsziele bildeten und bilden den Rahmen für die weitere Entwicklung des Sanierungsgebietes und sind gewissermaßen die Basis für alle Einzelmaßnahmen unter anderem in den Bereichen Wohnen, Handel, Grünräume, Verkehr und Bildung.

1994 war es die vordringlichste Aufgabe, die Möglichkeiten, die sich mit der gesellschaftlichen Wende in städtebaulicher Hinsicht ergeben hatten, verantwortungsvoll zu nutzen, den endgültigen Verfall wesentlicher Teile der historischen Altstadt zu verhindern und die größten städtebaulichen Missstände zu beseitigen. Gleichzeitig mussten die Voraussetzungen für die Entwicklung einer modernen, facettenreichen City geschaffen werden. Die weiteren Fortschreibungen des Städtebaulichen Rahmenplans 1998 und 2008 berücksichtigten dann bereits Veränderungen, die sich zum Beispiel aus der neuen Verkehrsführung oder aus Entwicklungen im Einzelhandel und in der Bevölkerungsstruktur ergeben haben.

Zu den Akteuren des sich bereits über zwei Jahrzehnte hinziehenden Stadtentwicklungsprozesses gehören neben den im Sanierungsgebiet wohnenden und arbeitenden Menschen auch die Grundstückseigentümer, die Bürgerschaft, die Ortsbeiräte, die Ämter der Hansestadt Rostock, verschiedene Träger öffentlicher Belange sowie der beauftragte Sanierungsträger, die Rostocker Gesellschaft für Stadterneuerung, Stadtentwicklung und Wohnungsbau mbH (RGS). Viele Einwohnerinnen und Einwohner informieren sich auf öffentlichen Veranstaltungen, über das Internet und durch zahlreiche Publikationen und brachten bzw. bringen sich über verschiedene Gremien, wie Sanierungsbeirat und Ortsbeiräte, in den Sanierungsprozess ein.



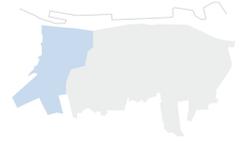
Entwicklung von Wohnen, Handel, Verkehr und öffentlichem Raum: der Doberaner Platz steht beispielhaft für die Lösung städtebaulicher Aufgaben seit 1990.



- 1
- 2
- 3

Beispiele für gelungene Stadtentwicklung:
der Universitätsplatz (1), die Verbindung von
Alt und Neu Hinter dem Rathaus (2) und der
Bau neuer Quartiere entlang der
Arnold-Bernhard-Straße (3).





3 Von der Kröpeliner-Tor-Vorstadt in die City

Rund um den Doberaner Platz: Lebendiger Raum, neue Straßen, sanierte Häuser

Es gibt kaum einen Ort in Rostock, auf dem das Leben rund um die Uhr so pulsiert wie auf dem Doberaner Platz und dem angrenzenden Platz Am Brink. Zwischen der Innenstadt und der Kröpeliner-Tor-Vorstadt gelegen, ist er mit zahlreichen Geschäften, Cafés und Wochenmarkt die perfekte Verbindung zwischen City und Wohn- und Kneipenviertel. Bis weit in die Nacht treffen sich hier mehrere Bus- und Straßenbahnlinien, deren Nutzer vom „Dobi“ nach Hause, zur Arbeit, in die Uni, ins Kino, in die Kneipe oder zum Stadthafen wollen. Auch der Platz selbst bietet eine hohe Aufenthaltsqualität und wird deshalb gern als Treffpunkt gewählt. Damit knüpft der Doberaner Platz wieder an seine Bedeutung an, die er in den ersten Jahrzehnten des 20. Jahrhunderts innehatte, und die durch die später eingebüßte Attraktivität und das hohe Verkehrsaufkommen ab Anfang der 1990er-Jahre verloren gegangen war.

Kern der 2005 bis 2007 erfolgten gestalterischen und funktionalen Neuordnung des Platzes war seine Sperrung für den motorisierten Individualverkehr. Ohne die täglich zehntausenden Autos gibt es nun Raum für moderne, behindertengerechte Straßenbahn- und Bushaltestellen und ein sicheres Umsteigen zwischen den Linien. Ein Wochenmarkt konnte sich etablieren, die Gäste der Cafés, Bistros und Bäckereien können draußen sitzen, das Spektrum der zahlreichen direkt am Platz gelegenen Geschäfte und Dienstleister ist groß. Alle Adressen sind nach wie vor gut und bei Bedarf auch mit dem Auto erreichbar, und das Parkhaus im nahe gelegenen Friedhofsweg lässt keine Stellplatznot aufkommen. Aber nicht nur Bus- und Bahnnutzer, Fahrradfahrer, Passanten und Gewerbetreibende profitieren von der – zunächst von vielen durchaus kritisierten – Sperrung des Doberaner Platzes für Autos. Die Wohnqualität in der lange als Zubringer fungierenden Doberaner Straße und Wismarschen Straße hat sich seitdem ebenfalls deutlich erhöht.



1 2 Seite 14
3 Gestalteter öffentlicher Raum am Brink (1), das Haus „Liebreiz“ als Beispiel für privates Engagement bei der Gebäudesanierung (2) und Markt auf dem „Dobi“ (3).

1 2 Seite 15
3 4 Die Anatomie an der sanierten Neuen Werderstraße (1), die „Frieda 23“ als Treffpunkt für Kreative (2), hübsches Detail am Gertrudenplatz (3) und der neue Spielplatz an der Zochstraße (4).



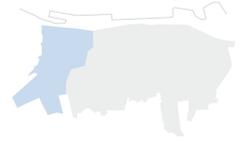
Die aus einem Architektenwettbewerb hervorgegangenen Pläne für die Neugestaltung des Doberaner Platzes haben auch den westlich angrenzenden Brink und den Richtung Innenstadt gelegenen Gertrudenplatz einbezogen. Letzterer gibt durch seine topografisch höher gelegene Position und den terrassenartigen Charakter einen Überblick über das gesamte Areal und stellt neben dem Friedhofsweg eine weitere Wegeverbindung von der Vorstadt in die City dar. Der Brink wurde zur von Cafés und Geschäften umgebenen grünen Oase. Auf allen drei verkehrsfreien Plätzen gehören Spielstationen zur Gestaltung.

Auch mehrere das Ensemble Doberaner Platz/Getrudenplatz/Am Brink umgebende Straßen wurden saniert bzw. umgestaltet, so etwa die Berg-, die Feld-, die Wiesen- und die Stampfmüllerstraße (2003 bis 2005), die Luisenstraße (2004), der südliche Abschnitt der Neuen Werderstraße (2008) und die Gertrudenstraße (2013/14). Der in den Brink mündende und bereits 1997 sanierte Barnstorfer Weg nimmt dabei eine besondere Rolle ein. Er hat sich mit seinen zahlreichen kleinen Läden zur beliebten Geschäftsstraße entwickelt und setzt die City über die Achse Kröpeliner Tor – Doberaner Platz – Margaretenplatz bis in die Kröpeliner-Tor-Vorstadt fort.

Vom Doberaner Platz nur wenige hundert Meter Richtung Warnow entfernt wurden der nördliche Teil der Friedrichstraße (2005) und der östliche Abschnitt des Patriotischen Weges (2008/09) sowie 2014 die Zoch- und die Haedgestraße saniert. 2015 wurden die Arbeiten mit dem nördlichen Teil der Neuen Werderstraße fortgesetzt. Die Maßnahmen umfassten jeweils unter anderem einen neuen Aufbau der Fahrbahn zum Teil mit fahrradfreundlichen und lärmindernden Belägen sowie die Sanierung bzw. Neuanlegung von Gehwegen.

An der Zochstraße ist auf rund 2.500 m² bereits 2007/08 ein Spiel- und Sportplatz entstanden, der das Angebot an Freizeitmöglichkeiten für Familien mit Kindern in der dicht bewohnten Kröpeliner-Tor-Vorstadt erfreulich bereichert. Aus der ganzen Stadt kommt hingegen das Publikum der „Frieda 23“, einem Kunst, Medien- und Stadtteilzentrum sowie Spielstätte eines Kinos. Die dafür erfolgte Sanierung und der Umbau einer ehemaligen Schule in Plattenbauweise wurden ebenso wie die genannten Straßenbaumaßnahmen und der Spielplatz aus Städtebaufördermitteln mitfinanziert.





25 Jahre Stadterneuerung Rostock von 1990 bis 2015

Neben der Umgestaltung des öffentlichen Bereichs rund um den Doberaner Platz waren auch private Grundstückseigentümer aktiv. Fast jedes Haus wurde seit 1990 modernisiert ebenso konnten mehrere Baulücken geschlossen werden. Zu den wichtigsten Projekten gehören dabei das 1997/98 entstandene Internationale Begegnungszentrum der Universität Rostock in der Bergstraße 7a, der Neubau der Mehrfamilienhäuser Bergstraße 4/5 (2007) und Gertrudenstraße 4 – 6 (2010/2012) sowie die Bebauung des Eckgrundstücks Gertrudenplatz/Neue Werderstraße 2010 mit einem Wohn- und Geschäftshaus. Mehrere der Sanierungs- und Neubauprojekte konnten dabei im Rahmen der Städtebauförderung finanziell unterstützt werden.

Friedhofsweg: Kleine Bummelmeile statt tausender Autos

Wer vom Doberaner Platz aus in die City möchte, kann über den Gertrudenplatz geradewegs das Kröpeliner-Tor-Center ansteuern oder aber über den östlichen Teil des Friedhofswegs flanieren. Die Straße führt seit 1856 unter diesem Namen von der Stadt zum 1832 eröffneten Friedhof, dem heutigen Lindenpark. Später verband sie den angrenzenden Saarplatz mit dem Schröderplatz.

Wie viele Rostocker Straßen war auch der schmale Friedhofsweg dem Verkehrsaufkommen ab 1990 nicht gewachsen, bis zu 20.000 Autos waren 1995 hier täglich in die City unterwegs. Das änderte sich mit der Umsetzung des Integrierten Verkehrskonzeptes. Der zur Stadt gelegene östliche Bereich wurde für den Autoverkehr gesperrt und 2002/03 als Fußgängerzone gestaltet. Seit 2001 ist der westliche Abschnitt des Friedhofsweges Teil des inneren Tangenterings und der neuen Arnold-Bernhard-Straße.

1 2
3 4



Aus der einstigen Durchgangsstraße Friedhofsweg (1) wurde eine verkehrsberuhigte bzw. autofreie Bummelmeile (2) mit Neubauten (3) und sanierten Altbauten wie der „Knabenschule“ (4).



In mehreren Neubauten entlang des Friedhofsweges, aber auch in erhaltenen und sanierten Häusern aus der Zeit um 1900, finden sich zahlreiche kleine Geschäfte sowie ein mit einem Supermarkt untersetztes öffentliches Parkhaus. Architektonisch ins Auge fallen im Friedhofsweg die 1879 errichtete einstige „Knabenschule“ und das 1999/2000 anstelle des Feuerwehrdepots (1906 bis 1998) entstandene, mit einer Tiefgarage ausgestattete Hauptgebäude der Ostseesparkasse (OSP).

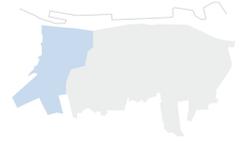
Verkehrsknoten Schröderplatz: Funktion bestimmt Gestaltung

Gegenüber der heutigen OSP, direkt am Schröderplatz, stand von 1909 bis 1971 die katholische Christuskirche. Sie war für sozialistische Verkehrsprojekte gesprengt worden, die jedoch nie eine Umsetzung fanden. Heute wird der Schröderplatz im Hochbau vor allem von der bereits genannten OSP und dem Hotel-Gebäude geprägt, das 2012/13 im Bereich der einstigen Kirche entstand.

Bei der Nutzung des Platzes dominieren der Autoverkehr, der über den inneren Tangentenring an der City vorbei zur L 22 geführt wird, und Straßenbahntrassen. Fußgänger, die zwischen Innenstadt und Friedhofsweg bzw. Kröpeliner-Tor-Vorstadt unterwegs sind, können den Schröderplatz an einer Ampel direkt an der Straßenbahnhaltestelle queren. Für die Planer war es eine Herausforderung, einen so stark vom Verkehr dominierten Platz ansprechend zu gestalten und den Anforderungen von Straßenverkehr und Fußgängern gerecht zu werden.



Der Schröderplatz ist der südwestliche Knoten des inneren Tangentenrings. Von hier wird der Autoverkehr an der City vorbeigeleitet.



Beim Grünen Tor und Am Kanonsberg: Schnelle Verbindung zum Warnowufer, flankiert von viel Grün

Vom Vögenteich über den Schröderplatz führt seit 2008 die neu angelegte Achse Beim Grünen Tor/Am Kanonsberg zur L 22 am Warnowufer. Die rund 750 Meter stellen das westliche Bindeglied des innerstädtischen Tangentenrings dar und sorgen für eine deutliche Entlastung der Straßen im Stadtzentrum und in der Altstadt. Diese müssen nur noch den Ziel- aber nicht mehr den Durchgangsverkehr aufnehmen. Gleichzeitig ist von der neuen Trasse auch eine der größten innerstädtischen Tiefgaragen unter der Einkaufspassage Kröpeliner-Tor-Center zu erreichen, was den Parksuchverkehr in der City deutlich minimiert.

Die Straßen Beim Grünen Tor/Am Kanonsberg haben in ihrem Verlauf einen Teil der einstigen, in den 1970er-Jahren angelegten Verbindung vom Schröderplatz zur Langen Straße aufgenommen, zu der auch Straßenbahnschienen und eine Haltestelle gehörten. Während der zweijährigen Bauzeit konnte der Verkehr weiter fließen, wenn auch zum Teil nur eingeschränkt. Parallel zum Straßenbau wurden auch die Schienen in diesem Bereich neu verlegt – alles in allem eine anspruchsvolle logistische Leistung. Flankiert wird die Trasse auf beiden Seiten durch Geh- und Radwege sowie im Bereich Beim Grünen Tor durch die 2006 angelegte Grünanlage mit einem angrenzenden Bolzplatz. Fußgänger können die große Verkehrsader an zwei Ampeln überqueren.

Die Bezeichnung Am Kanonsberg geht auf den westlich dieses Abschnitts gelegenen historischen Kanonsberg zurück, an dessen Fuß die neue Achse auf die L 22 mündet. Von dieser Anhöhe, die Teil der Fischerbastion und damit des Stadtwalls war, konnten einst von der Ostsee über die Warnow nach Rostock kommende feindliche Schiffe unter Beschuss genommen werden. Nach dem Abriss der Verteidigungsanlagen im 19. Jahrhundert verlief hier von 1889 bis 1936 die Strecke der Hafeneisenbahn, die vom Hauptbahnhof kommend zum Stadthafen fuhr.



Die neu geschaffene Verbindung zwischen Schröderplatz und L 22 entlastet die Innenstadt vom Verkehr.



1	2
3	4

Der Kanonsberg als Teil der historischen Verteidigungsanlagen lädt nach der Umgestaltung zum Verweilen und Spazieren ein (1) + (2). Neu angelegte Grünflächen (3) und die beliebte Brunnenplastik „Sieben stolze Schwestern küsst das eine Meer“ (4) des Bildhauers Reinhard Dietrich von 1970 bilden den Rahmen zum westlichen City-Eingang.

Heute stehen auf dem bis zu elf Meter hohen Plateau des Kanonsberges zwar immer noch bzw. wieder Kanonen, doch sind sie Teil der 2010 neu gestalteten Grünanlage. In diesem Zusammenhang wurde der untere Spazierweg auf das Niveau der alten Hafensbahn gebracht, die gesamte Anlage erhielt neue Standsicherheit, wurde schließlich als Aussichtsplattform gestaltet und neu bepflanzt.

Für die Namensgebung Beim Grünen Tor stand ein etwa am westlichen Ende der heutigen Kröpeliner Straße gelegenes, 1722 abgebrochenes Stadttor Pate. Die heutige Straße Beim Grünen Tor ist im Verlauf nicht identisch mit ihrer historischen Vorgängerin. Auch die gleichnamige Grünfläche unterhalb des Kröpeliner Tores ist ein Ergebnis der Innenstadtentwicklung der letzten Jahre: Mit dem Neubau des Radisson-Hotels, des Kröpeliner-Tor-Centers (KTC) und der Trasse vom Schröderplatz zum Warnowufer erhielt die westliche Grenze der historischen Innenstadt zum zweiten Mal nach den Kriegszerstörungen ein neues Aussehen. Die 2007/08 gestaltete Freifläche Beim Grünen Tor verbindet durch die modern nachgebildete Stadtmauer die erhaltenen Wallanlagen wieder mit der einst dazugehörenden, jetzt jenseits der Straße liegenden Fischerbastion. Im Ensemble mit dem mittelalterlichen Kröpeliner Tor, dem denkmalgeschützten Brunnen „Sieben stolze Schwestern küsst das eine Meer“ des Bildhauers Reinhard Dietrich von 1970 und der Außengastronomie des modernen KTC ist die Freifläche Beim Grünen Tor zu einem beliebten Platz geworden.





4 Vom Saarplatz zum Steintor

Neue Trasse: Auf kurzem Weg an der Innenstadt entlang

Die City vom Durchgangsverkehr freihalten: Das war schon 1992 das große Ziel des Rahmenplans zum Sanierungsgebiet. Dieses Ziel wurde 1998 von der Bürgerschaft mit dem Integrierten Gesamtverkehrskonzept und in der ersten Überarbeitung des Rahmenplans noch einmal bestätigt. Als erste innerstädtische Maßnahme wurde dafür zwischen 1999 und 2002 die Verbindung vom Saarplatz zum Steintor angelegt, um das Stadtzentrum und die Altstadt südlich umfahren zu können. Allerdings waren die beiden große Teilstücke – der westliche Abschnitt des damaligen Friedhofsweges und die August-Bebel-Straße – aufgrund ihrer Breite nur in Richtung Steintor befahrbar. Zudem fehlte eine direkte Verbindung zwischen beiden; die bestehende Route über den östlichen Teil des Friedhofsweges, den Schröderplatz und die Schröderstraße sollte nicht beibehalten werden.

Die neu angelegte Arnold-Bernhard-Straße führt nun vom Saarplatz kommend entlang des Lindenparks, biegt an dessen Nordostecke ab und durchschneidet mehrere Quartiere, die heute durch den Straßenverlauf und die Neubebauung neu gebildet sind. Am Vögenteich ist als Anbindung an die August-Bebel-Straße eine große Kreuzung entstanden. Um eine Zweirichtungsfahrbahn bauen zu können, wurden im Bereich des einstigen Friedhofsweges der südliche Bürgersteig und ein Radweg in den angrenzenden Lindenpark integriert. Die August-Bebel-Straße schließlich wurde fast auf ihrer ganzen Länge von 900 Metern von 15 auf 23 Meter verbreitert.

Auf der gesamten Strecke zwischen Saarplatz und Steintor wurden breite ein- und in den Kreuzungsbereichen zweispurige Richtungsfahrbahnen sowie Radwege und Bürgersteige angelegt. Zusätzlich zum 2002 gebauten öffentlichen Parkhaus in der August-Bebel-Straße mit 396 Plätzen entstanden entlang der Trasse weitere 66 Stellplätze. Auf den begrünten Mittelstreifen und an den Straßenrändern wurden zudem zahlreiche Bäume neu gepflanzt.



1 2

Die neu angelegte Arnold-Bernhard-Straße verbindet über den Vögenteich und die August-Bebel-Straße Saarplatz und Steintor.



Arnold-Bernhard-Straße: Raum für neue Quartiere

Für die Arnold-Bernhard-Straße wurde das seit etwa 1850 zwischen heutigem Saarplatz und Am Vögenteich gewachsene Straßensystem zum Teil erheblich verändert. So mussten Teile der Bebauung entlang der Feld- und der Stampfmüllerstraße abgebrochen werden, wofür die Stadt die betroffenen Grundstücke kaufte. Entlang der neuen Straße wurden die durch die Abrisse offenen Quartiere mit moderner Bebauung geschlossen.

Bereits 1997 war beginnend am Saarplatz am später in Arnold-Bernhard-Straße umbenannten Teil des Friedhofswegs nach dem Abbruch von Altbauten und Baracken ein großes Wohn-, Geschäfts- und Ärztehaus inklusive Tiefgarage errichtet worden. Im weiteren Verlauf der Arnold-Bernhard-Straße entstanden ganz neue Quartierkanten, schließen sich auf der Nordseite inzwischen fünf Neubauten und auf deren Südseite ein neues Gebäude an. Sie alle wurden zwischen 2003 und 2014 nach dem Abbruch etlicher schlecht erhaltener und teilweise unbewohnter Mietshäuser gebaut. Ins Auge fällt dabei die „Deutsche Med“ (2003/04), ein vom international renommierten Architekten Helmut Jahn entworfenes Ärzte- und Geschäftshaus mit einer bis dahin für Rostock ungewöhnlichen Kubatur.

In angrenzenden Straßen, wie der Feld- und der Stampfmüllerstraße, blieben die kleinteiligen Strukturen des 19. Jahrhunderts erhalten.



1	2
3	4

An der Kreuzung Vögenteich/Arnold-Bernhard-Straße entstand das Geschäftshaus „Deutsche Med“ (1). Für die Neugestaltung des Quartiers mit dem OSPA-Gebäude und der „Deutschen Med“ wurde in den 1990er-Jahren unter anderem die alte Feuerwache abgerissen (2). Parallel zur Arnold-Bernhard-Straße wurden entlang des Alten Friedhofs neue Fuß- und Fahrradwege angelegt (3+4).



Am Vögenteich: Neubauten ersetzen alte Mietshäuser

Die Reihe der Neubauten setzt sich von der Kreuzung Arnold-Bernhard-Straße/Am Vögenteich/August-Bebel-Straße nach Norden und Süden entlang der Straße Am Vögenteich fort. Für diese vierspurige, seit 1973 die Südstadt mit dem Schröderplatz verbindende Trasse waren damals auf der Westseite etliche alte Häuser abgerissen und durch ein langgestrecktes Hochhaus in Plattenbauweise ersetzt worden. Mit der Neubebauung des Quartiers Am Vögenteich/Karlstraße erfolgt eine Erweiterung der City entlang der Achse zwischen Vögenteich und Bahnhof. Auf einer Länge von rund 500 Metern entstanden bislang das 1997/98 errichtete Bürogebäude der RGS sowie drei 2013/14 gebaute Wohn- und Geschäftshäuser.

Entlang der Straße Am Vögenteich hat sich nicht nur ein gefragter innerstädtischer Wohn- und Geschäftsstandort entwickelt, die Straße ist seit 2007 auch ein wichtiger Teil des öffentlichen Personennahverkehrs. Die Rostocker Straßenbahn AG hat hier eine direkte Straßenbahnverbindung zwischen Schröderplatz und Südstadt geschaffen, sodass der Stadtteil und die City ohne Umweg über den Hauptbahnhof miteinander verbunden sind.

Am südlichen Ende des Vögenteichs befindet sich am Goetheplatz mit dem Innerstädtischen Gymnasium ein wichtiger innerstädtischer Schulstandort. Das Gebäude aus den 1920er-Jahren verfügt seit seiner umfassenden Sanierung 2006/08 wieder über das für die Bauzeit charakteristische Flachdach, welches es unter den Nationalsozialisten verloren hatte. Die originalgetreue Sanierung und Modernisierung der denkmalgeschützten Schule wurde mit Hilfe von Städtebaufördermitteln finanziert.

1 2
3 4



Mietshäuser aus den Jahren um 1900 wichen Am Vögenteich modernen Wohn- und Geschäftsgebäuden (1+2). Das RGS-Gebäude an der Ecke zur Augustenstraße (3) war 1998 der erste Neubau Am Vögenteich. Seit 2013/14 sind weitere Wohn- und Geschäftshäuser dazugekommen. Das Innerstädtische Gymnasium (4) wurde saniert.



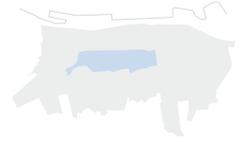
Aus der durchgehend engen August-Bebel-Straße (1 - hier zwischen der Herrmannstraße und der Steintorkreuzung) wurde über große Strecken ein weiterer Straßenraum mit Stellplätzen und einem grünen Mittelstreifen (2+3). An der Zeeckschen Villa (4 - auf dem Bild mit rotem Dach links) verjüngt sich die Straße zu Gunsten des Erhalts wertvoller historischer Bausubstanz.

August-Bebel-Straße: Nordseite musste Straßenverbreiterung weichen

Wurde die Arnold-Bernhard-Straße als Teil des innerstädtischen Tangentenrings in großen Abschnitten neu angelegt, behielt die August-Bebel-Straße ihren seit etwa 1840 entwickelten Verlauf bei. Als Friedrich-Franz-Straße gehörte sie zu den ersten außerhalb der alten Stadtbefestigung benannten Wegen bzw. Straßen und verband den Platz vor dem Steintor mit dem damals noch als Gewässer existierenden Vögenteich. Sie wurde ab etwa 1850 mit zum Teil ansprechenden Vorstadthäusern und im Bereich des Rosengartens mit Stadtvillen bebaut, die im Krieg teilweise zerstört wurden. In anderen Abschnitten gab es einfache Mietshäuser.

Im Rahmen der für den Trassenausbau erforderlichen Straßenverbreiterung von 15 Metern auf 23 Meter wurden auf der Nordseite der Straße bis auf die 1909 errichtete Zeecksche Villa und das Gebäude August-Bebel-Straße 57 alle noch vorhandenen, vielfach schlecht erhaltenen Häuser und Nachkriegsbaracken abgerissen. Im mittleren Teil der Straße entstanden als Neubauten das Gewerkschaftshaus (1998/99) und ein öffentliches Parkhaus (2002). Während die städtebaulichen Planungen für das am Rosengarten gelegene rund 8.000 Quadratmeter große städtische Grundstück noch weiter präzisiert werden – ein Teil der Fläche soll verkauft und bebaut werden – wird das als Grünfläche mit Spielgeräten und Skateranlage gestaltete Areal entlang des Walls auch künftig unbebaut bleiben.

Im Osten mündet die August-Bebel-Straße auf die Steintorkreuzung, für die im Interesse einer höheren Verkehrssicherheit eine Umgestaltung geplant ist.



5 Vom Schröderplatz über das Kröpeliner Tor, den Jakobikirchplatz und den Universitätsplatz bis zum Neuen Markt

Rund ums Kröpeliner Tor: Einst Verteidigungswall, heute moderner Eingang zur City

Am Schröderplatz treffen nicht nur wichtige innerstädtische Verkehrsachsen aufeinander, von hier sind es bis ins Herz der City, die Kröpeliner Straße, nur noch wenige Meter. Dieser Abschnitt zwischen der 1862 als Schröderplatz benannten Kreuzung und dem mittelalterlichen Kröpeliner Tor war über Jahrhunderte Standort verschiedener Verteidigungsanlagen, die in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts abgebrochen wurden. Der erhaltene Wall entwickelte sich zu einer Grünanlage, an deren Westgrenze 1908/09 die katholische Christuskirche entstand. Von 1889 bis 1936 unterquerte die Hafенbahn das Terrain, von 1881 bis 1960/61 zuckelte die Pferde- und später die Straßenbahn durch die breite Toröffnung.

