

Charlotte Heydemann

Die soziale Struktur des Stadtraumes Rostock

Borna-Leipzig: Noske, 1937

<http://purl.uni-rostock.de/rosdok/ppn829070184>

Druck Freier  Zugang  OCR-Volltext

*aus dem Antrittsprüfungsausschuss für die Prüfung in
Landbauwissenschaften für alle Fachrichtungen
Hilfsmittel*

Die soziale Struktur des Stadtraumes Rostock

Inaugural-Dissertation

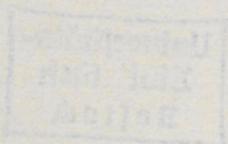
zur

Erlangung der wirtschaftswissenschaftlichen Doktorwürde
einer Hohen Rechts- und Wirtschaftswissenschaftlichen Fakultät
der Universität Rostock

vorgelegt von

Charlotte Heydemann

Diplomvolkswirt aus Rostock



UB Rostock

28\$ 012 170 771

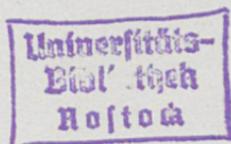


Spezialbetrieb für Dissertationsdruck von Robert Noske in Borna-Leipzig

1937

MK 10665 (w) 64

Referent: Professor Dr. Hans Weigmann



Dem Gedenken meines Vaters

Vorwort.

Die vorliegende Untersuchung ist dem Arbeitsprogramm des Instituts für wirtschaftliche Raumforschung entnommen. Die Themastellung war anfangs weit umfangreicher geplant und sah neben der Untersuchung der sozialen auch eine solche der wirtschaftlichen und Verkehrsstruktur vor. Um aber eine wirkliche bis ins Einzelne für das Vorbereitungsstadium der Landesplanung geeignete Untersuchung erbringen zu können, im Sinne einer Bestandsaufnahme des sozialen Raumbildes der Stadt, wurde bzw. wird der wirtschaftliche und verkehrsgeographische Teil der Rostocker Untersuchung anderweitig vergeben.

Die vorliegende Arbeit selbst ist im Institut für wirtschaftliche Raumforschung entstanden, für die Anfertigung der Karten wurden Werkzeug und Materialien des Instituts zur Verfügung gestellt. Die Auszählung der für die Untersuchung verwandten Haushaltslisten der Personenstands- und Betriebsaufnahme vom Oktober 1934 geschah durch im Institut beschäftigte Hilfsarbeiter, ebenso wurde mir einer derselben für zeichnerische Hilfsarbeiten (Beschriftung der Karten), in einem Fall auch für die Herstellung kleinerer Kombinationskarten zur Verfügung gestellt. Für diese Unterstützung, Förderung und Hilfe, ohne die mir die Durchführung der Untersuchung gar nicht möglich gewesen wäre, habe ich dem Direktor des Instituts für wirtschaftliche Raumforschung, Herrn Prof. Dr. Weigmann herzlich zu danken, ebenso für seine eigene, allzeit bereite Anteilnahme an dem Fortgang der Arbeit und erteilte Ratschläge für ihre Anlage usw. Zu danken habe ich außerdem allen städtischen Behörden und Dienststellen, die mir bei der Quellen- und Materialbeschaffung behilflich gewesen sind, vor allem Herrn Vermessungsdirektor Dr. Bühring, Herrn Vermessungsrat Dr. Martens, sowie den Beamten des Vermessungsamtes; Herrn Stadtbaurat Vogt, ferner Herrn Archivrat Professor Dr. Dragenborff und Herrn Dr. Babendererde, schließlich den Beamten der Baupolizei, den Beamten des Einwohnermeldeamtes, des Standesamtes, der städtischen Steuerbehörde und der Rämmerie, auch

den Hilfsarbeitern des Instituts für wirtschaftliche Raumforschung, denen die Auszählung des statistischen Materials übertragen war ¹⁾).

¹⁾ Die vorliegende Untersuchung baut auf der kartographischen Darstellung der einzelnen untersuchten sozialen Tatbestände auf, und stellt selbst eigentlich nichts als eine textliche Auswertung der dort gewonnenen Ergebnisse dar. Leider war es aus finanziellen Gründen z. Bt. nicht möglich, die dreizehn Karten, die im Maßstab 1:5000 die soziale Struktur des Stadtraums Rostock erst darstellen, mit in den Druck zu übernehmen, so daß die vorliegende Arbeit eigentlich nichts weiter als einen Teil-
druck und damit bedauerlicherweise einen Torso bedeutet *). Es war nun meine Aufgabe, diese textliche Darstellung so umzugestalten, daß auch ohne das kartographische Anschauungsmaterial die wesentlichen Ergebnisse verständlich werden. Die gewählte kartographische Methodik erschwerte diese Umarbeitung sehr, es mußte darum dem eigentlichen Hauptteil der Untersuchung eine kurze Darstellung der gewählten kartographischen Methodik vorausgeschickt werden, da diese trotz des notwendig gewordenen Verzichtes auf das Kartenmaterial den Gang der Untersuchung so beherrscht, daß es sich um eine vollständig neue Arbeit handeln würde, wenn man die textliche Darstellung eben von diesem besonderem kartographischen Untersuchungsgang ganz freimachen wollte. Es ist außerdem versucht worden, der hiermit vorliegenden Untersuchung den Charakter einer rein straßenbeschreibenden und Tatbestände aufzählenden Bestandsaufnahme soweit wie möglich zu nehmen, es wird aber trotzdem besonders für den Nicht-Rostocker schwierig sein, den Einblick in das soziale Raumbild Rostocks zu bekommen, wie ihn die eigentliche Untersuchung durch das Kartenmaterial eben vermittelt hätte.

*) Das der Dissertation zugehörige Kartenmaterial befindet sich im Institut für wirtschaftliche Raumforschung an der Universität Rostock und ist dort auch einzusehen.

Inhalt.

Seite

Borwort	V
-------------------	---

Einführung.

Methodisches zu den Wissenschaftszweigen einer Stadtgeographie und einer Planungswissenschaft.

Kapitel I: Methoden, Ziele und Ergebnisse der Stadtgeographie.	
§ 1. Allgemeiner Überblick	1
§ 2. Beispiele stadtgeographischer Untersuchungen der Stadt Rostock	2
Kapitel II: Planungswissenschaft (wirtschaftliche Raumforschung) und Planungspolitik. Voraussetzungen, Notwendigkeit und Methodik.	
§ 1. „Wirtschaftliche Raumforschung“, planungspolitischer Auftrag und Aufgabe	4
§ 2. Die Möglichkeiten der wissenschaftlichen Erfassung des Raummomentes durch Stadtgeographie und wirtschaftliche Raumforschung	6

Einleitender Teil.

Zur Topographie der Stadt Rostock.

Kapitel I: Natürliche Grundlagen.	
Bestimmende Daten für die Ortslage Rostocks:	
§ 1. Geologische Faktoren	8
§ 2. Klimatologische Faktoren	9
§ 3. Gewässerlage	10
§ 4. Verkehrslage	11
Kapitel II: Geschichtliche Grundlagen.	
§ 1. Das wendische Rostock und die Gründung und Entwicklung der deutschen Stadtteile bis 1262, bis zur Vereinigung der vier Gemeinden zu einer einzigen Stadt	13
§ 2. Rostock im Mittelalter bis zur Beseitigung der Umwallungen und Festungsanlagen	16
§ 3. Die Stadtentwicklung im 19. und 20. Jahrhundert	19
Kapitel III: Das gegenwärtige Stadtbild	22

Hauptteil.

Die soziale Struktur des Stadtraums Rostock.

Einleitender Abschnitt.

Kapitel I: Zur Thematikstellung: Zum „Struktur“begriff	27
Kapitel II: Arbeitsgang, Methodik, Zielsetzung	28

I. Abschnitt.

1. Unterabschnitt: Wohnung und Bevölkerung im Stadtraum Rostock . . .	30
Kapitel I: Wohnhauszahl und Wohnhausgröße.	
§ 1. Allgemeiner statistischer Teil	31
§ 2. Der erarbeitete soziale Tatbestand: Regionale Verteilung der Wohnhaustypen im Stadtbezirk Rostock . . .	33
Kapitel II: Wohnungszahl und Wohnungsgröße.	
§ 1. Allgemeiner statistischer Teil	37
§ 2. Der erarbeitete soziale Tatbestand: Regionale Verteilung der Wohnungstypen im Stadtbezirk Rostock . . .	39
Kapitel III: Wohnhaus und Bevölkerung:	
Verteilung der Bevölkerung pro Haus.	
§ 1. Allgemeiner statistischer Teil	42
§ 2. Der erarbeitete soziale Tatbestand: Regionale Verteilung der Bevölkerung pro Haus im Stadtbezirk Rostock (Behausungsziffer)	44
Kapitel IV: Wohnung und Bevölkerung:	
Verteilung der Bevölkerung pro Wohnung und pro Wohnraum (Wohn- dichte).	
§ 1. Allgemeiner statistischer Teil	46
§ 2. Der erarbeitete soziale Tatbestand: Regionale Verteilung der Bevölkerung pro Wohnraum (Belegungsziffer) im Stadtbezirk Rostock	48
2. Unterabschnitt: Kritische Stellungnahme zu den Wohnverhältnissen im Stadtraum Rostock	51
Kapitel I: Versuch einer Qualifizierung und Bewertung des Wohnraums im Stadtbezirk Rostock nach den erarbeiteten Darstellungen	51
§ 1. Arbeitsgang und Methodik	51
§ 2. Ergebnisbetrachtung	58

II. Abschnitt.

1. Unterabschnitt: Kinderzahl und Bevölkerung.

Kapitel I: Geburten und Bevölkerung im Stadtraum Rostock.	
§ 1. Allgemeiner statistischer Teil	70
§ 2. Der erarbeitete regionale Tatbestand: Regionale Verteilung der Fruchtbarkeitsziffer im Stadtbezirk Rostock auf Grund der Geburten des Jahres 1934	73
Kapitel II: Der Anteil der Jugendlichen unter 14 Jahren an der erwachsenen Bevölkerung im Stadtbezirk Rostock.	
§ 1. Allgemeiner statistischer Teil	77
§ 2. Der erarbeitete soziale Tatbestand: Regionale Verteilung des Anteils der Jugendlichen unter 14 Jahren auf 100 Erwachsene	80
2. Unterabschnitt:	
Kapitel I: Versuch einer Qualifizierung und Bewertung des Stadtraums Rostock nach dem Altersaufbau der Bevölkerung nach den erarbeiteten Darstellungen.	
§ 1. Zum Arbeitsgang und zur Methodik	83
§ 2. Ergebnisbetrachtung	85

Schlußbetrachtungen.

Das Ergebnis der Untersuchung, sowie Ausblick auf die zukünftigen Stadtplanungs- und Stadterweiterungsmöglichkeiten Rostocks	90
---	----

Literatur.

1. G. Albrecht (Herausg.): Handwörterbuch des Wohnungswesens. Jena 1930.
2. G. Albrecht: Rostock und Güstrow. Eine siedlungsgeographische Studie. Un-
gedr. Dissertation Rostock 1922.
3. S. Behr: Strukturwandlungen der österreichischen Volkswirtschaft nach dem
Kriege. Leipzig, Wien 1921.
4. S. Bobek: Innsbruck, eine Großstadt, ihr Lebensraum und ihre Erscheinung,
in Forschungen zur deutschen Landes- und Volkskunde 1928 Bd. 25 Heft 3.
5. S. Bobek: Grundfragen der Stadtgeographie. Geograph. Anzeiger 1927.
6. W. Christaller: Die zentralen Orte in Süddeutschland. Jena 1933.
7. Mag. Claus: Untersuchungen über die Bevölkerungs- und Wohnungsdichtigkeit
der Stadt Rostock. Diss. Bonn 1900.
8. Festschrift der XXVI. Versammlung des Deutschen Vereins für öffentliche Ge-
sundheitspflege. Rostock 1901.
9. E. Frankenberg: Rostock, ein Beitrag zur Stadtgeographie. Rostock 1935.
10. F. Friß: Deutsche Stadtanlagen. Progr. Straßburg i. E. 1894.
11. W. Geißler: Danzig, ein siedlungsgeographischer Versuch. Diss. 1918.
12. W. Geißler: Beiträge zur Stadtgeographie. Zeitschr. der Gesellschaft für Erd-
kunde 1920 Heft 8/10.
13. S. Hassinger: über Aufgaben der Städtekunde. Pet. Mitt. 1910, 2 Bd. 56.
14. R. Heiligenthal: Städtebaurecht und Städtebau Bd. 1. Verlag Deutsche
Bauzeitung. Berlin 1929.
15. R. Heiligenthal: Historische Stadtteile und Außengebiete. Unveröffent-
lichtes Gutachten über die künftige bauliche Entwicklung der Stadt Rostock,
1931.
16. A. Hofmeister: Zur historischen Topographie Rostocks. Beiträge zur Ge-
schichte der Stadt Rostock IV, 4, 1907.
17. R. Jugenberg: Die neue Stadt.
18. R. Koppmann: Geschichte der Stadt Rostock. Rostock 1887.
19. R. Koppmann: Die Straßennamen Rostocks. Beiträge zur Geschichte der
Stadt Rostock III, 3.
20. S. C. G. Krause: Rostock im Mittelalter. Hanseatische Geschichtsblätter 5,
1884.
21. L. Krause: Zur Rostocker Topographie. Beiträge zur Geschichte der Stadt
Rostock XIII, 1925.
22. S. Kröcher: Stettin. Ein Beitrag zur modernen Stadtgeographie. Diss. Greif-
swald 1913.
23. G. Langen: Städtebauliche Einheitspläne. Handwörterbuch der Kommunal-
wissenschaft Bd. I S. 578 ff.
24. D. Lauffer: Dorf und Stadt in Niederdeutschland. Berlin, Leipzig 1934.
25. F. Leyden: Groß-Berlin. Breslau 1933.
26. P. Martins: Rostock 1870—1930. Rostock 1931 (unveröffentlicht).
27. K. Nawraßky: Bevölkerungsaufbau, Wohnungspolitik und Wirtschaft, her-
ausgeg. von der Sumar-Stiftung. 1932.
28. E. Neumann: Das städtische Siedlungswesen. Stuttgart 1933.

29. S. Passarge: Stadtlandschaften der Erde. Hamburg 1930.
30. A. Büchel: Das Anwachsen der deutschen Städte in der Zeit der mittelalterlichen Kolonialbewegung. Berlin 1910.
31. H. Reinhardt: Die wichtigsten Seehandelsstädte, Forschungen zur deutschen Landes- und Volkskunde XIII, 1901.
32. D. Schlüter: Bemerkungen zur Siedlungsgeographie. Geographische Zeitschrift. Leipzig 1899.
33. H. Sedlmaier: Rostock. Berlin 1931.
34. A. Spiethoff: Boden und Wohnung. Jena 1934.
35. R. Wehner: Grenzen des Stadtraumes. Diff. Berlin 1934.
36. S. Weigmann: Politische Raumordnung. Hamburg 1935.
37. S. Weigmann: Ideen zu einer Theorie der Raumwirtschaft. Weltwirtschaftliches Archiv 34 Heft 1.
38. F. Zücker: Entwicklung des Stadtbildes. München 1929.

Zeitschriften.

1. L. Fiesel: Burg, Hafen, Stadt. Mecklenburgische Monatshefte 1931 S. 343.
2. Fleische: Erfahrungen aus der Altstadtsanierung Braunschweigs. Der Gemeindetag 29. Jg. Heft 15.
3. W. Heilig: Der Umbau der Großstadt, ein soziologisches Problem, in Siedlung und Wirtschaft 17. Jg. Heft 9.
4. W. Heilig: Ausbau- und Wirtschaftsplan. Deutscher Gemeindetag 29. Jg. 1935.
5. F. Heyer: Der heutige Stand der Wohnungsfrage in England. Zeitschrift für Wohnungsweisen 1934 S. 110.
6. F. Heyer: Stadt- und Landesplanung in England. Reich und Länder Heft 7/8. Juli/August 1935.
7. F. Kirschmann: Straße — Stadt — Brücke, in Die Straße 2. Jg. 1935 2. Aprilheft.
8. F. Martin: Wie Rostock im 19. Jahrhundert anwuchs. Mecklenburgische Monatshefte Mai 1931.
9. Müller-Haccius: Der XIV. Internationale Wohnungs- und Städtebau-Kongress in England. Der Gemeindetag 29. Jg. Heft 17, Sept. 1935.
10. Müller-Haccius: Die deutsche Landesplanung. Betrachtungen zu ihrer Entstehung, Gegenwartslage und künftige Gestaltung. Reich und Länder Heft 5, Mai 1935.
11. L. Neundörfer: Wohnungsfürsorge und Ansiedlung als Weltproblem, in Siedlung und Wirtschaft 17. Jg. Heft 9.
12. A. Rapport: Städtebau und Landesplanung in ihrem Zusammenhang mit Wirtschaft und Kultur. Zeitschrift für Bauwesen 79. Jg. Heft 10, 1929.
13. R. Strölin: Die Durchführung der Altstadt-sanierungen. Reichsplanung Heft 5, Mai 1935.
14. S. Weigmann: Aufgaben und Methoden der planungswissenschaftlichen Forschung. Reichsplanung Heft 5, Mai 1935.
15. S. Weigmann: Die Aufgaben eines Stadtkreises im Dienste der Landesplanung. Reich und Länder VIII, 12, 1934.

Statistisches Quellenmaterial.

- Statistisches Jahrbuch Deutscher Gemeinden, Jena 1935.
 Statistisches Jahrbuch Deutscher Städte, Jena 1929.
 Baupolizeiordnung der Stadt Rostock. 1909.
 Wohnungszählung des Rostocker Wohnungsamtes vom Mai 1918.
 Haushaltslisten der Personenstands- und Betriebsaufnahme vom 10. Oktober 1934.
 Meldungen des Standesamtes der Stadt Rostock an das Einwohnermeldeamt über die Geburtzfälle des Jahres 1934.
 Geburtenziffern des Rostocker Standesamtes für die Jahre 1927—1935.

Kartenverzeichnis

zur Dissertation „Die soziale Struktur des Stadtraums Rostock“¹⁾.
(Maßstab 1:5000.)