Eine wesentliche Veränderung erfuhr das Terrain vor dem Kröpeliner Tor 1971 mit dem Abriss der Christuskirche. Die geplante Neubebauung des Platzes erfolgte jedoch nicht und die Fläche lag brach bzw. wurde als Parkplatz genutzt. Auch nach 1990 vergingen noch einmal über 20 Jahre, bis schließlich 2012/13 mit dem Hotel ein Gebäude entstand, das dem Standort als Eingang zur Innenstadt gerecht wurde. Bereits 2009 waren der angrenzende Abschnitt der Schröderstraße und die sich anschließende kleine Kastanienallee saniert worden. Eine Gedenktafel erinnert seitdem an die hier einst stehende Kirche.

Parallel zum Hotelbau Motel One erfolgte durch die Hansestadt Rostock 2012 die Sanierung und teilweise Umgestaltung der Kröpeliner-Tor-Vorfläche. Ziel dieses sehr anspruchsvollen Projekts war es nicht nur, schadhafte Gehwegplatten, Straßenbeleuchtung und Bänke aus den Jahren um 1970 zu erneuern. Vielmehr galt es, diesen Zugang zur Innenstadt insgesamt modern zu gestalten und dabei das mittelalterliche Stadttor und die für Norddeutschland einmalig erhaltenen Wallanlagen einzubeziehen. Der Hauptweg vom Schröderplatz zum Kröpeliner Tor wird von Grünflächen und einer Aussichtsplattform über die Wallböschung flankiert. Moderne Stadtmöbel, Kunst im öffentlichen Raum sowie eine große Fahrradstellanlage ergänzen das Ensemble.



1 2



Die neu gestalteten Flächen rund um das Kröpeliner Tor. Mit einer Spendenaktion der Kulturstiftung Rostock wurde die Aufstellung der Plastik „Schreiender Hengst“ (1) von Jo Jastram im September 2014 ermöglicht. Im Zuge der Umgestaltung wurden auch dringend benötigte Fahrradabstellmöglichkeiten geschaffen (2).



Die Rostockerinnen und Rostocker nahmen lebhaften Anteil an den Planungen und kritisierten massiv einige Details, sodass unter anderem auf eine stilisierte Nachbildung von Abschnitten der Stadtmauer neben dem Tor verzichtet wurde. Deren einstiger Verlauf wird nun durch in den Boden eingelassene andersfarbige Steine markiert.

Aufgemöbelte „Kröpi“ dank schickem Granitpflaster und neuer Gestaltung

Die Kröpeliner Straße („Kröpi“) ist seit etwa 1900 die Rostocker Geschäftsstraße schlechthin, wengleich sie damals noch aus vier unterschiedlich bezeichneten Abschnitten bestand. Erst 1961 erhielt der gesamte Straßenzug den heutigen Namen, 1968/69 erfolgte die Umgestaltung der „Kröpi“ zum autofreien Boulevard – dem ersten der ehemaligen DDR.

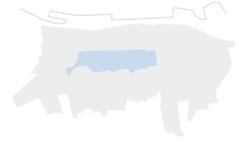
Anlass für die Sanierung waren in den 1990er-Jahren nicht nur die über 25 Jahre alten schadhafte und bei Nässe äußerst rutschigen Kunststein- und Kupferschlackeplatten. Vielmehr musste die City und damit auch die Kröpeliner Straße insgesamt deutlich an Attraktivität gewinnen, wollte sie der Konkurrenz der damals überall „auf der grünen Wiese“ entstehenden Einkaufszentren standhalten. So sollte also nicht nur das Pflaster ausgewechselt werden, die „Kröpi“ brauchte vielmehr insgesamt eine umfassende Modernisierung. Die Stadt lobte aus diesem Anlass einen Ideenwettbewerb aus, der die Eckdaten für die Umgestaltung vorgab.

Ein wesentlicher Bestandteil der zwischen 1996 und 1999 vorgenommenen Veränderungen ist neben dem neuen Pflaster die optische Gliederung der Straße in Gehwege entlang der Gebäude und eine „Fahrbahn“ in der Mitte. Damit wird die Aufteilung der historischen Geschäftsstraße wieder aufgegriffen. Zur Markierung der Bereiche tragen unter anderem Pflasterinnen und in den Einmündungen der Nebenstraßen auch Bordsteine bei. Als Straßenpflaster wurden farbige Granitsteine etwa im Format historischen Kopfsteinpflasters gewählt, die durch kleineres Mosaik- und Klinkerpflaster ergänzt werden. Neue Lampen, passende Bänke, Papierkörbe und Hinweisschilder, dazu versenkbare Versorgungspoller für Elektro- und (Ab-)Wasseranschlüsse, WC-Anlagen und Fahrradständer komplettieren die moderne Ausstattung.



1 2

Blick vom Kröpeliner Tor auf die Kröpeliner Straße Anfang der 1990er-Jahre (1) und 2015 (2).



Während die Stadt Städtebaufördermittel in die Umgestaltung des Straßenraums investierte, engagierten sich die privaten Grundstückseigentümer bei der Modernisierung oder dem Neubau ihrer Häuser. Baulücken wurden geschlossen, alte Häuser durch neue ersetzt, Gebäude modernisiert. Für eine Vielzahl dieser privaten Sanierungs- und Neubauprojekte gab es auch finanzielle Förderungen.

Zwischen Kröpeliner Tor und Universitätsplatz: Letzte Kriegslücken schlossen sich 2013

Der Zweite Weltkrieg hatte große Wunden in die Kröpeliner Straße gerissen, nur wenige Häuser hatten die Kriegs- und Nachkriegszeit relativ unbeschadet überstanden. Einige Lücken wurden wieder bebaut, andere blieben bis in die 1990er-Jahre bestehen.

Nur wenige Meter vom Kröpeliner Tor entfernt stand von 1967 bis 2001 anstelle der im Krieg zerstörten Bau- und Kuhstraße das damals DDR-weit bekannte Interhotel „Warnow“. Der Gebäudekomplex wurde abgerissen; an seiner Stelle errichteten private Investoren bis 2005 einen Hotelneubau sowie zum Stadttor hin bis 2007 das Kröpeliner-Tor-Center (KTC). In dessen Parkhaus im Untergeschoss finden 400 Autos einen Stellplatz, wodurch sich die Parkplatzsituation in der Innenstadt deutlich entspannt hat.

Dem KTC schließt sich auf dem Grundstück des vor dem Krieg legendären Kaufhauses „Zeck“ der auf einer Kriegslücke entstandene Neubau von „Peek & Cloppenburg“ an. Zwischen beiden verläuft die heutige Kuhstraße; ihre historische Vorgängerin lag etwas weiter westlich. Bis zur Ecke Apostelstraße folgt der 2002 als Jakobi-Passage eröffnete Neubau (später „H & M“). Er entstand anstelle des im Krieg stark beschädigten Kaufhauses „Wertheim“, dessen Reste bis zum Abriss im Jahr 2000 als Kaufhaus „Korrekt“, später „Hertie“, genutzt wurden.

Auf der Südseite der Kröpeliner Straße erfolgten zwischen Kröpeliner Tor und Universitätsplatz ebenfalls mehrere Neubauten bzw. umfassende Sanierungen: Das Schuhhaus „Höppner“ entstand anstelle einer Baracke, das Gebäude der einstigen Zeitung „Der Demokrat“ erfuhr einen kompletten Umbau, zwischen Großem und Kleinem Katthagen wurde unter anderem eine Kriegslücke geschlossen und der einst charakteristische 1980er-Jahre-Bau mit Backsteinfassade und Kaufhalle im Erdgeschoss wurde zum modernen Geschäftshaus. An der Ecke Kröpeliner Straße/Kleiner Katthagen erfolgte 1995 der Abriss des Kaufhauses „Format“. In seinen Mauern war es noch auf mittelalterliche Häuser zurückgegangen, die Fassade war in den 1910er-Jahren durch den Architekten Paul Korff entworfen worden. Hier steht nun das „C & A“-Gebäude.

1 2



Blick vom Universitätsplatz Richtung Kröpeliner Tor.



Der Neubau des „C & A“-Gebäudes.



Jakobikirchplatz wurde zum Ort des Erinnerns

Eines besonders sensiblen Umgangs mit der Geschichte bedurfte die Umgestaltung des Jakobikirchplatzes. Hier stand die prächtige Jakobikirche, die im Krieg stark beschädigt worden war, aber wieder hätte aufgebaut werden können. Daran bestand nach 1945 jedoch kein Interesse; die Kirche verfiel. 1959/60 wurden die verbliebenen Mauern abgetragen. In den folgenden Jahrzehnten verwahrloste der zunächst für Imbisskioske genutzte Platz, an dessen Südostecke auch Verwaltungsbaracken der Stadt standen. Es bestand also dringender Handlungsbedarf.

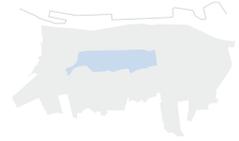
Im Auftrag der Hansestadt Rostock und mit Hilfe von Städtebaufördermitteln erfolgte 2002/03 die Umgestaltung in einen Ort des Erinnerns: Der Platz erhielt durch Mauern eine feste Begrenzung und ist durch Haupt- und Nebeneingänge von allen Seiten erreichbar. Der Kirchengrundriss wurde durch Granitstreifen und zum Teil noch vorhandene Fragmente des alten Fundaments nachgezeichnet. Auf Bronzetafeln erhält der Besucher außerdem Informationen über die einstige Ausstattung der Kirche. Betonelemente von jeweils 10,5 Metern Höhe erinnern an die Proportionen des nördlichen Seitenschiffs der einstigen Jakobikirche und stellen die bauliche Anbindung zur angrenzenden Langen Straße dar.

Auch die den Jakobikirchplatz begrenzenden Straßen Bei der Jakobikirche, Pädagogien- und Apostelstraße sowie Zur Himmelspforte wurden im Zuge der Platzgestaltung durch die Stadt saniert. Seit 2013 macht zudem ein privater Neubau die Straßenkante An der Himmelspforte wieder deutlich erkennbar und schloss damit die letzte bedeutende Kriegslücke im Umfeld der Kröpeliner Straße.



1 2
3 4

Der unscheinbare Platz der abgerissenen Jakobikirche erhielt neue Konturen und wurde zu einem Ort des Erinnerns. Anstelle einer Baracke (1) entstand ein Geschäftshaus (2). Kolonnaden und Grünflächen erinnern an die Kirche (3+4).



Rund um den Universitätsplatz: Hier schlägt das Herz der City

Der Universitätsplatz, bis 1951 Blücherplatz, ist das Herz der City. Hier trifft man sich zum Bummeln, der Rasen wird im Sommer zur Liegewiese, der Brunnen der Lebensfreude sorgt bei den Jüngsten für Badespaß, Kleinkünstler und mobile Gastronomie vermitteln Aufenthaltsqualität. Bei der Umgestaltung der Kröpeliner Straße galt dem „Uniplatz“ deshalb besonderes Augenmerk. Wie die gesamte Straße erhielt auch er ein schickes Granitpflaster. Darüber hinaus wurden störende bauliche Elemente entfernt und die Höhenentwicklung des Geländes etwas zurückgenommen. Während einige Gehölze weichen mussten, blieben die alten Linden rund um das Blücherdenkmal erhalten. Der 1980 entstandene „Brunnen der Lebensfreude“ wurde technisch überholt und durch eine neue Einfassung noch besser in den Platz eingebunden.

Im Süden und Westen wird der Universitätsplatz von mehreren historischen Gebäuden begrenzt, die durch die Stadt und die Universität genutzt werden. Zentraler Blickfang ist dabei das Universitätshauptgebäude aus dem Jahr 1870, das 2009 bis 2013 durch das Land Mecklenburg-Vorpommern umfassend saniert wurde. Hinter ihm befindet sich, etwas versteckt, die einstige mittelalterliche Klosteranlage Zum Heiligen Kreuz. Deren Hauptgebäude werden seit den 1980er-Jahren als Rostocks Kulturhistorisches Museum genutzt und sind zwischen 1997 und 2011 im Auftrag der Stadt und mit Hilfe von Fördergeldern technisch und denkmalpflegerisch sehr anspruchsvoll saniert worden. Das Museum verfügt über eine der bedeutendsten kunst- und kulturgeschichtlichen Sammlungen des Bundeslandes und zählt zu den am meisten besuchten Museen im Nordosten.



- 1 2 Im Herzen der Stadt: der Universitätsplatz (1) mit seinem „Brunnen der Lebensfreude“ (2). Von hier
3 4 geht es unter anderem zum Kloster Zum Heiligen Kreuz (3) und über die Breite Straße (4) Richtung
Altstadt.



1 2
3

Der Ziegenmarkt mit den Plastiken „Spielende Kinder“ von Lore Plietzsch und „Afrikanische Bergziege“ von Gerhard Rommel (1+3) und der Heiligengeisthof (2) sind kleine Oasen im Innenstadttubel.

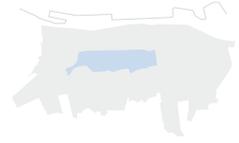


Das Quartier zwischen Breiter Straße und Ziegenmarkt hat sein Potenzial entfaltet

Im Anschluss an die Kröpelinerallee und den Universitätsplatz erfuhr auch die Breitere Straße im Jahr 2000 eine Umgestaltung mit Granitpflaster und modernen Stadtmöbeln. In Anlehnung an eine bis in die 1930er-Jahre vorhandene Baumallee wurden neue Bäume gepflanzt, die die Straße gliedern. Zwei Skulpturen bereichern zudem den öffentlichen Raum.

Durch private Investoren waren Ende der 1990er-Jahre die Gebäude auf der Ostseite der Breiten Straße saniert und umgebaut worden. Die 1950er-Jahre-Fassade mit den vorgelagerten Geschäften wurde in diesem Zusammenhang überbaut. Parallel erhielt das gesamte Quartier zwischen Breiter Straße und Esselföterstraße ein neues Gesicht: Eine Einkaufspassage schließt seitdem die nach dem Krieg vorhandenen offenen Quartiersecken. Der 2000 errichtete Rundbau bildet den Abschluss zur Langen Straße.

Mit der Esselföterstraße, dem Heiligengeisthof, der Faulen Grube und dem Ziegenmarkt erhielten östlich der Breiten Straße auch kleine Gassen und Plätze ein neues Aussehen. Über Jahrzehnte hatten sie ein unscheinbares Dasein geführt und konnten ihre Potenziale nicht entfalten. Jetzt verbinden sie die beiden Magistralen Kröpelinerallee und Lange Straße, und erweitern damit die Möglichkeiten des Einzelhandels. Einzig das 1998 geschlossene Theater „Kleines Haus“ trübt in der Esselföterstraße durch den zunehmenden Verfall des Gebäudes das Bild. Privateigentümer, Stadt und Denkmalpflege erarbeiten ein Sanierungs- und Neubaukonzept.



Modernes Einkaufen hinter historischen Fassaden im Rostocker Hof und dem neuen „Hopfenmarkt“

Mit dem „Rostocker Hof“ erhielt die Innenstadt 1995 ihre erste moderne Einkaufspassage. Namentlich geht sie auf eines der einst vornehmsten Hotels der Stadt zurück, das hier von 1888 bis 1945 in Betrieb war. Danach diente es unterschiedlichen Zwecken, bevor es 1993/94 bis auf die Fassade und Teile des Eingangsbereichs abgebrochen wurde. Ein privater Investor errichtete die Einkaufspassage, für deren Bau auch das angrenzende, bis 1990 genutzte Untersuchungsgefängnis abgerissen wurde.

Für den benachbarten „Hopfenmarkt“, der in seiner Bezeichnung auf den gleichnamigen historischen Markt in diesem Bereich der heutigen Kröpeliner Straße zurückgeht, lobte die Stadt 1991 einen Hochbauideenwettbewerb aus. Ziel war es, zwei denkmalgeschützte Altbauten an der Kröpeliner Straße mit den von der Rostocker Heide aus zu errichtenden Neubauten zu einem Ensemble zusammenzufassen, das einerseits diesem historischen Quartier gerecht wird, andererseits moderne Nutzungen zulässt. Umgesetzt wurden die Pläne Mitte der 1990er-Jahre durch einen privaten Investor. Der neu geschaffene Innenhof zählt mit seiner Brunnenanlage, der Außengastronomie und mehreren Geschäften zu den schönsten Bereichen der Innenstadt. Das historische Quartier bekam damit ein völlig neues Gesicht und wurde für die Öffentlichkeit überhaupt erst wahrnehmbar. Die mit Abriss, Neubau und Sanierung verschiedener Gebäude einhergehende Umgestaltung setzte Maßstäbe für weitere Projekte, bei denen es Altes mit Neuem zu verbinden galt.

Zur besseren Erschließung und für ein attraktives Gesamtbild des „Hopfenmarktes“ wurden 1996 die angrenzenden Straßen Rungestraße, Rostocker Heide und Buchbinderstraße neu gestaltet. Das angrenzende Quartier „Glatter Aal“, das seit den Kriegszerstörungen nicht mehr bebaut wurde, sondern als Parkplatz dient, befindet sich in der Entwicklung durch einen privaten Investor.

1 2



Die Hofgebäude der Kröpeliner Straße 20 bis 22 wurden abgerissen (1) oder saniert. Es entstand der „Hopfenmarkt“ mit vielfältigen Handels-, Gastronomie- und Serviceeinrichtungen (2).



Der Neue Markt: Herausforderung für Stadtplaner und Architekten

Mehr als drei Jahrzehnte hatte der Neue Markt (1952 bis 1991 Ernst-Thälmann-Platz) als Großparkplatz ein trauriges Dasein gefristet. Mit der Umgestaltung 1999 bis 2004 wurde er wieder, was er über Jahrhunderte gewesen war: Rostocks zentraler Marktplatz am Rathaus und belebter Übergang zwischen der östlichen Altstadt und der Stadtmitte.

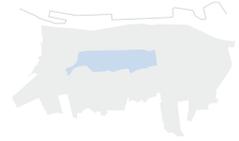
Nach dem Krieg gab es die Südseite des Neuen Marktes praktisch nicht mehr, hier entstand bis 1956 das neue große Postgebäude mit den schlichten Giebeln. Auf der Ostseite standen lediglich noch das Rathaus, das 1950/51 einen Anbau erhielt, und zwei Nachbargebäude. Die Lücke zur Steinstraße wurde 1970 mit dem wieder errichteten „Hotel Sonne“ geschlossen. Auf der Westseite waren ebenfalls mehrere Häuser zerstört; die beiden Gebäude an der Ecke zur Marienkirche sind historisierende Neubauten der 1970er-Jahre. Die verbliebene Bebauung der Nordseite riss man schließlich 1959 zugunsten des neuen Verlaufs der Langen Straße ab. Damit hatte der Neue Markt seine historische Platzstruktur eingebüßt und ging im Norden konturlos in die Lange Straße über. Mit der Nutzung als großer Parkplatz verlor er seine Funktion als Markt.

Dass der Neue Markt mit einer seiner Bedeutung entsprechenden Nutzung wieder ein zentraler Platz der Innenstadt werden musste, stand nach 1990 bald fest. Die Planungen benötigten jedoch ihre Zeit, denn Bestandteil der Neugestaltung sollten auch die Schließung für den Individualverkehr und die Wiederbebauung der Nordkante sein. 1999 wurde zunächst der Bereich um die Hauptpost saniert und neu gestaltet, bevor ein Jahr später die gesamte Fläche mit Granit gepflastert wurde. Die Ära als Parkplatz war nun zu Ende. Stattdessen bauen seitdem Händler von Montag bis Sonnabend direkt vor dem Rathaus ihre bunten Stände auf. 2001 kam die – vor allem von den älteren Rostockerinnen und Rostockern lange geschmähte – Wasserkunst hinzu, die inzwischen längst anerkannt und beliebt ist. Ebenfalls auf Kritik stieß



1 2
4

Aus dem Großparkplatz der 1960er- bis 1990er-Jahre (1) wurde wieder ein belebter Markt mit dem „Möwenbrunnen“ von Waldemar Otto (2). Durch die neu strukturierte innerstädtische Verkehrsführung bleibt er Fußgängern vorbehalten; nur die Straßenbahn hat freie Fahrt (3).



25 Jahre Stadterneuerung Rostock von 1990 bis 2015

zunächst der Rückbau der Straße vor dem Rathaus im Jahr 2004. Als Verbindung zwischen Steinstraße und Langer Straße war sie stark genutzt worden. Als Alternative steht seitdem die August-Bebel-Straße als Teil der inneren Tangente zur Verfügung – eine Route, an die sich die Autofahrer schnell gewöhnt haben.

Als letztes großes Projekt am Neuen Markt wartet die Bebauung der Nordseite und angrenzender Flächen auf ihre Realisierung. Das Vorhaben muss mit großem Feingefühl umgesetzt werden, wird die zu wählende Architektur doch über eine lange Zeit das Gesicht eines der wichtigsten zentralen Rostocker Plätze bestimmen.

Erster Schritt zur Ideenfindung war 2013 die Auslobung eines Städtebaulichen Ideenwettbewerbs durch die Hansestadt Rostock. Nächster Schritt ist die Ausarbeitung eines Masterplans, der als Vorgabe für die Hochbauwettbewerbe der einzelnen Baufelder fungieren wird. Die Neubebauung soll als Erweiterung des Verwaltungsstandortes Neuer Markt sowie für Einzelhandel, Dienstleistungen und Wohnen genutzt werden.



1



2



Steinstraße wurde zu kleiner Bummelmeile

Im Anschluss an die Umgestaltung des Neuen Marktes erhielt die dort einmündende Steinstraße ebenfalls eine neue Gestaltung. Mit dem Wiederaufbau der im Krieg zerstörten Ostseite in den 1950er-Jahren war die Straße deutlich breiter als ursprünglich angelegt worden. Die vier Fahrspuren und zwei Straßenbahngleise hatten nicht nur als Zufahrt zur Altstadt gedient, sondern waren auch als Teil der zentralen sozialistischen Aufmarschrouten konzipiert worden. Ziel der Umgestaltung 2004/05 war die Verbesserung der Aufenthaltsqualität für Fußgänger. Dafür wurde die Fahrbahn auf die Westseite der Steinstraße verlegt und in beide Fahrtrichtungen auf je eine Spur begrenzt. Die östliche Seite der Steinstraße ist seitdem bis an die Straßenbahnschienen heran den Passanten vorbehalten. Die ansässigen Händler können auch vor den Geschäften die Waren präsentieren; eine Baumreihe, Bänke, neue Straßenbeleuchtung und kleine Spielgeräte werten die neue Bummelmeile zusätzlich auf. Moderne Stelen erinnern in Höhe des Steintores an die ursprünglich bis an das Stadttor heranführende Stadtmauer.



1 2

Die Nordkante des Neuen Marktes ist seit dem Krieg unbebaut. Die geplante Schließung dieser Lücke ist eine städtebauliche Herausforderung. Das Modell zeigt den Siegerentwurf des Ideenwettbewerbs 2013.



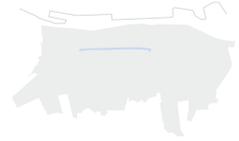
3

4



Bis 2003 war die Steinstraße viel befahren. Die Änderung des innerstädtischen Verkehrsflusses machte ihre Nordseite zu einer autofreien Zone.

3 4



25 Jahre Stadterneuerung Rostock von 1990 bis 2015



1

2



Die Lange Straße vor der Umgestaltung (1). Viele Autos und nur eine Ampelanlage machen es Fußgängern kaum möglich, die Magistrale zu queren. Wenig Verkehr, Tempo 30 und ein ebener Gleiskörper geben den Passanten seit 2002 viel mehr Raum (2).



6 Lange Straße

Prachtmagistrale der 1950er verbindet wieder Kröpeliner Straße und Altstadt

Die Lange Straße gehört mit ihrer ersten Erwähnung 1274 zu den ältesten Rostocker Straßen. Im Zweiten Weltkrieg wurde sie stark zerstört, die wenigen noch verbliebenen Gebäude, darunter das Stadtpalais des Chemikers und Fabrikanten Friedrich Witte, riss man im Zuge des Wiederaufbaus ab.

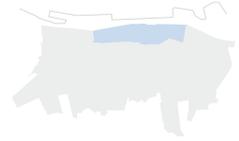
Die zwischen 1953 und 1968 im Geiste des damaligen Städtebaus neu trassierte und bebaute Lange Straße hat seitdem keine Ähnlichkeit mehr mit ihrer Vorgängerin. Sie ist mit 40 bis 55 Metern zwei- bis dreimal so breit und umfasst auch die einstige Schmiedestraße (zwischen Lagerstraße und Burgwall) und die frühere Straße Vor dem Bramower Tor (heute westliches Ende der Langen Straße/Beim Grünen Tor). An der neuen Prachtstraße entstanden in den 1950er-Jahren vor allem hochwertige Wohn- und Geschäftsgebäude im damaligen Stil des „Sozialistischen Klassizismus“. Einige markante Gebäude aus den 1960er-Jahren wirken bereits deutlich moderner. Die Lange Straße ist seit 1994 Denkmalbereich.

Ziel der von 1997 bis 2002 vorgenommenen Neugestaltung der Magistrale war es, sie wieder zu einem verbindenden Element zwischen Kröpeliner Straße und Nördlicher Altstadt werden zu lassen. Dabei mussten Aspekte der charakteristischen 1950er-Jahre-Architektur, des innerstädtischen Wohnens, des zu fördernden Einzelhandels und des Verkehrs, aber auch Aspekte verschiedener Aufenthaltsfunktionen für Anwohner und Besucher gleichermaßen berücksichtigt werden. Ausgangspunkt für die Detailplanungen war 1996 ein Gestaltungswettbewerb.

Eines der wesentlichen Ergebnisse war die Verkehrsberuhigung durch eine Tempo-30-Zone. Darüber hinaus entfiel die Einzäunung der Gleise, wurde das Schottergleisbett durch einen Plattenbelag ersetzt und die Geschwindigkeit der Straßenbahn in diesem Abschnitt reduziert. Fußgänger können seitdem die Fahrbahnen in der Langen Straße auch außerhalb der Ampelanlagen sicher überqueren, um zu den Straßenbahnhaltestellen, zu den Geschäften und Restaurants oder zur Altstadt bzw. zur Innenstadt zu gelangen. Gleichzeitig wurde der ruhende Verkehr neu geordnet.

Ein zweiter wesentlicher Punkt war die Wiederherstellung der Wegebeziehungen zwischen Kröpeliner Straße und Nördlicher Altstadt. Wo über Jahrhunderte mehrere Straßen die Innenstadt direkt mit der Strandstraße am Warnowufer verbanden, schiebt sich seit den 1950er-Jahren die Lange Straße wie ein Riegel dazwischen. Um diese Barriere zu durchbrechen, wurden unter anderem im Bereich der einst vorhandenen Einmündungen der Eselföter- und der Wokrenterstraße Durchgänge durch die geschlossene Bebauung der Langen Straße angelegt. Dadurch entstanden alte Querverbindungen neu, und die Passantenströme werden auch links und rechts der etablierten Shoppingrouten geführt.

Belebt wurde der Handel auch durch neue Ladenlokale auf den Gebäuderückseiten der Langen Straße, in die die WIRO als Eigentümerin investierte. Das kommunale Wohnungsunternehmen baute darüber hinaus die City-Tiefgarage, deren 380 öffentlich nutzbare Stellplätze über die Lange Straße erreichbar sind.



Die Wokrenterstraße 1967. Wenige Jahre später wurde von hier bis zum Bussebart mit Ausnahme von fünf historischen Gebäuden alles abgerissen.

7 Nördliche Altstadt

Ein Mix aus Mittelalter, 1950er-Jahre Bauten, Platte und modernem Neubau

Von der seit dem 13. Jahrhundert bebauten historischen Altstadt zwischen Warnow, Grubenstraße, der jetzigen Langen Straße und dem heutigen Kanonsberg sind nur noch Fragmente vorhanden. Ihr östlicher Bereich wurde im Krieg stark zerstört und in den 1950er-Jahren mit typischen Nachkriegshäusern neu bebaut. Einige alte Gebäude blieben jedoch erhalten und überdauerten auch die DDR. Westlich des Burgwalls hatten etliche Gebäude den Krieg zwar überstanden. Doch dringend notwendige Erhaltungs- oder gar Sanierungsmaßnahmen blieben hier aus, sodass 1973 die Abrissarbeiten für das gesamte inzwischen desolate Quartier begannen. Mit Ausnahme des „Hausbaumhauses“ (1490), des Speichers Hornscher Hof (1600), der seit 1856 nachgewiesenen Gaststätte „Zur Kogge“ und der beiden Speicher Schnickmannstraße 14 und Badstüberstraße 4a bis 6 blieb bis zur Wokrenterstraße keine historische Substanz übrig.

1976 wurde ein Architekturwettbewerb zur Neugestaltung des westlichen Bereichs der Nördlichen Altstadt ausgeschrieben, 1980 begann die Wiederbebauung. Während einige Häuser Am Burgwall und auf der Ostseite der Wokrenterstraße in traditioneller Bauweise und mit historischen Giebelformen errichtet wurden, kam in den anderen Straßenzügen die industrielle Plattenbauweise zum Einsatz. Allerdings entstanden keine klassischen Neubaublocks, wie in anderen Teilen der Stadt, sondern modifizierte Giebelhäuser; einige sogar mit Geschäften und öffentlichen Einrichtungen in den Erdgeschossen. Das historisch gewachsene Straßen- und Wegesystem, über das einst der Warentransport zwischen dem Hafen und den Kaufmannshäusern, Speichern und Brauereien der Innenstadt erfolgte, wurde jedoch nur zum Teil wieder aufgenommen. Vor allem im Bereich westlich der alten Badstüberstraße veränderte sich die Quartierstruktur deutlich.



Sanierte Straßen und wenig Verkehr

Nach 1990 begann die Hansestadt Rostock in der Nördlichen Altstadt mit einem Sanierungsprogramm für zahlreiche Straßen. Die Neupflasterung der in den 1950er-Jahren gebauten Straßen wurde dabei genutzt, um in den breiten Nord-Süd-Verbindungen historische Bezüge wieder aufzunehmen. Als Materialien fanden Granitgroßstein- und Betonpflaster sowie Natursteine Verwendung, die die Straßen deutlich in Gehwege und Fahrbahn gliedern. Zwischen 1991 und 1995 wurden unter anderem die Straßen Burgwall, Krönkenhagen, Koßfelder- und Strandstraße sowie Teile der Wokrenterstraße saniert, neu gepflastert und wenn möglich mit Bäumen bepflanzt. 2014/15 folgten die Abschnitte Beim Hornschen Hof/Auf der Huder sowie Teile der Wokrenter- und der Schnickmannstraße. Durch die neue Pflasterung wird auch hier sowohl die historische Gliederung der Straßen wieder aufgenommen als auch die gestalterische Auffassung der 1980er-Jahre respektiert.

Mit der Wiederbebauung der Langen Straße in den 1950er- und 1960er-Jahren wurde die Nördliche Altstadt von der Innenstadt um die Kröpeliner Straße im Grunde räumlich abgeschnitten. Ziel der Rostocker Stadtplaner war und ist es deshalb, durch eine ansprechende Gestaltung der Straßen das Publikum aus der City auch in diesen Teil der Altstadt zu führen. Zu größerer Attraktivität trägt auch die inzwischen geringe Verkehrsbelastung der Langen Straße bei, da der Durchgangsverkehr über den inneren Tangentenring aus den Altstadtstraßen ferngehalten wird.

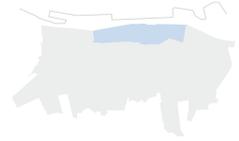


Blick auf die Nördliche Altstadt. Links die „Kogge“ eines der erhaltenen historischen Häuser.



Die Wokrenterstraße mit dem „Hausbaumhaus“. Die anderen Gebäude sind Neubauten aus den 1980er-Jahren.

1 2



Historische Gebäude vor dem Verfall gerettet

Zum Sanierungsziel für die Nördliche Altstadt zählen seit 1990 der Erhalt historischer Bausubstanz und die Schließung von Baulücken. Dafür engagieren sich vor allem private Investoren, aber auch Wohnungsunternehmen. Bund, Stadt und Land unterstützen das private Bauen in diesem Bereich und stellen Fördergelder zur Verfügung.

Bis 2014 wurden in der Nördlichen Altstadt rund 30 historische Gebäude saniert, die in ihrem Ursprung zum Teil 400 Jahre alt sind. Zu den bedeutendsten zählt der ehemalige Speicher Hornscher Hof 6 aus dem frühen 17. Jahrhundert, der unter Beachtung denkmalpflegerischer Auflagen zu einem Wohngebäude umgebaut wurde. Prägend für das Stadtbild sind inzwischen auch wieder das einstige Stadtpalais Am Vogelsang 14 (erbaut 1806), das zum Verwaltungssitz einer Wohnungsgenossenschaft wurde; das alte Hauptzollamt Koßfelderstraße 20 (um 1830, jetzt Wohn- und Geschäftshaus); mehrere Speicher in der Strandstraße aus dem 19. Jahrhundert sowie der einstige Speicher Schnickmannstraße 14 von 1795, heute ein Restaurant.

Zu den ältesten und wertvollsten historischen Gebäuden der Hansestadt Rostock zählt das „Hausbaumhaus“ in der Wokrenterstraße 40. Es wurde um 1490 errichtet, diente bis 1979 als Wohnhaus und konnte dann unter anderem auf Initiative des damaligen Bundes der Architekten denkmalgerecht saniert und als „Haus der Architekten“ genutzt werden. Mit Unterstützung der Deutschen Stiftung Denkmalschutz wurde es 2002 bis 2004 modernisiert und ist seitdem für interessiertes Publikum geöffnet. Seit 2013 befindet es sich in der Verwaltung der Hansestadt Rostock.

Neben der Sanierung von Gebäuden wurden und werden in der Nördlichen Altstadt auch Neubauten mit Städtebaufördermitteln unterstützt. So wurden Baulücken in der Strandstraße 94/95, in der Koßfelderstraße 1/2, am Burgwall 21 und in der Trägerstraße 14 geschlossen; letzteres Projekt entstand im Rahmen der Landes-Initiative „Neues Wohnen in der Innenstadt“. Interessant ist auch der Lückenbau in der Koßfelderstraße 1/2, wo im Bereich eines Kriegsbunkers eine Wohnanlage mit sieben Stadthäusern entstand.



1 2 Erhalten und saniert: Die Koßfelderstraße 20 (1) und das Mönchentor (3).
3 Beim Speicher Hornscher Hof treffen sich Alt und Neu (2).

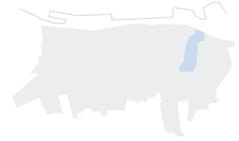


Neues Nutzungskonzept für den Bussebart

Nach den Zerstörungen des Zweiten Weltkriegs und dem großflächigen Abriss in den 1970er-Jahren wird das westlichste historische Quartier der Nördlichen Altstadt zwischen der einstigen Strandstraße, der Fischerstraße, dem Bussebart und der Himmelfahrtsstraße vor allem als Parkplatz genutzt. Unter dem Projektnamen „Areal Bussebart/Stadthafen“ entwickelt die Stadt ein Bebauungs- und Nutzungskonzept für diesen Bereich, der auch Teile des durch die L 22 abgetrennten Stadthafens einbezieht. Im Ergebnis eines städtebaulichen Ideenwettbewerbs sahen die Siegerentwürfe Ende 2014 den Bussebart oder den Stadthafen als Standort für den geplanten Theaterneubau. Die Entscheidung fiel letztlich für den Bussebart.



1 2 Blick vom Kanonsberg auf den seit Jahrzehnten unbebauten Bussebart (1). Er wird Standort des neuen Theaters sein (3).
3 Als Option gab es auch den Stadthafen als Theaterstandort (2).



8 Östliche Altstadt

Brände, Bomben und Bagger rissen große Lücken in das mittelalterliche Gefüge

Die Östliche Altstadt ist Rostocks Wiege; am Alten Markt bestätigte Fürst Heinrich Borwin I. 1218 das Stadtrecht. Aus diesen frühen Jahren der Stadt sind jedoch nur noch wenige Gebäude erhalten. Der Stadtbrand von 1677, der in der Altschmiedestraße ausbrach und sich bis zur Wokrenterstraße ausbreitete, zerstörte die meisten mittelalterlichen Häuser. Ein weiterer Verlust an historischen Bauten folgte mit den Bombardements des Zweiten Weltkriegs und dem Abriss im Laufe der folgenden Jahrzehnte. Er erfolgte sowohl punktuell, sodass bis dahin geschlossene Reihenhausbauungen verloren gingen, aber auch großflächig, wie in der Grubenstraße 48 bis 61 und am Alten Markt 9 bis 13. Besonders tragisch ist der Verlust des Petritores, das in seinen ältesten Teilen auf das 13. Jahrhundert zurückging.

Heute künden neben der Petri- und der Nikolaikirche unter anderem Teile des Katharinenklosters (erbaut ab 1223) von der historischen Altstadt ebenso das Kerkhoffhaus (1470) und das Gebäude der ehemaligen Likörfabrik Krahnstöver (Ende des 15. Jahrhunderts als Kaufmannshaus errichtet), beide stehen in der Großen Wasserstraße. Von der Altstadt nach dem Stadtbrand zeugen noch mehrere ehemalige Speicher, so in der Wollenweberstraße 59 und 52 (beide 18. Jahrhundert), sowie das Handels- und Lagerhaus Beginenberg 1 (um 1800) und das Kaufmannshaus Amberg 13 (1868). In einigen Häusern existieren zudem noch mittelalterliche Gewölbekeller, über denen „Neubauten“ der folgenden Jahrhunderte stehen.



1 2 Neues Pflaster, sanierte Häuser: die Straße
3 4 Amberg (1) und das Gelände der Hochschule
für Musik und Theater vor und nach der Sanie-
rung und Neugestaltung 2001 (2+3).



Großes Potenzial trotz städtebaulicher Misstände

1990 mussten 58 Prozent der Vorderhäuser der Östlichen Altstadt mit den Bauzuständen 3 bis 5 klassifiziert werden. Das bedeutete bestenfalls leichte bis starke Schäden an der tragenden und der Ausbausubstanz, vielfach aber starke Schäden, wenn nicht gar „ruinös/Abbruch“. Vor allem entlang der Grubenstraße gab es zahlreiche Baulücken, aber auch in vielen anderen Straßen war die Gebäudekante nicht mehr geschlossen. Der Alte Markt war ein trostloser Bolzplatz, rund um die Nikolaikirche war ein ungeordneter Parkplatz entstanden. Viele Häuser waren nicht mehr bewohnt; graue Fassaden, kaputte Dächer und Fenster kündeten vom Verfall.

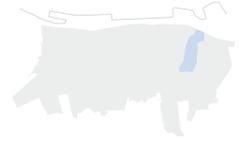
Trotz der vielen Misstände bot die Östliche Altstadt 1990 ein großes Potenzial, Teile der mittelalterlichen Struktur für Einheimische und Touristen wieder erlebbar zu machen. Auf der Agenda der Stadt standen und stehen dafür die Sanierung der Straßen, die Gestaltung mehrerer Freiflächen und Straßenzüge sowie die Unterstützung privater Investoren bei der Sanierung von Gebäuden und beim Schließen von Baulücken.



1
2 3



Die Altschmiedestraße vor der Sanierung (2) und danach (1 - Blick auf die Nikolaikirche, 3 - Eckgebäude Bei der Nikolaikirche).

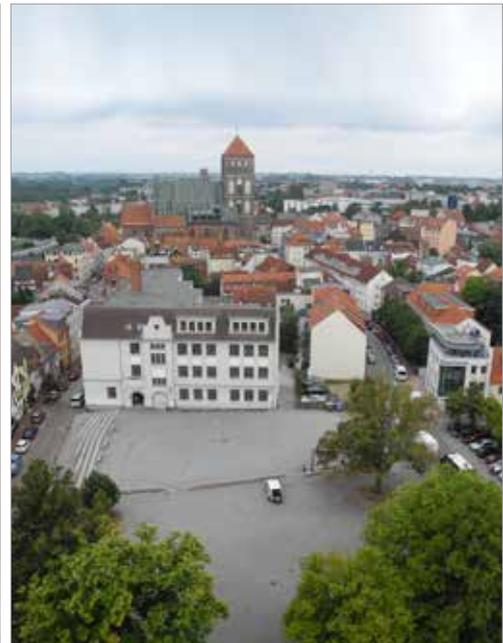


Alter Markt: Neuer Platz mit Kontur und Ambiente

Start für die Vielzahl städtischer Projekte war 1995 am Alten Markt, nachdem die Petrikirche dort ein Jahr zuvor ihren 117 Meter hohen Kirchturm wieder erhalten hatte – ein Wegweisendes Zeichen für die Entwicklung der ganzen Altstadt. Die Platzstruktur des Alten Marktes war zu diesem Zeitpunkt kaum noch zu erkennen, viele Häuser fehlten. Bis 1998 wurde auf Grundlage eines Freiflächenwettbewerbs das unmittelbare Umfeld der Kirche zu einem Ort der Ruhe und Besinnlichkeit umgestaltet, während der sich anschließende (Markt-)Platz durch Granitpflaster und einen Wasserlauf wieder erkennbar und erlebbar gemacht wurde.

2007 schloss sich auf der Nordseite der Petrikirche die Gestaltung des Areals bis zur Stadtmauer an. Der frühere Kirchhof erhielt neue Wege und ist barrierefrei erreichbar, das an den Reformator Joachim Slüter erinnernde Denkmal steht auf einem neu angelegten Plateau. Parallel und im Anschluss an die Neugestaltung des Alten Marktes und des Kirchenumfeldes ergriffen mehrere private Investoren die Initiative und sanierten die an den Platz angrenzenden Gebäude bzw. schlossen Baulücken. Bis auf die ehemalige Knabenschule und die Stellmacherei – beide wurden nach 1990 saniert und umgenutzt – wurde die gesamte

1 2
3



Der Alte Markt mit der Petrikirche (1), mit Blick zur Nikolaikirche (2) und nach Südosten (3).



Westseite des Alten Marktes neu errichtet, an der Nordwestecke zum Amberg entstand ein lange als Volkshochschule genutzter Neubau. Die vorletzte Lücke schloss sich 2014 mit dem Wohnhaus Alter Markt 7/Ecke Sackpfeife. Lediglich an der gegenüberliegenden Ecke zur Altschmiedestraße fehlt nun noch die Bebauung. Viele der Sanierungs- und Neubauprojekte wurden durch die Stadt mit Städtebaufördermitteln unterstützt.

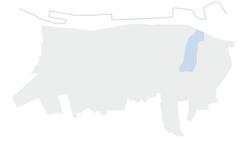
Nördlich des Alten Marktes war das Petritor seit dem Ende des 13. Jahrhunderts der nordöstliche Stadtein- bzw. -ausgang Richtung Stralsund. Es wurde mehrfach umgebaut und ähnelte in seiner Form dem Kuhtor. 1942 brannte es durch Bombentreffer aus, sollte nach dem Krieg aber wieder aufgebaut werden. Dazu kam es nicht; die erhaltenen Mauern wurden 1960 gesprengt. Seitdem klafft an diesem Eingang zur Stadt eine Lücke. Die sich an das ehemalige Petritor anschließende und zum Alten Markt führende Slüterstraße erhielt auf der Nordseite bereits in den 1990er-Jahren ein Ensemble von Wohnneubauten, ihre Südseite geht in eine Anhöhe am Fuße der Petrikirche über. In einem Ideenwettbewerb „Stadteingang Slüterstraße“ wird die Hansestadt Rostock Gestaltungsansätze entwickeln lassen. Ob letztendlich wieder ein Tor die Eingangssituation bestimmen wird, ist noch offen.

Am Wendländer Schilde: Erinnerung an einstiges Altstadtquartier

1999 begann die Stadt mit der Sanierung aller Straßen der Östlichen Altstadt. Die Straßen erhielten durchgängig eine Dreiteilung in Fahrbahn und Gehwege und wurden mit Natursteinen gepflastert. Start war in der Seidenstraße, den Abschluss bildete 2014 Am Wendländer Schilde. Dieser Platz, den es bis zu den Kriegszerstörungen der dort einst vorhandenen Bebauung nicht gab, lag über Jahrzehnte brach und wurde als Parkfläche genutzt. Auch nach 1990 war eine Neubebauung nicht geplant, vielmehr sollte das Areal als Platz gestaltet werden.



Der Platz Am Wendländer Schilde entstand durch die Zerstörung der ursprünglich hier stehenden Häuser im Krieg. Nach Jahrzehnten als wilder Parkplatz wurde er 2014 neu gestaltet; auch Stellplätze wurden integriert.



Bereits im Jahr 2000 war dafür das unmittelbare Umfeld der Petrikirche mit dem einstigen Friedhof und dem Altstädter Wasserborn gestaltet worden. 2013/14 schlossen sich umfangreiche Arbeiten an, die die Freifläche Am Wendländer Schilde und die angrenzenden Straßen umfassten. Auf dem Platz selbst erinnern Mauerscheiben an die Außenkanten des einstigen Altstadtquartiers. Sie rahmen zwei begrünte Aufenthaltsbereiche sowie einen Parkplatz ein. Bäume wurden gepflanzt, und eine Tafel informiert über die Geschichte des Ortes. Die angrenzenden Straßen erhielten auf den Fahrbahnen ein neues Granitpflaster, die Gehwege wurden mit typischem Altstadtklinker befestigt.

„Raumklammer“ verbindet an der Grubenstraße Altstadt und City

Die 1254/56 erstmals schriftlich belegte Grube trennt von Anfang an die östlich gelegene Altstadt von der einstigen Mittelstadt, die sich zum Rostocker Zentrum entwickelte. Der Wasserlauf wurde über Jahrhunderte vielfältig genutzt, kleine Schiffe wurden repariert, be- und entladen. An seinen Seiten gab es vielfältige Wohn-, Wirtschafts- und Lagerhäuser. Zur Straße wurde die Grube im 19. Jahrhundert, als der Wasserlauf zugeschüttet wurde und hier auch die Hafensbahn fuhr.

Ziel der zwischen 2000 und 2003 vorgenommenen Umgestaltung des Straßenlaufs und des Platzes rund um die Viergelindenbrücke war es, den Übergang zwischen City und Altstadt deutlich attraktiver zu machen. In der Mitte der Straße wird seitdem mit einem künstlich angelegten Wasserlauf an die alte Grube erinnert, die verkehrsberuhigte Fahrbahn und die Gehwege wurden neu gepflastert. Auch der an die Grubenstraße angrenzende Platz An der Viergelindenbrücke wurde in die Umgestaltung einbezogen und stellt als Mündung des Beginenbergs und der Großen Wasserstraße eine ansprechende Verbindung zwischen Innenstadt und Altstadt dar. Mit der „Raumklammer“ überspannt hier eine moderne Brücke die Grube und führt über die Mühlenstraße zur Nikolaikirche.



1 2
3

Blick über die „Raumklammer“ auf den neu gestalteten Platz An der Viergelindenbrücke (1). Die Grubenstraße vor und nach der Sanierung und Umgestaltung (2+3).



Im Krieg und in den folgenden Jahrzehnten war die historische Bebauung der Grubenstraße stark in Mitleidenschaft gezogen worden. Im nördlichen Bereich entstanden in den 1950er-Jahren mehrere Wohnhäuser, in anderen Teilen der Straße verfielen die Gebäude oder wurden großflächig abgerissen. Seit 1990 investieren hier private Bauherren in die Neubebauung und die Sanierung; die Stadt unterstützt dies mit Fördergeldern. Aus der gewerblich geprägten historischen Grube ist inzwischen eine ansprechende Wohn- und Geschäftsstraße geworden, die in modern interpretierten Details an ihre Vorgängerin erinnert.

Private Sanierungen und Neubauten

Schon in den frühen 1990er-Jahren begannen erste Hauseigentümer mit der Sanierung oft stark vernachlässigter Gebäude. In vielen Fällen hatten sie das Grundstück von der Stadt gekauft, die sich in der Östlichen Altstadt von einer Vielzahl zumeist leerstehender Häuser trennte bzw. sie Alteigentümern zurück übertrug. Zu den Beispielen gelungener privater Sanierungen kurz nach der Wende gehören unter anderem der Beginenberg 32 und die Wollenweberstraße 46. Bis 2015 folgten weitere Sanierungen und Neubauten, die zahlreiche individuelle Wohn- und Geschäftshäuser neu oder wieder entstehen ließen. Bei der Schließung innerstädtischer Baulücken profitierten dabei mehrere Bauherren von der durch Städtebaufördermittel unterstützten Initiative „Neues Wohnen in der Innenstadt“.

Zu den großen Sanierungsprojekten zählte 1995 bis 2001 der Umbau des Katharinenstifts durch das Land zur Hochschule für Musik und Theater. Rund um das erhaltene Chorgebäude, die Reste des Mittelschiffs und den Klosterhof entstand ein Gebäudekomplex, der neben Lehr- und Proberäumen auch einen großen Konzertsaal sowie Möglichkeiten für Open-Air-Aufführungen bietet.



Moderne Neubauten, wie am Alten Markt (1) und in der Brauergasse (2), schließen teils jahrzehntealte Baulücken.



9 Östlich der Stadtmauer

Fischer, Schlachter und Gerber prägten einst das Gebiet

Die Stadtmauer und die Warnow bildeten über Jahrhunderte die Rostocker Stadtgrenzen. Im Südosten führte das bis heute erhaltene Kuhtor auf die Weiden; weiter Richtung Norden ging das Gebiet in die sumpfigen Brüche zwischen Ober- und Unterwarnow über, von denen noch heute Straßennamen wie Fischerbruch, Gerberbruch und Küterbruch zeugen. Hier wurde auch der 1262 erstmals schriftlich nachgewiesene Mühlendamm angelegt, an dem mehrere Wassermühlen standen. An den Brüchen – und damit außerhalb der Stadtmauern – wohnten und arbeiteten schon im Mittelalter Gerber, Fischer und Küter (Schlachter). Zu ihren Häusern kamen im 19. Jahrhundert Holz verarbeitende Betriebe und kleine Schiffswerften sowie einige typische Vorstadtmiethäuser hinzu.

Etliche Bauten, darunter auch Mühlen, waren bis ins 20. Jahrhundert erhalten und wurden erst nach dem Krieg wegen Baufälligkeit oder für die Straßenbahntrasse in den Nordosten abgerissen. Im Gerberbruch und Oberhalb des Gerberbruchs stehen aber noch heute Wohnhäuser aus dem 19. Jahrhundert, ein Giebelhaus aus der Zeit um 1450 und eine ehemalige Gerberei von etwa 1830. Das heute als Geschäftshaus genutzte Mühlengebäude am Mühlendamm stammt aus dem Jahr 1857.

Neben diesen inzwischen sanierten Gebäuden hatten östlich der Stadtmauer verschiedene Baracken, alte Werftanlagen und Lagerflächen die Jahrzehnte überdauert und waren bis zu ihrem Abbruch ab dem Jahr 2000 teilweise noch genutzt worden.

Ziel der Entwicklung des insgesamt über 15 Hektar großen Gebietes zwischen Stadtmauer und Warnow, Mühlendamm und Vorpommernbrücke war schon in den 1990er-Jahren ein innerstädtisches Wohngebiet mit ansprechendem Umfeld. Mit den ersten Umsetzungen wurde bereits 1995 begonnen. Aufgrund der Nähe zur Warnow erwies sich das Projekt jedoch als sehr planungsintensiv, sodass mit dem Abschluss der Bebauung erst nach 2016 zu rechnen ist.



1 2 Der Küterbruch vor der Umgestaltung (1) und nach der Neubebauung, hier das Kita-Gebäude (3).
3 (2) Das sanierte und heute als Geschäftshaus genutzte einstige Mühlengebäude von 1857 am Mühlendamm.



1 2
3

Der Spielplatz am Gerberbruch ist einer der schönsten der Stadt (1). Die Straße Oberhalb des Gerberbruchs wurde 2014 saniert (2). Das mittelalterliche Giebelhaus (3) hat Jahrhunderte überdauert und wurde aufwendig saniert.

Einer der schönsten Spielplätze der Stadt

Direkt an der Stadtmauer entstand bereits 1995/96 zwischen den Straßen Am Bagehl und Oberhalb des Gerberbruchs einer der schönsten Spielplätze der Stadt, der nicht nur Kinder aus der Altstadt und dem Petriertel anzieht, sondern aus der ganzen Stadt. Der Hang unterhalb der Mauer wurde zur grünen Oase mit vielfältigen Spielgeräten, Ballspielflächen und einer Lauf- und Weitsprunganlage, die auch von der Schule am Alten Markt genutzt werden. Oberhalb des Spielplatzes verläuft entlang der Stadtmauer der 2008/09 angelegte Karl-Planeth-Weg, der das sanierte mittelalterliche Bauwerk auf 300 Metern besonders gut erlebbar macht. Nördlich des Spielplatzes schließt sich seit 2013 eine weitere mit 60 Bäumen begrünte Spiel- und Freizeitfläche mit Jogging- und Skaterbahnen, Plätzen für Boule und Kubb sowie für Ballspiele an. Ihr folgt ein ebenfalls intensiv begrünter Parkplatz, der auch über Stellplätze für Busse verfügt und mit einer öffentlichen WC-Anlage ausgestattet ist. Hier können Besucher der Stadt an einer der beiden nur wenig entfernten Straßenbahnhaltestellen in den öffentlichen Nahverkehr umsteigen und innerhalb weniger Minuten das Stadtzentrum erreichen.