1. Die Entwicklung der Stadt Rostock vom XI. bis XX. Jahrhundert.
2. Wohnhausgrößen im Stadtbezirk Rostock nach den enthaltenen Wohnungen.
3. Wohnungsgrößen im Stadtbezirk Rostock.
4. Die Behausungsziffer im Stadtbezirk Rostock.
5. Die Wohnraumdichte im Stadtbezirk Rostock.
6. Altersaufbau der Bevölkerung im Stadtbezirk Rostock.
7. Eheliche Fruchtbarkeit im Stadtbezirk Rostock.
8. Die Berufsgliederung im Stadtbezirk Rostock nach der sozialen Stellung.
9. Die Berufsgliederung im Stadtbezirk Rostock nach der ausgeübten Tätigkeit.
I. Kombination: Wohnstruktur.
II. Kombination: Altersaufbau der Bevölkerung.

¹⁾ Die Karten befinden sich im Original im Institut für wirtschaftliche Raumforschung an der Universität Rostock und sind auch dort einzusehen.

Einführung.

Methodisches zu den Wissenschaftszweigen einer Stadtgeographie und einer Planungswissenschaft.

Kapitel I.

Methoden, Ziele und Ergebnisse der Stadtgeographie.

§ 1.

Allgemeiner Überblick.

Die Themastellung der vorliegenden Untersuchung über die soziale Struktur des Stadtraumes Rostock läßt ihrem Wortlaut nach verschiedene Möglichkeiten einer Einordnung in ein bestimmtes Wissensgebiet zu. Der Geographie, der Statistik, der Soziologie oder dem Städtebau könnte eine so umrissene Aufgabe gestellt sein und ihre tatsächliche Zugehörigkeit zu einer Forschungsrichtung, die ihre Entstehung der gegenwärtigen Raum- und Lebensnot des deutschen Volkes verdankt und ihre Aufgabe nur im Rahmen dieses Dienstes sieht, bedarf der einführnden Erwähnung.

Vorher aber sei eine kurze Auseinandersetzung mit dem Wissenschaftszweig gestattet, der Fragen und Probleme der Städteforschung bislang vor allem für sich in Anspruch nahm, damit ein Vergleich der beiderseitigen Methodik und der zusammenfallenden und auseinandergehenden Zielsetzungen die eindeutige mir gestellte Problematik erkennen läßt. Es handelt sich um die unter der Bezeichnung „Stadtgeographie“ bekannte geographische Forschungsrichtung. Zu den Vertretern der älteren Stadtgeographie zählen wir u. a.: Gradmann, Hanslik, Hassinger, und auch Schlüter und Geisler mit früheren Arbeiten, zu den Vertretern der jüngeren vor allem Passarge und Bobek. Es soll versucht werden, Forschungsobjekt und Forschungsmethoden der Stadtgeographie ganz kurz zu umreißen, um sich dann der Methodik und teleologischen Einstellung der wirtschaftlichen Raumforschung zuzuwenden.

Die Aufgabe der allgemeinen Geographie besteht nach Schlüter¹⁾ in der Erfassung der räumlichen Anordnung der Dinge, und auch Geisler²⁾ spricht

¹⁾ D. Schlüter: Bemerkungen zur Siedlungsgeographie. Geogr. Zeitschr., Leipzig 1899, S. 65.

²⁾ W. Geisler: Danzig, ein siedlungsgeogr. Versuch, Diss. Halle 1918, S. 11.

1899 von der Geographie als der Wissenschaft von der räumlichen Verteilung der Dinge und den Ursachen dieser Verteilung. Zu den geographisch bedeutsamen Erscheinungen der Erdoberfläche gehören die menschlichen Siedlungen als Bestandteile der Landschaft nach Form, Ausdehnung und Erscheinung. Die ältere Richtung der Stadtgeographie begnügte sich vorwiegend in der Lage der Siedlungen das geographisch Interessante und geographisch Bedingte zu sehen, Schlüter aber schon weist auf die Städten und Dörfern eigene Vereinigung einer ganzen Reihe von Eigenschaften hin, die, soweit sie durch die „Sinne der Raumvorstellungen, durch Gesicht oder Gestalt wahrnehmbar“³⁾, in das Gebiet der geographischen Forschung fallen. Damit wird die „Kulturlandschaft als das, was zur Landesnatur gehört“⁴⁾, zum eigentlichen Erkenntnisobjekt der Stadtgeographie, zum eigentlich „geographisch Bedingten“, innerhalb dieser wird dann dem Begriff „Stadt“ das methodische Hauptinteresse zugewandt. Um zu einer befriedigenden Begriffsbestimmung zu kommen, spielt dabei die Frage der natürlichen Stadtgrenze in den methodischen Erörterungen der Stadtgeographischen Literatur eine große Rolle. Verstanden wird darunter die Abgrenzung des unter den Begriff „Stadt“ fallenden Siedlungsgebietes nach der Intensität des Verkehrs (Hassinger), der Bevölkerung (Hasse), des „städtischen Einflusses auf gewerblichem, wirtschaftlichem, geistigem und staatlichem Gebiete“ (Schlüter) oder nach der Tätigkeit der im Siedlungsraum Ansässigen, dem Verhältnis von Natur- und Kulturproduktion (Hanslit).

Erst die jüngere Stadtgeographie bringt über morphologische, geologische, historische Lagebetrachtungen des Siedlungskörpers hinausgehend, ergänzende, statistische Überblicke über das Wachstum und die berufliche und soziale Gliederung der Bevölkerung und, im Zusammenhang mit dem Problem der Citybildung, über deren räumliche Verteilung im Stadtkörper.

§ 2.

Beispiele stadtgeographischer Untersuchungen der Stadt Rostock.

Gleichsam zur Bestätigung der so gekennzeichneten stadtgeographischen Forschungsmethode seien zwei stadtgeographische Untersuchungen, die sich, wie die vorliegende, auch mit dem Raum Rostock beschäftigen, in Aufbau und Anlage angeführt. H. Albrecht⁵⁾ bearbeitet in einer siedlungsgeographischen Studie Rostock und Güstrow unter vorwiegender Berücksichtigung und ausführlicher Darlegung der allgemeinen und besonderen Lage beider Städte. Im Rahmen der ersteren wird im wesentlichen das behandelt, was die vorliegende Untersuchung unter natürlichen Grundlagen verstanden hat, also klimatische Lage, Weltverkehrslage, Verkehrsverhältnisse, Lage zum Hinterland, Lage zu anderen Städten.

³⁾ D. Schlüter: Bemerkungen zur Siedlungsgeographie. Geogr. Zeitschr., Leipzig 1899, S. 65/66.

⁴⁾ D. Schlüter: a. a. D. S. 67.

⁵⁾ H. Albrecht: Rostock und Güstrow. Diss. Rostock 1921.

Aber auch Abschnitte über Handel und Industrie einerseits und Bevölkerung andererseits finden sich in diesem „Allgemeine Lage der Siedlung“ überschriebenen Teil. Auch der „Die besondere Lage der Siedlung“ betitelt Abschnitt beschäftigt sich noch mit topographischen Fragen, wie Bodenverhältnisse und Ortslage, und geht dann über zur Charakterisierung des Stadtkörpers nach Gestalt, Wachstum, Straßenzügen, bebauter Fläche, Hausformen und Gebäudarten. Nachdem für die Stadt Güstrow die gleichen Daten in gleicher Anordnung zusammengetragen sind, werden die als charakteristisch herausgearbeiteten Merkmale jeder Stadt abschließend zu zusammenfallenden und auseinandergehenden zusammengefaßt. E. Frankenberg schickt ihrer Untersuchung: „Rostock, ein Beitrag zur Stadtgeographie“⁶⁾ eine kurze theoretische Fundierung über Grundfragen der Stadtgeographie voraus und gliedert diese dann in Anlehnung an Schlüter nach Naturlandschaft und Kulturlandschaft. Unter erstere fallen alle topographischen Betrachtungen, der Abschnitt Kulturlandschaft wird genetisch aufgefaßt und unter diesem Gesichtspunkt auf Entstehung und Wachstum des Siedlungskörpers eingegangen. Es folgt ein „statischer“ Teil, der sich mit der heutigen Erscheinung des Stadtorganismus befaßt. Nach Verkehrsbetrachtungen und einem kurzen Ausriß der vertikalen und horizontalen Gliederung des Stadtbildes geht E. Frankenberg kurz auch auf Handel, Handwerk, Industrie und Bevölkerung ein. Der einführende Teil der vorliegenden Untersuchung hat dieser Arbeit vor allem für den „Natürliche Grundlagen“ überschriebenen Abschnitt manches wertvolle Material entnehmen können, so daß sich für diesen eigene geographische Ermittlungen erübrigten. Vermißt wird jedoch in beiden Untersuchungen der wirklichkeits- und dienstbezogene Gesichtspunkt, der derartigen Strukturbeschreibungen und Bestandsaufnahmen, wie sie in gewissem Sinne auch die vorliegende Untersuchung darstellt, die Erfüllung bestimmter lebensnotwendiger Aufgaben zuweist und damit der Gefahr einer zu umfangreichen und dadurch der Oberflächlichkeit verfallenden Anlage der Untersuchung aus dem Wege geht. Als Vertreter der jüngsten Stadtgeographie geht vielleicht nur J. Bobek über den Fragenkomplex dieser Untersuchungen hinaus, der nach Carlberg⁷⁾ im wesentlichen der gleiche ist und „auf die Erfassung von vier Punkten abzielt: der geographisch-topographischen Lage, der Entwicklung des Stadtkörpers (Geschichte) und die Beschreibung der gegenwärtigen Erscheinungsform“. Mit der letzten Fragestellung berührt sich, wie wir sehen werden, die wirtschaftliche Raumsforschung, deren Zielsetzungen, wie gesagt, unter den Vertretern der Stadtgeographie J. Bobek sehr nahe kommt, dessen Untersuchung über „Innsbruck, eine Gebirgsstadt, ihr Lebensraum und ihre Erscheinung“ 1928 aus diesen Gründen für die vorliegende Arbeit als einzige laufend vergleichend herangezogen werden muß⁸⁾.

⁶⁾ E. Frankenberg: Rostock, ein Beitrag zur Stadtgeographie, S. 1 ff.

⁷⁾ Zit. nach J. Bobek: Grundfragen der Stadtgeographie. Geogr. Anz. 28. Jg. 1927 S. 213.

⁸⁾ Vgl. J. Bobek: Grundfragen S. 219: „Die geographischen Darstellungen können sich nicht allein mit einer Schilderung der lebendigen Wirklichkeit begnügen, sie müssen vielmehr auch ein tieferes Verständnis für das Zusammenwirken, Zuein-

Kapitel II.

Planungswissenschaft (wirtschaftliche Raumsforschung) und Planungspolitik.

Voraussetzungen, Notwendigkeiten und Methodik.

§ 1.

„Wirtschaftliche Raumsforschung“, planungspolitischer Auftrag und Aufgabe.

„Die wirtschaftliche Raumsforschung ist ein Teil der die gesamten Lebensbedingungen eines Siedlungsraumes erforschenden Planungswissenschaft.“ Diese erste These der Arbeitsgemeinschaft wirtschaftswissenschaftlicher Institute umreißt mit den Begriff „wirtschaftlicher Raumsforschung“ die Aufgabe der Wissenschaft im Dienste der Landesplanung. Sie beschränkt sich freilich auf den Anteil der Wirtschaftswissenschaft an der Erfüllung planungspolitischer Aufgaben, zu denen naturgemäß auch andere Wissenschaftszweige herangezogen werden, sobald ihre Tätigkeit der Erforschung gegenwärtiger und der Schaffung zukünftiger Lebensbedingungen und -möglichkeiten dient. Heute steht das deutsche Volk und mit ihm fast ganz Europa vor der Notwendigkeit der „Bewirtschaftung“⁹⁾ des eigenen Raumes. Raumnot, die sich dem für jede Lebensentsfaltung notwendigen Raumbedarf in den Weg stellen will, muß durch zielbewußtes Handeln überwunden werden. Diese das politische und wirtschaftliche Denken beeinflussende Erkenntnis führt über die „Idee“ der politischen Raumordnung zur Organisation und Verwirklichung der innerstaatlichen Raumpolitik. Die unter dem Begriff „Raumpolitik“ oder „Raumordnung“ verstandene Aufgabe geht aus von dem Gedanken der Verwirklichung einer Volks„gemeinschaft“ im Raum. Gestaltende Prinzipien jeder Gemeinschaft aber sind Blutsbande, Gemeinsamkeit des Erlebens und Gemeinsamkeit des Raumes. Unter diesen Voraussetzungen spielt die volksgemäße „Raumordnung“ zur Verwirklichung des Miteinanderlebens an Stelle des Nebeneinanderlebens die entscheidende Rolle.

„Ordnung bedeutet Gliederung, bedeutet Aufklärung und damit Meisterung der Masse“¹⁰⁾, damit veranschaulicht der Begriff „Raumordnung“, angewandt auf das Ortsbild der deutschen Großstädte des ausgehenden 19. und 20. Jahrhunderts

andergreifen und gegenseitige Beeinflussen der einzelnen, den Raum erfüllenden Erscheinungen herbeizuführen versuchen. Jede Erscheinung, sei sie etwas Körperliches oder aber eine Summe von Bewegungen, von Tätigkeiten, wie das städtische Wirtschaftsleben, ist in ihrer Struktur oder in ihrer Richtung Intensität usw. von ihren Nachbarerscheinungen als ebensoviele einwirkenden Faktoren beeinflusst. Es handelt sich nun bei einer erklärenden Beschreibung einer bestimmten Erscheinungsgruppe vor allem darum, den einzelnen bedingenden Faktoren richtige Plätze im Gesamtbilde anzuweisen, ihren Einfluß weder zu überschätzen, noch zu unterschätzen, ihre tatsächliche Angriffsrichtung festzustellen.“

⁹⁾ H. Weigmann: Politische Raumordnung, Hamburg 1935, S. 7.

¹⁰⁾ H. Weigmann: Politische Raumordnung S. 23.

und damit auf den Lebensraum eines Drittels des deutschen Volkes ¹¹⁾, die wirklichkeitsgebundene Aufgabe der „Raumforschung“. Bei der Standortpolitik der Industrie und bei der Unterbringung der für diese notwendigen Arbeitskräfte waren wirtschaftliche Gesichtspunkte entscheidend gewesen, die in den so entstehenden Großstädten an Heimatgefühl, Bodenverbundenheit sowie auch an die primitivsten Erfordernisse einer hygienischen Lebensform keine Zugeständnisse machten. Die Folge dieser Entwicklung war der Typ des ich- und besitzbezogenen Großstadtmenschen, ohne Bindungen an Gewalten, die nicht Menschenwert verkörperten und nicht Menschenmacht unterstanden. Dieser Großstadt Mensch verlor damit auch die Verpflichtung zu eigenem verantwortlichen Lebensstil und Lebensgestaltung und zu irgendwelchen Leistungen, die nicht vernünftig und einträglich waren im Sinne der kapitalistischen Rechenhaftigkeit. Die Erkenntnis dieser hieraus folgenden geistig-seelischen und körperlichen Schäden an deutscher Volks„art“ und Volkskultur, zu denen für Deutschland der politische Druck von Versailles kommt, der jeder kolonialen Expansion noch heute Grenzen setzt, bildete für den Nationalsozialismus den eigentlichen Anstoß, Wege zur Verwirklichung einer politischen, das ist für ihn „volksgemäßen“ Raumordnung zu beschreiten. Somit bedeutet heute „Landesplanung“ vor allem eine Politik zur Neugestaltung des städtischen Siedlungsraumes, also Stadtraumpolitik im Sinne einer Rückbildung dieser Entwicklung. Das bedeutet Abbau oder jedenfalls Auslockerung der Großstadt, planvolle Gestaltung entstehender oder noch im Wachstum begriffener städtischer Siedlungskörper, um weitere derartige plan- und sinnlose Menschenanhäufungen zu verhindern. Eingriffe in die gegenwärtige Raumgestaltung und Raumausnutzung der deutschen Großstädte erfordern zur Beseitigung der dringlichsten, die Volksgesundheit und Volksmoral bedrohenden Übelstände gründliche Kenntnis ihrer Ursachen und Folgen. In diesem Zusammenhang ist etwa auf die einer Altstadtsanierung vorangehenden Untersuchungen der Elendsquartiere der Großstädte hinzuweisen. Ebenso erfordern Maßnahmen zu einer planvollen Dezentralisierung der ortsgebundenen Güter und Leistungen ¹²⁾, die Größe und Wachstum einer Stadt bedingen, oder andere Vorhaben, die die Gefahr der Vermassung und einer Häufung sozialer Elemente für die zukünftige deutsche Großstadt, mit deren völligem Verschwinden auch für die Zukunft nicht gerechnet werden kann und soll, vermeiden sollen, vor ihrer Inangriffnahme eine Aufdeckung der Strukturzusammenhänge wirtschaftlicher, sozialer, verkehrsmäßiger und bevölkerungspolitischer Art, die das Raumbild einer Stadt bedingen.

Damit ist die Aufgabe der wirtschaftlichen Raumforschung im Dienste der Landesplanung umrissen, sie ist vorbereitender Natur im Sinne einer regionalen statistischen Bestandsaufnahme, ihre Erfüllung aber ist ernste und wichtigste Forderung zur reibungslosen und sinnvollen Durchführung jeder planungspolitischen Tätigkeit innerhalb eines Stadtkreises.

¹¹⁾ Von 1871 bis 1935 (1. 1. 1935) hat sich die Bevölkerung in Städten mit mehr als über 100 000 Einwohnern von 2 Millionen auf 20 Millionen erhöht.

¹²⁾ W. Christaller: Die zentralen Orte in Süddeutschland. Jena 1933.

Die Möglichkeiten der wissenschaftlichen Erfassung des Raummomentes durch Stadtgeographie und wirtschaftliche Raumforschung.