Kleine Altstadtstraßen wieder erlebbar

Als kleine von der Lohgerberstraße abgehende Gasse jenseits der Stadtmauer zählt der Küterbruch zu den seit dem Mittelalter bestehenden Altstadtstraßen, deren Existenz durch die Nutzung als Gewerbegebiet über Jahrzehnte fast vergessen war. Mit der Entwicklung des Areals östlich der Stadtmauer wurde er 2012 saniert und dadurch als Straßenzug überhaupt erst wieder erlebbar. Neben einigen modernisierten historischen Häusern gibt es auch Neubauten, darunter eine Kindertagesstätte.

Die Straße Oberhalb des Gerberbruchs wurde durch die Stadt 2014 saniert. Mit mehreren gestalterischen Elementen, die an den bis in die 1950er-Jahre hier verlaufenden Lohmühlengraben erinnern, sowie mit ansprechend modernisierten Wohnhäusern und einem mittelalterlichen Giebelhaus bildet sie einen interessanten Kontrast zum sich östlich anschließenden Petriertel.



Das Petriviertel: Vom Barackenstandort zum hochwertigen Wohnquartier

Das Gebiet zwischen heutiger Warnowstraße und Warnow musste nach 1990 als weitgehend brachliegendes innenstadtnahes Filetstück über 20 Jahre auf eine neue Nutzung warten. Aufgrund der sehr guten Lage, die durch die Nachbarschaft zum Fluss jedoch mit einem schwierigen Baugrund einhergeht, bedurfte es ausgereifter Planungen, in die auch Ideen des europäischen Städtebau- und Architekturwettbewerbs EUROPAN 9 einfließen. Verschiedene Grundstückseigentümer wurden in die Entwicklung einbezogen, es galt, die notwendig werdende Infrastruktur für die Erreichbarkeit des geplanten neuen Wohngebiets zu beachten. Schließlich waren neben dem Engagement der Hansestadt Rostock auch erhebliche Fördermittel von EU, Bund und Land notwendig, um die aufwendigen Erschließungsmaßnahmen zu finanzieren.

Mit dem Petriviertel entsteht auf einer ehemaligen Gewerbebrache am östlichen Stadtrand ein Wohnstandort, der die Nachfrage nach innenstadtnahen Wohnungen bedient. Rings um die bestehenden historischen Wohnhäuser am Gerber- und am Fischerbruch werden unterschiedliche Gebäudetypen mit rund 450 Wohnungen errichtet, deren Bauherren sowohl größere Investoren, wie Rostocker Wohnungsgenossenschaften und Bauträger, als auch kleinere und kleine private Interessenten sind. Zwischen den Häusern erstreckt sich ein Kanalsystem, in dessen Rahmen der lange zugeschüttete Gerberkanal wieder geöffnet und durch kleine Seitenkanäle ergänzt wurde.

Das Interesse am Petriviertel war von Anfang an groß, doch bevor 2013 mit dem Hochbau begonnen werden konnte, musste auf dem Areal Baufreiheit geschaffen werden. Dem Abriss von Baracken und Lagerhallen schlossen sich 2011/12 die technisch sehr anspruchsvollen Erschließungsarbeiten an. Wegen des benötigten Hochwasserschutzes wurden die Straßen auf 2,50 Meter über dem Wasserspiegel der Warnow angelegt, wofür rund 50.000 m³





Ostseesand aufgeschüttet werden mussten, die auf Schiffen über die Warnow in das Baugebiet transportiert wurden. Die ersten neuen Bewohnerinnen und Bewohner des Petrivierviertels zogen Ende 2013 in ihr Stadtreihenhaus ein.

Der direkte Uferbereich der Warnow bleibt im Petrivierviertel unbebaut und soll sich ab 2016 über eine Länge von 1,3 km als Uferpark vom Fischerbruch bis zur Spitze der Holzhalbinsel erstrecken. Der Park wird sich in verschiedene Aufenthalts- und Erlebnisbereiche sowie Aussichtspunkte gliedern und an historische Gegebenheiten dieses Gebiets anknüpfen. Bereits seit 2013 erinnert ein saniertes Wasserbecken an den Verlauf der Warnow direkt unterhalb der Altstadt bis ins Jahr 1911, als dieser alte Warnowarm zugeschüttet worden war.

Technisch anspruchsvolle Straßenneubauten

Bereits 2009/2010 wurde der Verkehrsknoten Mühlendamm saniert und ausgebaut, von dem aus seit 2011, eingebunden zwischen Mühlendamm und L 22, die neue Warnowstraße abzweigt. Über sie sind die in den Jahren 2011 bis 2014 neu gebauten Anliegerstraßen des Petrivierviertels erreichbar. Der Bau der Mühlendammkreuzung und der Wohngebietsstraße war aufgrund des moorastigen Untergrundes und mehrerer wasserführender Schichten technisch äußerst anspruchsvoll.

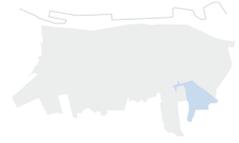
Der Gerberbruch gehört mit dem Fischerbruch zu den seit dem 13. Jahrhundert vorhandenen Straßen östlich der Stadtmauer. Hier floss einst der Gerbergraben in die Warnow, zu dessen Seiten bis in die 1980er-Jahre des 20. Jahrhunderts Gerber gewohnt und ihr Handwerk betrieben hatten. In den 1950er-Jahren wurde er zugeschüttet, von den einstigen Bauten sind zwei Wohnhäuser sowie ein Gerbereigebäude von 1830 erhalten. 2011 bis 2013 wurde die Straße saniert und ausgebaut, in ihrer Mitte fließt nun der neu angelegte Gerberkanal.



- 1 2 Im Petrivierviertel verbinden sich Alt und Neu. Der
3 4 Straßenbau war aufgrund der Nähe zur Warnow
eine ingenieurtechnische Herausforderung.

- 1 2 Seite 48:
3 4 Heute befindet sich anstelle der Baracken (1) ein
neuer Parkplatz am Stadteingang (2), aber auch
ein moderner Bootshafen (3). Der Fischerbruch
mit alten und neuen Häusern (4).





10 Rund um die Steintorkreuzung

Geschützstandort, bürgerliche Idylle und Verkehrsknoten

Von 1279 bis zur Aufhebung der Stadtmauern war das mehrfach neu und umgebaute Steintor das Haupttor Richtung Osten. In seiner Nachbarschaft befinden sich heute als historische Bauten das Ständehaus (fertiggestellt 1893) und das einstige Gesellschaftshaus „Societät“ (heute Museum, gebaut 1857, Umbau 1903). Südlich des Steintors standen zudem von 1532 bis 1849 der Zwinger, ein mächtiger Rundturm mit Geschützständen, und zwischen 1895 und 1942 das Stadttheater. Ab Mitte des 19. Jahrhunderts führte die Neue Wallstraße (heute nördliche Seite der Ernst-Barlach-Straße) bis zum Mühlendamm, auf ihr verliefen ab 1881 auch die Gleise der Pferde- bzw. Straßenbahn zum Weißen Kreuz. Die Stadtvillen aus jener Zeit sind bis heute erhalten. 20 Jahre später war der Platz zwischen Theater und Steintor als Richard-Wagner-Platz sehr ansprechend gestaltet worden. Die bürgerliche Idylle nahm mit der Zerstörung des Stadttheaters 1942, der Neugestaltung des Platzes als große Verkehrskreuzung und dem Ausbau der Ernst-Barlach-Straße in den 1960er-Jahren ein Ende. Als Teil des inneren Tangentenrings und Treffpunkt aller Rostocker Straßenbahnlinien ist die Steintorkreuzung bis heute ein wichtiges Glied im innerstädtischen Verkehr.

Ziel der Neugestaltung der Ernst-Barlach-Straße 2015/16 ist neben der Sanierung des Straßenkörpers eine umfassende Neuordnung des Verkehrs, die für mehr Sicherheit für Fußgänger und Radfahrer sorgen soll. Davon profitieren auch die Schüler der Jenaplanschule in der Lindenstraße 3a. Das aus dem Jahr 1912 stammende Gebäude ist 2010/11 saniert und zu einem innerstädtischen Schulstandort entwickelt worden.



1 2
3

Die Steintorkreuzung Anfang der 1990er-Jahre (1) und heute (3); Blick auf das Museumsgebäude August-Bebel-Straße 1 und das neue Verlagsgebäude der Ostsee-Zeitung (2).



Sanierungserweiterungsgebiet „Ehemaliger Güterbahnhof“

Die Bebauung des heutigen Quartiers Ernst-Barlach-/Richard-Wagner-/Blücher-/Ferdinand-/Bahnhofstraße, das ab Mitte des 19. Jahrhunderts entstand, wurde im Krieg zum Teil zerstört. In den 1950er-Jahren errichtete man unter anderem das Polizeigebäude, dessen Gelände das Quartier dominiert. Mit dem Leerzug droht sich das große unsanierte Gebäude an prägnanter innerstädtischer Stelle zu einem Schandfleck zu entwickeln. Da auch die Straßen und Hofbereiche des Quartiers strukturelle und funktionelle Missstände aufweisen, wurde das Areal ebenso wie der Bereich Ernst-Barlach-/Bleicher-/Neue Bleicherstraße/Mühlendamm nach umfassenden Voruntersuchungen zum Sanierungsgebiet 2010 als Erweiterungsgebiet „Ehemaliger Güterbahnhof“ festgelegt.

Seit 2014 laufen Untersuchungen, wie das etwa 13 Hektar große Gebiet entwickelt werden kann, welche Wegebeziehungen sinnvoll sind und wie der vielfältige Bestand an Gebäuden zu ergänzen ist. Da sich dem Gebiet das Gelände des ehemaligen Gaswerks anschließt, müssen auch eventuelle Altlastvorkommen der früheren Gasproduktion erkundet werden. Ende 2015 soll die Rahmenplanung als Handlungsgrundlage für künftige Entwicklungen vorliegen.

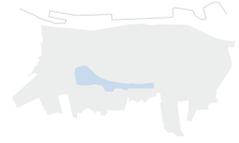
In das Erweiterungsgebiet mündet der nördliche Bereich des einstigen Friedrich-Franz-Bahnhofes. Dieses Areal ist von Anfang an Bestandteil des Sanierungsgebietes „Stadtzentrum Rostock“ und wird seit 2014 von privaten Investoren als Wohnstandort ausgebaut.



1 2
3



Zwischen Bleicher- und Bahnhofstraße ist ein neues Wohngebiet entstanden (1). Das Gebäude und die Außenanlagen der Jenaplanhschule in der Lindenstraße wurden bereits mit Hilfe von Städtebaufördermitteln saniert (2). Das Sanierungserweiterungsgebiet „Ehemaliger Güterbahnhof“ umfasst fünf Quartiere (3).



11 Wallanlagen und Rosengarten

Aus einem Verteidigungswall wurde eine innerstädtische Grünanlage

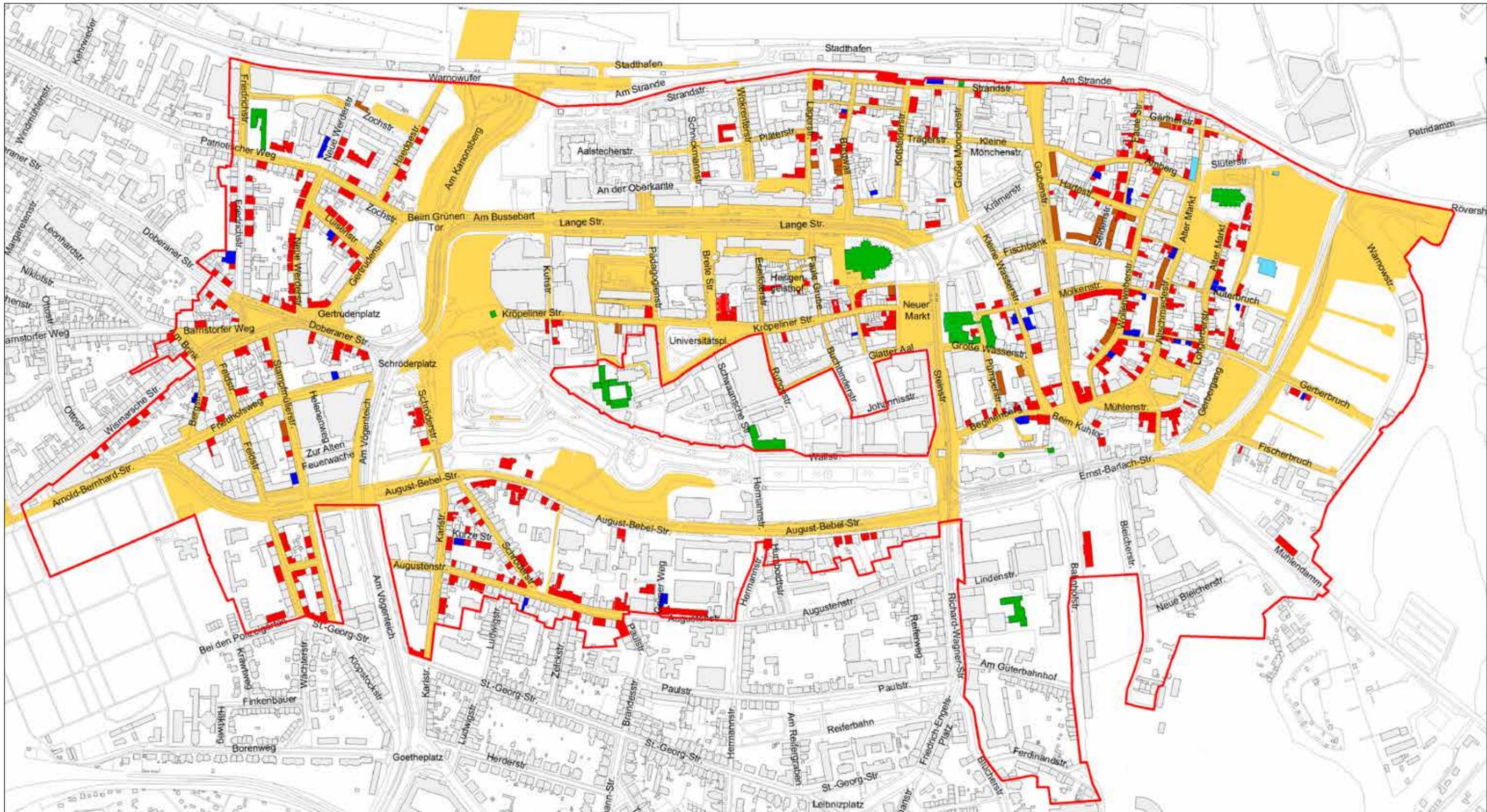
Über Jahrhunderte bildeten die Stadtmauer und die sich anschließenden Wälle die Stadtgrenze. Mit der Verbesserung der Waffentechnik verloren die Anlagen jedoch ihre strategische Bedeutung, sodass sie angesichts des zunehmenden Platzbedarfs der Stadt im 19. Jahrhundert nach und nach abgetragen wurden. Zwischen Kröpeliner Tor und Steintor legte man ab 1850 stattdessen den Rosengarten an, die Stadtwälle wurden zu einer Grünanlage mit Spazierwegen.

Bis heute erfreut sich dieser innerstädtische Grüngürtel großer Beliebtheit. Damit die historischen Wallanlagen weiterhin gut erkennbar und erlebbar sind, wurde unter anderem 2006/07 der Wallgraben vorübergehend trockengelegt und eine bis zu 3,5 Meter dicke Schlammschicht abgebaggert. Die Uferbefestigung wurde saniert, Wildwuchs beseitigt und das Rondell repariert sowie neu bepflanzt. Teile einer einst oberirdisch verlaufenden Fernwärmeleitung liegen nun im Boden.

2013/14 wurden der Oberwall und die Teufelskuhle neu gestaltet. Marode Treppen und Hochbeete wurden entfernt, sodass die historischen Wälle vom Kröpeliner Tor aus wieder gut sichtbar und erlebbar sind. Dank des neuen Eingangsbereichs gelangen Spaziergänger barrierearm von der Innenstadt aus besser auf den Wall, und sanierte Wege lassen den Abschnitt entlang der Stadtmauer bis zum Rosengarten wieder zu einer beliebten Strecke jenseits der City werden.



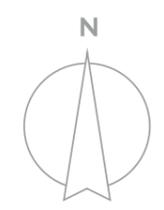
1 2 Das historische Ständehaus an der Wallstraße (1), der benachbarte Rosengarten (2) und das sanierte und modernisierte „Haus der Musik“ (3) sind Blickfänge am Übergang zwischen City und Steintor-Vorstadt.



Maßnahmenplan
**Sanierungsgebiet
 „Stadtzentrum Rostock“**

Realisierte Maßnahmen bis 2014

- geförderte Maßnahmen
- Modernisierung Gemeinbedarfs- und Folgeeinrichtungen
 - Neubau Gemeinbedarfs- und Folgeeinrichtungen
 - Private Modernisierung
 - Private Baulückenschließung
 - Modernisierung im Treuhandvermögen
 - Erschließungsmaßnahme
 - Grenze Sanierungsgebiet



Datenstand: 31.12.2014
 Bearbeitungsstand: April 2015

wimes
 Barnstorfer Weg 6
 18057 Rostock
 0381-377 069 83
 www.wimes.de
 info@wimes.de



2014/15 wurden die Wallanlagen an der Grenze zur Hermannstraße neu gestaltet. Hier erfolgte unter anderem die Erneuerung der Stützmauern und die Neugestaltung des Areals um den Brunnen mit der Plastik „Die Trinkende“.

Umfangreiche Sanierungs- und Gestaltungsmaßnahmen sind an der Heu- und der Dreiwallbastion in Vorbereitung. Neben der Sanierung der Treppen und Mauern ist es das Ziel, die zwei Bereiche der für Mecklenburg-Vorpommern einzigartig erhaltenen historischen Verteidigungsanlagen wieder besser erlebbar zu machen und den vor rund 150 Jahren geschaffenen parkähnlichen Charakter der Anlage stärker zu betonen. Durch die notwendigen grünpflegerischen Maßnahmen wird auch das Sicherheitsgefühl für die Spaziergänger erhöht.

Die zwischen Wall und Rosengarten verlaufende Hermannstraße und die Wallstraße sind Teil der Zufahrtstraßen zu den innerstädtischen Parkhäusern und Parkplätzen. Um den Verkehrsfluss zu verbessern, wurden hier 2014/15 die Fahrbahnen saniert und eine neue Abbiegespur angelegt. Der an beide Straßen angrenzende Rosengarten erfreut mit seinen Beeten, dem Springbrunnen und der großen Lindenallee seit weit über 100 Jahren die Besucher. Ein Ersatz der alten Bäume durch Neupflanzungen wird mittelfristig notwendig.

Das südlich vom Rosengarten gelegene, rund 8.000 Quadratmeter große städtische Grundstück entlang der August-Bebel-Straße soll zum Teil verkauft und bebaut werden. Die Planungen dafür werden noch präzisiert.



Der nördliche Eingang zu den Wallanlagen wurde im Zusammenhang mit der Umgestaltung des Platzes am Kröpelinertor ebenfalls neu gestaltet.



12 Gemeinsames Handeln vieler Akteure

Die komplexe Aufgabenstellung, mit der sich die Hansestadt Rostock 1990 in Bezug auf die künftige Stadtentwicklung konfrontiert sah, erforderte ein hohes Maß an gemeinsamem Planen und Handeln einer Vielzahl von Akteuren. Verkehr und städtebauliche Infrastruktur, Wohnen, Handel, Gewerbe und Tourismus, Umweltschutz und Grünräume, die Förderung sozial benachteiligter Einwohnerinnen und Einwohner – jedes Handlungsfeld galt es sowohl individuell als auch im Zusammenspiel mit den anderen zu betrachten. Wie Puzzlestücke mussten die einzelnen Komponenten ineinandergreifen, um letztlich ein Gesamtgefüge zu ergeben, das allem gerecht wird: Die Ausweisung neuer Gewerbegebiete durfte eine künftige Wohnraumentwicklung nicht behindern; die Stärkung des innerstädtischen Einzelhandels musste mit einer guten Erreichbarkeit der City und ausreichend Parkplätzen einhergehen, während der Durchgangsverkehr aus der Alt- und Innenstadt möglichst ferngehalten werden sollte. Belange des Umweltschutzes und der Denkmalpflege waren viel stärker als bisher in Entscheidungen einzubeziehen. Nicht zuletzt musste die Abkopplung einiger Großwohnsiedlungen von der Entwicklung der Gesamtstadt durch ein umfangreiches Bündel an lokalen Maßnahmen verhindert werden.



An der Entwicklung der Stadtbildes waren in den vergangenen 25 Jahren viele Akteure beteiligt; ob in der Innenstadt (1), in den Großwohnsiedlungen des Nordostens und des Nordwestens (2+3) oder am Stadtrand (4).

Zur Lösung dieser Aufgabe war ein umfangreicher Planungsprozess notwendig, in den alle Fachämter der Hansestadt Rostock einbezogen wurden. Die Planungen werden seit 1990 regelmäßig fortgeschrieben, um auf neue Entwicklungen und Bedürfnisse zeitnah reagieren zu können. In den Prozess integriert sind die Wohnungswirtschaft, Interessenvertreter von Handel, Gewerbe, Kultur und Umweltschutz ebenso Touristiker und Vertreter sozialer Belange. Auch interessierte Einwohnerinnen und Einwohner konnten und können sich in unterschiedlicher Form einbringen, vom sachkundigen Bürger als Mitglied der Bürgerschaft über die Ortsbeiräte bis zum Sanierungsbeirat (1994 bis 2009).

Kommunikation und Konsensfindung aller Beteiligten sind für eine gelingende und auf breite Akzeptanz stößende Stadtentwicklung wichtige Voraussetzungen. Die Hansestadt Rostock ermöglicht dies durch Bürgerveranstaltungen zu einzelnen Vorhaben, Informationsbroschüren und -flyer sowie persönlichen Gesprächen vor Ort.



Akteure der Hansestadt Rostock

Ines Gründel, Bauamt: Die rechtlichen Instrumentarien des Besonderen Städtebaurechts und die finanziellen Beihilfen von Bund und Land haben uns seit 1990 Möglichkeiten eröffnet, Rostock zum pulsierenden Oberzentrum für einen Einzugsbereich von nahezu 500.000 Menschen zu entwickeln. Mit dem Einleiten der städtebaulichen Gesamtmaßnahmen im Sanierungsgebiet „Stadtzentrum Rostock“ vor 25 Jahren und dem nachfolgenden Festlegen der Fördergebiete Evershagen, Groß Klein, Schmarl, Dierkow und Toitenwinkel sind wir konsequent den Weg einer gesamtheitlichen Betrachtung der Stadtsanierungs- und Stadterneuerungsprozesse gegangen. Mit den von der Bürgerschaft beschlossenen städtebaulichen Rahmenplänen, dem ISEK und den Integrierten Handlungskonzepten konnten Strategien für eine konzentrierte und koordinierte Revitalisierung der Altstadt als auch der Fördergebiete entwickelt und mit Einbeziehung der Fachämter, städtischen Gremien und den betroffenen Einwohnerinnen und Einwohnern umgesetzt werden.



Ralph Müller, Amt für Stadtentwicklung, Stadtplanung und Wirtschaft: Wenn man heute durch Rostock läuft, das bunte Treiben in der Kröpeliner Straße sieht, die Kinder auf einem Spielplatz in Groß Klein spielen oder mit dem Fahrrad durch die Bertolt-Brecht-Straße in Evershagen fahren, ist in Vergessenheit geraten, wie Rostock 1990 aussah. Auch wenn nach 1945 im Wiederaufbau und der Entwicklung der Stadt viel geschehen war, neue Wohngebiete entstanden, so war doch vieles im Argen. Mit der Städtebauförderung konnte gemeinsam in den

letzten 25 Jahren vieles gebaut und vollendet werden, so dass wir heute unsere schöne Hansestadt in neuem Glanz erleben können.

Heiko Tiburtius, Tief- und Hafenbauamt: Anfang der 1990er-Jahre war schnell erkennbar, dass das bestehende Verkehrsnetz den künftigen Anforderungen nicht gerecht werden würde. Eines der großen Ziele im Zuge einer nachhaltigen Stadtentwicklung war deshalb eine leistungsfähige Infrastruktur für alle Verkehrsteilnehmer. Die Herausforderung bestand darin, die City vom Durchgangsverkehr zu entlasten und gleichzeitig gut erreichbar zu machen. Die neue Struktur musste den Bedürfnissen der Einwohnerinnen und Einwohner und des Innenstadtgewerbes sowie den Touristen gerecht werden. Grundlage für die Umsetzung einer Vielzahl von Einzelmaßnahmen war der Beschluss der Bürgerschaft zum „Integrierten Gesamtverkehrskonzept der Hansestadt Rostock“ von 1998. Besonders in Erinnerung geblieben sind mir die Maßnahmen für den äußeren und inneren Tangentenring, das Straßenbahnnetz-Erweiterungsprojekt „Besser für Rostocks Mitte“ sowie die Umgestaltung des Doberaner Platzes. Wichtig war auch die Verkehrsberuhigung des Neuen Marktes.





Sigrid Hecht, Eigenbetrieb „Kommunale Objektbewirtschaftung und -entwicklung der Hansestadt Rostock“: Ob Stadtbild oder soziale Infrastruktur – der Eigenbetrieb KOE als zentraler Immobiliendienstleister unserer Hansestadt konnte Rostocks überaus positive Entwicklung innerhalb der letzten Jahre maßgeblich begleiten. Dabei waren beispielsweise die konsequente Umsetzung von Sanierungen unserer Kindertagesstätten, Schulen und Sporthallen nur dadurch möglich, dass auch Städtebaufördermittel zum

Einsatz kamen. Ein herausragendes Beispiel für die Verwendung von Städtebauförderung in Rostock ist die ehemalige „Große Stadtschule“ im Rosengarten. Heute wird das Gebäude als „Haus der Musik“ und als eines der schönsten Häuser der ganzen Rostocker Innenstadt wahrgenommen.

Dr. Brigitte Preuß, Amt für Umweltschutz: Sauberes Wasser, gesunde Luft, weniger Lärm, sanierte Böden sowie eine funktionierende Abfallentsorgung sind die Voraussetzung für eine hohe Wohnqualität. Dafür hat die Hansestadt Rostock im Interesse der Einwohnerinnen und Einwohner viel getan. Es ist gelungen, die Wohn- und Umweltbedingungen kontinuierlich zu verbessern. Beispielhaft können hier Maßnahmen, wie die Sanierung des Wallgrabens, die deutliche Minderung Lärmbetroffener oberhalb des gesundheitsrelevanten Schwellenwertes $> 65 \text{ db(A)}$, Verbesserungen der Luftqualität durch Erhöhung des Anschlussgrades an die Fernwärme und der Abbau von Belastungsspitzen (Staub, NO_2) durch verkehrsorganisatorische Maßnahmen genannt werden. Aber auch zusätzliche Reinigungsleistungen und die Modernisierung öffentlicher Toilettenanlagen gehören dazu. Zuletzt wurde der Blick auf Grund immer häufiger stattfindender Starkregenereignisse verstärkt auf das Thema Entwässerung gelegt. Stadterneuerung und Umweltschutz sind und bleiben eng miteinander verknüpft.