Die wissenschaftliche Erfassung des Raummomentes durch die wirtschaftliche Raumforschung bedarf aus zwei Gründen der Erwähnung, einmal um die methodologische Abereinstimmung bzw. Abweichung mit der Stadtgeographie feststellen zu können, dann zur theoretischen Fundierung der Thematikstellung. Nach Weigmann gibt es drei Möglichkeiten das räumliche Prinzip innerhalb der Forschung zur Anwendung zu bringen, und zwar 1. als Beschreibungsgrundlage, 2. als Ursache bzw. als mitbedingender Faktor, 3. als besonderes formbildendes Prinzip *sui generis*¹³⁾. Der Raum als Beschreibungsgrundlage begegnet uns, abgesehen von der wissenschaftlichen Forschung, in jedem Geschehnisbericht und in jeder Tatsachenschilderung, die einer örtlichen Fixierung bedürfen. Die Wissenschaft bedient sich ebenfalls des Raumes als Ausgangspunkt bei der Betrachtung einer Zuständlichkeit oder einer Dynamik, d. h. das statische Forschungsobjekt oder fortlaufende Bewegungsvorgänge, deren wissenschaftliche Erfassung erstrebt wird, werden auf einen bestimmten Raum als Schauplatz oder Verbreitungsgebiet bezogen. Als Beispiel hierfür mag die raum-, vor allem volktraumbezogene geschichtliche Wissenschaft oder das geographische Atlantenverfahren dienen. Die zweite Möglichkeit den Raum als Ursache oder mitbedingenden Faktor zu betrachten, zwingt zur eigentlichen Auseinandersetzung mit der geographischen „Raumforschung“. Von einer solchen zu sprechen, ist schon ein Widerspruch, als die geographische Forschung nicht dem Raum an sich gilt, sondern den Erscheinungen auf ihm und deren politisch-räumlicher Anordnung. Die Geographie ist nach Schlüter¹⁴⁾ die Wissenschaft von der räumlichen Anordnung der Dinge, es ist darum berechtigt, diese kausale und damit sekundäre Funktion des Raumes als die eigentliche geographische Fragestellung zu bezeichnen. Die eigentliche Kausalität liegt in der natürlichen Ausstattung des Raumes mit Erscheinungen physischer, geologischer und morphologischer Art, und so entsteht die durch diese zu einer einheitlichen Physiognomie geprägte geographische Landschaft. Die Landschaftskunde wird somit zu dem der Geographie eigenen Forschungsgebiet. Sobald diese über eine solche hinausgeht und sich mit dem Einfluß des physischen Raums auf wirtschaftliche, soziale und andere Prozesse befaßt, wird in einer Beziehungslehre die eigentliche geographische Forschungsaufgabe gesehen und in der Landschaftskunde nur ein Aufbereitungsstadium für dieses¹⁵⁾. Und damit löst sich die Geographie von der Beschreibung des räumlichen Nebeneinanders auf der Erdoberfläche und die Problematik einer Anthropogeographie oder einer Siedlungsgeographie und anderer geographischer Beziehungswissenschaften besteht in der Abhängigkeit des Menschen oder einer

¹³⁾ Weigmann: *Pol. Raumordnung* S. 44.

¹⁴⁾ D. Schlüter: a. a. D. S. 65.

¹⁵⁾ D. Schlüter: a. a. D. S. 65.

menschlichen Siedlung von den natürlichen Gegebenheiten des Raumes. Dank einer so erweiterten geographischen Kausalforschung hat der Mensch immer neue Möglichkeiten gefunden, die Natur zu meistern und in Gegebenheiten des Bodens, des Klimas, der Oberflächengestaltung nach seinem Willen einzugreifen. Festzuhalten aber ist: das Forschungsprinzip und die Betrachtungsweise des Raumes durch die Geographie bleibt kausal, handelt es sich doch um eine auf den Raum ausstrahlende oder vom Raum ausgehende Kausalität.

Die dritte wissenschaftliche Anwendungsmöglichkeit des Raumes als bestimmendes, formbildendes Prinzip *sui generis* durch die wirtschaftliche Raumforschung macht zu deren Forschungsobjekt das räumliche Erscheinungsbild, die zu erforschenden Vorgänge und Tatsachen werden nicht als „raumbedingte“, sondern als „raumhafte“ gesehen. Damit weicht die wirtschaftliche Raumforschung ab von der geographischen Forschung, indem sie an die Stelle der Kausalforschung „eine auf Gestaltbeschreibung abzielende funktionale Betrachtungsweise stellt, die alle Sachzusammenhänge als jeweils besonders qualifizierte Gebilde erscheinen läßt“¹⁶⁾ 17). Den Raum als „causa“ und damit die geographische Fragestellung zieht die planungswissenschaftliche Forschung freilich auch in ihre Betrachtungsweise hinein. Dies wird der einleitende Teil der vorliegenden Arbeit in der Behandlung der topographischen (natürliche Ausstattung) und der historischen Grundlagen beweisen. Wesentlich für die wirtschaftliche Raumforschung ist jedoch, daß sie bei dieser Fragestellung nicht stehenbleibt, sondern gemäß der ihr gestellten Aufgabe zur Erkenntnis der Gesamtstruktur eines bestimmten Gebietes durch dessen Auflösung in Teilgebiete, in Zonen kartographisch gesehen, das räumliche Prinzip als solches zur Anwendung bringt und aus der Verbreitung der Erscheinungen Sinnzusammenhänge festzustellen sucht. Im Gegensatz zur Geographie läuft sie damit nicht Gefahr in der „Grenze“, sei sie wirtschaftlicher, kultureller oder verwaltungspolitischer Art, das kausale Moment für ein „So-Sein“¹⁸⁾ der untersuchten Erscheinungen in benachbarten Gebieten zu sehen, da der Anwendung des Raumes als „Prinzip *sui generis*“ eine „Grenze *sui generis*“ folgt. Diese ist nur ein sekundärer Begriff für das Nebeneinander ungleich erscheinender Räume im Hinblick auf Ausmaß und Ausdehnung eines bestimmten untersuchten Sachbereichs. Die eigentliche „Raumforschung“ schafft sich somit von der üblichen unabhängige, nur durch den Untersuchungsgegenstand selbst bedingte Grenzen, deren Gesamtgefüge ein gegliedertes Raumgebild ergibt. Die Erkenntnis: „... einer Mehrzahl solcher regionaler, ortsgebundener Gebilde, einer Vielheit der Formen ein- und desselben Prozesses, die das Problem zwischengebildebeziehungen erst ins Leben ruft“¹⁹⁾ stellt somit der wirtschaftlichen Raumforschung die eigentliche Aufgabe, nämlich Be-

16) H. Weigmann: Ideen zu einer Theorie der Raumwirtschaft. Weltwirtsch. Archiv 34 Bd. 1 S. 9.

17) Unter diesem methodischen Standpunkt wird später die Darlegung des kartographischen Arbeitsganges und der bei der Formulierung des Themas verwandte Begriff „Struktur“ zu verstehen sein.

18) H. Weigmann: Ideen zu einer Theorie der Raumwirtschaft S. 13.

19) Ebenda.

Schreibung der inneren funktionalen Verbundenheit des Raumgebildes, d. h. Aufnahme der Strukturzusammenhänge im Sinne der von der praktischen Landesplanung benötigten Bestandsaufnahme, wie es am Raume Rostock die vorliegende Untersuchung zeigen soll.

Einleitender Teil.

Zur Topographie der Stadt Rostock.

Kapitel I.

Natürliche Grundlagen.

Bestimmende Daten für die Ortslage Rostocks.

§ 1.

Geologische Faktoren.

Einer Untersuchung der sozialen Struktur des Stadtraumes Rostock müssen, bevor auf die Themastellung eingegangen werden kann, die wesentlichsten Daten seiner äußeren Erscheinung und seines Werdens vorausgeschickt werden. Die Kenntnis von der topographischen oder Ortslage einer Stadt „als Summe aller natürlichen Gegebenheiten jenes bestimmten Fleckes Erde, den die betreffende Siedlung und seine nächste Umgebung einnimmt“¹⁾, bleibt Bestandteil einer raumwissenschaftlichen (planungswissenschaftlichen) Untersuchung, wenn auch nicht in dem Umfange, der ihr etwa in einer stadtgeographischen zukommt²⁾.

Eine geologische Charakteristik des Bodens in und um Rostock gibt Delitzsch³⁾, wenn er ihn als zugehörig zu dem Teil des norddeutschen Tieflandes bezeichnet, „in dem sich vor dem Baltischen Höhenrücken ein niedriges, meist flaches, nur selten von bedeutenderen Höhen unterbrochenes Gebiet von flachem Geschiebemergelland, Mooren und Sandebenen legt“⁴⁾. Das Diluvialplateau des Rostocker Bodens besteht aus den Ablagerungen des Diluviums und auch zu geringeren Teilen aus dem des Alluviums. Im Diluvium wiederum lassen sich drei Schichten nachweisen: Der obere Geschiebemergel oder Lehm, der Diluvialsand und der Diluvialton. Die Ablagerungen des Alluviums setzen sich zusammen aus Sanden, Moorerde, Litorinaablagerungen, Wiesenkaif, Torf, Wiesenton und schließlich aus den von dem Diluvialplateau stammenden Ab-

1) J. Bobek: Innsbruck, in Forsch. zur deutschen Landes- u. Volkskunde 1928 Bd. 25 Heft 3 S. 314.

2) Es werden darum diese natürlichen Grundlagen des Stadtraumes Rostock im wesentlichen aus zwei geographischen Untersuchungen übernommen, aus den Arbeiten „Rostock und Güstrow“ von H. Albrecht und „Rostock“ von E. Frankenberg, außerdem wird die Festschrift der XXVI. Versammlung des deutschen Vereins für öffentliche Gesundheitspflege 1901 mit den Aufsätzen von H. Geinik, L. Pfeiffer u. R. Balck herangezogen werden.

3) Vgl. als neueste Bearbeitung der Bodenverhältnisse Rostocks: Die geologisch-morphologische Übersichtsskizze der Umgebung von Rostock, 1:100 000, bearbeitet von der Mecklenburg. Geol. Landesanstalt, Kurt v. Bülow, 1935.

4) Zitiert nach E. Frankenberg: Rostock S. 17, 1935.

schlemm- und Abrutschmassen. Der größte Teil des Rostocker Bodens besteht aus dem oberen Geschiebemergel, der nach seiner Beschaffenheit der beste Baugrund. Feiner diluvialer Sand findet sich in der Großen Wasserstraße, in der Neuen Werberstraße, in der Wollenweber- und Slüterstraße, sowie beim Petritor. Die größte Anhäufung von Alluvialmassen findet sich im Warnowtal und allen Teilen der Warnowniederung und wird daher auch heute noch als ein Hindernis für etwaige Bauvorhaben angesehen. In das moorige Alluvialgebiet fallen demnach die Bleicherstraße, Gerbergang, Fischer- und Gerberbruch; in dem Gebiet des Alluvialsandes liegen die Straßen Am Strande, Strandstraße, Gärtnerstraße, die Lastadien. Besonders für die erstgenannten Straßen ist die Unregelmäßigkeit der Anlage auf die frühere Infellage und die Beschaffenheit des Bodens zurückzuführen. Schließlich durchziehen noch mit Alluvialmassen angefüllte Rinnen die Stadt. Die erste befindet sich in der Grubenstraße, die einstmals ein Wasserarm der Warnow war, die zweite mündet in die Friedrichstraße, nimmt ihren Weg von Biestow über den Hauptbahnhof, Stampfmüllerstraße, Friedrich-Silbebrandt-Platz und die dritte berührt auf ihrem Wege zur Warnow den alten Rabuzenhof und Teile der Ulmen-, Margareten-, Walde- und Borwinstraße. Alle diese Alluvialstraßen, wie überhaupt die Verbreitung von Diluvial- und Alluvialgebieten innerhalb der Stadt, vor allem ihre östliche und nördliche Umschließung von moorigen Alluvialmassen sind auf der Bodenkarte der Stadt Rostock von Weinitz 1901 vorzüglich erkennbar.

§ 2.

Klimatologische Faktoren.

Das Klima Rostocks unterscheidet sich vom mecklenburgischen Binnenklima durch das Ausbleiben von Temperaturschwankungen im Frühling und Herbst, vor allem während der Übergangsmonate vom Frühling zum Sommer und vom Herbst zum Winter. Außerdem bringt das Seeklima eine höhere Luftfeuchtigkeit und stärkere Bewölkung mit sich. Die durchschnittliche Jahrestemperatur beträgt nach E. Frankenberg 8° C die größten Abweichungen fallen in den Mai mit + 19,7° über den Durchschnitt und in den Februar mit — 24,3° unter den Durchschnitt nach einer Tabelle der Lufttemperatur für die Jahre 1920—1930⁶⁾. Hinsichtlich der Zahl der im Jahre vorkommenden Hitzetage von 25° an steht Rostock unter den Orten Helgoland, Lübeck, Danzig, Königsberg, Berlin und Breslau an vierter Stelle, hinsichtlich der Frosttage (um 0°) an dritter Stelle und hinsichtlich der Eistage (unter 0°) an fünfter Stelle. Charakteristisch für Rostocks Klima ist das häufige Auftreten von Winden und das Fehlen stärkerer Gewitter. Letzteres bedingt eine starke Trockenheit durch das Ausbleiben großer Niederschlagsmengen, wie sie nur Gewitter mit sich bringen. Von größerer Bedeutung aber sind die häufigen, meist westlichen Winde, z. B. für die Stadtentwicklung nach Westen, der für Wohnviertel in häufig von Westwinden heim-

⁶⁾ E. Frankenberg: a. a. D. S. 19/20.

⁷⁾ Ebenda S. 20.

gesuchten Städten immer bevorzugt wird⁸⁾). Die im Oktober bis Februar vorherrschenden Südwestwinde bedingen einen milden Winter, dessen Temperaturen nicht oft unter Null Grad sinken, während die Nordwestwinde die kühlen Nächte verursachen. Insgesamt gewährt das Rostocker Klima, das nach der geographischen Lage Rostocks unter 54,1° nördl. Breite und 12,2° östl. Länge von Greenwich in die gemäßigte Zone fällt, der für diese charakteristischen Pflanzen- und Tierwelt die notwendigen Lebensbedingungen und verlangt von den Menschen zu keiner Jahreszeit besondere Schutzmaßnahmen vor irgendwelchen Witterungseinflüssen. Auch das Wirtschaftsleben wird nicht beeinträchtigt, etwa durch Stilllegung der Schifffahrt, durch starken Eisgang oder ähnliche Störungen.

§ 3.

Gewässerlage.

Die Stadt Rostock ist gewässerarm. Abgesehen von der Flußlage und den Resten des alten Stadtgrabens innerhalb der Wallanlagen und der ebenfalls dort gelegenen sogenannten Teufelstuhle findet sich heute sowohl im engeren, wie im weiteren Stadtgebiet kein natürliches oder künstliches Gewässer. Wenn man weiter berücksichtigt, daß, wie wir später noch sehen werden, auch die Flußlage nicht in der an sich möglichen und notwendigen Weise für die Erholung der Einwohner und als Anziehungspunkt für Fremde ausgenutzt ist, so kann nur die Nähe der Ostsee als Ausgleich für die Wasserflächenarmut innerhalb der Stadt angesehen werden. Die Warnow, an der Rostock gelegen, bildet von Bülow bis Rostock eine 66 km lange schiffbare Wasserstraße. Sie entspringt bei Grebbin ungefähr 69 m über dem Meerespiegel, doch schon bei Bülow hat sie einen Höhenunterschied von 68 m überwunden, so daß ihre Höhe über dem Meerespiegel nur noch 1 m beträgt. An einer limanartigen Mündung der Unterwarnow schafft deren Verbreiterung Rostock einen natürlichen Hafen, der aber wegen seiner geringen Tiefe sich nicht ohne Korrekturen und Baggerungen weiterentwickeln konnte. Im Jahre 1887/88 wurde die Warnow dann auf 5 m im Jahre 1914 auf 6 $\frac{1}{4}$ m vertieft. Da diese Vertiefung aber nur für die Fahrinne in der Mitte des Flusses möglich war, schritt man zur Anlage von Kränen und Kais, so daß heute die ganze Südemrandung des eigentlichen Hasenbeckens von Kaimauern gebildet wird.

Rostocks Trinkwasserversorgung geschah noch bis zu den Jahren 1893/94 zum größten Teil durch Brunnen, von denen es öffentliche und private damals noch 90 in der Stadt gab. Später wurden die südlich der Stadt gelegenen Pfeifenteiche Wasserversorgung für die Stadt. Seit 1894 erhält Rostock sein Trinkwasser aus der Oberwarnow.

⁸⁾ R. Heiligenthal: Historische Stadtteile und Außengebiete. Unveröffentlichtes Gutachten über die künftige bauliche Entwicklung der Stadt Rostock, 1931, S. 12.

Verkehrslage (zur See und zu Lande).