Dr.-Ing. Stefan Neubauer, Amt für Stadtgrün, Naturschutz und Landschaftspflege: Gut gestaltete und vor allem auch gut gepflegte städtische Grünflächen sind ein sehr bedeutender Wohlfühlfaktor für die hier lebenden Einwohnerinnen und Einwohner, aber auch eine wichtige Wertgröße im kulturell-touristischen Wettbewerb und bei der Ansiedlung von Unternehmen. Diese Erkenntnis setzt sich immer mehr durch und hat deshalb auch die Vorhaben der Stadtentwicklung und deren Förderung stets wesentlich mit geprägt. So

konnten gemeinsam viele Vorhaben realisiert werden, bei denen urbanes Grün wirklich einen eigenständigen, selbstbewussten Beitrag für eine echte „Grüne Stadt“ leisten durfte. Diesen „Schatz“ durch motivierte Stadtgärtner gut und dauerhaft hegen und pflegen zu lassen, ist und bleibt eine der wichtigsten kommunalpolitischen Herausforderungen der Daseinsvorsorge sowie einer nachhaltigen Baukultur und Stadtentwicklung.



Dr. Michaela Selling, Amt für Kultur, Denkmalpflege und Museen: Viele Denkmale waren vor 25 Jahren in einem beklagenswerten Bauzustand. Obwohl engagierte Einwohnerinnen und Einwohner gegen den Verfall kämpften und auch einzelne Erfolge erzielten, war eine umfassende Stadtsanierung unter den wirtschaftlichen Bedingungen der DDR nicht zu leisten. Der Städtebauförderung ist es zu verdanken, dass viele bedrohte Denkmale gerettet werden konnten. Durch Zuschüsse wurden private Eigentümer bei ihren aufwendigen Arbeiten unterstützt. Am spektakulärsten war sicherlich die Rettung des Hornschen Hofes. Auch öffentliche Denkmale wurden gefördert, wie das Haus der Musik; und die Straßen, Wege und Plätze der Innenstadt wurden denkmalgerecht saniert. Die 25 Jahre der Stadterneuerung waren eine große Erfolgsgeschichte für die Denkmalpflege in Rostock.



Martin Meyer, Amt für Schule und Sport: Von den im heutigen Schulnetz der Hansestadt Rostock befindlichen 60 kommunalen Schulgebäuden sind im Rahmen eines langfristigen Schulsanierungsprogrammes bis dato 53 Schulgebäude vollständig oder in großen Teilen saniert oder neu errichtet worden. Bezüglich der Sporthallen sind dies 42 von 49 und 29 von 49 bei den Schulsportplätzen. Damit sind in der Hansestadt Rostock in den zurückliegenden 25 Jahren unübersehbare und nachhaltige Aufwertungen in der Landschaft der Bildungs- und Sportstätten erfolgt.

Von ganz besonderer Bedeutung waren hierbei unter anderem die Generalsanierungen des Innerstädtischen Gymnasiums am Goetheplatz, der Jenaplanschule in der Lindenstraße oder der Sporthallenneubau Petrischanze. Ohne die ständige Unterstützung auch durch die äußerst hilfreichen Städtebaufördermittel in den förderfähigen Territorien wäre dieser Fortschritt nicht möglich gewesen. Die Städtebauförderung hat sich insofern als zuverlässiges, vielseitiges und unverzichtbares Instrument für die erfolgreiche Entwicklung lebendiger und lebenswerter Städte und Gemeinden erwiesen.

Robert Pfeiffer, Amt für Jugend und Soziales: Wir haben mit der Rostocker Gesellschaft für Stadterneuerung, Stadtentwicklung und Wohnungsbau mbH seit 25 Jahren einen zuverlässigen und hoch professionellen Partner an unserer Seite, der uns bei der sozialen und infrastrukturellen Entwicklung der Hansestadt Rostock tatkräftig unterstützt und seinen Beitrag für positive Rahmenbedingungen, ein sicheres und anregendes Umfeld für Kinder, Jugendliche und Familien leistet. So wurden in der Hansestadt Rostock eine Vielzahl von sozialen Projekten, wie beispielsweise der Neubau und der Umbau von Stadtteil- und Begegnungszentren, nach den Bedürfnissen der Wohnbevölkerung realisiert. Es sind großartige Orte für Jung und Alt entstanden.





25 Jahre Stadterneuerung Rostock von 1990 bis 2015

Werner Simowitsch, Ortsbeiratsvorsitzender Stadtmitte:

In den vergangenen 25 Jahren hat Rostock eine bemerkenswerte Entwicklung erfahren. Augenscheinlich sind die Erfolge auf dem Gebiet der Stadterneuerung. Durch den klugen Einsatz der bereitgestellten Mittel konnten aus der Vergangenheit übernommene Missstände im Wesentlichen beseitigt, die noch vorhandenen Zeugnisse der Hanseatischen Städtebaukultur gesichert und die Infrastruktur nach dem historischen Vorbild in neuer Qualität wiederhergestellt werden. Dafür gilt allen, die dabei mitgewirkt haben, aufrichtiger Dank. Das betrifft die für die Stadtentwicklung verantwortlichen Verwaltungsmitarbeiterinnen und -mitarbeiter ebenso wie die Bauherren sowie zahlreiche Bürgerinitiativen, es betrifft die an den Entscheidungen beteiligten Politiker, die Städtischen Betriebe, die WIRO mbH und die Rostocker Wohnungsbaugenossenschaften, nicht zuletzt aber die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Rostocker Gesellschaft für Stadtentwicklung und Wohnungsbau mbH.



Anette Niemeyer, Ortsbeiratsvorsitzende Kröpelinertor-Vorstadt: Nur ein kleiner Teil des Sanierungsgebietes „Stadtzentrum Rostock“ liegt in der KTV. Mit der Arnold-Bernhard-Straße, dem Bereich Doberaner Platz/Am Brink und der Fischerbastion sind jedoch bedeutende Maßnahmen realisiert worden. Ich erinnere mich an intensiv und emotional geführte Diskussionen mit Anwohnerinnen und Anwohnern, Gewerbetreibenden, der RGS und städtischen Ämtern. Das quirlige Leben auf dem

Doberaner Platz und dem Brink ist Lohn für die Mühen aller Beteiligten und der tägliche Beweis für den Erfolg der Sanierungsmaßnahme. Der Ortsbeirat wird die Entwicklung des Gebietes weiter im Blick behalten und Nachbesserungen einfordern.

Niels Schönwälder, Ortsbeiratsvorsitzender Evershagen: 1989 verließ ich als 16-jähriger die Schule in Evershagen, einem grau in grau gehaltenem Stadtteil im Nordwesten Rostocks. Ein typisches Wohnumfeld in der DDR.

Heute nun, gut 25 Jahre später, lebe und wohne ich in einem bunten freundlichen und sehr charmantem Evershagen, das auch dank dem gezielten Einsatz von Städtebaufördermitteln deutlich aufgewertet wurde und eine hohe Wohn- und Lebensqualität mit sich bringt.





Dietmar Droese, Ortsbeiratsvorsitzender Schmarl: In Vorbereitung auf die Internationale Gartenbauausstellung Rostock 2003 wurden für die weitere Entwicklung des Standortes Schmarl große Erwartungen geweckt, die sich im Wohngebiet schlichtweg nicht erfüllt haben. Genau im IGA-Jahr sank die Einwohnerzahl erstmals unter 8.000. Große Einzelhandelsketten zogen sich plötzlich aus dem Wohnbereich zurück.

Die Schmarler waren dann sehr froh, in die Förderprogramme aufgenommen worden zu sein. Die Ergebnisse der letzten Jahre sind überzeugend. Für mich als Vorsitzender des Ortsbeirates ist es ein beglückendes Gefühl, wie wir uns mit Hilfe der Förderung aus dem Tief heraus entwickeln konnten. Ende 2010 hatten wir wieder mehr als 8.000 Einwohner, Ende 2014 mehr als 8.600! Das Besondere daran: es gab im Fördergebiet keinen Wohnungsneubau. Sanierung und Modernisierung haben unseren Stadtteil lebenswerter und insbesondere für junge Familien anziehend gemacht.

Wir haben sehr viel aber noch nicht alles erreicht. Es gilt, noch einige städtebauliche Missstände zu beseitigen. Wir würden uns auch über den Neubau von Wohnungen freuen, die dem Stadtbild angemessen sind. Bisher hat sich jeder in Schmarl investierte Euro mehrfach gelohnt.

Monika Schneider, Quartiermanagerin Schmarl: Schmarl aber oho! So lautet der Slogan und in der Tat ist Schmarl ein besonderes Stück Rostocks. Er ist ein kleiner Stadtteil – der kleinste links und rechts der Warnow – und leicht haben es die „Kleinen“ ja nicht. Aber er behauptet sich und seine Einwohner sind mit viel Elan, mit Initiativen und Ideen dabei und kümmern sich um ihren Stadtteil. Sie nehmen Anteil an der Entwicklung und machen sich für attraktivere Bedingungen stark: sei es die Gestaltung des Stadtteilzentrums, eine verbesserte Busverbindung oder die Bildung eines Seniorennetzwerkes ... Die Organisation von Kulturveranstaltungen und Freizeitaktivitäten hat einen hohen Stellenwert im Stadtteil. Im „Schmarler Treff“ haben sich dazu engagierte Einwohnerinnen und Einwohner zusammengefunden, der „Kulturbund im Haus 12“ führt die Traditionen des „Wossidlo-Clubs“ weiter und der „Schmarler Volkschor“ ist weit über die Stadtteilgrenzen bekannt und beliebt! Stadtteilstfest, Stadtteilzeitung, Stadtteiltisch, Stadtteilrundgang ... sind eine Auswahl gemeinsamer Aktionen von sozialen Einrichtungen, Vereinen, Einwohnerinnen und Einwohnern mit dem Ortsbeirat und dem Quartiermanagement.



Gleichermaßen stolz und traurig sind die Schmarler, wenn es um ihr „Wäldchen“ und die Figurengruppe „Seemanns Landgang“ geht. Sie lieben ihren „Seemann“, er ist Teil ihrer Geschichte. Die Wiederherstellung des Ensembles im Rahmen der Städtebauförderung wird sehnlichst erwartet und ein großer Erfolg für die Schmarlerinnen und Schmarler und ihren Stadtteil. Weiterhin stehen ein Kino und eine Schwimmhalle auf der Schmarler Wunschliste – oho! Aber wer weiß, welche Entwicklungen noch möglich sind ...



Uwe Michaelis, Ortsbeiratsvorsitzender Groß Klein: Der Stadtteil Groß Klein hat sich zu einem lebenswerten Wohngebiet in Rostock entwickelt. Durch die Umgestaltung der Quartiere 1 bis 6 wurde das Wohnumfeld nachhaltig verbessert.

Die Einwohnerzahlen steigen und die Menschen wohnen wieder gerne in Groß Klein. Das Stadtteilmanagement hat die Entwicklung begleitet und wir freuen uns, dass auch nach dem Wegfall der finanziellen Unterstützung durch das Programm „Die

Soziale Stadt“ der Stadtteilmanager durch die Hansestadt Rostock übernommen wurde.

Uwe Leonhardt, Stadtteilmanager Groß Klein: Mit Aufnahme meiner Arbeit in 2014 habe ich zugehört und Fragen gestellt. Ich habe von den Einwohnerinnen und Einwohnern in Groß Klein viele Ideen und Anregungen erhalten und wurde für Probleme im Stadtteil sensibilisiert. Konsens bestand bei allen, dass es gilt, das Erreichte zu erhalten, aber auch Neues auf den Weg zu bringen. Hierzu ist ein stabiles Netzwerk vieler Akteure der unterschiedlichen Institutionen und Organisationen, der bürger-nahen Verwaltung, der kommunalpolitischen Vertreter des Ortsbeirates und anderer Gremien, der lokalen Wirtschaft sowie natürlich eine Beteiligung der Groß Kleiner als Experten ihres Stadtteils notwendig. Dazu kann ich auf bewährte Strukturen zurückgreifen, die in den vergangenen 15 Jahren mit Hilfe des damaligen Quartiermanagements aufgebaut wurden. Ich möchte weiter als Bindeglied zwischen den unterschiedlichen Interessen und des Ressourceneinsatzes tätig werden, um nachhaltige Ergebnisse für alle zu erreichen.



Martin Lau, Ortsbeiratsvorsitzender Dierkow-Neu: Erst vor knapp 30 Jahren wurde mit dem Bau von Dierkow-Neu begonnen. Dementsprechend gut lassen sich 25 Jahre Stadterneuerung in unserem Viertel nachverfolgen. Galt es anfangs noch, die Missstände der Vor-Wende-Zeit zu beheben, hatte der Stadtteil anschließend besonders mit dem Bevölkerungsrückgang zu kämpfen. Die Einwohnerzahl sank von 20.000 auf 10.000. Ganze Wohnblöcke und Kaufhallen wurden aufgegeben.

Heute sind diese Schandflecke verschwunden. Die Häuser sind allesamt saniert und viele Grünräume entstanden. Mittlerweile werden sogar wieder neue Wohnungen gebaut. Das langersehnte Stadtteil- und Begegnungszentrum steht ebenfalls kurz vor der Fertigstellung. Lediglich viele der Gehwege versprühen noch den zweifelhaften Charme der 1980er-Jahre.



Christian Hanke, Quartiermanager Dierkow:

Die Umsetzung integrierter Handlungsweisen durch die Hansestadt Rostock hat in Dierkow zu einer positiven Stadtteilentwicklung geführt. Unter dem Leitbild „Gemeinsam für Dierkow neue Wege finden“ konnten die bisherigen Herausforderungen innerhalb der bestehenden Handlungsfelder gemeistert werden. Wesentliche Garanten für diese Entwicklung sind u. a. der Ortsbeirat, das Ortsamt im Rostocker Nordosten und ein kontinuierlich leuchtendes

Netzwerk von Vereinen, Initiativen, sozialen Einrichtungen und Institutionen. Die intensive Zusammenarbeit von Verwaltung und Wohnungswirtschaft ist als ein weiterer signifikanter Pfeiler für die bisherigen Erfolge zu nennen. Eine aktive Bürgerbeteiligung bestimmt darüber hinaus die Lebendigkeit des Stadtteils und wird dessen Entwicklung in der Zukunft weiterhin maßgeblich mitbestimmen.

Anke Knitter, Ortsbeiratsvorsitzende Toitenwinkel:
Noch nicht richtig fertig, und schon wieder im Umbau – das war die Situation von Toitenwinkel Anfang der 1990er-Jahre.



Seither hat sich vor allem auch Dank finanzieller Mittel aus der Städtebauförderung und tatkräftiger Hände der hiesigen Akteure viel verändert: Grünflächen sind entstanden, ganze Straßenzüge neu gestaltet und zahlreiche Gebäude auf einen neuen Stand gebracht, damit möglichst viele Menschen sich hier wohlfühlen können und eine Umgebung vorfinden, die den neuen Wünschen und Anforderungen entspricht. Jede Mark und jeder Euro waren eine sinnvolle Investition in die Zukunft unseres Stadtteils und wir wünschen uns, dass wir auch weiterhin auf entsprechende Unterstützung hoffen können.



Jens Anders, Quartiermanager Toitenwinkel:

Ich habe die Entwicklung Toitenwinkels von Anfang an mit ihren Höhen und Tiefen miterleben und seit der Wende im Ortsbeirat und dann als Quartiermanager mitgestalten können. Der Stadtteil ist immer lebenswerter, grüner, bunter und offener geworden, ich konnte über die Jahre viele Toitenwinklerinnen und Toitenwinkler kennenlernen, die sich hier wohlfühlen und auf unterschiedliche Art und Weise im Stadtteil engagieren. Dadurch ist Vieles an

Aktivitäten entstanden und zur Tradition geworden: Frühlingsfest, Herbstleuchten, Sternfest, Laternenumzug, Weihnachtsmarkt, Ehrenamtstreffen im Dezember, Mittagessen im Fischkutter, Bürgerkino, zwei Sportvereine und und und ...



13 Die Rostocker Fördergebiete - Evershagen, Schmarl, Groß Klein, Dierkow und Toitenwinkel

Rund 250.000 Einwohner im Jahr 1990 und nur noch knapp 198.000 im Jahr 2000: Das erste Jahrzehnt nach der Wende war in Rostock unter anderem durch einen hohen Bevölkerungsverlust gekennzeichnet. Vor allem die Neubaugebiete der 1970er- und 1980er-Jahre im Nordwesten und Nordosten der Stadt hatten unter dem Wegzug zu leiden. Hier hatten größtenteils Arbeiter der Werft, des Dieselmotorenwerks und des Hafens gewohnt, die besonders vom Arbeitsplatzabbau betroffen waren. Viele Familien verließen Rostock, um in westdeutschen Industriezentren neu Fuß zu fassen; so mancher verwirklichte im Speckgürtel der Hansestadt Rostock auch seinen Traum vom eigenen Haus. Besonders stark traf es die Stadtteile Evershagen, Schmarl, Groß Klein, Dierkow sowie Toitenwinkel: Insgesamt zogen hier über 35.000 Menschen weg.

Der enorme Bevölkerungsrückgang wirkte sich schnell auf die Stadtviertel aus. Wohnungen standen leer, die Kaufkraft ließ nach, Kultur- und Versorgungseinrichtungen, Kitas und Schulen schlossen. Die oft ohnehin nur unzureichende Infrastruktur verschlechterte sich, Gehwege und Straßen waren desolat oder fehlten ganz, stattdessen wurden Brachflächen zu ungeordneten Parkplätzen.

Die Stadt stand aufgrund dieser Entwicklung vor einer enormen Herausforderung. Wollte man die Abkopplung der Gebiete von der Gesamtstadt verhindern, den Wegzug stoppen und einer sozialen Entmischung vorbeugen, musste schnell gehandelt werden.

Um die notwendigen Maßnahmen finanzieren zu können, schloss sich Rostock den Förderprogrammen von Bund und Land an, aus denen 1993 die ersten Mittel zunächst nach Dierkow und Toitenwinkel, später auch in die anderen Quartiere flossen. Ziel der Förderprogramme war und ist die Verbesserung der städtebaulichen Infrastruktur, also die Sanierung bzw. erstmalige Anlegung von Bürgersteigen, Straßen, Parkplätzen, Grün- und Spielanlagen sowie Straßenbeleuchtung. Es ging und geht aber auch um die Entwicklung der sozialen und kulturellen Infrastruktur, um die Förderung der lokalen Wirtschaft, um Kommunikation und Vernetzung sowie um Verkehr und Umwelt.

Die Förderprogramme von Bund und Land, die zum Tragen kommen bzw. kamen, sind das „Programm zur Förderung der städtebaulichen Weiterentwicklung großer Neubaugebiete“ („Wohnumfeldverbesserung“) mit seinem Nachfolger „Stadtumbau Ost“ sowie „Die Soziale Stadt“. Die Hansestadt Rostock plant, bis 2018 weitere Förderanträge zu stellen.

Die gesetzlichen und planerischen Grundlagen für die Beteiligung an Städtebaufördermaßnahmen waren bzw. sind städtebauliche Rahmenpläne, die ab 1995 erstellt wurden und seitdem regelmäßig fortgeschrieben werden, seit 2002 Integrierte Standortentwicklungskonzepte und ihre Fortschreibungen sowie seit 2004 auch Integrierte Handlungskonzepte und ihre Aktualisierungen.

Zu den Akteuren bei der Entwicklung der Plattenbaugebiete zählen neben Politik und Verwaltung engagierte Einwohnerinnen und Einwohner, Institutionen und Gewerbetreibende. Wesentlichen Anteil an der Entwicklung hat darüber hinaus die Wohnungswirtschaft.



- 1
- 2
- 3

Die Rostocker Wohnungsunternehmen haben seit den 1990er-Jahren ihren Bestand modernisiert, hier der Schmarler Kolumbusring (1). Eine gute Infrastruktur u. a. mit intakten Wegen und ausreichenden Stellplätzen, wie in Toitenwinkel, ist eines der Ziele der Städtebauförderprogramme (2). Stadtteil- und Begegnungszentren halten umfangreiche Angebote bereit. Das Groß Kleiner „Bürgerhaus“ (3) entstand aus einem ungenutzten Schulgebäude.





25 Jahre Stadterneuerung Rostock von 1990 bis 2015



- 1
- 2
- 3

Idyllische Umgebung am Toitenwinkler Schäferteich (1). Das Dierkower Stadtteillogo künstlerisch umgesetzt (2). Gute Betreuungsmöglichkeiten machen die Stadtteile auch für junge Familien attraktiv (3).





Ein wichtiger Partner bei der Belebung der Stadtteile war die Wohnungswirtschaft. Sie sorgte mit umfassenden Sanierungsmaßnahmen für moderne Wohnungen und ansprechende Außenanlagen. Durch den auch finanziell geförderten Rückbau von rund 1.195 Wohnungen in den fünf Stadtteilen reagierten die Unternehmen auf die sinkenden Bevölkerungszahlen. Rückgebaut wurden sowohl ganze Häuser – wie zum Beispiel in Evershagen das Hochhaus Fridjof-Nansen-Straße 6 mit 161 Wohnungen – als auch nur obere Etagen, wie etwa im Groß Kleiner Ahornhof. Darüber hinaus passten mehrere Wohnungsunternehmen die Grundrisse an neue Bedürfnisse an: aus großen, kaum noch vermietbaren Fünf-Raum-Wohnungen wurden dadurch gefragte kleinere Wohnungen.

Auch die Einwohnerinnen und Einwohner selbst engagieren sich, sei es in Gremien, wie den Orts- und den Seniorenbeiräten, den Quartierbeiräten sowie den Stadtteil- und Unternehmerstammtischen; sei es durch die Teilnahme an Bürgerversammlungen und dem Abstimmen über den Einsatz von Geldern; sei es das Mitwirken bei Arbeitseinsätzen, Festen oder dem Angebot von Freizeitaktivitäten.

Seit 2005 zeigen die zahlreichen Maßnahmen ihre Wirkung. Der Bevölkerungsverlust konnte gestoppt und sogar leicht umgekehrt werden, Wohnungsunternehmen investieren inzwischen in Neubauten – damit ist Rostock eine große Ausnahme in Ostdeutschland.



1 2
3

Ansprechend sanierte und modernisierte Gebäude in einer schönen Umgebung in Toitenwinkel (1). Der Schmarler Schulcampus mit modernisierten Gebäuden und ansprechendem Hof (2). Während die Schulen im Nordwesten der Stadt bereits saniert sind, laufen die Arbeiten im Nordosten zum Teil noch. Neue Einkaufszentren, wie in Schmarl, bereichern das Angebot in den Stadtteilen. Nicht immer gelingt allen Geschäften jedoch eine dauerhafte Etablierung (3).





14 Evershagen: Alt und Jung fühlen sich im sanierten Stadtteil wohl

Evershagen war nach Lütten Klein das zweite Neubaugebiet, das westlich der Warnow zwischen Rostock und Warnemünde in industrieller Bauweise entstand. 1969 begannen die Erschließungsarbeiten, ein Jahr später konnten die ersten der schließlich über 8.700 Wohnungen bezogen werden. Rund 22.000 Rostockerinnen und Rostocker waren 1990 hier zuhause.

Die Architektur der Gebäude machte Evershagen in den 1970er-Jahren weit über Rostock hinaus bekannt. Neben unterschiedlichen Typen von Fünfgeschossern entstanden drei 18-geschossige Punkthochhäuser, drei Wohnscheiben mit bis zu zwölf Etagen, deren Giebel terrassenförmig angeordnet oder mit Reliefs geschmückt waren, sowie ein Hochhaus, dessen Erdgeschoss ungebaut blieb, sodass es auf „Stelzen“ stand. Mit dem „Fischerdorf“ grenzte ein beliebtes Naherholungsgebiet an; neben den Kaufhallen im Stadtteil waren die Geschäfte und das Kaufhaus „Magnet“ im benachbarten Lütten Klein schnell zu erreichen. Schulen und Kindergärten waren parallel zu den Wohnungen entstanden. Mit dem „Pablo-Neruda-Club“ gab es einen in ganz Rostock beliebten Jugendklub. Der „Scharren“ war eine der wenigen gastronomischen Einrichtungen im Nordwesten der Stadt.

Im Vergleich zu den jüngeren Stadtteilen Groß Klein, Dierkow und Toitenwinkel verfügte Evershagen ebenso wie Schmarl über ansprechende Architektur und eine gute Infrastruktur. Dennoch war zu befürchten, dass hier nach 1990 mit dem Sinken der Einwohnerzahl ähnlich wie in den genannten Gebieten eine Abkoppelung von der Gesamtstadt drohte. Um die vorhandenen guten Strukturen zu stabilisieren und auszubauen, entschied sich die Hansestadt Rostock, den Stadtteil 1999 in das Städtebauförderprogramm zur Wohnumfeldverbesserung, später ergänzt durch Stadtumbau Ost – Programmteil Aufwertung, aufzunehmen.

Evershagen ist inzwischen wieder ein beliebter Wohnstandort, der auch durch seine seit dem Jahr 2000 bestehende Straßenbahnanbindung an die Innenstadt bei den Rostockerinnen und Rostockern gefragt ist. Die Wohnungsunternehmen haben ihre Bestände modernisiert und dabei die Bedürfnisse sowohl älterer Bewohnerinnen und Bewohner als auch junger Familien und Studierender berücksichtigt.