Rostock ist Küstenstadt und damit See- und Handelsstadt, also ihre wirtschaftliche Bedeutung ist naturgemäß in besonderem Maße abhängig von ihrer Verkehrslage, d. h. von den Verkehrsgegebenheiten und Verkehrsmöglichkeiten zu Wasser und zu Lande. Das Besondere in der Lage eines solchen Küstenortes besteht nach Reinhardt in dem Zwang für den Verkehr „seine Behälter zu wechseln“⁹⁾. Verkehrsgeographisch gesehen haben wir es also mit einem Umschlagsplatz für Güter und Personenverkehr zu tun. Die Anlage der Stadt durch die ostdeutsche Kolonisation hat dieser Notwendigkeit in beschränktem Maße Rechnung getragen, als alle deutschen Seestädte nicht unmittelbar am Meere liegen, sondern ein mehr oder weniger bedeutendes Stück landeinwärts. Als Gründe dafür kann angenommen werden, daß einmal die Möglichkeiten eines See- oder gar Überseehandels zur Zeit der deutschen Küstenbesiedlung angesichts der damals zur Verfügung stehenden Fahrzeuge nicht vorausgesehen werden konnten, andererseits die Notwendigkeit einer „Schutz- und Brückenortslage“ im Landverkehr für die Ortswahl der deutschen Ansiedlungen im Vordergrund stand. Unter letzterer versteht Reinhardt „die Ortlage der deutschen Küstenstädte an der Stelle des Flusses, die eine letzte Möglichkeit für seine Überquerung vor einer Verbreiterung bietet, und somit zu einer möglichst bequemen Fortsetzung der sich an der Küste langziehenden Verkehrswege“¹⁰⁾. Eine größere Bedeutung kommt Rostock als Endpunkt der Flußschiffahrt zu statt als Ausgangspunkt der Seeschiffahrt. Durch den Binnenmeercharakter der Ostsee, die durch die Halbinsel Jütland vom offenen Ozean getrennt ist und ihre geringen Tiefenverhältnisse hat Rostock als Welthandelsverkehrsplatz trotz des Durchstichs des Kaiser-Wilhelm-Kanals im Jahre 1895 auch heute eine nur geringe Bedeutung. Durch die Orientierung von Handel und Verkehr zur Nordsee, dem Atlantik und nach Amerika mußten die Ostsee und mit ihr die Ostseehäfen an Bedeutung verlieren. Auch hat der Bau des Kaiser-Wilhelm-Kanals für die von Rostock ausgehende Schiffahrt nicht den vielleicht erwarteten Umschwung gebracht. Die hohen Kanalabgaben, das zweimalige Durchschleusen der Schiffe, sowie die Witterungsverhältnisse zur Zeit der Getreidean- und -ausfuhr lassen noch heute viele Schiffe das Kap Skagen umschiffen. Eine Ergänzung findet der Rostocker Hafen in dem 13 km entfernten Vorhafen Warnemünde, der vorwiegend dem Fährverkehr nach Dänemark, der Hochseefischerei und der Bäder-schiffahrt dient. Die neue 1902/03 geschaffene Moleneinfahrt ermöglicht außerdem ein leichteres Anlaufen des Rostocker Hafens.

Nach Nagel¹¹⁾ sind die Komponenten der Verkehrslage der Seestädte die Lage zum Weltmeer und die Lage zum Hinterland. Die erstere ist für Rostock, wie wir gesehen, nicht als günstig anzusprechen, die letztere ist für die Entwick-

⁹⁾ R. Reinhardt: Die wichtigsten Seehandelsstädte, Forsch. zur deutschen Landes- und Volkskunde XIII, 1901, S. 436.

¹⁰⁾ Ebenda S. 453.

¹¹⁾ Zit. nach E. Franckenberg: a. a. D. S. 13.

lung eines Hafensplatzes nicht weniger wichtig, hängt aber in hohem Maße von den Verkehrsmöglichkeiten zu Lande ab.

Das tatsächliche heutige Hinterland, das unumstrittene Domäne des Rostocker Hafens ist, wird etwa begrenzt durch die mecklenburgischen Städte Ribnitz, Malchin, Waren, Karow, Bülow und Kröpelin und ist durch ein radiales Eisenbahnnetz mit Rostocks Hafen als Zentrum aufgeschlossen. Letzteres bietet mit sechs Hauptverkehrstrecken: Rostock—Güstrow—Neustrelitz—Berlin, Rostock—Bülow—Kleinen—Hamburg, Rostock—Warnemünde—Gjedser, Rostock—Stralsund—Sagnitz, Rostock—Bad Doberan—Wismar und Rostock—Tessin—Triebsees für den Güter- und Personenverkehr günstige Verbindungsmöglichkeiten mit dem agraren mecklenburgischen Raum, den Vorderstädten und den Handels- und Verwaltungszentren des Reiches, wie Hamburg und Berlin¹²⁾. Den Personen- und Güterkraftwagenverkehr und dem nichtmotorisierten Zubringerdienst aus dem engeren ländlichen Einzugsgebiet Rostocks dient ein ausgedehntes Landstraßennetz mit fünf Reichsstraßen in Richtung Rostock—Doberan, Rostock—Warnemünde, Rostock—Ribnitz, Rostock—Tessin, Rostock—Laage und zwei Landstraßen erster Ordnung in Richtung Heiligenhagen und Buchholz. Abgesehen von dieser verkehrsmäßigen Erschließung des Hinterlandes, die im Sommer durch den über Rostock und von Rostock ausgehenden Ostseebäderverkehr ergänzt wird, in den seit zwei Jahren auch der Seebäderdienst Ostpreußen eingeschlossen ist, wird für eine wachsende Bedeutung Rostocks als Seehafen und Umschlags- und Handelsplatz im mecklenburgischen Ostseeraum die weitere Aus- bzw. Umgestaltung dieses mecklenburgischen Wirtschaftsraumes nötig sein. Durchsetzung des fast durchwegs agraren Hinterlandes mit gewerblicher Produktion auf dem Wege der Industrieausiedlung und weitgehende Förderung der ländlichen Siedlung sind auf diesem Wege heute schon in Angriff genommene Maßnahmen zur Änderung der mecklenburgischen Siedlungsstruktur und einer damit verbundenen Bevölkerungsvermehrung, die auch der wirtschaftlichen und verkehrsmäßigen Bedeutung der Stadt Rostock zugute kommen werden.

Mit diesem Hinweis auf die Möglichkeit einer stärkeren verkehrsmäßigen Durchdringung und Erfassung Mecklenburgs und die dadurch mögliche veränderte Stellung Rostocks im mecklenburgischen Wirtschaftsraum werden Sinn und Bedeutung der gegebenen geographisch-topographischen Grundlegung für die vorliegende Untersuchung noch einmal herausgestellt. Klima und Bodenverhältnisse, Lage zur See und zum Hinterland, Verkehrsmöglichkeiten zu Wasser und zu Lande haben einst, wie wir gleich sehen werden, die Ortswahl für die befestigte Kaufmannsansiedlung entscheidend beeinflusst. Heute setzt diese geographische Bedingtheit einer städtischen Planungspolitik und den einzelnen Phasen der Stadterweiterung letzte Schranken, ebenso wird die Funktion, die

¹²⁾ Das angeedeutete Hinterland Rostocks stimmt weitgehend mit der im Institut für wirtschaftliche Raumforschung von Dipl. rer. pol. S. Ulrich durchgeführten Untersuchung der Intensität des Güterverkehrs Rostocks mit den Bahnhöfen des mecklenburgischen Wirtschaftsraums überein.

der Stadt Rostock im Raum Mecklenburg zukommt, letzten Endes durch diese geographischen Daten mitbestimmt. Auch das zukünftige Werden ist mitbedingt durch die erste Anlage und das erste Wachstum der ältesten Siedlung Rostock, das darum anschließend kurz umrissen werden muß.

Kapitel II.

Geschichtliche Grundlagen.

§ 1.

Das wendische Rostock und die Gründung und Entwicklung der deutschen Stadtteile bis 1262 bis zur Vereinigung der vier Gemeinden zu einer einzigen Stadt.

„Geprägte Form, die lebend sich entwickelt, ist auch der Organismus der Stadt.“ Diese These Paul Zuders¹³⁾, mit der er den „Formkraft des Ursprungs“ überschriebenen Abschnitt seines Werkes über die „Entwicklung des Stadtbildes“ beginnt, möchte ich dem folgenden geschichtlichen Überblick gewissermaßen als Rechtfertigung voranschicken. Mir erscheint das notwendig, weil die Beziehung Stadtraum und Stadtgeschichte oder das Verhältnis von Sein und Werden im Hinblick auf die Erscheinung einer Stadt nicht ohne weiteres als bekannt vorausgesetzt werden kann, wenn eben nicht der Begriff „Organismus“ auf die Stadt als räumlicher Körper und als Lebensraum einer Vielheit von Personen angewandt wird. Die Funktion eines Organismus bleibt von der Entstehung bis zur Vollendung die gleiche, darum muß aus der Urform und aus der Anlage einer Stadt auf ihr gesetzmäßiges Wachstum und ihre gegenwärtige Gestalt geschlossen werden können, und in diesem Sinne möchte ich den folgenden geschichtlichen Abriss für notwendig erachtet und verstanden wissen. Dieser gilt, um der Bobedtschen¹⁴⁾ Unterscheidung zwischen Grundriß und Aufriß zu folgen, in erster Linie dem Grundriß der Stadt Rostock und somit der Entwicklung des Stadtkörpers bis zu seiner heutigen Ausdehnung, weniger jedoch den Veränderungen des vertikalen Stadtbildes, also der unter „Aufriß“ verstandenen Bebauung der Stadt, die den Einzelabschnitten der Hauptuntersuchung vorbehalten bleiben.

„Von dem Grundriß eines Ortes läßt sich bis zu einem gewissen Grade seine Geschichte ablesen.“ Folgen wir für die Stadt Rostock dieser These Otto Schlüters¹⁵⁾, so weist uns schon die Regelmäßigkeit der Anlage auf den Typ der Stadtanlagen der ostdeutschen Kolonisationsstädte des 12. und 13. Jahrhunderts hin, für die Friß¹⁶⁾ den Begriff des „einfachen Planschemas“ oder

¹³⁾ P. Zuder: Entwicklung des Stadtbildes, München 1929, S. 10.

¹⁴⁾ Vgl. J. Bobed: a. a. D. S. 317 u. 322 u. E. Frankenberg: a. a. D. S. 40 u. 48.

¹⁵⁾ O. Schlüter: a. a. D. S. 72.

¹⁶⁾ F. Friß: Deutsche Stadtanlagen, Programm Straßburg 1894, S. 56.

auch des nordostdeutschen Normalplanes geprägt hat. Die Untersuchungen von etwa 200 Stadtplänen ergab für dieses Normalschema als Kern einen quadratischen oder rechteckigen Platz, von dessen vier Ecken gerade, meist breite Straßen ausgehen, die von schmälere, ebenso geraden Querstraßen rechtwinklig geschnitten werden. Die Straßenrichtung ist fast nur nord-südlich und west-östlich. Der Stadtgrundriß innerhalb der Befestigungen beansprucht ein Oval von etwa 600 m Längs- und einem Querdurchschnitt von 300 bis 400 m. Die Anwendung des Fritsch'schen Planschemas auf den Grundriß der heutigen sogenannten inneren Stadt Rostock führt uns unmittelbar in ihre Geschichte hinein. Der Name „Rostock“, d. i. „Ausbreitung des Stroms“¹⁸⁾ war ursprünglich einer wendischen Burg und Wiek eigen, die an der Niederung des Warnowknies auf dem rechten Ufer im Sumpfland gelegen, im Jahre 1160 bei der Unterwerfung der Slawen durch Waldemar von Dänemark und Heinrich dem Löwen zerstört wurde. Zur selben Zeit gründeten deutsche Kaufleute aus dem Gefolge Heinrichs des Löwen am linken Warnowufer auf der heutigen Bleiche am Petritor, also auf der Höhe, wo ein Flußübergang an der schmalsten Stelle noch möglich war, ihr Marktgeviert und erbauten eine St. Peter geweihte Kirche. Doch als Hüter der ehemaligen vier wendischen Niederlassungen, die die Fläche des heutigen Rostocks bedeckten, erhält sich neben der deutschen Kaufmannsiedlung, die 1218 von Fürst Borwin I. mit dem Lübischen Stadtrecht beliehen wird, die noch im Jahre 1286 erwähnte wendische Wiek, d. i. Handelsplatz, an die heute noch die beiden dortigen Wiesenamen der Großen und Kleinen Wiek und der Name der Wendenstraße erinnern. In das Petrikirchspiel verlegte der Landesherr auch seine Fürstenburg und daraus erklärt sich die gegenüber späteren Gründungen verhältnismäßig große Unregelmäßigkeit der Siedlungsanlage der heutigen Altstadt, die aber trotzdem das Fritsch'sche Planschema erkennen läßt. Die Ausdehnung des ältesten Rostock war nicht groß, berücksichtigt man im Norden die Einengung der Stadt durch den fürstlichen Burgwall am Amberg, wohin wahrscheinlich der Landesherr die Fürstenburg verlegt, die Begrenzung im Süden durch die Niederung der Kleinen Goldstraße (der Name wird von Gole = Sumpf oder Bruch abgeleitet), im Osten durch den Steilabhang zum Warnowtal mit der wendischen Ansiedlung unter einem fürstlichen Wendenvogt und die westliche Stadtbefriedigung durch die Wollewebstraße bis zur Höhe des Blesathsbergs. Aber diesen konnte die älteste Stadt nicht hinausgegangen sein, wenn wir den Erfordernissen des Fritsch'schen Planschemas folgen, da keine einzige der breiten, von der Grube heraufkommenden Straßen direkt auf den Alten Markt hinaufführt¹⁹⁾. Der anhaltende Zuzug neuer Kolonisten ließ bald den Wunsch nach einer Stadterweiterung aufkommen, man spekuliert zuerst mit dem fürstlichen Geldbedürfnis und erwirbt schon 1286 dessen Burg mit der wendischen Wiek, früher aber, schon 1282, sind Anfänge eines zweiten Kirchspiels von St. Marien beurlundet, um die sich nun eine zweite Kaufmannsiedlung, die

¹⁸⁾ R. Sedlmaier, Rostock, Berlin 1931, S. 4.

¹⁹⁾ L. Krause: Beiträge zur Geschichte der Stadt Rostock XIII, 1925. Zur Rostocker Topographie S. 27.

„neue Stadt“, später die Mittelstadt, entwickelte. Begrenzt wird diese durch den „Neuen Markt“, der diesmal nicht mit dem Kirchplatz zusammenfällt, eine Abweichung vom einfachen Planschema, die nach Reinhardt²⁰⁾ Fritsch bekannt war und als Zweizentrenanlage für viele Städte überhaupt charakteristisch ist. Unmittelbar nach der Entwicklung der Neustadt vollzieht sich durch den Ausbau einer dritten Stadt um das Jakobikirchspiel der gleiche Prozeß zum drittenmal. Wieder finden wir Markt und Kirchplatz getrennt. Ersterer stellt diesmal keinen großen viereckigen Platz in der Mitte der Stadt dar, sondern ein schilbförmiges Dreieck ganz am südlichen Ende. Mitten auf diesem, und damit abweichend von der üblichen Lage inmitten der Straßensucht, begann man mit dem Rathausbau, dem späteren Auditorium maximum der Universität. Die Grenze zur nunmehrigen Mittelstadt bildete der Heiligengeistsumpf, der später ausgeschüttet wurde und 1275 mit dem Heiligen-Geist-Hospital bebaut wird. Die Bebauung zog sich an der Nordseite des Westplateaus und am Abhange zum Flusse hin, dort lagen die Höfe, dann die Straßen der Ejeleswort und Wokrent, der Schmidmann und der Kropelin²¹⁾. Der vierte Stadtkern, das St. Nikolai-Kirchspiel, das Krause, wenn er später von der Vereinigung von vier Gemeinden zu einer Stadt spricht, auch als selbständige, vielleicht wendische Urgemeinde ansieht, soll hier übereinstimmend mit E. Hofmeister²²⁾ nur als frühe Vorstadt der Altstadt hingestellt werden. Umschließt diese doch nur zwei Straßenzüge, die als Verlängerungen der vom Alten Markt ausgehenden Hauptstraßen der Altstadt anzusehen sind, auch fehlt der Marktplatz, da der spätere Lohmarkt am Ausgang der Altschmiedestraße dafür noch nicht in Frage kommt. Die dem heiligen Nikolaus geweihte Kirche wird als letzte der Rostocker Kirchen erst 1260 erwähnt. Die Unregelmäßigkeit der Altstadtanlage war sehr wahrscheinlich durch das Terrain bedingt. Jedenfalls ist im Gegensatz zu der Nikolaigemeinde in den Anlagen der Alt-, Mittel- und Neustadt das Fritzsche Planschema wiederzufinden, wenn auch Zirkel und Richtscheit, denen Fritsch und Hofmeister beide eine entscheidende Rolle bei den ostelbischen Städtegründungen zuweisen, ihre unumschränkte Herrschaft erst in der Neustadt mit ihren rechteckigen Baublöcken und absolut parallelen, rechtwinkligen Straßenzügen angetreten haben²³⁾.

Schließlich entnehmen wir aus dem Krauseschen Stadtplan noch den Verlauf der alten Handelswege, die für die Ortslage der Marktniederlassung der deutschen Kaufleute zweifellos von entscheidendem Einfluß gewesen ist. Es handelt sich um die Landstraße, die von der Warnowmündung kommend, durch die Lange Straße, Schmiedestraße, an der Marienkirche, Bogelsang, Krämerstraße über den Amberg zur Burg emporsteigt und um die vom Kloster Doberan—Wismar kommende, die den Weg nahm durch die Kröpeliner-Blutstraße über den Hopfenmarkt zum Mittelmarkt. Von dort führt sie durch die Scharren-

²⁰⁾ H. Reinhardt: a. a. D. S. 477.

²¹⁾ R. E. F. Krause: a. a. D. S. 46.

²²⁾ E. Hofmeister: Zur historischen Topographie Rostocks. Beiträge zur Geschichte der Stadt Rostock IV 4 S. 10.

²³⁾ E. Hofmeister: a. a. D. S. 8. F. Kutschmann: Straße — Stadt — Brücke, in Die Straße 2. Jg. 1935 2. Aprilheft S. 236.

und die Weißgerberstraße zur Grube hinab nach der Wendensiedlung an der Molkenstraße und am Bliesthatsberg aufwärts durch die Altschmiedestraße und schließlich auf den Alten Markt. Auf dem Hopfenmarkt mündete noch eine zweite Straße ein: die alte Wariner Landstraße von den Burgen bei Warin und Neukloster. Von Bieslow lief sie ursprünglich über das später durch das Kreuzkloster zugebaute Gelände in die Südwestecke des Hopfenmarktes und dann auf das vor der Blutstraße gelegene Mittelstädter Tor zu. Dadurch erhielt der Hopfenmarkt die erwähnte dreieckige Schildgestalt. Außer diesen westlichen Zufuhrstraßen führt noch ein zweites Straßennetz einmal von Süden her aus der Werle-Büßower Gegend durch die kleine Wasserstraße zur Mönchenstraße und von dort schräg herüber zur Burg; ein zweiter Ast führte durch die Nikolai-kirchensiedlung zum Alten Markt und eine andere Abzweigung durch die Wollenwebersstraße zur Altstädter Burg. Der Wunsch an dem Verkehr auf den verschiedenen, die drei Stadtkerne durchziehenden Landstraßen in gleicher Weise teilzuhaben, hat denn auch die von der in ihrer Lage besonders beengten Mittelstadt ausgehenden Einigungsbestrebungen wesentlich beeinflusst, die denn auch im Jahre 1265 am Tage Petri und Pauli von Erfolg gekrönt waren. Rat und Gemeinde der drei bis dahin selbständigen Städte unter Einbeziehung des Nikolaikirchensstadtteils einigten sich dahin, daß Gericht und Rat von ganz Rostock hinfort auf dem Markte der Mittelstadt gehalten werden solle, die Originalprivilegien der Altstadt verbleiben dieser, gewohnheitsmäßig hatten aber schon die andern beiden Gemeinden an ihnen teilgenommen. Der Marktverkehr verbleibt St. Petri und St. Marien in üblicher Weise, die Jakobigemeinde erhielt die Vieh- und Pferdemärkte, ebenso wird der Hopfenhandel 1265 auf den Hopfenmarkt verlegt. Damit war in nicht viel mehr als 30 Jahren der Ausbau der deutschen Stadt Rostock so gut wie abgeschlossen, und zu dem Zeitpunkt, an dem die rechtliche Gründung des heutigen Rostocks stattfand, war der Stadtraum grundrißmäßig fast in dem Umfange der folgenden sechs Jahrhunderte festgelegt. Dieses Rostock des Mittelalters in der neuen einheitlichen Gestalt, sowie die Entwicklungsmöglichkeiten, die ihm geblieben sind, schließlich seine Straßenzüge und Straßennamen, soweit sie grundrißgeschichtlich von Wichtigkeit, sollen darum Gegenstand des folgenden Abschnittes sein.

§ 2.

Rostock im Mittelalter bis zur Beseitigung der Umwallungen und Festungsanlagen.

Das wachstumsgeschichtliche Ereignis, das richtunggebend für die weitere geschichtliche Rückschau sein soll, ist die Befestigung der Gesamtstadt Rostock, etwa um das Jahr 1300. Der mittelalterliche Stadtraum, der durch das Mauerwerk umschlossen wurde, mußte naturgemäß weiträumig sein, um der Stadt irgendwelche Erweiterungsmöglichkeiten zu lassen. Nur so war es möglich, daß das Areal der ostdeutschen Städte, wie wir es an Rostock sehen, sechs Jahrhun-

derte lang nicht vergrößert wurde²⁴⁾. Es mußte darum einmal für eine gewisse Lockerung des Wohnraums und für eine Bevölkerungszunahme Spielraum gelassen werden, dann war Stadtrecht und Schutz den innerhalb des städtischen Weichbildes gelegenen Klöstern und Hospitälern und geistlichen Grundbesitzümern zu gewähren. So griff Rostocks Umwallung naturgemäß besonders im Westen über den ursprünglichen Umfang der damals vier Kernsiedlungen hinaus und nahm einmal nordwestlich zwischen Grube und Altstadtöhe das Franziskanerkloster, am Südrand der Mittelstadt das 1256 gegründete Dominikanerkloster St. Johannis und das beim Neustadtmarkt gelegene Zisterzienserkloster zum Heiligen Kreuz in seinen Schutz auf. Der Neubau des Hospitals zum Heiligen Geist lag in einem Häuserblock versteckt hinter der Fassade der Kirche und nur das Leprosenkrankenhaus zu St. Georg mußte sich fernab von der Stadt halten. Die Stadttore: das Bramowsche Tor (später das grüne Tor) (1266), Kröpeliner und Steintor (1260), das Mühlentor (1302), das Schwaansche Tor (1293), das Badstüber- und Fischertor (1348/49) schließen die Stadt vom Lande ab und legen ihre Ausdehnung nach Süden, Osten und Westen fest. Die Zahl der Rostocker Tore ist ziemlich hoch, im allgemeinen bestand schon aus strategischen Gründen die Tendenz, vor der Stadt vereinigte Landstraßen durch möglichst wenig Tore in die Stadt zu führen²⁵⁾. Das Grundschema der befestigten Gesamtstadt Rostock ist nun ein verändertes. Im Norden war das zum Hafen herabführende Gelände zum großen Teil noch unbebaut. Dieser selbst lag außerhalb der Befestigungen und nach den ersten, im allgemeinen bis 1300 vollendeten Stadtkernerweiterungen²⁶⁾, die als Verbindungen zwischen den ursprünglich selbständigen drei Stadtgemeinden nicht von der in diesen beobachteten Regelmäßigkeit sein konnten, begann das erste Wachstum stromwärts mit der Ausfüllung der zum Wasser führenden Straßen. Auch dies geschah mit der Regelmäßigkeit des dreifachen Planschemas der Stadt Rostock, also für jeden der drei Stadtkerne getrennt. Man kann sogar feststellen, je mehr die Straßen sich dem Wasser nähern, desto regelmäßiger und grader verlaufen sie, und werden parallel zur Wasserkante rechtwinklig von schmalen Querstraßen geschnitten. Die Ausfüllung der zum Hafen führenden Straßen war vor allem von dem wirtschaftlichen Aufschwung der Stadt abhängig. Sie begann in geringem Umfange mit der Errichtung der für den Hafenbetrieb notwendigen Bauten und Anlagen²⁷⁾. So weisen die heutigen Straßennamen noch auf diese Entwicklung hin, so bedeutet „Auf der Hude“ uppe de hude „die Holz hude“, also ein Aufbewah-

²⁴⁾ Es muß in diesem Zusammenhang freilich auf die bevölkerungsverringernenden Wirkungen von Kriegen, Seuchen u. dergl. hingewiesen werden, die mit dazu beigetragen haben, daß der Grundriß der alten Stadtanlagen durch so viele Jahrhunderte der städtischen Bevölkerung Raum bot.

²⁵⁾ R. Reinhardt: a. a. O. S. 477.

²⁶⁾ W. Geisler: Beiträge zur Stadtgeographie. Zeitschr. der Gesellschaft für Erdkunde zu Berlin 1903/04 S. 245.

²⁷⁾ Vgl. L. Fiesel: Burg, Hafen, Stadt. Meckl. Monatshefte 1931 S. 343: wonach das Hafengelände seit dem 14. Jh. von den Straßen Gr. Lastadie, Alstcherstraße, Auf der Hude, Peterfilienstraße, Kröckenhagen nordwärts bis an das heutige Bollwerk durch allmähliche Aufschüttung hinabwanderte.

rungs- und Lagerplatz für Holz. Die heutige Strandstraße kennzeichnet durch ihren früheren Namen „Bei der Mauer“ die alte dort befindliche Stadtgrenze, der Name Lastadie bedeutet nach einer Auslegung „Ballaststelle“, nach einer andern einen Platz, an dem Schiffsbau betrieben wurde²⁸⁾. Ebenso deuten die heutige Alstedeerstraße, eigentlich Alstedeer-Broß die Fischerstraße sowohl auf die Beschaffenheit und Nutzung des Hafengeländes wie auf die Beschäftigungsart ihrer Bewohner hin. Die Straßen der inneren Stadt sind, wie wir schon gesehen, häufig nach Familiennamen der ersten Ansiedler benannt, nach denen ursprünglich nur das Gehöft, später dann die ganze Straße genannt wurde. Die Wokrenter-, die Schmidmann-, die Eßelöster-, die Harte-, die Koffelderstraße sind Beispiele für diese Straßennamengruppe. Noch häufiger aber und völlig dem Charakter der mittelalterlichen Stadt und ihrer Entstehung als Kaufmanns- und Handelsiedlung entsprechend sind die Straßennamen, die mit den dort betriebenen Gewerben ihrer Bewohner zusammenhängen. Zu dieser Gruppe gehören z. B. die Fischer-, die Grapengießer-, die Wollenweber-, die Pläter-, die Krämer-, die Weißgerberstraße, die Brauergasse, die Fischbank, die Große Scharrenstraße (nach den öffentlichen Verkaufsstellen von Fischen, Brot und Fleisch); auch die Straßen der geistlichen Berufe und Orden, wie die Gr. und Kl. Mönchenstraße und der Beguinenberg gehören hierher, und schließlich der Gerber-, Fischer- und Rüterbruch, mit denen es noch eine besondere Verwandnis hat. Es handelt sich bei diesen um die ersten Straßenzüge, die außerhalb der Stadt besiedelt waren, und zwar wird der Rüterbruch schon 1279, der Gerberbruch 1270, der Fischerbruch 1286, der Mühlendamm schon 1262 erwähnt. Der Grund, weshalb die Umwallung dieses Gebiet nicht mit eingeschlossen, wird in seiner Inselfrage zu suchen sein, die für ein Befestigungswerk ein unüberwindliches Hindernis bedeutete, dem Charakter ihrer Lage und Bodenbeschaffenheit entsprechend²⁹⁾, stellten diese Straßenzüge eine reine Fischersiedlung dar mit primitiven, leichten Lehmhütten und unausgebauten Wegen. Die Straßenenennung „Bruch“ weist auf die Bodenbeschaffung der Wohnstätte, wie auf die Durchfließung künstlicher Flußarme, also auf die Tätigkeit ihrer Bewohner hin. Die Brüche waren nicht die einzigen künstlichen Wasserläufe, es gab auch innerhalb der Stadt Wasserscheiden, die ursprünglich die Grenze zwischen den einzelnen Stadtgemeinden bildeten. So die „Grube“ zwischen der erweiterten Altstadt und der Mittelstadt, die nach verschiedenen Überlieferungen als ein Arm³⁰⁾ der Warnow, aber auch nur als ein mit Wasser angefüllter Graben, der später dann als Festungsgraben benutzt wird, angesehen wird. Eine gleiche Wasserscheide bedeutete die mit der dortigen Niederung zusammenhängende „Faule Grube“

²⁸⁾ R. Koppmann: Die Straßennamen Rostocks. Beiträge zur Geschichte der Stadt Rostock III, 3 S. 3.

²⁹⁾ Vgl. E. Weinig: Der Boden der Stadt Rostock, in XXVI. Festschrift des Vereins für öffentliche Gesundheitspflege, Rostock 1901, S. 78. — Es handelt sich hier, wie wir bereits früher bei dem geologischen Abriss gesehen haben, um weichen, moorigen Alluvialuntergrund.

³⁰⁾ A. Büschel: Das Anwachsen der deutschen Städte in der Zeit der mittelalterlichen Kolonialbewegung, Berlin 1910, S. 23.

als Grenze zwischen Mittel- und Neustadt. Wir haben bei der Betrachtung der Formationen des Rostocker Bodens diese mit Moor und Schlammassen angefüllten Alluvialtäler, zu denen die Grube und die Faule Grube zu rechnen sind, festgestellt, und erkennen jetzt ihre städtebauliche Aufgabe, zu der der Mensch das ursprüngliche natürliche Hindernis für die Stadtraumgestaltung gemacht hat. Auch die Große und Kleine Wasserstraße, der Amberg (die Höhe, auf der die Altstadt-Burg gelegen), die Große und Kleine Goldstraße, der Ellernhorst (Horst bedeutet Busch), und An der Hege (An der Hege, d. i. Schonung, Hecke) deuten auf eine besondere Bodenbeschaffung hin, mag diese nun in erhöhter Feuchtigkeit, in ansteigendem Gelände oder in einer besonderen Untergrundgestaltung bestanden haben. Es ließe sich, gerade an Hand der Untersuchung von K. Koppmann über die Straßennamen des alten Rostock, weiter noch manches über die Entstehung und Bedeutung der Straßen sagen, aber das topographisch und für die Gestaltung des Stadtraumes Wichtige ist angedeutet worden und ein Gesamteindruck des befestigten Rostock daher möglich ³¹⁾.

§ 3.

Die Stadtentwicklung im 19. und 20. Jahrhundert.

Im Gegensatz zu den reichen Überlieferungen über das erste Wachstum Rostocks im 13. und 14. Jahrhundert sind die Unterlagen für die Entwicklung der Stadt im zweiten für die Stadterweiterung wichtigen Jahrhundert, im 19., nur spärlich. Es geht jedenfalls aus ihnen bis heute nicht einwandfrei hervor, wann die Bebauung jenseits der Befestigung begonnen hat, die Stadt also den sie erdrückenden Mauerring gesprengt hat ³²⁾. Das Bild der Stadt Rostock hat sich sicherlich bis 1800 nicht wesentlich geändert, bald darauf aber verschwanden die Kirchen der Klöster St. Johannis und Heiligen Geist und das auditorium maximum auf dem Hopfenmarkt wich dem Blücherdenkmal. Die

³¹⁾ In diesem Zusammenhang sei noch auf den Stadtplan von J. M. Tarnow aus den Jahren 1789/90, neubearbeitet 1918/1918 von E. Rohlfelt, hingewiesen, um im Vergleich mit dem Krausjeschen Stadtplan die Wichtigkeit des fast unveränderten Stadtumfanges nachprüfen zu können. Interessant sind auf diesem Stadtplan — abgesehen von dem unschätzbaren familien- und stadtgeschichtlichen Wert der dort für jedes bewohnte Grundstück verzeichneten Eigentumsverhältnisse — die Außengebiete, soweit man von solchen in einer befestigten Stadt überhaupt sprechen kann. Im Süden sehen wir vor der Stadt geistlichen und fürstlichen Besitz, sowie die Gärten und Besitze der Geschlechter und Ratsherren, so den Bürgermeister- und Apotheker-Garten, die Palais und andere. Im Norden aber beginnt das dem Handel- und Hafetrieb vorbehaltene Gelände erst beim Mönchentor, während sich vom Petritor bis zu diesem eine breite, mit Bäumen bepflanzte Uferpromenade hinzieht, wie sie das spätere Rostock bis heute vermissen läßt.

³²⁾ Die ersten Kartierungen der jenseits des befestigten Rostocks begonnenen Straßenanlagen und Bauungen bestehen in Stadtplänen eines Ingenieurs Alban aus dem Jahre 1845, so daß der Zeitraum von 1845 bis 1875, für den wieder ein Stadtplan vorliegt, wohl als erste Wachstumsperiode des 19. Jahrhunderts bezeichnet werden kann und wohl schon etliche Jahre vorher die Befestigungen gefallen sein müssen.

Begräbnisplätze an den vier Hauptkirchen wurden zu Anlagen umgewandelt, außerdem wurden die Mauern, die den Kirchenbezirk vom Alltagsleben trennten, niedergelegt. Ebenso fallen um diese Zeit die Strandtore, sowie das Mühlen- und das Schwaansche Tor den Bedürfnissen des Verkehrs zum Opfer. Der eigentliche Ausbau der Vorstädte begann wohl erst um die Mitte des vorigen Jahrhunderts, und auch da schafften sich vorerst nur wenige, wohl situierte Bürger freiere, schlichte, aber von einer gewissen Wohlhabenheit zeugende Wohnstätten außerhalb der eigentlichen Stadt³³⁾. Die Grundsätze, die der vorstädtischen Bebauung zugrunde gelegt wurden, sind, obwohl man nicht von einem Normal-schema für die moderne Stadterweiterung sprechen kann, in den meisten norddeutschen Städten die gleichen. Denn in allen entfestigten Städten boten die abgetragenen Befestigungswälle, sowie die alten Landstraßen, mit den an diesen gelegenen Herbergen, Wirtshäusern, Hospitälern und Ackerhöfen das nahe- liegendste erste Baugelände. So weist der Promenadencharakter der auf dem Wallgelände entstandenen und vielfach als Ringstraßen bezeichneten Stra- ßenzüge, da sie wie diese Kranz- oder ringförmig die Stadt umgeben, noch heute auf die frühere Beschaffenheit des Geländes hin³⁴⁾. Es sind einmal die Wallanlagen im Rosengarten, der auch heute noch so benannte Alte Wall und die Neue Wall- straße, und im Westen die Neue Werber- und die Haedgestraße, die durch ihren Verlauf die Anpassung an die alte Umwallung erkennen lassen. Dem Verlauf der alten Landstraßen folgen die Augustenstraße, Friedrich-Franz- und St.-Georg-Straße und in der Kröpeliner Vorstadt die Doberaner und Wis- marsche Straße und die Satower Chaussee. Letztere bestätigen die von Fritz³⁵⁾ aufgestellte Behauptung, daß Landstraßen die Tendenz haben, sich vor dem Tor zu einer einzigen zu vereinigen und das Tor gemeinsam zu benutzen. Die oben erwähnten, schon vor der Stadtausdehnung vorhandenen Ansiedlungen an diesen Straßen, wie in Rostock der Brandeshof, das St. Georg-Hospital, der alte Zwinger mit dem Ballhaus oder das heute noch dem Namen nach vorhandene Wirtshaus „Zum Tannenbaum“, an das bis zum Beginn des 19. Jahrhunderts die Barnstorfer Tannen gereicht haben sollen, haben vielfach den neuerbauten Straßen ihren Namen gegeben, Zentralisationspunkte im Sinne der Zentren der alten Stadtanlagen wurden sie aber nicht. Auch die Reiserbahn, die ihren Namen der dort bis vor kurzem noch wahrnehmbaren, auf ihr erfolgten Her- stellung von Fischertauen verdankt, hat den dortigen Anlagen ihren Namen ge- geben.

Man hielt sich bei der modernen Stadterweiterung ohne viel Über- legung, die vielleicht bei dem nur rasch zu befriedigenden Wohnbedarf gar nicht möglich war, strikt an den alten Landstraßenverlauf, wie noch heute aus den vielen, sonst unmotivierten Krümmungen in den eben erwähnten Straßen er- sichtlich ist. Die Namen der die Stadt verlassenen großen Straßenzüge, die den ehemaligen Landstraßencharakter bewußt erkennen lassen (z. B. die Doberaner,

³³⁾ P. Martins: Wie Rostock im 19. Jh. anwuchs. Meckl. Monatshefte 1931.

³⁴⁾ Abgesehen von Rostock bieten die meisten Kolonisationsstädte, wie Königs- berg, Halle, Magdeburg u. hierfür Beispiele.

³⁵⁾ Zit. nach E. Frankenberg: a. a. O. S. 42.