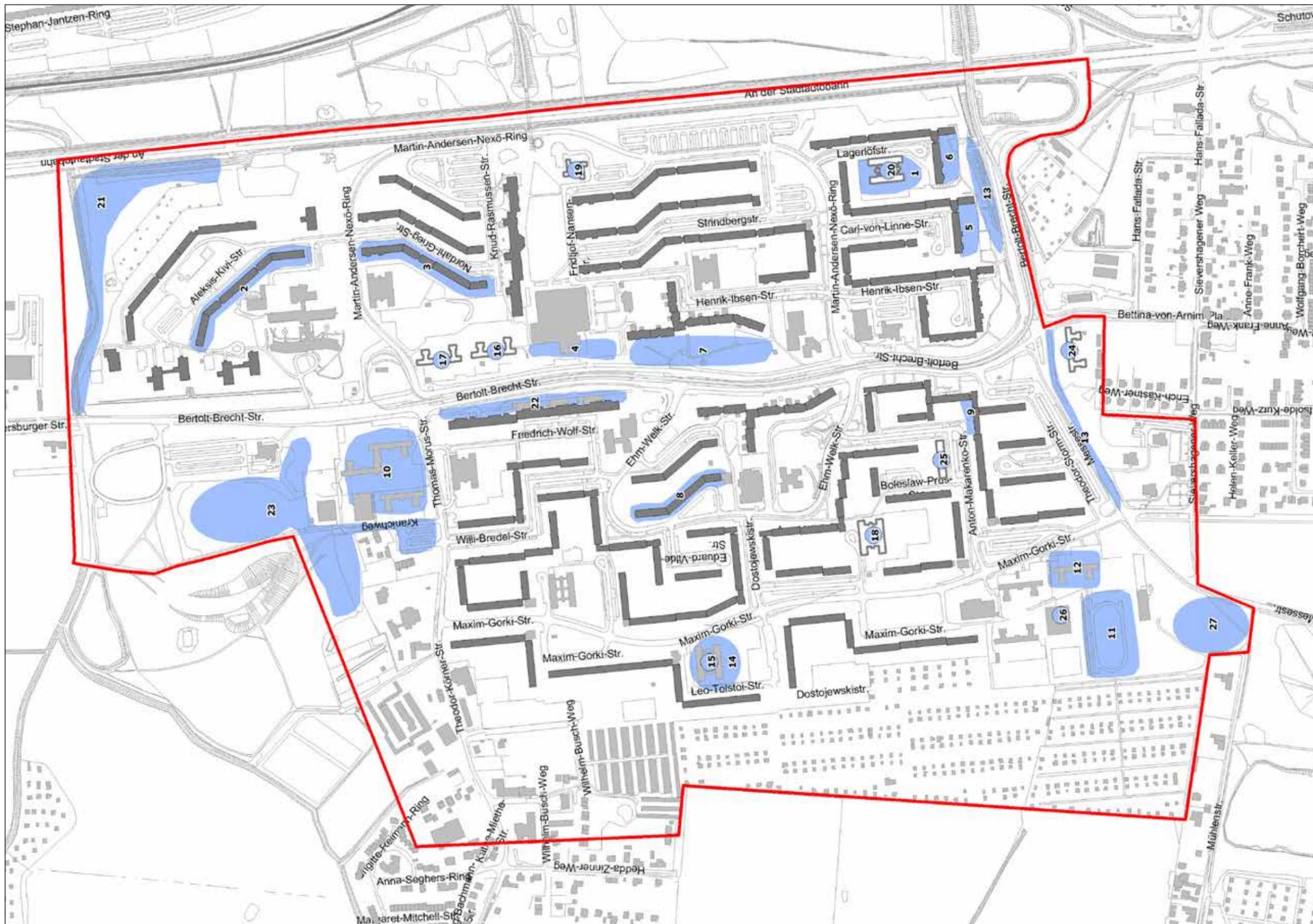
Evershagen aus der Luft

Realisierte Maßnahmen bis 2014

- realisierte Maßnahmen
- bereits Totalrückbau erfolgt
- Grenze Fördergebiet



Datenstand: 31.12.2014
Bearbeitungsstand: April 2015



- | | | |
|----------------------------------|---|--|
| 1 FFG Jugendtreff Lagerlöfstraße | 10 FFG Am Ostseegymnasium 1.-3. BA | 19 Abbruch F.-Nansen-Str. 6 (161 WE) |
| 2 FFG A.-Kivi-Str. 3-11 | 11 Hansa Nachwuchscenter + FFG M.-Gorki-Str. 1. BA | 20 Abbruch Kita Lagerlöfstr. |
| 3 FFG Nordahl-Grieg-Str. 1-7 | 12 FFG Grundschule am Mühlenteich | 21 FFG A.-Kivi-Str. und Park |
| 4 FFG B.-Brecht-Str. 2. BA | 13 Wegeverbindungen Messestr./B.-Brecht-Str.; FFG Messestr. | 22 Gehwege B.-Brecht-Str. 17-21 |
| 5 FFG Carl-v.-Linne-Str. 5-8 | 14 FFG M.-Gorki-Str. 52 (Außenanlagen SBZ mit Kita) | 23 FFG nördl. Bereich Evershagen 1.+2. BA |
| 6 FFG Lagerlöfstr. 2-5 | 15 Sanierung Stadtteil- und Begegnungszentrum | 24 Abbruch Schule Messestr. 1a |
| 7 FFG B.-Brecht-Str. 1. BA | 16 Abbruch Schule Rasmussen-Str. 8 | 25 Abbruch A.-Makarenko-Str. 7-8 (40 WE) |
| 8 FFG Ehm-Welk-Str. 24-29 | 17 Abbruch Ehm-Welk-Schule | 26 Modernisierung Sporthalle Maxim-Gorki-Str. 70 |
| 9 FFG Makarenkostr. 17-18 | 18 Abbruch Kita M.-Gorki-Str. 12 | 27 FFG am Mühlenteich (Gestaltung Wohngebietspark) |



Modernisierung der städtebaulichen Infrastruktur

Galt es in anderen Rostocker Fördergebieten vielfach, erst einmal eine zeitgemäße städtebauliche Infrastruktur zu schaffen, stand in Evershagen ab 1999 die Modernisierung der 30 Jahre alten Fahrbahnen und Gehwege sowie der Straßenbeleuchtung im Vordergrund. Darüber hinaus mussten Parkplätze für die neue Flut von Autos, Radwege sowie moderne Spielplätze und Grünanlagen geschaffen werden.

Ein Augenmerk lag auch auf einer barrierefreien Sanierung von Gehwegen. Vor allem die Aleksis-Kivi-Straße hat sich zu einem beliebten Quartier für ältere Einwohnerinnen und Einwohner entwickelt, da hier mehrere Wohnungsunternehmen die Häuser altersgerecht modernisiert haben. Der mehr als 30 Jahre alte Gehweg war besonders im Bereich der Häuser 3 bis 11 stark beschädigt, sodass er 2009/10 von Grund auf saniert wurde. Darüber hinaus entstand ein sicherer Weg zum benachbarten Park.

Zu den größten Projekten zählte die Gestaltung von Freiflächen in der Bertolt-Brecht-Straße, der Magistrale des Stadtteils. 2003 wurde auf etwa 500 Metern vor den Häusern 17 bis 21 der Gehweg zwischen der Fahrbahn und den Wohngebäuden erneuert. Bestandteil der Arbeiten waren auch zwei neue Querverbindungen zu den Haltestellen der RSAG sowie die Erneuerung des Zugangs zur Henrik-Ibsen-Straße 21 einschließlich der dortigen Straßenbeleuchtung. Auf den Freiflächen entlang des Gehwegs wurden unter anderem rund 650 Heckensträucher gepflanzt.

Weitere Projekte waren die Herstellung bzw. Sanierung der Wegeverbindungen Messestraße/Bertolt-Brecht-Straße, die Gestaltung der Spielanlage Am Mühlenteich sowie die Modernisierung der Verkehrsanlagen Maxim-Gorki-Straße.



1 2
3

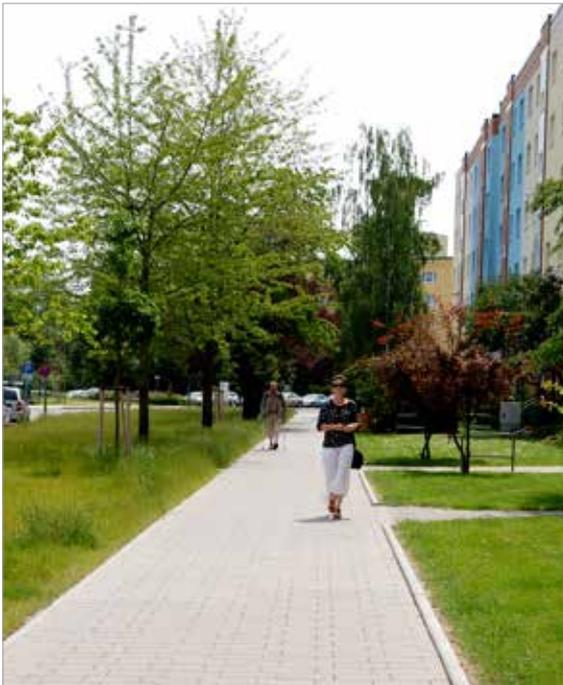
Mit ihrer individuellen Giebel- und Terrassengestaltung waren die Hochhäuser in den 1970er-Jahren weit über Rostock hinaus bekannt (1)+(3). In der Bertolt-Brecht-Straße wurden auf rund 500 Metern marode Gehwegplatten und Grünanlagen erneuert. Die Finanzierung erfolgte mit Hilfe von Fördermitteln (2).



18-Geschosser rückgebaut, Einfamilienhäuser neu gebaut

Das Sinken der Einwohnerzahl bei gleichzeitigem Ansteigen des Altersdurchschnitts ging auch in Evershagen mit dem durch Städtebaufördermittel geförderten Rückbau von nicht mehr benötigtem Wohnraum und von öffentlichen Einrichtungen einher. Direkt an der Stadtautobahn wurde 2003 das 18-geschossige Punkthochhaus Fridjof-Nansen-Straße 6 mit seinen 161 Wohnungen abgerissen. 2008 folgte der Abbruch der Kitas Maxim-Gorki-Straße 12 und Lagerlöfstraße, 2003 bzw. 2007 wurden die beiden benachbarten Schulen auf der Ostseite der Bertold-Brecht-Straße abgerissen, 2011 folgte die Schule in der Messestraße. Die verbliebenen schulischen Einrichtungen – eine Regionale Schule mit Gymnasium in der Thomas-Morus-Straße und die Grundschule am Mühlenteich – wurden modernisiert und ihr Umfeld ansprechend gestaltet. Ebenso haben auch die Träger der drei Kitas, eine davon im Mehrgenerationenhaus, in die Gebäude und das jeweilige Umfeld investiert.

In Evershagen wurde jedoch nicht nur zurück- sondern auch neu gebaut. Südlich und westlich des Neubaugebiets entstanden in den 1990er-Jahren Einfamilienhaussiedlungen, deren Bewohnerinnen und Bewohner die moderne Infrastruktur des Stadtteils schätzen: drei Kitas, Grundschule, Gymnasium und Regionale Schule, Einkaufs- und Freizeitmöglichkeiten, Serviceeinrichtungen sowie die gute Anbindung an das Nahverkehrsnetz. An Neubauten entstanden darüber hinaus eine OSPA-Filiale sowie Einzelhandelseinrichtungen in der Bertold-Brecht-Straße.



1 2
3

Sanierte Gehwege und neu angelegte Wegebeziehungen erleichtern nicht nur älteren Menschen den Alltag (1). Jahrzehntealte Schulgebäude wurden modernisiert und erhielten ein ansprechendes Umfeld (2). Modernisierte Wohnanlagen und ein gepflegtes Umfeld machen Evershagen wieder zu einem beliebten Stadtteil (3).



Grünanlagen für Jung und Alt

Zahlreiche Maßnahmen im Rahmen des Programms zur Wohnumfeldverbesserung waren Gestaltungen von Grünanlagen und Freiflächen. Zu den Projekten zählte 2007 der Eingangsbereich zum Wohngebietspark „Fischerdorf“. Auf dem Areal eines früheren Schulgartens entstand eine kleine Parklandschaft mit Teich, Grünflächen und Sitzgelegenheiten. Auch die Zufahrt zum Parkplatz wurde neu geordnet.

Das Herrichten des Parks an der Aleksis-Kivi-Straße im Jahr 2010 wurde vor allem von vielen älteren Bewohnerinnen und Bewohnern begrüßt, die hier gern spazieren gehen. Es wurden Wege saniert und neu angelegt, Bänke aufgestellt, über 50 Bäume gepflanzt und eine Brücke durch Poller vor dem Befahren mit Pkw geschützt.

Fördergelder flossen auch in die Außenanlagen des Stadtteil- und Begegnungszentrums (SBZ), das aus einer Kita in der Maxim-Gorki-Straße 52 entstanden ist. 2008 wurde hier ein kindgerechter Spielplatz eingerichtet. Für Größere wurden Spielgeräte und eine Tischtennisplatte aufgestellt sowie eine Skateranlage errichtet. Als letzte städtebaulich geförderte Maßnahme im Stadtteil erfuhr schließlich 2014 das sieben Hektar große Umfeld des Mühlenteichs eine Neugestaltung. Auch hier wurden Wege saniert und neu angelegt sowie Plätze zum Verweilen geschaffen.

Hansas Nachwuchs kickt in Evershagen

Während drei Schulen in Evershagen rückgebaut wurden, besteht an Sporthallen und -plätzen im Rostocker Nordwesten nach wie vor ein großer Bedarf. Die vorhandenen Anlagen wurden deshalb modernisiert und erweitert. Ein Beispiel dafür ist der Ausbau der Sportanlage in der Maxim-Gorki-Straße zum Schulsport- und Trainingszentrum, das auch für die Nachwuchsarbeit des FC Hansa Rostock sowie für den Breitensport genutzt wird. In den Jahren 2003/04 entstanden hier ein Kunstrasenspielfeld mit einer Rundlaufbahn, ein Mehrzweckplatz, zwei Kugelstoßanlagen, eine 100 Meter-Laufbahn mit einer Weitsprunganlage und ein Basketballfeld. Die zum Komplex gehörende Sporthalle wurde 2011/12 modernisiert.



1 2
3

Die Gestaltung der Außenanlagen am SBZ wurde über Fördergelder finanziert (1). Zu den letzten städtebaulich geförderten Maßnahmen zählte in Evershagen die Umgestaltung der Anlagen am Mühlenteich (2). Die Sportanlage in der Maxim-Gorki-Straße wird durch den Hansa-Nachwuchs und durch den Schulsport genutzt (3).



15 Schmarl: Stadtteil mit neu gewonnener Attraktivität

Rostocks kleinster Neubaustadtteil entstand zwischen 1976 und 1984 in der Nachbarschaft zum gleichnamigen historischen Dorf und bot Ende der 1980er-Jahre rund 16.000 Menschen ein Zuhause. Trotz der vergleichsweise überschaubaren Dimensionen gab es neben den Schulen und Kitas sowie den zwei Sport- und zwei Kaufhallen auch ein Kino, eine Bibliothek, ein Restaurant mit Außenterrasse und mit dem Wossidlo-Klub eine in ganz Rostock bekannte und beliebte Kultureinrichtung. Die Architektur war natürlich von der „Platte“ bestimmt, doch brachten Maisonette-Geschosse, zwei Terrassenhochhäuser, Mietergärten und Klinkerfassaden mit verschiedenen Motiven Abwechslung in die Bebauung. Der „Schmarler Landgang“ bot als kleine grüne Oase mit Plastiken von Reinhard Dietrich Kunst im öffentlichen Raum, und vor dem Kino plätscherte ein Springbrunnen. Mit dieser Infrastruktur zählte Schmarl zu den beliebtesten Rostocker Neubaustadtteilen.

Trotzdem verlor das Neubauviertel nach 1990 über die Hälfte seiner Einwohner. Ende 2007 war mit 7.543 Menschen der Minusrekord erreicht. Einher gingen – wie auch in den anderen von der Abwanderung betroffenen Stadtteilen – Wohnungsleerstand und die Schließung öffentlicher Einrichtungen und verschiedener Geschäfte.

Die zahlreichen Maßnahmen zur Revitalisierung des Stadtteils zeigen nach und nach Erfolg. Ende September 2014 waren wieder über 8.500 Menschen in Schmarl zuhause, davon viele Familien mit insgesamt knapp 2.000 Kindern und Jugendlichen bis 15 Jahre.



Schmarl aus der Luft

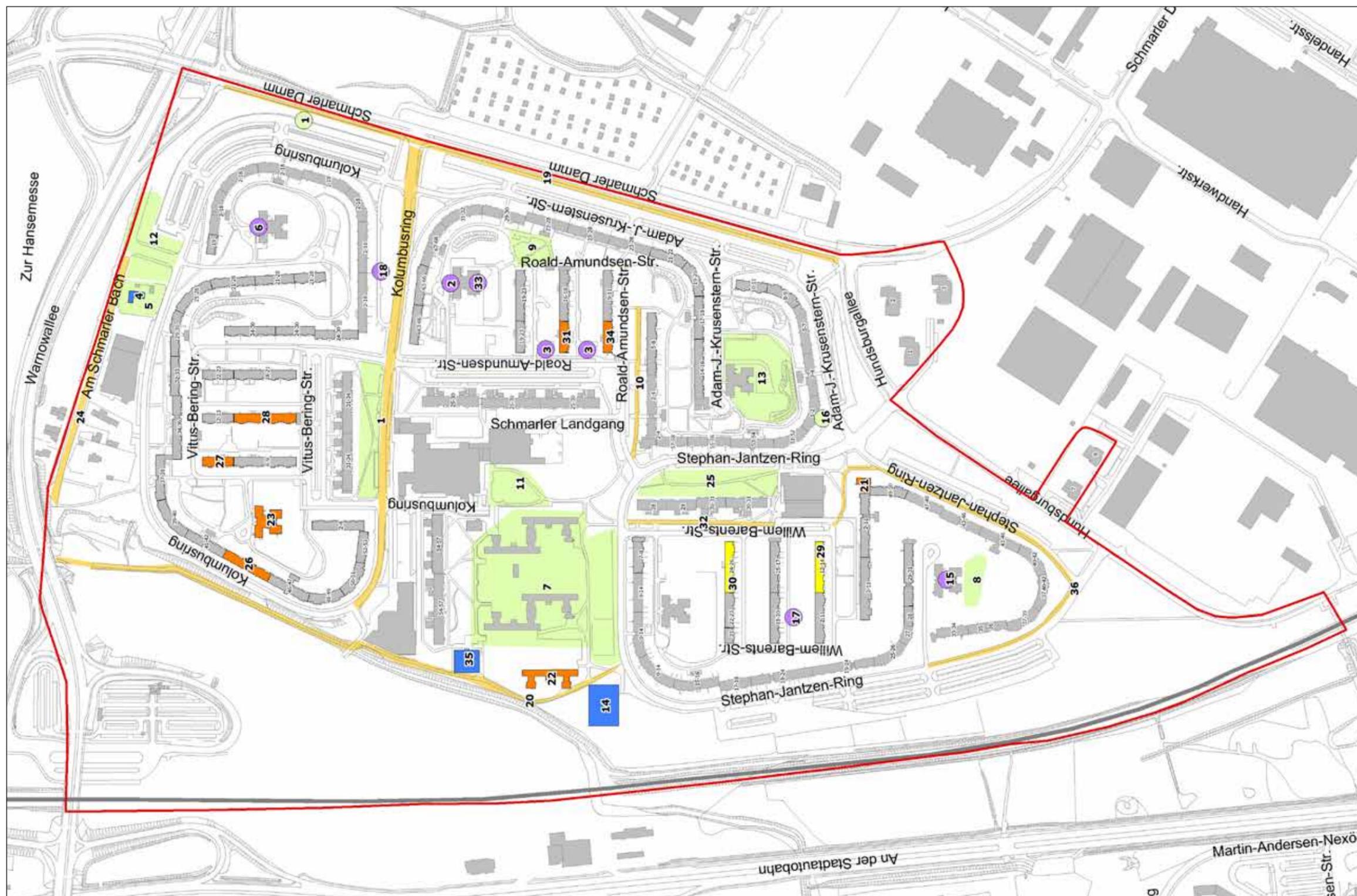
**Stadtbereich
Schmarl**

Realisierte Maßnahmen bis 2014

- Gestaltung Außenanlagen/Freiflächen
- Straßen, Geh- und Radwege
- Gebäudemodernisierung
- etagenweiser Rückbau
- sonstige Maßnahmen
- Grenze Fördergebiet



Datenstand: 31.12.2014
Bearbeitungsstand: April 2015



- 1 Umgestaltung Kolumbusring 1.-4. BA (Erschließungsanlagen, FFG und Lärmschutzwand)
- 2 Herrichtung Stadtteilbüro
- 3 13 behindertengerechte Garagen
- 4 Umbau „Haus 12“ zum Familienzentrum
- 5 FFG Familienzentrum Haus 12
- 6 Fenstererneuerung Kita Kolumbusring
- 7 FFG Gesamtschulkomplex St.-Jantzen-Ring
- 8 Wasserspielplatz St.-Jantzen-Ring
- 9 Umgestaltung Innenhof R.-Amundsen-Straße
- 10 Gehwegerneuerung R.-Amundsen-Straße
- 11 Aufwertung Schmarler Landgang
- 12 Spiel- und Sportfläche NORD

- 13 FFG Kita Spatzennest
- 14 Modernisierung Große Sporthalle St.-Jantzen-Ring
- 15 Fenstersanierung der Begegnungsstätte St.-Jantzen-Ring 32
- 16 FFG A-Krusenstern-Str. 2
- 17 Parkplätze W.-Barents-Straße 19-20
- 18 Parkplätze Kolumbusring 2-9
- 19 Geh- und Radweg Schmarler Damm
- 20 Geh- und Radweg Schmarler Bach
- 21 Abbruch „Blauer Peter“
- 22 Abbruch Grundschule St.-Jantzen-Ring
- 23 Abbruch ehem. Kita V.-Bering-Straße
- 24 Umgestaltung der Straße Am Schmarler Bach

- 25 FFG Schmarler Landgang 1. BA
- 26 Totalrückbau 43 WE Kolumbusring 43-45
- 27 Totalrückbau 27 WE Vitus-Bering-Str. 10-11
- 28 Totalrückbau 59 WE Vitus-Bering-Str. 14-17
- 29 etagenweiser Rückbau 8 WE W.-Barents-Str. 12-14
- 30 etagenweiser Rückbau 8 WE W.-Barents-Str. 24-26
- 31 Totalrückbau 22 WE Roald-Amundsen-Str. 14/15
- 32 Gehweg W.-Barents-Str. 28-31
- 33 Fahrstuhleinbau R.-Amundsen-Str. 24
- 34 Totalrückbau 22 WE R.-Amundsen-Str. 12/13
- 35 Modernisierung Sporthalle Grundschule Schmarl
- 36 Gehwegerneuerung St.-Jantzen-Ring 30-50



Förderprogramme, IGA und sanierte Wohnungen stoppten den Bevölkerungsverlust

Die Stadt entschied, dass Schmarl zur Verbesserung der städtebaulichen und der soziokulturellen Infrastruktur ab dem Jahr 2001 in verschiedene Förderprogramme aufgenommen wurde. Hinzu kam der Beschluss, die Internationale Gartenbauausstellung 2003 nach Rostock zu holen und ein ungenutztes Areal am Schmarler Rand zum Park zu machen. Damit flossen IGA-Gelder auch in die Infrastruktur des Stadtteils, etwa in die umfassende Modernisierung des auch von den Schmarlerinnen und Schmarlern genutzten S-Bahn-Haltepunkts Lütten Klein.

Auch die Wohnungsunternehmen sanierten in den 2000er-Jahren ihren Bestand und bauten mit Unterstützung durch Fördergelder 189 nicht mehr benötigte Wohnungen zurück. Augenfälliges Beispiel dafür ist der Kolumbusring, in dessen westlichem Teil seit 2009 eine beträchtliche Lücke klafft – seit 2014 ist als Zeichen der wieder gewonnenen Attraktivität des Stadtteils eine Neubebauung im Gespräch.

Schmarlerinnen und Schmarler sind auf sanierten und neuen Straßen und Wegen sicher unterwegs

Nach über 30 Jahren bestand für Schmarls Straßen und Bürgersteige erheblicher Sanierungsbedarf, der seit 2004 sukzessiv behoben wird. Parallel entstehen neue Geh- und Radwege, wie etwa 2004 und 2007 am Schmarler Bach; auch wurden über 100 Pkw-Stellplätze neu gebaut bzw. neu geordnet und gepflastert. Der Kolumbusring als zentrale Ost-West-Achse des Stadtteils wurde zwischen 2005 und 2007 einer umfassenden Erneuerung unterzogen. Zwischen der Ampelkreuzung zum Schmarler Damm und der „Kolumbuspassage“ gab es neue Fahrbahnen, Gehwege und Parktaschen, und die Kreuzung selbst wurde für einen flüssigeren Verkehr umgebaut. Straßenbegleitgrün, ein Spielplatz und ein Kunstwerk am Hochhaus „Vitus“ sorgen außerdem für ein angenehmes Erscheinungsbild. In der Willem-Barents-Straße 28 bis 31 und im Stephan-Jantzen-Ring 15 bis 25 waren Bürgerprojekte Ausgangspunkt für Sanierungsmaßnahmen. Eine Vielzahl von Schmarlerinnen und Schmarlern hatte sich im Rahmen der jährlichen 50.000-Euro-Projekte 2010 bzw. 2011 für die Erneuerung der Gehwege ausgesprochen, die 2011 und 2013 erfolgte.

Für 2015 sind weitere umfassende Sanierungs- und Umbauarbeiten geplant. Im Stephan-Jantzen-Ring 30 bis 50 erfolgen unter anderem eine Gehwegerneuerung und die Installation



Der Rückbau von Wohnungen bedeutet nicht immer den Abriss ganzer Häuser (1). Gepflegte Außenanlagen und eine gute Infrastruktur gehören zum Stadtteil (2).



1 2
3

Der Gehweg in der Willem-Barents-Straße war nach Jahrzehnten der Nutzung in keinem guten Zustand mehr. Er wurde ebenso wie die Grünanlagen saniert (1+2). Als Teil der Grünanlage „Schmarler Landgang“ wurde 2011 der Kreuzungsbereich Stephan-Jantzen-Ring/Roald-Amundsen-Straße neu gestaltet (3).

neuer Straßenlampen. In der Krusenstern-Straße geht es um den grundhaften Ausbau der Straße und eine Erneuerung sowie barrierefreie Gestaltung des Gehwegs. In der Hundsburgallee wird der Geh- und Radweg erneuert und zum Teil neu angelegt. Ergänzt wird die Maßnahme unter anderem durch neue Fahrradstellplätze und Bänke.

„Schmarler Landgang“: Stadt engagiert sich seit Jahren für die Beseitigung des städtebaulichen Missstands

Zum ungewollt langwierigsten Projekt der Schmarler Freiflächengestaltung hat sich der „Landgang“ entwickelt. Er war um 1983 als grüner Teil der damaligen Zentrumsbebauung angelegt worden. Plastiken von Reinhard Dietrich, der mit seinen Kunstwerken auch in der Rostocker Innenstadt vertreten ist, zeugten vom Wunsch der Stadtplaner, die Neubauviertel ansprechend zu gestalten. Inzwischen wurden die Skulpturen teilweise zerstört, die Parkstruktur ist nach Jahrzehnten des Wildwuchses nicht mehr erkennbar, und die angrenzende einstige Schülerspeisung ist fast zur Ruine verkommen. Die Stadt strebt seit 2002 für das gesamte 2,3 Hektar große Areal zwischen Kolombusring und Roald-Amundsen-Straße eine Lösung an: der Wildwuchs soll gelichtet, neue Wegebeziehungen und Sichtachsen sollen hergestellt werden. Vor der „Generalüberholung“ des Stadtteilparks müsste jedoch der verkommene Gebäudeteil abgerissen werden – ein letzter Gewerberaummieter verhindert dies bislang.

Da mit dem „Schmarler Landgang“ nicht wie geplant in dessen nördlichem Teil begonnen werden konnte, startete man 2011 mit der Neugestaltung des südlich gelegenen Kreuzungsbereichs Stephan-Jantzen-Ring/Roald-Amundsen-Straße. Der Bereich wurde zugunsten des Busverkehrs leicht umgebaut, es entstanden Parkplätze, Gehweg und Fahrbahn erhielten einen neuen Belag. Die Grünfläche entlang des Hochhauses Willem-Barents-Straße 28 bis 31 wurde neu gestaltet und um einen Spielplatz erweitert.