Wismarsche und Schwaaner Landstraße) lassen die Bedeutungslosigkeit, die diesen als späteren Hauptstraßenzügen der entstehenden Stadtteile beigelegt wurde, erkennen. In der Steintor- und Kröpeliner Vorstadt geschah auch auf alten Garten- und Landwegen die Ausfüllung der Hauptstraßenzüge etwa gleichzeitig mit der Schaffung des ersten Bahnhofs an der heutigen Bleicherstraße und der damit verbundenen Entwicklung der östlichen Vorstadt. So entstehen die Verbindungs- und Querstraßen der Steintorvorstadt, wie Grüner Weg, Schröder-, Ludwig-, Prinzen- und Wallgrabenstraße, und in der Kröpeliner Vorstadt die Zoch-, Gertruden- und Friedrichstraße. Die südlichere Bebauung der Steintorvorstadt, die schon in die zweite Wachstumsperiode des 19. Jahrhunderts fällt, löst dann einmal das Problem der Schaffung eines Kultur- und Verkehrszentrums in Anlegung des Kaiser-Wilhelm-Plazes. Dieser verankert als Ausgangspunkt mehrerer, strahlenförmig auf ihn zulaufender Straßen einem einheitlichen Plan seine durch die Nähe des Hauptbahnhofs unmittelbar bedingte kulturelle und verkehrsmäßige Wichtigkeit, so daß sich mehr als 50 Jahre das bevorzugte Wohnviertel der Stadt um ihn konzentrierte³⁶⁾. Gleiche günstige Voraussetzungen als Anziehungspunkt für ein Strahlenbündel gutgestalteter Wohnstraßen erfüllt der Schillerplatz, doch wird die Fortsetzung so begrüßenswerter Anfänge planvoller Stadtgestaltung bald im Süden durch die Verlegung des Hauptbahnhofs, im Westen durch die Errichtung des Schlachthofes unmöglich gemacht. Diese neuerliche Raumbeschränkung mag vielleicht zu dem Mißbrauch der in der alten Stadtanlage beobachteten Regelmäßigkeit beigetragen haben, in Gestalt einer extremen Durchführung des Schachbrettschemas mit Parallelstraßen und rechtwinkligen Baublöcken in der Steintor- und Kröpeliner Vorstadt. Die Regelmäßigkeit der mittelalterlichen Stadtanlage erzielte durch die Verschiedenartigkeit der Bebauung ein malerisches und abwechslungsreiches Straßenbild, während das sogenannte Kasernenviertel z. B. in der alten Kröpeliner Vorstadt grundrißmäßig wie aufrißmäßig durch Eintönigkeit und Nüchternheit ermüdende Straßenzüge und Straßenfronten aufweist. Dieses Zusammenwirken von gleichförmigen Hausfronten und gleichlaufenden Straßen läßt uns dort geradezu unter dem Eindruck von „rücksichtslos graben Gluchten“³⁷⁾ stehen. So sind in beiden Stadtteilen, wenn auch in der Steintor-Vorstadt im Gebiet der Lützowstraße gemildert, die unschönen Mietskasernenviertel mit den eben genannten Straßenzügen vertreten, die, wie z. B. in der Kasernen-, Fritsch-Neuter- und Walbemarstraße, durch kümmerliche, verstaubte und auch unterschiedslos gleich angelegte Vorgärten und Baumreihen nicht verschönt werden.

Geeignete Vorbilder eines organisch gewachsenen und eines einheitlichen, aber nicht eintönig wirkenden Stadtviertels bieten im jüngsten modernen Kostock das sogenannte Umlegungsgebiet und die Polizeigärten, mit deren Bebauung ungefähr zu gleicher Zeit, um das Jahr 1924, begonnen wurde. Hier verdanken beide Stadterweiterungsgebiete ihren wirklich einen „Stadt“teil verkörpernden

³⁶⁾ Vgl. hierzu die Bezeichnung des Schiller- und Kaiser-Wilhelm-Plazes als „Nichtverkehrsplätze“ durch E. Frankenberg: a. a. O. S. 44.

³⁷⁾ R. Baumeister, zit. nach R. Reinhardt: a. a. O. S. 486.

Charakter weniger einem Platz, der ein Zentrum bildet, obwohl auch dieser wenigstens für das Umlegungsgebiet vorhanden ist³⁸⁾, als einer günstigen Abgeschlossenheit hinsichtlich Lage und Ausdehnung und grundrißmäßig geregelten, doch nicht schematischen Straßenanlagen mit wohl vielfach gleichförmigen, aber nicht eintönigen Häuserfronten. Leicht war die Erfüllung der planvollen Schaffung selbständiger Organismen bei den entstehenden Stadterweiterungen in den eigentlichen Vorstädten der Stadt Rostock, in der Gartenstadt, der Stadtrand-siedlung „Stadtweide“, Brindmansdorf und Reutershagen. Der zur Verfügung stehende Raum war nicht in dem Maße begrenzt wie im eigentlichen städtischen Siedlungsgebiet und dementsprechend naturgemäß eine ganz anderen Zwecken dienende Raumausnutzung und Straßen- und Grundrißgestaltung möglich. Gartenstädtischen Charakter im Sinne der von England ausgehenden Gartenstadtbewegung trägt, wie schon der Name sagt, nur die am Rande der städtischen Anlagen liegende Gartenstadt Barnstorf, in der das Einfamilienhaus mit großen Gärten vorherrscht. Die Möglichkeit zu landwirtschaftlichem Nebenerwerb durch Garten- und Vieheigenwirtschaft bieten dann die genannten eigentlichen Stadtrand-siedlungen mit Typenhäusern, von denen das neue Reutershagen ausgesprochene Industriearbeiter-siedlung ist. Es bleibt noch übrig die Erwähnung Gehlsdorfs, das, seit März 1934 eingemeindet, auch eigenen vorstädtischen Charakter trägt und nach Heiligenthal³⁹⁾ seine Entwicklung vor allem dem Umstand verdankt, daß dort, und eben nur dort, noch Wassergrundstücke zur Verfügung standen, außerdem spielten aber auch wohl die bis zur Eingemeindung dort niedriger erhobenen Kommunalsteuern und Abgaben eine Rolle. Die Bevorzugung dieser am Wasser oder mit Aussicht auf das Wasser gelegenen Grundstücke hat denn leider auch hier die wünschenswerte Freihaltung eines Uferstreifens für Promenadenzwecke verhindert. Durch seine Lage jenseits des Flusses galt Gehlsdorf, trotz der geringen Entfernung von Rostock, immer als selbständiger Ort, weniger als Vorort oder Stadtteil von Rostock und ist daher auch, abgesehen von den später zu erörternden kartographischen Schwierigkeiten, nicht mit in die Untersuchung einbezogen worden.

Kapitel III.

Das gegenwärtige Stadtbild.

Die vorhergehende historische Betrachtung schloß ab mit der Erscheinung des gegenwärtigen Rostock. Wir verfolgten seine Entstehung durch sechs Jahrhunderte, von der Gründung und Entwicklung der heutigen Innenstadt über die zeitlich zur gleichen Zeit einsetzende Bildung der Steintor- und Kröpeliner Vorstadt bis zu den jüngsten westlichen Stadterweiterungen. Die aus der Wachstumskarte⁴⁰⁾ ersichtliche Raumfigur des eigentlichen städtischen Siedlungs-

³⁸⁾ Die Plätze Bei der Dweel und Tremsenplatz, von denen freilich beide für die von uns geforderte Funktion reichlich weit am Rande liegen.

³⁹⁾ R. Heiligenthal: a. a. D. S. 10.

⁴⁰⁾ Institut für wirtsch. Raumforschung.

körpers stellt sich damit durch den Einschnitt des Alten Friedhofs etwa als Sattelform dar, man erkennt die ungefähr flächenmäßig gleich großen Ausstrahlungen der Kröpeliner- und der Steintorvorstadt und die sich an diese anschließenden Komplexe der Bebauung im 20. Jahrhundert. Eine flächenmäßige Bestimmung der einzelnen Stadtteile in Anlehnung an das geschichtliche Wachstum der Stadt war leider nicht möglich, es kann nur aus der Untersuchung von P. Martins „Rostock 1870—1930“ die Flächenausdehnung der dort unterschiedenen Stadtteile übernommen, bzw. die Angaben für eine uns geeignet erscheinende Gliederung der Stadt zusammengezogen werden. Danach beträgt die Flächenausdehnung nach dem Stande von 1931:

der heutigen Innenstadt	82,6 ha
der älteren Steintorvorstadt	
(Grenze längs der St.-Georg-Straße)	44,8 „
der neuen Steintorvorstadt	44,6 „ (zuf. 89,4)
der älteren Kröpeliner Vorstadt	
(Grenze längs der Margaretenstraße)	44,2 „
der neuen Kröpeliner Vorstadt	64,2 „
des Umlegungsgebiets	30,0 „
des Hansaviertels	39,8 „
der Polizeigärten	3,8 „
Reutershagen	9,8 „
Gartenstadt	20,0 „
Brindmansdorf	15,4 „
Petrevorstadt mit Carlshof	22,7 „
Stadtweide	8,3 „

Allein der Umfang der alten und neuen Steintorvorstadt hat also schon mit 89 ha den der Innenstadt mit 82,6 ha übertroffen, der eine war das Werk weniger Jahrzehnte, der andere bedeutete Rostocks flächenmäßige Ausdehnung durch sechs Jahrhunderte. Das der Untersuchung zugrunde gelegte Stadtgebiet, das nach kartographischen Gesichtspunkten⁴⁰⁾ und nach der Ausdehnung der eigentlichen „städtischen“ Bebauung und Straßenanlagen festgelegt wurde⁴¹⁾, beträgt demnach 376,7 ha. Hinzu kommen dann noch die in die Untersuchung einbezogenen Gebiete Gartenstadt und Stadtweide und die Petrevorstadt mit den obigen Flächenangaben⁴²⁾. Zum Vergleich seien hier auch die Flächenangaben für das politische Stadtgebiet der Gemeinde Rostock angeführt. Nach dem Statistischen Jahrbuch deutscher Gemeinden 1935 betrug die Gesamtfläche Rostocks 13 899 ha (8. 3. 1934 Zugang von 2354,52 ha durch die Eingemeindungen von Dietrichshagen, Gr. Klein, Gehlsdorf, Lüttenklein, Marienehe und Schutow), davon waren:

⁴⁰⁾ Zugrunde gelegt wurde der Stadtplan des Vermessungsamtes aus dem Jahre 1930 im Maßstab 1:5000. Die Bearbeitung von 1935 konnte, da die Untersuchung bereits im Herbst 1934 begonnen wurde, noch nicht verwandt werden. Das gewählte Kartenformat für die kartographischen Darstellungen mußte die Gebiete Gehlsdorf, Brindmansdorf und Reutershagen unberücksichtigt lassen.

⁴¹⁾ Auf die in der Stadtgeographie eine so große Rolle spielende Festlegung einer „natürlichen Stadtgrenze“ soll hier nicht eingegangen werden.

⁴²⁾ Das in den kartographischen Darstellungen nur angedeutete Gebiet der Stadtrand siedlung Brindmansdorf kann darum flächenmäßig nicht erfaßt werden.

mit Häusern bebaut	599 ha
Bege, Straßen, Plätze, Eisenbahnen	360 "
öffentliche Parks und Anlagen	78 "
öffentliche Sport- und Spielplätze	78 "
Begräbnisplätze	47 "
landwirtschaftlich benutzte Flächen	4532 "
private Park- und Gartenanlagen, einschl. Schrebergärten	79 "
Wälder und Forsten	6089 "
Wasserflächen, ohne Gewässer in den Anlagen	1400 "
übrige Flächen (Flugplatz)	637 "

Nach seiner Gesamtfläche steht Rostock durch den hohen Anteil der wald- und landwirtschaftlich genutzten Flächen nach Berlin, Köln, München, Essen, Breslau, Frankfurt a. M., Dortmund, Düsseldorf, Duisburg-Hamborn, Wuppertal und Wiesbaden unter 99 Gemeinden an 12. Stelle. Nach seiner Einwohnerzahl (1934) steht es aber erst an 55. Stelle. Nach der Flächenausdehnung seines Grundbesitzes außerhalb und innerhalb des Stadtgebietes (ausschließlich Straßen usw.) mit 9662 ha steht Rostock aus den gleichen Gründen hinter Berlin, Lübeck und Görlitz sogar an 4. Stelle ⁴³⁾.

Die räumliche Verteilung der öffentlichen Gebäude, sowie die Einordnung der wirtschaftlichen und Wohnzwecken dienenden Gebäude in den Stadtkörper und ihr Verhältnis zu den in den einzelnen Stadtteilen und Straßen vorhandenen reinen Wohngebäuden läßt nun für den von uns als eigentlich „städtisch“ bezeichneten Raum eine Zweckbestimmung zu. Es soll darum kurz versucht werden, aus der Anordnung der öffentlichen Gebäude Schlüsse zu ziehen auf sogenannte Wohn-, gewerbliche und Verwaltungsviertel, da eine zuverlässige Erkenntnis der gewerblichen Struktur der Stadt über den Rahmen dieser Untersuchung hinausgeht ⁴⁴⁾. In Anlehnung an die Geislersche Gliederung ⁴⁵⁾ unterscheiden wir die öffentlichen Gebäude nach Verkehrs- und Verwaltungsgebäuden, Kulturgebäuden (ohne Kirchen, da diese schon auf dem Grundplan kenntlich gemacht sind) nach sozialen und sanitären Einrichtungen, nach militärischen Anlagen und nach Gebäuden der Partei und ihrer Gliederungen. Die Verwaltungsgebäude des Reichs, der Länder und der Stadt konzentrieren sich um den Stadtkern und stehen in unmittelbarem Zusammenhang mit dem Bergiff der „Citybildung“. Die größte Häufung stellen wir auf dem Neuen Markt und dem Blücherplatz und in den südlichen Zufahrtsstraßen zu beiden Plätzen fest. Würden wir diesen südlichsten Teil der Innenstadt etwa als die „City“ Rostocks bezeichnen, soweit von einer solchen bei einer Stadt von der Größe Rostocks überhaupt gesprochen werden kann, so beansprucht deren westlichster Teil die Universität mit Seminargebäuden und Instituten und die Gebäude des Amts- und Landgerichts. Im Osten dagegen liegen die städtischen Behörden am Neuen Markt oder in seiner Nähe. Eine Kombination dieses so deutlich erkennbaren Verwaltungsviertels mittels eines Deckblattes etwa mit der Streuung der Ar-

⁴³⁾ Statistisches Jahrbuch deutscher Gemeinden 1935.

⁴⁴⁾ Es sei nur auf das darüber im Institut für wirtschaftliche Raumforschung zur Verfügung stehende Kartenmaterial hingewiesen.

⁴⁵⁾ W. Geisler: Beiträge zur Stadtgeographie S. 283.

beitsstätten des Handels und Handwerks im Verhältnis zu den vorhandenen Wohngebäuden würde unsere Annahme einer Citybildung, deren nördlichste Grenze etwa die Kröpeliner Straße bis Lange Straße, die östliche die Steinstraße bilden würde, bestätigen. Zu einem zweiten Verwaltungszentrum entwickelt sich als verkehrsreichster Platz Rostocks der Doberaner Platz mit der Geologischen Landesanstalt, einer Zweigstelle der städtischen Sparkasse, einer Poststelle und den auch in nächster Nähe gelegenen Gebäuden der Anatomie und des Universitätskrankenhauses.

Den Verwaltungszentren entsprechende Verkehrszentren, im Sinne einer Zusammenballung der verkehrswichtigen Gebäude an bestimmten Stellen der Stadt, sind in Rostock nicht festzustellen, diese verteilen sich über die ganze Stadt, jedenfalls soweit es sich um die dem eigentlichen allgemeinen Verkehr dienenden Gebäude handelt. So finden wir drei Poststellen: die Hauptpost an der Peripherie der Innenstadt, die Post am Hauptbahnhof und schließlich die Post am Doberaner Platz. Der Hauptbahnhof erfüllt durch seine Lage im Billenviertel nur in geringem Maße die üblichen Verkehrsvoraussetzungen, besser entspricht diesen etwa die Lage des Verkehrsvereins vor und sozusagen an der Pforte der Innenstadt. Der Parkbahnhof erfüllt die ihm zugeordnete Funktion der Entlastung des Saisonverkehrs nach Warnemünde. Die eigentliche Altstadt fällt für die Belegung mit öffentlichen und verkehrswichtigen Gebäuden aus. Wir finden dort nur Kirchen, Schulen und Altersstifte. Die Kulturorgane mit allgemeiner Funktion, wie Theater, Museen usw. bevorzugen ein gewisses repräsentatives, mit Grünanlagen ausgestattetes Gelände. In den meisten deutschen Städten wurden sie auf den ehemaligen Wallanlagen erbaut, so außer in Rostock in Halle, Magdeburg, Bremen, Königsberg u. a. Die Kasernen liegen möglichst außerhalb der Stadt, schon allein um der notwendigen Exerzier- und Schießplätze willen. Wenn die an der Ulmenstraße gelegenen Kasernen Rostocks heute inmitten des bebauten Gebiets und des Verkehrs liegen, so ist das ein Zeichen dafür, daß die Stadt über sie hinausgewachsen ist. Es besteht die Möglichkeit, daß in einigen Jahrzehnten die gleiche Entwicklung für die Lage der jetzt in Barnstorf erbauten Kasernen festzustellen sein wird. Das Schicksal der Kasernen teilen auch das Universitätskrankenhaus und die neuen chirurgischen Kliniken, für die bei ihrer Erbauung eine möglichst ruhige, außerhalb des Verkehrs gelegene Lage vorgesehen wurde. Heute liegt der Gebäudekomplex des Universitätskrankenhauses in unmittelbarer Nähe des verkehrsreichsten Platzes der Stadt und auch die chirurgischen Kliniken sind schon von der Stadtausdehnung im Westen erreicht. An der Peripherie der Vorstädte liegen von sozialen Einrichtungen heute nur noch im Osten einige Heime der Inneren Mission. Die Partei schließlich wurde durch den Mangel an geeigneten Grundstücken im Zentrum der Stadt gezwungen, ihre Organisationen aus der Innenstadt heraus an die Peripherie der Vorstädte zu legen. So finden wir das August-Brackmann-Haus in der Horst-Wessel-Straße, die NSD in der Friedrich-Franz-Straße, den Arbeitsdienst in der St.-Georg-Straße und die Dienststellen der NS-Frauenschaft, des Reichsluftschutzbundes und des Niederdeutschen Beobachters am Doberaner Platz.

Der Anordnung der öffentlichen Gebäude in den Straßen der Stadt entspricht deren Beanspruchung durch den innerstädtischen Verkehr. Seine eigentliche Erfassung soll wiederum einer Sonderuntersuchung vorbehalten bleiben, es ist hier nur das Stadtbild nach Ausdehnung und Umfang des öffentlichen Verkehrsnetzes zu vervollständigen. Hinsichtlich der Verkehrslinien der Rostocker Straßenbahn kann auf die Darstellung der Linienführung und Häufigkeit bei E. Frankenberg hingewiesen werden⁴⁶⁾, die neuesten Veränderungen sind dort freilich noch nicht berücksichtigt. Wir ersehen daraus die vom Hauptbahnhof ausgehende Verbindung der einzelnen durch Lokal- und Durchgangsverkehr bedingten Verkehrszentren durch die öffentlichen Verkehrsmittel. Ausgehend von den Zufahrtsstraßen zum Hauptbahnhof nehmen diese ihren Weg durch die Hauptstraßenzüge der Innenstadt (hier mit einer Streckenbelastung von 16 Wagen je Stunde), bzw. durch die westliche Steintor- und die östliche Kröpeliner Vorstadt. Es handelt sich bei diesen gleichzeitig um Hauptgeschäftstraßen, wobei zweifelhaft sein kann, ob die Verlegung des Verkehrs in die Straßen und ihre Beanspruchung durch den Lokalverkehr geschäftsbildend gewirkt hat oder ob die vorhandene Ladendichte den Verkehr an sich gezogen hat. Es sei hier nur darauf hingewiesen, daß allein drei Linien der Rostocker Straßenbahn mit 7 $\frac{1}{2}$ -Minuten-Verkehr im Tagesverkehr den Doberaner Platz berühren, der damit als Strahlungs- und Sammelpunkt des Verkehrs als der verkehrsreichste Platz der Stadt gelten kann. Auch scheint sich tatsächlich durch die westliche Stadtentwicklung das eigentliche Stadtzentrum vom Neuen Markt — der Alte Markt war jedenfalls verkehrsmäßig nie Mittelpunkt der Stadt — zum Doberaner Platz zu verschieben, ist er doch in einer Fahrtzeit von 10 Minuten von den äußersten Verkehrspunkten der Stadt, wie Hauptbahnhof, Neuer Friedhof und chirurgische Kliniken (7 Minuten) erreichbar. Durch diese westliche Stadtverkehrsentwicklung und seine Konzentrierung auf wenige von uns mit dem Begriff „City“ umrissene Straßenzüge wird die Altstadt, wenn sie auch niemals Träger des Hauptverkehrs war, von diesem heute völlig ausgeschaltet, so daß deren „Entwertung“ somit immer näher rückt. Denn auch als Wohngebiet hat sie ihrer natürlichen Lage entsprechende Freislächen durch deren Beanspruchung durch Handels- und Hafenverkehr — im Gegensatz zu Stralsund — nicht mehr zu vergeben und für den lokalen Durchgangsverkehr bilden die in ihrer Breite und Verlauf nicht geeigneten alten Straßenzüge ein Hindernis und befürworten seine Umleitung⁴⁷⁾ auf Tessiner Chaussee und Mühlendamm, so daß auch die sich wirtschaftlich doch auch irgendwie bemerkbar machende Verkehrsgewichtigkeit für die Altstadt fortfällt. Die Verteilung der Parkplätze im Stadtkörper vor allem auf Johannisstraße, Neuer Markt, Hopfenmarkt, Doberaner Platz, Bahnhofspatz und der Tankstellen — falls diese festgestellt würde — gibt dieser aufgezeigten Entwicklung recht. Im einzelnen wird auf die Altstadtfrage und die Möglichkeiten einer Ab-

⁴⁶⁾ E. Frankenberg: a. a. D. S. 61.

⁴⁷⁾ Auch die versuchsweise Durchführung der Rostocker Straßenbahn der halbstündig verkehrenden Autobuslinie durch die Altstadt zur Siedlung Dierkow ist nach dem Winterfahrplan wieder aufgegeben worden, und diese führt nun versuchsweise am Hafen entlang.

hilfe zur Erhaltung der historischen Stadt durch bevorzugte Zuteilung von gewerblichen Arbeitsstätten⁴⁸⁾ oder Wohngebäuden später zurückzukommen sein. Abgesehen von einer notwendigen wirtschaftlichen und sozialen Altstadtanierung ist aber ihre Einbeziehung in den innerstädtischen Verkehr aus Gründen der Entlastung der Innenstadt erwünscht. Die für eine mittelalterliche Stadtanlage großzügigen Straßenzüge sind heute naturgemäß nur unvollkommen in der Lage, den modernen Verkehr aufzunehmen, und die Tatsache der in jüngster Zeit immer zahlreicher erscheinenden Polizeiverordnungen beweist das Ringen der Stadtverwaltung um eine planvolle Verkehrsgestaltung. E. Frankenberg⁴⁹⁾ gibt nach einer Zählung freilich schon vom Oktober 1930 als Hauptverkehrsstraßen des Lokalverkehrs den Straßenzug vom Neuen Markt bis zum Kröpeliner Tor an, ihm folgt die Lange Straße, die Stein- und Schwaansche Straße als Zufahrtsstraße von der Steintorvorstadt (Hauptbahnhof) zur Stadt, und die Breite Straße und Schmidmannstraße als Verbindungsstraßen zur Warnow. Der starke „Zug nach dem Westen“⁵⁰⁾ als bevorzugtes Wohngebiet belastet schließlich nicht nur den Fußgängerverkehr zu bestimmten Tageszeiten, sondern nimmt, soweit es sich z. B. um bessergestellte Beamte handelt, ebenso die öffentlichen Verkehrsmittel und in geringem Umfange wohl auch private in Anspruch. Damit wird das hier angeschnittene Verkehrsproblem im Zusammenhang mit der Restaurierung der Altstadt zu einem planungspolitischen und gibt der anschließenden Bestandsaufnahme der Rostocker Wohnstruktur unmittelbaren Gegenwartswert. Wir erkennen damit zugleich die Aufgabe, der diese Untersuchung dient und die der wirtschaftlichen Raumsforschung von der praktischen Landesplanung gestellt ist.

Hauptteil.

Die soziale Struktur des Stadtraums Rostock.

Kapitel I.

Zur Themasstellung: Zum „Struktur“begriff.

Eine Begriffsbestimmung der in der Themasstellung verwandten Formulierungen vereinfacht sich insofern, als schon in dem vorweggehenden einleitenden Teil versucht wurde, das, was unter „Stadtraum“ verstanden werden soll, klar-

⁴⁸⁾ R. Heiligenthal: a. a. D. S. 12.

⁴⁹⁾ E. Frankenberg: a. a. D. S. 60.

⁵⁰⁾ Eine im Institut für wirtschaftliche Raumsforschung von mir durchgeführte Untersuchung über die sogenannte „innere Wanderung“, d. h. die Entfernung von Arbeitsstätte und Wohnort für Beamte und Angestellte der städtischen und Reichsbehörden und der Gefolgschaftsmitglieder der größeren Betriebe bestätigt diese Beobachtungen insofern, als auch für die im Osten gelegenen Arbeitsstätten ein auffallend hoher Prozentsatz im Westen wohnender Betriebszugehöriger festgestellt wurde.

zulegen und im besonderen mit dem „Stadttraum Rostock“ bekannt zu machen. Es steht noch aus — bevor die gewählte Methodik begründet und dargelegt werden kann —, den Begriff „soziale Struktur“ kurz zu umreißen, soweit dies nicht schon aus der dargelegten wissenschaftlichen Methodik der wirtschaftlichen Raumforschung hervorgegangen ist.

Im Rahmen der mir gestellten Untersuchung soll unter „Struktur“ vorwiegend eine bestimmte Struktur„forschung“ verstanden werden, die im Sinne einer „Beziehungs“lehre die Zerlegung des unter einem bestimmten Gesichtspunkt (dem „sozialen“) betrachteten Gesamtatbestandes (des Stadttraums) in bestimmte Teilgebilde anstrebt. Diese machen nach Gestalt und Erscheinungsform, sowie nach den Gesetzen ihrer Beziehungen untereinander die Gestaltqualität des Ganzen aus, und zwar „als etwas Zuständlich Gefügtes“¹⁾. Die Gestaltanalyse einer solchen „Struktur“ und die Möglichkeit ihrer Qualifizierung aus der Zuständlichkeit der Teilgebilde, wie sie zum Beispiel die „sozialen“ Wohn-, Bevölkerungs- und Berufs„strukturen“ darstellen, ist Endziel der vorliegenden Untersuchung und begründet die im folgenden dargelegte gewählte Methodik und kartographische Auswertungs- und Verfahrungsweise²⁾.

Kapitel II.

Arbeitsgang, Methodik, Zielsetzung.

Wir haben im vorhergehenden festgestellt, daß die Möglichkeit zur sozialen Qualifizierung des Rostocker Stadttraumes von der Untersuchung der Zuständlichkeit der die Gesamtgestalt erst ergebenden Teilgebilde ausgeht, deren qualitative gleiche oder ungleiche Zusammensetzung oder Funktion im Gesamtorganismus nicht als bekannt vorausgesetzt werden kann. Es verbot sich somit für eine so verstandene Untersuchung ein Zurückgreifen auf übernommene Stadtviertel als bekannte Einheiten. Es mußte vielmehr von der kleinsten „sozial“ wirksam werdenden Raumeinheit und damit der „Straße“ ausgegangen werden. Die kleinste städtische Raumeinheit ist freilich das Grundstück, seiner statistischen Verwendung stehen jedoch unüberwindliche Schwierigkeiten entgegen, berücksichtigt man nur die Zahl der bewohnten Grundstücke (für den Stadtbezirk Rostock ca. 18 000). Die nächstgrößere Einheit wäre neben der Straße noch der Baublock als übliche, sich aus den Stadtplänen der Vermessungsämter ergebende Darstellungseinheit gewesen. Er wurde hier nicht verwandt, vor allem aus methodologischen Erwägungen heraus, nach denen die Straße als eine homogenere Einheit angesehen wird als ein durch Abschnitte verschiedener Straßen gebildeter Baublock³⁾. In

¹⁾ H. Weigmann: Ideen zu einer Theorie der Raumwirtschaft S. 11.

²⁾ H. Beyer: Strukturwandlungen der österreichischen Volkswirtschaft nach dem Kriege, Leipzig, Wien 1929, S. 1/3.

³⁾ Vgl. W. Heilig: Der Umbau der Großstadt, ein soziologisches Problem, in Siedlung und Wirtschaft 17. Jg. Heft 9 S. 372: „Die Wohnstraße ist ein Stück engster Heimat . . . sie verbindet die einzelnen Häuser untereinander, sie ist mit die Trägerin des Gefühls der Nachbarlichkeit, eines besonders engen Zusammenschlusses

dieser Erkenntnis kommt nun die eigentliche Methodik der Untersuchung zum Ausdruck und es folgt daraus ihre Eigenart, die vor allem den Gang der kartographischen Darstellung bestimmte. Trotzdem das Kartenmaterial hier nun nicht mit übernommen werden konnte, muß darum doch auf diese eingegangen werden. Es wurde folgende Arbeitsweise notwendig.

In die nur das Straßennetz enthaltenden Grundkarten (1 : 5000) wurden die einzelnen sozialen Typen, die einen sozialen Tatbestand ausmachen (z. B. Wohnhaus mit 1—2, 3—4, 5—6, 7 und mehr Wohnungen), mit je einer zugeordneten Farbe dargestellt, und zwar wurde die einzelne Straße nach dem „absolut“ in ihr vorherrschenden sozialen Datum gefärbt und die Farbenstärke wiederum zeigte die prozentuale Höhe des Vorherrschens des jeweiligen sozialen Datums an. Innerhalb einer Farbenskala gleich oder ähnlich gefärbte Straßen wurden dann im zweiten Arbeitsgang auf einem straßenlosen transparenten Deckblatt im Maßstab der Grundkarte zu Zonen zusammengefaßt. Die so entstehenden einfarbigen Ergebnis- oder Zonenkarten kennzeichnen dann durch eine unterschiedliche Strichelungsmethodik und die zugehörigen Signaturen die erarbeiteten und erkannten Streuungsgebiete und die Verteilung der jeweiligen sozialen Daten. Dabei mußten die prozentualen Größenklassen der Grundkarten (20—40, 40—60, 60—80 usw.) in den Ergebniskarten unter Umständen zu größeren Gruppen zusammengefaßt werden, da nicht immer nur Straßen mit gleich hohem Vorherrschen eines sozialen Typs eine Zone bilden konnten⁴⁾.

Die so entstandenen einfarbigen Ergebniskarten lassen durch unterschiedliche Signaturen Ausdehnung und Verbreitung und damit Dichtigkeit und Streuungsverhältnisse der sozialen Daten im Stadtraum erkennen. Der letzte Arbeitsgang besteht dann in dem Versuch einer Kombination mehrerer, zum gleichen Fragenkomplex gehöriger Ergebnis- oder Zonenkarten, also etwa aller Darstellungen des Wohnungswesens mit Hilfe eines weiteren transparenten Deckblattes zu einer „Endzonenkarte“. Damit nähern wir uns dann dem methodologischen Endziel einer räumlichen Gestaltbeschreibung der „Sozialstruktur“ des Stadtraumes Rostock und seiner grundsätzlichen Bewertung und Qualifizierung nach der sich aus den Einzelbarstellungen ergebenden räumlichen Zuständigkeit im Sinne der obigen theoretischen Grundlegung.

ihrer Anlieger im Gesamtrahmen der Ortsgemeinschaft. Die Wohnstraße ist ein Raum, kein Verkehrserschlauch.“

⁴⁾ Diese Arbeitsmethodik vereinfacht sich, wie wir sehen werden, bei den zur Bevölkerungsstruktur gehörigen Darstellungen, da dort nicht ein prozentual bedingtes Vorherrschen einzelner Größenklassen, sondern nur diese selbst zum Ausdruck zu bringen sind.

1. Unterabschnitt.

Wohnung und Bevölkerung im Stadtraum Rostock.

Die wirtschaftliche Raumforschung sieht im methodischen wie im kartographischen Arbeitsgang ihrer Untersuchungen im wesentlichen die Aufgabe, zum Raum bestimmte Elemente in „Beziehung zu setzen“¹⁾.

Das naheliegendste und dem Kriterium „Raum“ erst seine funktionelle Berechtigung gebende Element für eine solche „Beziehungslehre“ ist nun die Bevölkerung, damit wird der „Stadtraum“, der bisher absolut, entwicklungs-geschichtlich und als Beschreibungsgrundlage betrachtet wurde, zum „Wohnraum einer besonders intensiven Menschenanhäufung“²⁾. Es erübrigt sich, die Berechtigung nachzuweisen, im Wohnen und Arbeiten der Bevölkerung die vorwiegend räumlich wirksam werdenden Kriterien zu sehen. Man kann sich hierfür auf H. Bobeck berufen, der im Wohnen neben der täglichen Arbeit die unmittelbarste Beziehung zu einer Stadt und ihren Menschen sieht³⁾. Die Kenntnis der Bevölkerungszusammensetzung weiter, jedenfalls die der regionalen Verteilung der jugendlichen Altersklassen, die die gewählte dreifache Gliederung der Untersuchung vervollständigt, ist schon aus den erwähnten planungspolitischen Zielsetzungen erforderlich. Gilt doch die Verwirklichung einer boden- und raumverbundenen Volksgemeinschaft durch Sanierungsmaßnahmen oder durch Inangriffnahme eigentlicher Projekte der Landesplanung vor allem der kommenden Generation. Die Kenntnis ihrer augenblicklichen standortsmäßigen Verteilung und Wichtigkeit ist darum für ein örtlich richtiges Einsetzen dieser Maßnahmen eine Notwendigkeit.

Die Betrachtung des Wohnungswesens einer Stadt kann von verschiedenen Gesichtspunkten ausgehen, der gewählte Arbeitsgang und das zur Verfügung stehende Material konnte nur einen Teil der in Frage kommenden Probleme berücksichtigen. Die Daten, die an Hand des zur Verfügung stehenden Materials zur Darstellung kommen konnten, sind folgende: Wohnhauszahl und Wohnhausgröße nach der Zahl der enthaltenen Wohnungen, Wohnungsgröße nach der Zahl der enthaltenen Wohnräume und die Personenzahl je Haus und je Wohnraum.

¹⁾ Vgl. H. Bobeck: Jnnsbruck S. 337: „Geographisch betrachten heißt in Beziehung setzen.“

²⁾ Bruno Wehner: Grenzen des Stadtraums vom Standpunkt des innerstädtischen Verkehrs, Diss. Berlin 1934, S. 3.

³⁾ H. Bobeck: Jnnsbruck S. 337.

Kapitel I.

§ 1.

Wohnhauszahl und Wohnhausgröße, allgemeiner, statistischer Teil.

Das Rostocker Wohnungswesen ist bisher zweimal Gegenstand einer eingehenden wissenschaftlichen Untersuchung gewesen, und zwar in der medizinischen Dissertation von Max Claus aus dem Jahre 1900 über Untersuchungen der „Bevölkerungs- und Wohnungsdichtigkeit der Stadt Rostock“ und in der unveröffentlichten Untersuchung von P. Martins vom Juni 1931, benannt „Rostock 1870—1930“, die sich im wesentlichen mit Wohnungs- und Bevölkerungsstatistik befaßt. Außerdem sind zwei amtliche wohnungsstatistische Erhebungen durchgeführt worden, einmal die von mir benutzte Wohnungszählung aus dem Jahre 1918, dann die Reichswohnungszählung aus dem Jahre 1927⁴⁾. Schließlich hat Dr. Ludwig Pfeiffer im Jahre 1901 in der Festschrift der XXVI. Versammlung des deutschen Vereins für öffentliche Gesundheitspflege mit einem Aufsatz über „Die Dichtigkeit des Wohnens in Rostock“ auch noch einen Beitrag zum Rostocker Wohnungswesen geliefert; er stützt sich in diesem aber im wesentlichen auf die oben erwähnte Dissertation von Max Claus.