Neue Schul-, Sport- und Freizeitanlagen bereichern den Stadtteil

Der Umbau eines alten Bauernhauses zum „Haus 12“ zählte 2003 bis 2005 zu den ersten großen geförderten Maßnahmen im Stadtteil. Zu dem Freizeittreff mit Angeboten für jede Altersgruppe gehört seit 2008 auch eine Skaterbahn, die nicht nur von Schmarler Jugendlichen genutzt wird. Für 2015 steht ein Erweiterungsbau auf dem Plan, da die räumlichen Kapazitäten im „Haus 12“ inzwischen an ihre Grenzen stoßen.

Die einst fünf Schulen und zwei Sporthallen des Stadtteils hatte man zentral zwischen Kolumbusring und Stephan-Jantzen-Ring errichtet. Mit dem Sinken der Einwohnerzahlen gingen auch die Schülerzahlen zurück, sodass eines der Schulgebäude 2006/07 abgerissen wurde. Hier entstand 2014/15 eine neue Sportanlage mit Ballspiel-, Lauf- und Sprunganlagen, die öffentlich genutzt werden kann. Auch die beiden bereits 2007 bis 2009 und 2012 modernisierten Schulsporthallen sind außerhalb des Schulbetriebs für Vereinssportler aus dem gesamten Nordwesten geöffnet. Die verbliebenen Schulgebäude erfuhren Anfang der 2000er-Jahre eine gründliche Modernisierung und dienen als Grund- und Gesamtschule. 2008 wurde zudem das Schulatrium gebaut, in dem auch öffentliche Veranstaltungen stattfinden. Die betonierten Schulhöfe verwandelten sich 2004/05 in eine großzügige Freifläche mit vielfältigen Spiel- und Sportgeräten, die nach Schulschluss auch von vielen Schmarler Familien und Kindern genutzt wird.

Nach dem Abriss der Kindertagesstätte in der Vitus-Bering-Straße 2007 und der Umnutzung des Kita-Gebäudes in der Roald-Amundsen-Straße gibt es in Schmarl noch drei Kindertagesstätten. Auch sie haben von den Städtebaufördermitteln profitiert, etwa durch die Neugestaltung der Außenanlagen 2006 in der Kita „Spatzennest“ und durch die Sanierung von Fenstern und Türen in den Kitas „Regenbogen“ und „Käferbude“ 2005 und 2007. In der Kita „Regenbogen“ wird 2015 eine umfassende Modernisierung und energetische Sanierung erfolgen, mit der auch eine völlige räumliche Veränderung des Gebäudes einhergeht.



1 2
3

In Schmarl entstanden zahlreiche Spiel-, Sport- und Freizeitmöglichkeiten, auch die Kitas erhielten neue Spielgeräte (1). Besonders gefragt sind die Skateranlage (2) und die Angebote im „Haus 12“ (3).



16 Groß Klein: Von der „Schlafstadt“ zum lebendigen Stadtteil

Groß Klein entstand als letztes der fünf Neubaugebiete des Rostocker Nordwestens. In Nachbarschaft zum gleichnamigen Dorf wuchsen zwischen 1979 und 1983 vor allem Fünfgeschosser, aber auch drei Wohnschlangen mit neun bis elf Etagen heran. Waren im benachbarten Schmarl noch öffentliche Einrichtungen, wie eine Bibliothek und ein Kino, entstanden und konnten die Lichtenhäger noch durch eine mit Brunnen gestaltete Einkaufszone flanieren, gab es in Groß Klein von alledem nichts – der Stadtteil war eine der leidigen „Schlafstädte“. Die soziokulturelle Infrastruktur für 22.000 Menschen bestand neben sechs Schulen und einer zentralen Schülerspeisung, acht Kitas, drei Kaufhallen sowie der Grundversorgung durch Ärzte aus zwei kleinen Jugendklubs, einer Gaststätte und einer Handvoll Dienstleistungseinrichtungen, wie Friseur und Optiker. In den zuletzt entstandenen Straßenzügen gab es keine Bürgersteige – Passanten und Pkw teilten sich die ehemaligen Baustraßen, und die Flächen zwischen den in Schlangenform angelegten Straßenzügen waren je nach Wetter staubtrocken oder morastig.

Rund 10.000 Einwohner kehrten dem Stadtteil zwischen 1990 und 2005 den Rücken, weil sie Rostock ganz verließen oder aber in attraktivere Gegenden zogen. Aufgehalten und ins Gegenteil verkehrt werden konnte die Abwanderung durch einen konzentrierten Einsatz von Fördergeldern und Eigenmitteln der Hansestadt Rostock für die Entwicklung der städtebaulichen und soziokulturellen Infrastruktur sowie durch umfassende Sanierungen des Wohnungsbestandes durch die Wohnungsunternehmen.



Groß Klein aus der Luft, im Hintergrund die Ostsee mit Warnemünde

- 1 FFG Kinder- und Jugendhaus Dänenberg
- 2 Straßenbau Dänenberg
- 3 Straßenbau Kl. Warnowdamm
- 4 Geh- und Radweg Werftallee
- 5 Uferstraße u. Spielbereich Dänenberg 1.+2. BA
- 6 Parkplatz Alte Warnemünder Chaussee 33-35
- 7 Innenhofgestaltung Ahornhof
- 8 Verkehrsanlagen Dorf Groß Klein
- 9 Parkplatz und Gehweg Gerüstbauerring
- 10 Sanierung Sporthalle Alte Warnemünder Chaussee
- 11 Umgestaltung Kl. Warnowdamm
- 12 etagenweiser Rückbau H.-Flach-Str. 10-15
- 13 Abriss H.-Flach-Str. 21-24
- 14 etagenweiser Rückbau Zum Ahornhof 3-14
- 15 Abriss H.-Flach-Str. 18 und 19
- 16 Abriss A.-Tischbein-Str. 24
- 17 Abriss Sprengmeisterweg 2, 3
- 18 Abriss Baggermeisterring 22 a, 22c
- 19 Abriss Baggermeisterring 23-28
- 20 Abriss Zum Laakkanal 13-14
- 21 Abriss Bootsbauerweg 19-20
- 22 Abriss Blockmacherring 21-22
- 23 etagenweiser Rückbau A.-Tischbein-Str. 1-6
- 24 Abriss A.-Tischbein-Str. 20-21
- 25 Abriss Bootsbauerweg 2-3
- 26 Abriss Segelmacherweg 21-24
- 27 Verkehrsanlagen Alte Warnemünder Chaussee
- 28 Geh- und Radweggestaltung Blockmacherring
- 29 Geh- und Radweg Segelmacherweg
- 30 Geh- und Radweg Bootsbauerweg
- 31 Umgestaltung Blockmacherring, einschl. Marktfläche
- 32 Innenhofgestaltung Schiffbauerring 52
- 33 Geh- und Radweggestaltung Schiffbauerring
- 34 Geh- und Radweggestaltung Taklerring
- 35 FFG Gesamtschulkomplex Taklerring/Gerüstbauerring 1.-3. BA
- 36 Spielplatz Warnowblick
- 37 FFG Begegnungszentrum
- 38 Wegeverbindung Spielplatz Klenowtor
- 39 Gestaltung Jugendtreff mit TT-Platte
- 40 Sanierung Kita „Knirpsenland“ Gerüstbauerring 40
- 41 Erneuerung Containerstellplatz
- 42 Platzgestaltung Niegen Enn
- 43 Platzgestaltung Schiffbauerpassage
- 44 Platzgestaltung und -begrünung Schiffbauerring
- 45 Skateranlage Werftallee
- 46 Fussweg Blockmacherring/Schiffbauerpassage
- 47 Gehweg Einmündung Ahornhof
- 48 Wegeverbesserung Innenhof Tischbeinstr.
- 49 Beleuchtung Taklerring und H.-Flach-Str.
- 50 Gehweg Penny-Ahornhof
- 51 Vorplatz S-Bahnhof
- 52 Rückbau Kita Schiffbauerring 52
- 53 Rückbau/Sicherung Schule Gerüstbauerring 28
- 54 Sanierung/Modernisierung Jugendclub 224
- 55 Um-/Neubau Begegnungszentrum Gerüstbauerring
- 56 Einrichtung Nachbarschafts-/Mietertreff
- 57 Betreutes Wohnen Tischbeinstr. 20
- 58 Graffiti Sporthalle Gerüstbauerring
- 59 Modernisierung Kita am Warnowpark (Segelmacherweg)
- 60 Personenaufzug Gerüstbauerring 20
- 61 Modernisierung Turnhalle Gerüstbauerring einschl. FFG
- 62 Modernisierung Sporthalle Kl. Warnowdamm
- 63 Umgestaltung Spielplatz „Brücke“
- 64 Erneuerung Gehweg F.-M.-Scharffenberg-Weg
- 65 Herrichten des Stadtteilbüros Taklerring 41
- 66 Abriss Taklerring 22 (Grundschule)
- 67 Abriss Schulkomplex Kl. Warnowdamm
- 68 Geh- und Radweg A.-Tischbein-Straße
- 69 Neugestaltung Geh- und Radweg Alte Warnemünder Chaussee
- 70 Geh- und Radweg Klenowtor-Werftallee
- 71 Gehwegerneuerung Taklerring (50.000 Euro Projekt)
- 72 Wohnungsneubau 33 WE Likedeelerhof auf Rückbaufäche
- 73 Wohnungsneubau F.-M.-Scharffenberg-Weg



Maßnahmenplan

Stadtgebiet Groß Klein

Realisierte Maßnahmen bis 2014

- Straßen, Geh- und Radwege
- weitere realisierte Maßnahmen
- bereits Totalrückbau erfolgt
- bereits etagenweiser Rückbau erfolgt
- Grenze Fördergebiet
- Quartiersgrenzen



Datenstand: 31.12.2014

Bearbeitungsstand: April 2015



Rückbau von Gebäuden schuf Platz für Grün und neue Wohnprojekte

Die städtebauliche Entwicklung Groß Kleins ging mit dem Rückbau etlicher Gebäude einher. In den Straßenzügen Zum Laakkanal/Baggermeisterring, im Bereich des heutigen Ahornhofes und in der Albrecht-Tischbein-Straße wurden vor allem so genannte Würfelhäuser, aber auch Endsegmente von Wohnschlangen durch die Wohnungsunternehmen abgerissen. Im Signalgastweg und westlich des Bootsbauerrings entschloss sich die Stadt zum Abriss von insgesamt drei Schulen, zwischen Hermann-Flach-Straße und Taklerring wurde eine Kita rückgebaut.

Die gewonnenen Freiräume wurden zu Grünanlagen und sorgen seitdem für neue Blickachsen. Im Laakkanal entstand 2012/13 anstelle der „Platte“ sogar ein neuer Wohnstandort im skandinavischen Stil, Bauherrin der Eigenheimsiedlung war die städtische Wohnungsgesellschaft WIRO. Sie ist es auch, die 2014/15 auf einer ehemaligen Freifläche im Fritz-Meyer-Scharffenberg-Weg in eine neue Mietwohnanlage investiert hat.

Der verbliebene Altbestand an Wohnungen wurde durch die Wohnungsunternehmen fast ausnahmslos saniert, an mehreren Standorten um eine oder zwei Etagen reduziert und zum Teil mit neuen Grundrissen versehen. Zahlreiche Fassaden erhielten in diesem Zusammenhang ein völlig neues Aussehen, das kaum noch an die „Plattenwohnungen“ erinnert.



1 2 Für den „Ahornhof“ wurden nicht mehr gefragte Fünf-Raum-Wohnungen in hochwertige kleinere Wohnungen umgebaut (1). Neben den modernisierten Wohnungen haben auch sanierte Straßen und Gehwege, Parkplätze, Einkaufsmöglichkeiten und schöne Spielplätze Groß Klein attraktiv gemacht (2) - (4).



Fahrbahnen und Gehwege anstelle alter Baustraßen

Parallel zu den Sanierungs-, Abriss- und Neubauprojekten der Wohnungsunternehmen investierte die Stadt Eigen- und Fördermittel in Straßen, Rad- und Gehwege, Beleuchtung, Pkw-Stellplätze, Grün- und Spielanlagen. Ein Beispiel dafür ist der Blockmacherring, der 2001/02 umfassend saniert und gestaltet wurde. Die Sanierung des Fritz-Meyer-Scharffenberg-Weges, der vor allem von den Bewohnerinnen und Bewohnern der dortigen Seniorenwohnanlagen und Pflegeeinrichtungen genutzt wird, erfolgte 2008. Parallel wurde hier auch die Bushaltestelle barrierefrei eingerichtet.

In diesem Zusammenhang erhielt der Vorplatz der S-Bahn-Haltestelle 2010 ein völlig neues Aussehen. Im Rahmen eines 50.000-Euro-Bürgerprojektes hatte sich die Mehrheit für eine Umgestaltung des ungepflegt wirkenden Areals entschieden, die den Rückbau ungenutzter Fahrradstellanlagen zu Gunsten von Pkw-Stellplätzen umfasste ebenso die Neuordnung der Grünanlagen und ein neues Gehwegpflaster.

Zum ansprechenden Bild des Stadtteils tragen auch zahlreiche Innenhöfe bei, die sich durch das Engagement der Wohnungsunternehmen und mit städtebaulicher Unterstützung durch Stadt und Land zu Bereichen mit hoher Aufenthaltsqualität entwickelt haben. Das letzte zu gestaltende Quartier erstreckt sich von der Hermann-Flach-Straße über den Laakkanal und den Seelotsenring zum Likedeeler Hof. Hier werden 2014/15 mit Hilfe von Fördermitteln das Wegesystem, die Beleuchtung und der Spielplatz erneuert.

Lebendiges Zentrum rund um das „Bürgerhus“

Der Wegzug vieler Familien mit Kindern hat dazu geführt, dass anstelle von drei Schulstandorten im Stadtteil einer ausreicht. Zwei der im Taklerring verbliebenen Schulgebäude wurden durch die Stadt saniert und dienen nun als Grund- und Realschule. Ein drittes Gebäude im Gerüstbauerring erfuhr 2005 einen weitgreifenden Umbau, der ein großzügiges Stadtteil- und



1 2
3

Befinden sich im Zentrum des Stadtteils: das Stadtteil- und Begegnungszentrum „Bürgerhus“ (1), die Grundschule (2) und eine von vier Sporthallen (3).



Begegnungszentrum entstehen ließ. Seitdem bilden das „Bürgerhus“, der Schulcampus und die gemeinsamen vielfältig nutzbaren Außenanlagen das lebendige Zentrum von Groß Klein: die Bibliothek, ein Saal mit Bistro, Kurs- und Sporthallen, ein Ballspielplatz, eine ansprechend gestaltete Freifläche mit Sitzbänken und die öffentlich nutzbaren Schulhöfe mit ihren vielfältigen Spielmöglichkeiten sind das ganze Jahr über Treffpunkt. In der Nachbarschaft gibt es zudem einen Kinder- und Jugendclub sowie das Einkaufs- und Behördenzentrum Klenow Tor, das bereits Anfang der 1990er-Jahre auf einer Brachfläche durch einen privaten Investor errichtet wurde.

Auf der Agenda der Stadt stand auch die Modernisierung der drei Sporthallen, die außerhalb des Unterrichts durch Sportvereine genutzt werden können. Der Tennisplatz am westlichen Rand von Groß Klein wurde anstelle einer Brache durch das städtische Wohnungsunternehmen WIRO gebaut.

Quartiermanagement bezieht Einwohnerinnen und Einwohner ein

Ein wichtiges Anliegen bei der Vitalisierung des Stadtteils war es, die Einwohnerinnen und Einwohner in die Entwicklung der Projekte einzubeziehen und die verschiedenen privaten, gesellschaftlichen und wirtschaftlichen Akteure im Stadtteil miteinander ins Gespräch zu bringen. 1999 hat dafür eine Quartiermanagerin ihre Arbeit aufgenommen – als Erste in einem Rostocker Stadtteil. Bis Ende 2013 wurden Büro und Quartiermanagement über das Förderprogramm „Die Soziale Stadt“ kofinanziert. Seit Mitte 2014 trägt die Stadt die Finanzierung für das nunmehr umbenannte Stadtteilmanagement.

Zu den Aufgaben des damaligen Quartiermanagements gehörte es unter anderem, die 50.000-Euro-Bürgerprojekte zu organisieren und den jährlichen Verfügungsfonds von 20.000 Euro zu verwalten. Mit Hilfe der Bürgerprojekte konnten in jedem Jahr Bauvorhaben umgesetzt werden, die den Einwohnerinnen und Einwohnern besonders am Herzen lagen. In Groß Klein entschieden sie sich mehrfach für Gehwegsanierungen und die Installation von Beleuchtung, aber auch für Platzgestaltungen und -begrünungen. In der Hand des Quartiermanagements lagen und heutigen Stadtteilmanagements liegen die Mitorganisation der jährlichen Programmtage „Ein schönes Stück Rostock“ sowie gemeinsam mit dem Schmarler Quartiermanagement die Herausgabe der Stadtteilzeitung.



1 2

Viele Einwohnerinnen und Einwohner haben sich in den vergangenen Jahren an der Gestaltung ihres Stadtteils beteiligt; sei es im Rahmen von Bürgerinitiativen (1) oder ganz tatkräftig wie beim Bäumeplanzen (2).



17 Dierkow: moderne Infrastruktur und Neubauten machen Stadtteil komplett

Angesichts dramatisch knapper werdender Ressourcen der damaligen DDR-Wirtschaft mussten sich Rostocks Stadtplaner und Architekten auf der Ostseite der Warnow endgültig vom Wunsch nach attraktiven Neubaugebieten und Wohnungen mit ansprechenden Grundrissen verabschieden. Fiel schon Groß Klein in der Infrastruktur und Gestaltung deutlich hinter seinen Vorgängern Schmarl und Lichtenhagen zurück, musste ab 1984 in Dierkow noch mehr gespart werden. Hinter „zweckentsprechenden Lösungen“ verbargen sich knappere Wohnungsgrößen sowie Häuser, die trotz nicht vorhandener Fahrstühle auf sechs Etagen aufgestockt wurden. Auf die im Plan von 1979 noch vorgesehenen Hochhäuser und architektonisch ansprechenden Gesellschaftsbauten wurde verzichtet. Da Material und Arbeitskraft fast ausschließlich im Wohnungsbau zum Einsatz kamen, blieben auch die Straßenzüge bis auf wenige Ausnahmen im Grunde ohne weitere Gestaltung. Die Infrastruktur beschränkte sich auf fünf Kitas, sechs Schulen (eine davon ein Altbau der 1930er-Jahre-Siedlung Dierkow), drei Kaufhallen sowie einige Arztpraxen.

Trotzdem waren die Wohnungen in Dierkow begehrt, und bis 1987 zogen rund 20.000 Menschen in den Stadtteil: Neu-Rostockerinnen und -Rostocker und junge Familien freuten sich, überhaupt eine eigene passable Wohnung zu bekommen, und wer bislang in der Altstadt oder in der KTV zuhause war, wusste Fernheizung und Bad durchaus zu schätzen.

Ab Mitte der 1990er-Jahre sank die Einwohnerzahl von Dierkow um die Hälfte auf schließlich nur noch knapp 10.400 im Jahr 2009. Seitdem ist eine steigende Tendenz zu verzeichnen, was nicht zuletzt an den zahlreichen Städtebaufördermaßnahmen und Modernisierungen durch die Wohnungsunternehmen liegt. Die sich entwickelnde städtebauliche und soziokulturelle Infrastruktur und mehrere Neubaumaßnahmen komplettieren sukzessive den Stadtteil.



Dierkow aus der Luft, im Hintergrund die Warnow, links die Holzhalbinsel

Realisierte Maßnahmen bis 2014

- Gestaltung Außenanlagen/Freiflächen
- Straßen, Geh- und Radwege
- Stellplatzanlagen/Parkhaus
- Gebäudesanierung
- Gebäudeabruch und Ersatzneubau
- Gebäudeabbruch
- etagenweiser Rückbau
- sonstige Maßnahmen
- Grenze Fördergebiet



Datenstand: 31.12.2014
Bearbeitungsstand: April 2015



- 1 FFG Grünraum Dierkower Höhe
- 2 FFG Lorenzstraße/Brandinstraße
- 3 FFG Kaufhalle Format
- 4 FFG Stadtteilkulturzentrum
- 5 FFG Block 130 Am Kurt-Schumacher-Ring
- 6 FFG Kurt-Schumacher-Ring 195-197
- 7 FFG Lorenzstr./Tessenowstr. 1. BA
- 8 FFG H.-Tessenow-Str. 1-17, 21-23, 28-34
- 9 FFG W.-Butzek-Str. 7-10, 11-13, 18-20
- 10 FFG Dierkower Höhe 17-19
- 11 FFG H.-Colden-Str. 1-4, 5-8, 39-41
- 12 FFG Berringerstr. 4-7, 11-15, 20-23, 24-27
- 13 FFG 1. Wohngruppe 1.-3. BA
- 14 FFG 3. Wohngruppe
- 15 FFG Lorenzstr./Gutenbergstr
- 16 FFG Gesamtschule Dierkow
- 17 FFG Severin-Str.
- 18 FFG Kurt-Schumacher-Ring 11-38, 149-151, 172-175
- 19 Außenanlagen Kurt-Schumacher-Ring 132-134
- 20 Umgestaltung Kurt-Schumacher-Ring, 1. BA
- 21 Innenhof Kurt-Schumacher-Ring 128-158
- 22 Hofgestaltung 3. WG
- 23 zusätzliche Parkflächen am Kurt-Schumacher-Ring

- 24 Parkhaus Bruno-Taut-Str.
- 25 Großparkplatz Berringerstr.
- 26 Spiel-, Sport- und Freizeitanlage Dierkower Allee
- 27 Spiellandschaft/Grünraum Hinrichsdorferstraße
- 28 Geh- und Radweg Dierkower Allee 1.-3. BA
- 29 Gehwege Demmlerstraße/ Hannes-Meyer-Platz
- 30 Öffentliche Verkehrsanlagen Hartmut-Colden-Straße
- 31 Wegeverbindung Lorenzstr.-Zentrum
- 32 Straßenbegleitgrün Gutenbergstraße
- 33 Straßenbegleitgrün Dierkower Allee
- 34 Sanierung Gewölbebrücke Gutenbergstraße
- 35 Errichtung eines Parkplatzes (ehem. Divi)
- 36 Abbruch Baracke Gutenbergstraße
- 37 Abbruch der Kita Th.-Heuss-Str. 24
- 38 Abbruch der Schule H.-Tessenow-Str. 48
- 39 Abbruch Schulgebäude Th.-Heuss-Straße 4
- 40 Abbruch Schulgebäude W.-Butzek-Straße 4
- 41 Abbruch Schulgebäude Berringerstr. 36
- 42 Abbruch Grundschule W.-Butzek-Straße 22
- 43 FFG „Graben Dierkower Höhe“ – 1. und 2. BA
- 44 Totalrückbau 47 WE Berringerstr. 28-31
- 45 Totalrückbau 48 WE Dierkower Höhe 3-5
- 46 Totalrückbau 36 WE H.-Colden-Str. 22-24

- 47 Totalrückbau 48 WE H.-Colden-Str. 35-38
- 48 Totalrückbau 42 WE H.-Colden-Str. 42-45
- 49 Totalrückbau 28 WE H.-Colden-Str. 46-48
- 50 Totalrückbau 28 WE K.-Schumacher-Ring 42-44
- 51 Totalrückbau 28 WE T.-Heuss-Str. 33-35
- 52 Totalrückbau 42 WE K.-Schumacher-Ring 203-205
- 53 etagenweiser Rückbau 15 WE G.-Adolf-Demmler-Str. 8-11
- 54 etagenweiser Rückbau 16 WE K.-Schumacher-Ring 27-31
- 55 Sanierung „Grundschule Dierkow“ W.-Butzek-Str. 23, 1. BA
- 56 Teilmodernisierung derzeitiges Begegnungszentrum
- 57 Gestaltung der Außenanlagen „Gundschule Dierkow“
- 58 „Stadtteilmusiktheater“ für Grundschüler in Dierkow
- 59 Handedokumentations- und Begegnungsstätte
- 60 Herrichtung Stadtteilbüro
- 61 Abbruch Kita Dierkower Damm 38a
- 62 Wegesanierung W.-Butzek-Str. 18-21
- 63 Verkehrsinsel Dierkower Allee
- 64 Verkehrsaufplasterung K.-Schumacher-Ring
- 65 Abriss Kita A.-Demmler-Str. 12 und Ersatzneubau
- 66 Gehwegsanierung B.-Taut-Str. 1-4
- 67 Außenbereichsflächen Dierkow
- 68 Leitungsumverlegung SBZ Dierkow
- 69 Abbruch Schulgebäude Kurt-Schumacher-Ring 160



Beleuchtete Straße, Gehwege und Parkplätze sorgen für moderne Infrastruktur

Die Hansestadt Rostock begann 1993 unmittelbar nach dem Start des Programms zur Wohnumfeldverbesserung, die Möglichkeiten der finanziellen Unterstützung für Dierkow zu nutzen. Ziel der von Bund und Land geförderten Maßnahmen waren erneuerte bzw. überhaupt erst einmal angelegte Straßen und Gehwege, die Installation von Straßenbeleuchtung, die Gestaltung von Grünanlagen sowie Spiel- und Sportplätzen und die Schaffung ausreichender Pkw-Stellplätze. 2006 kam das Förderprogramm „Die Soziale Stadt“ hinzu.

So entstanden zwischen Gutenbergstraße, Hinrichsdorfer Straße und Dierkower Allee mit der Zeit moderne, beleuchtete und zum Teil barrierefreie Geh- und Radwege, etwa in der Bruno-Taut-Straße und der Philipp-Brandin-Straße sowie im Kurt-Schumacher-Ring. Neben geordneten öffentlichen Stellflächen gibt es seit mehreren Jahren auch private Parkplätze, die von Wohnungsunternehmen für ihre Mieter eingerichtet wurden.

Dierkow hatte bereits in den 1980er-Jahren Busverbindungen und 1987 einen Straßenbahnanschluss in die Innenstadt erhalten. 1997 verbessern sich mit der Modernisierung des Umsteigeknotens am Dierkower Kreuz noch einmal die Nutzungsbedingungen. Autofahrer profitieren seit 2005 von der Sanierung der Gutenbergbrücke als Verbindung zwischen Dierkower Kreuz und Stadtteil.



1 2 Blick in die Allee der Bauschaffenden im Winter 1986 und heute (1)+(2). Attraktive Wohnanlagen, wie im Kurt-Schumacher-Ring (3),
3 4 und eine gute Anbindung an die Innenstadt (4) gehören zu den Vorzügen von Dierkow.



Grüne Höfe, Spielplätze und gestaltete Freiflächen für mehr Lebensqualität

Da in Dierkow seit Anfang an viele junge Familien mit Kindern zuhause sind, war der Bedarf an geeigneten Spiel- und Freizeitflächen entsprechend groß. Dieser konnte unter anderem 1999/2000 mit dem Bau einer rund 50.000 m² umfassenden Anlage an der Grenze zum benachbarten Toitenwinkel gedeckt werden. Öffentlich zugänglich ist auch die 2001/2002 eingerichtete Spiel-, Sport- und Freizeitfläche für alle Altersgruppen an der inzwischen abgerissenen Dierkower Gesamtschule. Darüber hinaus wurden durch die Stadt und durch Wohnungsunternehmen zahlreiche kleine Spielplätze angelegt, der erste entstand 1992 zwischen Dierkower Kreuz und Dierkower Höhe.

Mit dem „Dierkower Graben“ (zwei Bauabschnitte 2007 und 2014/15) und dem Wohngebietspark „Dierkower Mühle“ (2009) entstanden grüne Verbindungen zwischen dem Neubaugebiet und den gleichnamigen Siedlungen aus den 1930er-Jahren. An der Kreuzung Kurt-Schumacher-Ring/Johann-Christian-Wilken-Straße fand 2010 im Rahmen von Freiflächengestaltungen eine eher landschaftsarchitektonische Umsetzung des Stadtteillogos – ein Labyrinth – ihren Platz. Am östlichen Ende der Stadtteilmagistrale wurde ein begehbare Irrgarten als Motiv der Gestaltung gewählt. Entlang des Kurt-Schumacher-Rings, der einstigen Allee der Bauschaffenden, soll darüber hinaus ein grünes Band durch den Stadtteil wieder erlebbar gemacht werden. Bereits in der Entstehungszeit des Stadtteils war hier eine Grünanlage mit Kunst im öffentlichen Raum konzipiert worden.



1 2
3

Dierkow ist von Anfang an ein kinderreicher Stadtteil. Eine wichtige Aufgabe ist deshalb der Bau von Freizeitflächen für alle Altersgruppen, wie zum Beispiel Skateranlagen (2) und klassische Spielplätze (1+3). Die Finanzierung erfolgt mit Hilfe von Städtebaufördermitteln.



Lang ersehnter Neubau eines Stadtteil- und Begegnungszentrums (SBZ)

Als Dierkow-Neu Ende der 1980er-Jahre – mehr oder weniger – fertiggestellt war, gab es lediglich zwei Klubs. Dringliches Anliegen der Stadtteilentwicklung nach 1990 war es deshalb, soziokulturelle Angebote zu schaffen. 1993 eröffnete das durch einen privaten Investor neu gebaute Stadtteilzentrum am Hannes-Meyer-Platz, in dem es neben einer Bibliothek auch Einkaufsmöglichkeiten und eine Gaststätte gab. Unmittelbar in der Nachbarschaft befindet sich das 1984 gebaute und 2007 sanierte Ärztehaus.

Schon 1994 waren die Einwohnerzahlen in dem Maße gesunken, dass das Kita-Gebäude in der Lorenzstraße zu einem Kinder- und Jugendfreizeithaus umgewandelt werden konnte und seit 2004 als Stadtteil- und Begegnungszentrum fungiert. Ein den Ansprüchen wirklich gerecht werdender SBZ-Neubau entsteht bis Ende 2015 am ehemaligen Schulstandort zwischen Kurt-Schumacher-Ring und Gutenbergstraße. Neben denen des SBZ stehen die Angebote einer selbstverwalteten Jugendinitiative und der evangelischen Slütergemeinde den Einwohnerinnen und Einwohnern zur Verfügung.



1



2

Das neue Stadtteil- und Begegnungszentrum (1 - Entwurf) entsteht zwischen Kurt-Schumacher-Ring und Gutenbergstraße unmittelbar an den Sport- und Freizeitflächen (2).



Dem Abriss von Gebäuden folgen auch Neubauten

Der Abriss von Wohnhäusern, nicht mehr benötigten Kaufhallen, Kitas und Schulgebäuden hat die Struktur des Dierkower Plattenbaugebiets verändert: Es sind neue Freiflächen und Sichtachsen entstanden, aber auch Raum für moderne Neubauten. Im Kurt-Schumacher-Ring 202 bis 205 errichtete eine Wohnungsgenossenschaft 2014/15 am Standort einer abgerissenen Kaufhalle eine neue Wohnanlage, nahe der Straßenbahnhaltestelle Katerweg ist ebenfalls ein Neubau geplant. Die zwischen 2001 und 2013 abgerissenen 377 Wohnungen – 31 davon als etagenweiser Rückbau – werden zum Teil durch Neubauten ersetzt. In der Hartmut-Colden-Straße 14 bis 17 konnte durch Gespräche zwischen der Hansestadt Rostock und der Wohnungswirtschaft ein städtebaulicher Missstand beseitigt werden: Ein auswärtiger Eigentümer hatte die Gebäude verwahrlosen lassen. Nach einem Besitzerwechsel wurden Häuser und Wohnungen 2009/10 saniert und wieder vermietet. Im Jahr 2011 entstand am Rand von Dierkow das neue Polizeirevier für Rostocks Nordosten.

Dierkows Nachwuchs wird mittlerweile in drei Kindereinrichtungen betreut. Auf dem Areal des 2009 abgerissenen ehemaligen Kindergartens bzw. der späteren Grundschule in der Georg-Adolf-Demmler-Straße entstand ein Neubau, die Kitas in der Johann-Christian-Wilken-Straße und der Berringerstraße wurden 2014 umfassend modernisiert. Von den einst sechs Dierkower Schulen sind noch zwei in Betrieb: der 1995 nach Sanierung und Erweiterung als Käthe-Kollwitz-(Musik-)Gymnasium wieder eröffnete Schulbau von 1938/40 in der Heinrich-Tessenow-Straße und das ab 2015 modernisierte Schulgebäude Walter-Butzek-Straße aus den 1990er-Jahren. Die Schulen aus den 1980er-Jahren wurden abgerissen.

1 2



Unter anderem im Kurt-Schumacher-Ring hat ein teilweiser Rückbau von Wohnungen zu interessanten architektonischen Lösungen geführt (1). Am ehemaligen Standort einer Kaufhalle ebenfalls im Kurt-Schumacher-Ring errichtet eine Rostocker Wohnungsgesellschaft moderne Neubauten (2).



Quartiermanagement ist Regiestelle für Stadtteilakteure

Seit März 2007 gibt es in Dierkow ein Quartiermanagement, das über das Förderprogramm „Die Soziale Stadt“ finanziert wird. Wie auch in Groß Klein, Schmarl und Toitenwinkel ist der Stadtteilmanager bzw. Quartiermanager Ansprechpartner für Einwohnerinnen und Einwohner, im Stadtteil engagierte haupt- und ehrenamtliche Akteure, für Vertreter der Kommunalpolitik und der Verwaltung sowie für Gewerbetreibende. Ziel ist es, die Entwicklung des Stadtteils zu steuern, nachhaltige Netzwerkstrukturen zu schaffen und Interessierte in den Prozess einzu-beziehen. Ein Schwerpunkt des Dierkower Quartiermanagements ist es von Anfang an, Handel und Gewerbe vor Ort zu unterstützen. Gemeinsam mit Rostock Business wurde zwischen 2008 und 2010 das geförderte Modellvorhaben „Büro für stadtteilbezogene Wirtschaftsförderung“ betreut. Ein Ergebnis daraus war 2008 die Eröffnung des von vielen Dierkowerinnen und Dierkowern gewünschten Wochenmarktes am Hannes-Meyer-Platz. Darüber hinaus wurden unter anderem Gewerbetreffen initiiert, die Händlern und Dienstleistern die Möglichkeit eines regelmäßigen Informationsaustausches bieten. Am Hannes-Meyer-Platz ansässige Gewerbetreibende organisieren gemeinsam mit Einrichtungen und Vereinen aus dem Stadtteil Feste am Stadtteilzentrum, etwa Frühlings- und Sommerfeste sowie den Adventsmarkt.

Ebenfalls in der Regie des Quartiermanagements liegt auch in Dierkow die Verwaltung des jährlichen Verfügungsfonds über 20.000 Euro und die Organisation der 50.000-Euro-Bürgerprojekte. Der Verfügungsfonds erlaubt es, ohne großen bürokratischen Aufwand soziale, kulturelle und nachbarschaftliche Aktivitäten zu unterstützen. Bei den Bürgerprojekten können sich die Einwohnerinnen und Einwohner mit ihrer Stimme jedes Jahr für die Umsetzung eines größeren oder mehrerer kleiner Bauprojekte entscheiden. Die Bandbreite der Maßnahmen, für die die Dierkowerinnen und Dierkower seit 2007 votiert haben, reicht von einer Schulhofgestaltung (2007) über die Sanierung des Gehwegabschnitts in der Lorenzstraße und die Verkehrsberuhigung eines Schulwegs (beides 2009) bis zur Einrichtung eines „Grünen Klassenzimmers“ (2011) an der Grundschule „Ostseekinder“ und die Installation einer Flutlichtanlage am Sportplatz Bruno-Taut-Straße (2014/15).



1 2

Auf Stadtteilrundgängen mit dem Quartiermanager, mit Vertretern der RGS und des Ortsamtes können sich Einwohnerinnen und Einwohner über 50.000-Euro-Bürgerprojekte informieren. (1) und verschiedene Akteure sorgen für ein buntes Leben im Stadtteil (2).



18 Toitenwinkel: Stadtteil aus der Wendezeit nutzt sein Potenzial

Zwischen dem Baubeginn für das Neubaugebiet 1987 und dem Richtfest für das letzte Wohngebäude 1994 liegen nicht weniger als ein Wechsel des gesellschaftlichen Systems und dessen Auswirkungen auf den Wohnungsmarkt: Die ersten Mieter waren glücklich, eine für damalige Verhältnisse moderne Neubauwohnung zu bekommen; sieben Jahre später mussten die Platten-Neubauten mit Eigenheimen und sanierten Innenstadtwohnungen konkurrieren.

Dem Stadtteil ist der Wechsel anzusehen: Zwischen Hafenallee/Weidendamm, Toitenwinkler Allee, Hinrichsdorfer Straße und Hölderlinweg wurden typische DDR-Plattenbauten errichtet; am Toitenwinkler Teich entstanden mit dem „Friedensforum“ Anfang der 1990er-Jahre dann bereits Gebäude völlig neuen Typs mit individueller Architektur und großzügigeren Wohnungsgrundrissen. Südwestlich davon wuchs wenig später die 5. Wohngruppe heran.

In dem Teil von Toitenwinkel, der in den 1980er-Jahren gebaut worden war, taten sich wenig später die gleichen Probleme auf wie im benachbarten Dierkow, in Groß Klein, Schmarl und Evershagen: Die Einwohnerzahlen sanken – in Toitenwinkel etwa um ein Drittel – öffentliche Einrichtungen schlossen, die städtebauliche und soziokulturelle Infrastruktur entsprach in keiner Weise den neuen Maßstäben. Die Hansestadt Rostock entschied 1993, diesen Teil von Toitenwinkel, zu dem auch das etwas separat gelegene Gebiet des Hafenbahnwegs zählt, als Fördergebiet auszuweisen und die Möglichkeiten des Programms zur Wohnumfeldverbesserung und ab 2006 auch des Programms „Die Soziale Stadt“ zu nutzen.

Die Bevölkerungszahlen von ganz Toitenwinkel haben sich inzwischen bei rund 13.500 stabilisiert, der Stadtteil nutzt seine Potenziale und entwickelt sich zu einem zeitgemäßen Quartier mit einer wieder breiter werdenden Bevölkerungsstruktur.



Toitenwinkel aus der Luft

Realisierte Maßnahmen bis 2014

- Gestaltung Außenanlagen/Freiflächen
- Straßen, Geh- und Radwege
- Gebäudesanierung
- Gebäudeumbau
- Gebäudeabbruch
- sonstige Maßnahmen
- Grenze Fördergebiet



Datenstand: 31.12.2014
Bearbeitungsstand: April 2015

- 1 FFG Am Friedensforum 1.-5. BA
- 2 FFG „Zur Kirschblüte“
- 3 FFG „Zum Sonnenhof“
- 4 FFG „Am Schäfersteich“
- 5 FFG Schulhof P.-Picasso-Str.
- 6 FFG Zum Vogelnest
- 7 FFG M.-Niemöller-Str. 21
- 8 FFG M.-Niemöller-Str. 26
- 9 FFG M.-L.-King-Allee 17-21
- 10 FFG Martin-Niemöller-Str. 27
- 11 FFG im Bereich der Netto Kaufhalle
- 12 FFG Stadtteilkulturzentrum „Danceboutique“
- 13 FFG „Am Fliederbeerenbusch“
- 14 Straßenbau J.-Curie-Allee (Abschnitt P.-Picasso-Str./Hafenallee)
- 15 Straßenbau J.-Curie-Allee (Abschnitt Weidendamm/P.-Picasso-Str.)
- 16 FFG Salvador-Allende-Str. 6-9
- 17 Umgestaltung M.-L.-King-Allee 1. und 2. BA
- 18 Begrünung Parkplatz I.-Ehrenburg-Str.
- 19 Spiel-, Sport- u. Freizeitanlage Toitenwinkler Allee
- 20 Kinderspielplatz „Zum Fohlenhof“
- 21 Spiel-, Sport- u. Freizeitanlage P.-Picasso-Straße
- 22 Straßenbau I.-Ehrenburg-Straße
- 23 Straßenbau P.-Picasso-Straße
- 24 Geh- und Radweganbindung 5. Wohngruppe
- 25 Straßenbau „Zum Fohlenhof“
- 26 Gehwege im Bereich O.-Palme-Str.
- 27 Wegeverbindung Nebenzentrum 1. Wohngruppe
- 28 Umgestaltung C.-v.-Ossietzky-Str.
- 29 Abbruch Zum Lebensbaum 15 (ehemaliges Kinder- und Jugendhaus)
- 30 Abbruch Schule P.-Neruda-Straße 24
- 31 Neubau einer Turnhalle im B.-von-Suttner-Ring
- 32 Dachausbau Jugendgarten „Alte Schmiede“
- 33 Abbruch Schule M.-L.-King-Allee 1
- 34 Fassadensanierung Kita Zwergenhaus
- 35 Reinigung/Aufwertung/Gestaltung Teich am Friedensforum
- 36 Stühle und Fußbodenrenewierung Jugend-/Begegnungsstätte „Fischkutter“
- 37 Herrichtung Stadtteilbüro
- 38 Instandsetzung Pergola
- 39 Beleuchtung Sportplatz Friedensforum
- 40 Farbgestaltung Schulcontainer
- 41 Herrichtung Sportanlage Toitenwinkler Allee (50.000 Euro Projekt)
- 42 Totalrückbau 56 WE B.-Russel-Allee 7-11
- 43 Totalrückbau 47 WE M.-Luther-King-Allee 27-30
- 44 Totalrückbau 39 WE M.-Niemöller-Str. 11-14
- 45 Totalrückbau 57 WE Zum Vogelnest 2-6
- 46 Totalrückbau 42 WE O.-Palme-Str. 10-12
- 47 Totalrückbau 94 WE Zur Kirschblüte 6-13
- 48 Totalrückbau 48 WE S.-Allende-Str. 17-20
- 49 Totalrückbau 57 WE S.-Allende-Str. 36-40
- 50 Totalrückbau 53 WE Zum Schäfersteich 10-13
- 51 Totalrückbau 57 WE Zum Schäfersteich 20-24
- 52 Gestaltung Außenbereiche Toitenwinkel
- 53 FFG an der Hinrichsdorferstraße
- 54 Aufwertung Spielplätze und Boccia-Bahn (50.000 Euro Projekt)
- 55 Modernisierung Grundschule P.-Picasso-Str. 44





Wohnumfeldprogramm unterstützte Anlage von Straßen, Freizeit- und Grünflächen

Als Mitte der 1990er-Jahre das Programm zur Wohnumfeldverbesserung zu greifen begann, mussten vor allem die Außenanlagen mit Spielplätzen und Pkw-Stellflächen sowie Fahrbahnen und Bürgersteige erst einmal angelegt bzw. gestaltet werden. Viele Straßen und Höfe befanden sich noch im gleichen Zustand wie nach dem Abzug der Baumaschinen

Zu den größeren mit Fördermitteln kofinanzierten Maßnahmen gehörten die Umfeldgestaltung am Schäfersteich 1997, der Bau einer Wegeverbindung zwischen Hölderlinweg und der Martin-Niemöller-Straße 2001/02 und die 2005 durchgeführte Sanierung der Martin-Luther-King-Allee. Teile des Hölderlinweges wurden zwischen Hinrichsdorfer Straße und Martin-Niemöller-Straße ausgebaut und vor allem für Fußgänger attraktiv gestaltet. Dadurch entstand von der Straßenbahnhaltestelle eine gute Verbindung ins Wohngebiet. Die Fahrbahn der Martin-Luther-King-Allee hatte noch immer Baustraßen-Charakter, sodass sie bei einer teilweisen Veränderung des Straßenverlaufs ganz neu angelegt werden musste. Hinzu kamen Parkplätze, Gehwege, Beleuchtung und Aufpflasterungen zur Verkehrsberuhigung.

Westlich des Hölderlinweges wurde im Jahr 2009 mit Hilfe von Städtebaufördermitteln der angrenzende Mühlenpark zu einer modern gestalteten Freianlage umgestaltet. Ab 2007 flossen aus dem Verfügungsfonds Gelder in viele kleine Maßnahmen, z. B. blumige Wegweiser, eine offene Töpferwerkstatt sowie der Kinderstadtplan. Im Rahmen der 50.000-Euro-Bürgerprojekte erfolgte u. a. die Sanierung und Gestaltung des Teiches am Friedensforum und seines Umfeldes. Seitdem ist er jährlich Veranstaltungsort für das „Toitenwinkler Herbstleuchten“.



1 2
3

Die meisten Außenanlagen waren Anfang der 1990er-Jahre noch nicht gestaltet (1). Mit Hilfe von Fördergeldern entstand ein gepflegtes Wohnumfeld, wie z. B. am Teich beim „Friedensforum“ (2). Ebenso wichtig war der Bau moderner Straßen, Gehwege und Stellplätze, wie z. B. in der Martin-Luther-King-Allee (3).



Rückbau von Häusern schuf Platz für großzügige Höfe

Die Wohnungsunternehmen investierten in modernisierte Wohnungen, gestaltete Fassaden und die Installation von Balkonen, aber auch in den Abriss von insgesamt rund 550 Wohnungen. Zwischen 2006 und 2010 wurden unter anderem in der Martin-Niemöller-Straße, in der Straße Zur Kirschblüte, in der Bertrand-Russel-Allee, Am Schäfersteich, Am Vogelneest und in der Salvador-Allende-Straße einzelne Wohnblöcke abgerissen; 2014 kamen im Hafenbahnweg noch einmal 100 rückgebaute Wohnungen hinzu. Vielfach entstanden dadurch großzügige und begrünte Innenhöfe.

Schwankende Schülerzahlen bedingten Neubau und Abriss von Schulen

Toitenwinkel zählte Anfang der 1990er-Jahre zu den Stadtteilen in Deutschland, deren Altersstruktur deutlich unter dem Durchschnitt lag. Die große Zahl der Kinder und Jugendlichen machte weitere Neubauten von Kitas und Schulen notwendig, da die 1988/89 vorhandenen jeweils drei Einrichtungen nicht ausreichten. In der Pablo-Picasso-Straße entstanden 1990/91 die heutigen Kitas „Zwergenhaus“ und „Seestern“, in der Picasso-Straße wurde ein Container-Bau als Grundschule errichtet, der inzwischen von der Baltic-Schule genutzt wird. 1993 öffnete die Förderschule am Schäfersteich, im gleichen Jahr nahm in einem weiteren Container-Bau in der Martin-Luther-King-Allee eine Grundschule den Betrieb auf. Der Bedarf an Unterrichtsräumen war noch immer nicht gedeckt, sodass 1995 der Bau der Otto-Lilienthal-Schule folgte.



1 2
3

Durch das Sinken der Einwohnerzahlen wurde ein Teil der Wohnungen auch in Toitenwinkel nicht mehr benötigt. Nach dem Rückbau von Häusern entstanden neue Freiflächen und Sichtachsen (1).

Kitas und Schulen aus der Entstehungszeit des Stadtteils wurden in den vergangenen Jahren modernisiert und auch behindertengerecht ausgestattet (2)+(3).



Der Mitte der 1990er-Jahre einsetzende Bevölkerungsrückgang und die Änderungen der Bevölkerungsstruktur wirkten sich allerdings auch auf die Schülerzahlen aus. Nur zehn Jahre nach der Eröffnung der damals dringend benötigten Otto-Lilienthal-Schule wurden zwischen 2004 und 2008 der Container und drei Schulgebäude vom Ende der 1980er-Jahre abgerissen: die Hanseschule und das Humboldt-Gymnasium in der Pablo-Neruda-Straße sowie die Astrid-Lindgren-Schule.

Von den 1991 vorhandenen fünf Kindertagesstätten wurde die Einrichtung Kita Zum Lebensbaum 15 abgerissen. In der Kita Albert-Schweitzer-Straße befindet sich nun eine Wohnstätte der Obdachlosenhilfe Rostock e. V. Die anderen drei Kindertagesstätten wurden in den vergangenen Jahren durch die Träger und mit Hilfe von Städtebaufördermitteln umfassend saniert bzw. sind für eine Modernisierung vorgesehen und werden mit den großzügigeren Räumen weiter genutzt. Im Kita-Gebäude Zum Lebensbaum 16 befand sich bis zum Sommer 2015 das Stadtteil- und Begegnungszentrum, bevor es Ende August in einen Neubau in der Olof-Palme-Straße umgezogen ist.

Schwierige Bedingungen für den Einzelhandel

Die Anfang der 1990er-Jahre zusätzlich zu den drei Kaufhallen errichteten Einkaufsmöglichkeiten konnten sich zum Teil nur mit Mühe etablieren und stehen teilweise wieder leer. Mit den Einwohnerzahlen sank auch die Kaufkraft, und große Einkaufszentren am Stadtrand sorgten für Konkurrenz. Betroffen sind das 1991/92 in zeitgemäßer Architektur entstandene Handels- und Dienstleistungszentrum „Toitenwinkler Stern“ mit kleinen Geschäften, der 1995/96 errichtete „Cityblick“ in der Pablo-Picasso-Straße/Joliot-Curie-Allee und vor allem das 1994 eröffnete „Toitenwinkler Einkaufszentrum“ in der Albert-Schweitzer-Straße. Der neue Eigentümer plant umfangreiche Umbauten. Dringenden Handlungsbedarf gibt es bei dem inzwischen ruinösen Kaufhallengebäude in der Pablo-Picasso-Straße. Die Stadt versucht seit Jahren, mit dem auswärtigen Eigentümer eine einvernehmliche Lösung zu finden.

Das 1992/93 erbaute Geschäfts- und Ärztehaus in der Allende-Straße konnte sich etablieren, weitere Fachärzte haben sich im „Cityblick“ niedergelassen.



1 2

In Toitenwinkel entstanden in den 1990er-Jahren mehrere Einkaufszentren. Nicht allen gelang es, sich wie der „Cityblick“ zu etablieren (1) + (2).



Neues Stadtteil- und Begegnungszentrum für Akteure, Einwohnerinnen und Einwohner

Eine Vielzahl von haupt- und ehrenamtlichen Akteuren sorgt in Toitenwinkel für ein reges soziokulturelles Leben. Zu ihnen gehört auch der Quartiermanager, den es seit 2007 auch in Toitenwinkel gibt, und bei dem die Fäden der bürgernahen Stadtteilarbeit zusammenlaufen.

Seit 1994 ist die „Alte Schmiede“ als offener Jugendtreff eine gut besuchte Begegnungsstätte ebenso der „Fischkutter“ am Rande der Plattenbausiedlung. Im Stadtteil- und Begegnungszentrum laden verschiedene Einrichtungen zu Freizeitveranstaltungen ein bzw. unterbreiten Hilfsangebote für sozial Bedürftige. Die Reihe „Kunst und Kultur“ hat im Ortsamt Nordost seit 2008 ihr Domizil für Ausstellungen, Musik- und Theaterveranstaltungen. Mit der Eröffnung des neu gebauten Stadtteil- und Begegnungszentrums im Sommer 2015 verbessern sich die Rahmenbedingungen für Akteure und Besucher noch einmal deutlich.

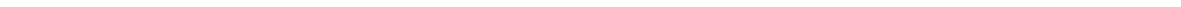
Öffentlich über Breitensportvereine nutzbar sind auch die den Schulen angegliederten und mit Hilfe von Städtebaufördermaßnahmen finanzierten Sport-, Spiel- und Freizeiteinrichtungen in der Martin-Luther-King-Allee/Olof-Palme-Straße (gebaut 1995/96) und Am Friedensforum/Pablo-Picasso-Straße (1998/99) sowie die einem Wohnungsunternehmen gehörende Sporthalle Bertha-von-Suttner-Ring (1999/2000).



- 1
- 2
- 3

Das neue Stadtteil- und Begegnungszentrum (1) ist zwischen Olof-Palme-Straße und Martin-Luther-King-Allee entstanden. Ausstellungseröffnung im Ortsamt Ost (2). Die „Alte Schmiede“ (3) ist ein beliebter Jugendtreff in Toitenwinkel.







Impressum

Herausgeberin: Hansestadt Rostock, Der Oberbürgermeister, Presse- und Informationsstelle
Hinter dem Rathaus 5, 18055 Rostock

Redaktion: Rostocker Gesellschaft für Stadterneuerung,
Stadtentwicklung und Wohnungsbau mbH (RGS)
Am Vögenteich 26, 18055 Rostock

Hansestadt Rostock, Der Oberbürgermeister, Bauamt
Holbeinplatz 14, 18069 Rostock

Text: Dörte Bluhm, Rostock

Layout : Volber Design, Rostock

Bildnachweis: Anne-Dorothe Harder, B19 Architekten, Dörte Bluhm, Fotoagentur Nordlicht, Fotostudio
Hagedorn, Frank Töppel, Gerhard Weber, gmp International GmbH, Hansestadt Rostock,
Joachim Kloock, KOE – Eigenbetrieb „Kommunale Objektbewirtschaftung und -entwicklung
der Hansestadt Rostock“, Olaf Kobiella Architekten/birke.zimmermann landschaftsarchitekten,
Peter Menzel, Quartiermanagement Toitenwinkel, Rajko Grawert, Rostocker Gesellschaft
für Stadterneuerung, Stadtentwicklung und Wohnungsbau mbH, Siegfried Wittenburg,
Silke Paustian, SMAQ-architecture urbanism research, Volber Design

Druck: ODR, Rostock
(5/15-0,5)
Stand September 2015



STÄDTEBAU-
FÖRDERUNG
von Bund, Ländern und
Gemeinden



HANSESTADT ROSTOCK

Diese Broschüre wurde gefördert mit Mitteln des Bundes, des Landes und der Hansestadt Rostock.