Claus hat seine Untersuchung im Gegensatz zu Martins auch auf der straßenweisen Erhebung aufgebaut, und diese bietet somit der vorliegenden Arbeit ausgezeichnete Vergleichsmöglichkeiten. Eine Gegenüberstellung der allgemeinen statistischen Ergebnisse dieser Arbeiten für den Wohnhausbestand und Wohnhausbau — bzw. soweit möglich für die Wohnhausgröße — im Vergleich zu den eigenen, ergibt folgendes Bild: Claus zählt für ein auch von ihm als „eigentliches“ Stadtgebiet bezeichnetes bebautes Flächenareal von 306,56 ha im Jahre 1895 (Ergebnisse der Volkszählung) 3898 bewohnte Häuser, auf die sich eine Bevölkerung von 49 086 Personen verteilte. P. Martins stellt für die Jahre 1900: 4200, 1905: 4447, 1910: 4685, 1915: 4862, 1920: 4905, 1925: 5212 Wohnhäuser fest, und für das Jahr 1930 kommen dann nach dem dieser Untersuchung zugrunde liegenden bebauten Flächenareal von ca. 440,2 ha (immer mit Hof, Garten und Straßenfläche) 5724 Häuser. Auf das ganze schon erwähnte bearbeitete Stadtgebiet von 376,7 ha Ausdehnung entfallen dann nach der Personenstands- und Betriebsaufnahme vom Oktober 1934: 6663 Häuser (ohne Brindmansdorf und Reutershagen). Nach der von Martins gegebenen Aufteilung nach Stadtteilen verteilt sich diese Zunahme des Wohnhausbestandes von 1895 bis 1930 fast ausnahmslos auf die alte und neue Steintorvorstadt (der Wohnhausbestand nimmt in letzterer in der Zeit von 1895 bis 1930

⁴⁾ Das Material der letzteren befindet sich im Gegensatz zu dem der Wohnungszählung des Wohnungsamtes heute nicht mehr bei der Rostocker Stadtverwaltung, sondern im Statistischen Landesamt und konnte daher auch nicht mehr von mir verarbeitet werden.

von 39 auf 442 Häuser zu), auf die neue Kröpeliner Vorstadt mit Umlegungsgebiet, Kliniken- und Hansaviertel (1895: 226 Häuser, 1930: 1088 Häuser). Der Wohnhausbestand in der Altstadt, in den Brücken und in der Petri- und Mühlentorvorstadt ist unverändert. In der Innenstadt nimmt er von 1571 Häusern im Jahre 1895 auf 1522 im Jahre 1930 ab und zeigt damit Ansätze zur Citybildung.

Ein auszugsweiser Vergleich mit den Claus'schen straßenweisen Ergebnissen ergibt etwa für die Kröpeliner Straße 1895: 40 gegenüber 1934: 33 Wohnhäuser, oder für die Steinstraße 1895: 21 und 1934: 19 Wohnhäuser, oder für die Schwaan'sche Straße 1895: 7 und 1934: 5 Wohnhäuser. Demgegenüber finden sich etwa in der Kaiser-Wilhelm-Straße 1895: 12 Wohnhäuser und 1934: 33, oder in der Graf-Schack-Straße 1895: 1 und 1934: 19, oder in der Kasernenstraße 1895: 5 und 1934: 79 Wohnhäuser, schließlich in der Augustenstraße 1895: 8 und 1934: 130 Wohnhäuser. Damit wird für den Wohnhausbau die vordem aufgezeigte Entwicklung der Stadterweiterung bestätigt ⁵⁾.

Die Wohnhausgröße nach der Zahl der Wohnungen berücksichtigt Claus in seiner Darstellung nicht. Einen allgemeinen Überblick über die Entwicklung des Wohnhausbaus nach der Zahl der enthaltenen Wohnungen gibt wieder P. Martins ⁶⁾. Demnach gliedert sich der jeweilige Wohnhausbestand in folgender Weise:

Häuser mit 1—2 Wohnungen in % des Gesamtwohnhausbestandes:

1870	65,2%
1875	60,9%
1880	58,0%
1885	55,8%
1890	53,5%
1895	50,0%
1900	46,0%
1905	42,9%
1910	40,2%
1915	37,7%
1920	36,2%
1925	38,6%
1930	38,3%
1934	33,0% (1934 eigene Ergebnisse).

Der Anteil der Häuser mit 3—5 Wohnungen schwankt weniger bedeutend zwischen 32,0% (1870) und 39,1% (1900), beträgt 1930 34,2% und 1934 (freilich für Häuser mit 3—4 Wohnungen) 24,3%.

⁵⁾ Eine vollständige Gegenüberstellung der Ergebnisse von M. Claus und den eigenen kann hier aus Raumangel nicht gegeben werden, es muß schon auf die Dissertation selbst S. 86/90 und auf das dieser Arbeit zugrunde liegende Quellenmaterial im Institut für wirtschaftliche Raumforschung verwiesen werden.

⁶⁾ P. Martins: Rostock 1870—1930 S. I.

Dagegen wächst der Anteil der Häuser mit 6—7 Wohnungen, er beträgt:

1870	2,5%	
1875	3,1%	
1880	4,6%	
1885	5,9%	
1890	7,4%	
1895	11,2%	
1900	13,7%	
1905	14,4%	
1910	16,0%	
1915	16,8%	
1920	17,1%	
1925	16,5%	
1930	19,2%	
1934	22,0%	(1934 Häuser mit 5—6 Wohnungen)

Ebenso nimmt der Anteil der Häuser mit 8 und mehr Wohnungen zu, er beträgt:

1870	0,3%	
1875	0,5%	
1880	0,6%	
1885	0,6%	
1890	0,8%	
1895	0,9%	
1900	1,2%	
1905	3,8%	
1910	6,0%	
1915	7,8%	
1920	8,4%	
1925	8,5%	
1930	8,3%	
1934	20,0%	(7 oder mehr Wohnungen).

Demnach zeigen die Ein- und Zweifamilienhäuser die größte stetig fortschreitende Abnahme um etwa 50%. Die größte stetige Zunahme weisen die Häuser mit 6—7 Wohnungen mit sogar einer Gesamtzunahme von etwa 80% auf und in demselben Umfange fast die Häuser mit 8 und mehr Wohnungen (0,3—8,3%)⁷⁾.

§ 2.

Der erarbeitete Tatbestand⁸⁾: Regionale Verteilung der Wohnhaustypen im Stadtbezirk Rostock.

Für die kartographische Darstellung der regionalen Verteilung der verschiedenen Wohnhaustypen wurden vier Größenklassen gewählt: Häuser mit 1—2

⁷⁾ Bei der Wertung dieser Zahlen muß das der Arbeit von P. Martins zugrunde liegende Material berücksichtigt werden, das bis 1919 nur in alten Abreißbüchern bestand.

⁸⁾ Die erarbeiteten regionalen Ereignisse müssen in diesem und in späteren Abschnitten in ihrer textlichen Darstellung auf den kartographischen Arbeitsgang

Wohnungen, Häuser mit 3—4 Wohnungen, Häuser mit 5—6 Wohnungen, Häuser mit 7 und mehr Wohnungen. Für jede Größenklasse wurden auf der Karte ein bis drei Signaturen notwendig⁹⁾, die die prozentuale Häufigkeit des Vorkommens des jeweiligen Wohnhaustyps in einer Straße angeben. Denn da jeder Zonenkarte nur eine Grundkarte entspricht, konnte jeweils nur der absolut in einer Straße herrschende Typ dargestellt werden.

Die Frage nach der Zweckmäßigkeit der Darstellung der prozentualen Häufigkeit tritt naturgemäß bei einem verhältnismäßig hohen prozentualen Vorkommen einer Wohnhausgröße in einer Straße zurück, ist dagegen der Prozentsatz des Vorkommens niedrig, sagt er im Hinblick auf den unter Umständen größeren nicht berücksichtigten prozentualen Anteil aller übrigen Wohnhaustypen über den tatsächlichen Wohnhausbestand in der Straße wenig aus. Es ergab sich aber, jedenfalls für die Darstellungen des Wohnungswesens, daß dieser letzte Fall selten ist, also die Straßen zumeist von einheitlichem Wohncharakter waren. Die Steintorvorstadt stellt die größte einheitliche Zone, in der das Ein- und Zweifamilienhaus 60—100prozentig vorherrscht. Begrenzt wird das Gebiet im Süden durch Hauptbahnhof, Lloydstraße, Lüchowstraße, im Osten durch das sich an letztere anschließende Viertel der Johann-Albrecht-Straße, Arndt-, Baledestraße, im Nordosten durch die Alexandrinen-, Richard-Wagner-, Steinstraße und den Straßenzug hinter dem Rathaus und im Norden bildet dann die Lange Straße die Grenze. Im Westen ist nördlich etwa die Pädagogienstraße anschließend mit der Universität und dem Kloster zum Heiligen Kreuz die Grenze, sie wird dann außerhalb der Innenstadt durch den Einschnitt der den nächstgrößeren Wohnhaustyp aufweisenden Schröder- und Augustenstraße weit östlich vorgeschoben, verläuft dann östlich der Karlstraße und vereinigt sich mit der südlichen Begrenzung am Goetheplatz. Würden wir nicht die Wohnhausgröße nach der Zahl der enthaltenen Wohnungen, sondern nach der tatsächlichen räumlichen Erscheinungsform oder nach der zulässigen baupolizeilichen Vorschrift hinsichtlich Geschosßzahl, Höhe usw. bestimmt haben, so würde sich für das eben umrissene Gebiet kein solch einheitliches Bild ergeben haben. Denn die Gründe für das Ein- und Zweifamilienhaus sind natürlich in der Steintor- und in der Innenstadt ganz verschiedene. Die Steintorvorstadt ist das eigentlich der Ein- und Zweifamilien-„villa“ vorbehaltene Stadtviertel¹⁰⁾. Die ein bis zwei Wohnungen enthaltenden Wohnhäuser der Innenstadt aber kommen zu dieser Wohnungszahl vorwiegend durch die anderweitige Verwendung ursprünglicher Wohnungen vor allem zu Büro- und Geschäftsräumen. Zusammen mit der später zu beobach-

troz des fehlenden Kartenmaterials abgestellt bleiben, was nach der geschilderten Gewichtigkeit und Bedeutung der kartographischen Methode im Rahmen dieser Untersuchung verständlich erscheinen wird.

⁹⁾ Kartographisch ausgedrückt durch die unterschiedliche Stärke der gewählten Farbe.

¹⁰⁾ Abgesehen von dem westlichen Teil der nördlichen alten Ringstraßen, also von Augusten- und Friedrich-Franz-Straße, hier macht sich der Einfluß des jüngeren StocKwerks-Hochbaus bereits bemerkbar, im Gegensatz zu dem dort auch vorhandenen noch eine gewisse Wohlhabenheit repräsentierenden Wohnhausbau der letzten Jahrzehnte des vorigen Jahrhunderts.

tenden abnehmenden Behausungs- und Wohnraumziffer können wir somit an Hand einer so festgestellten Auswanderung von Wohnungen und Menschen den Prozeß einer beginnenden Citybildung für diesen Teil der Stadt Rostock beweisen. Das weitere Vorkommen der ein bis zwei Wohnungen enthaltenden Häuser in prozentmäßig gleich hoher Häufigkeit sehen wir einmal in den Polizeigärten — hier handelt es sich auch um ein tatsächliches Ein- und Zweifamilienhausviertel — und in den vier Außengebieten der Stadt Rostock, wo der Gartenstadt- oder Siedlungscharakter die natürliche Voraussetzung für das einheitliche Vorkommen dieser Wohnhausgröße ist.

Die Häufigkeit derselben Wohnhausgröße zu 20—40 und 40—60% an dem Gesamtwohnhausbestand läßt vorerst nun, wie schon erwähnt, auf große Mischungsverhältnisse in den jeweiligen Straßen schließen. Für das Gebiet der Alexandrinenstraße erklären sich diese aus dem völlig uneinheitlichen Charakter der zwei Straßenseiten. So ist die westliche Straßenseite der Alexandrinenstraße durchweg mit fünf bis sechs Wohnungen enthaltenden Mietshäusern bebaut, während die Häuser der östlichen Straßenseite mit all dem architektonischen Prunk des 19. Jahrhunderts in zum Teil alten großen Gärten zu den für die Friedrich-Franz- und Augustenstraße schon besprochenen Wohnhaustypen zählen. Die beiden in der Altstadt gelegenen Komplexe der Ein- bis Zweifamilienhäuser mit einem Vorkommen einmal von 20 bis 40% (östlich), dann von 40 bis 60% (westlich) erklären sich aus dem dortigen schon erwähnten Alt- und Kleinwohnbau. Sie lassen, zum Teil vielleicht durch die Belegung mit nur zwei Wohnungen im Hinblick auf die übrigen altstädtischen Zonen auf noch verhältnismäßig gute Wohnverhältnisse schließen, wobei aber immer die durch die niedrige Prozentzahl bedingte geringe Wichtigkeit dieser Wohnhausgröße zu berücksichtigen ist. Es handelt sich hier vor allem um das Gebiet zwischen Am Schilde und Grubenstraße, also um die kleinen engen typischen Altstadtstraßen, wie Kronenstraße, Kl. Bäckerstraße u. a., mit ebensolchen luft- und lichtlosen, eng aneinander gedrängten Häuschen, und um die Straßenzüge zwischen Nikolai- und Petrikirche, auf deren Bebauung die gleiche Schilderung zutrifft.

Das Wohnhaus mit 3—4 Wohnungen findet sich in der nördlichen Innenstadt, der eigentlichen Neu- und Mittelstadt, und in der Schröder-, Augusten-, Karl-, Ludwigstraße. Der Prozentsatz ist 40—100, läßt also den übrigen Wohnhausgrößen noch einen ziemlichen Spielraum. So spielt gerade in den zuletzt genannten beiden Straßen, aber auch in dem westlichen Teil der Augustenstraße das Mehrwohnungshaus eine große Rolle, eine genaue Erfassung ist im Rahmen dieses Verfahrens leider unmöglich. Der gleiche Wohnhaustyp bildet dann noch in der nordöstlichen Kröpeliner Vorstadt eine Zone mit der Haedgestraße, Zochstraße, Neue Werberstraße und August-Brackmann-Straße. Auch hier gilt der gleiche Hinweis auf die Mischungsverhältnisse und dem Anteil vor allem der folgenden Wohnhausgröße, wenn auch einzelne Straßen, wie z. B. die Haedgestraße, von ganz einheitlichem Größencharakter sind ¹¹⁾. Im südlichen Umlegungsgebiet, und zwar in der Boß-, Felix-Stilfried-Straße, Tremsenplatz über-

¹¹⁾ In diesem Fall mit Häusern mit nur drei Wohnungen.

wiegt das Haus mit 3—4 Wohnungen durchweg mit 60%. Die Bebauung ist, da sie jungen und jüngsten Datums und sich somit an die bestehenden baupolizeilichen Vorschriften zu halten hat, auch im Hinblick auf die Hausgröße, eine einheitliche. Schließlich finden wir Häuser mit 3—4 Wohnungen noch in der Bahnhofsebene in der Lloyd-, Prinz-Friedrich-Karl- und Lützowstraße. Es handelt sich einmal, besonders in der Lloydstraße, um ältere Häuser mit großen Etagenwohnungen, dann vor allem in der Lützowstraße um neueren Wohnhausbau, hier wird der übrige Prozentsatz von dem Mehrwohnungsbau bis zu 6 Wohnungen je Haus gestellt. Der durchschnittliche Prozentsatz des Überwiegens in diesem Gebiet ist 50%.

Die nächste Größenklasse, Häuser mit 5—6 Wohnungen, tritt wieder in zwei Prozentstufen auf. Die niedrigere, 40—60%, finden wir in der alten Kröpeliner Vorstadt vertreten, östliche Grenze ist die Margaretenstraße (eine nicht in diese Wohnhausgröße fallende Erklave bilden die Straßenzüge um die Heiligengeistkirche, und ferner die Stampfmüller- und Feldstraße) —, der Prozentsatz des Überwiegens überschreitet in den meisten Straßen dieser Zone 50%. Es handelt sich durchschnittlich um Häuser mit 6 Wohnungen aus der Bauperiode der letzten Jahrzehnte des vorigen Jahrhunderts, das Fünffamilienwohnhaus ist an sich selten. Die gleiche Wohnhausgröße findet sich dann noch in der östlichsten Lützowstraße, der Johann-Albrecht-Straße und der Lessingstraße, so daß sich diese Straßen in wenig glücklicher Weise an die übrigen ausgesprochenen Ein- und Zweifamilienhausstraßen anschließen. Diese durch die baupolizeilichen Bestimmungen aber mögliche Großhausbebauung stammt zum größten Teil aus der Nachkriegszeit. Das Gesamtwohnungsgrößenverhältnis in diesen Straßen ist wieder sehr uneinheitlich, der nördlichste Teil der Johann-Albrecht-Straße etwa weist durchschnittlich nur 4 Wohnungen je Haus auf, und so wird der Prozentsatz von 50% in dieser Zone im Durchschnitt nicht erreicht. Schließlich findet sich eine Zone mit 5—6 Wohnungen je Haus noch im nördlichen Umlegungsgebiet¹²⁾.

Das gewichtigere 80—100%ige Vorkommen der Wohnhäuser mit 5—6 Wohnungen trifft für die eigentliche neue Kröpeliner Vorstadt zu, für das Hansaviertel, Klinikenviertel, Kasernenviertel mit Füsilier-, Hospital- und Kammerei-Straße. Es handelt sich wieder fast ausschließlich um nach dem Kriege entstandene Sechsfamilienhäuser, und damit um die bevorzugte Wohnhausgröße nach der Abkehr vom Acht- und Mehrfamilienhaus der ersten Nachkriegsjahre und der Inflationszeit und bedeutet somit schon einen Fortschritt, wenn auch noch keinen Idealzustand.

Das Gebiet der 7- und mehr Familienwohnhäuser (meist 8 Wohnungen auf ein Haus) beansprucht rein flächenmäßig in Rostock einen verhältnismäßig großen Raum. Im Prozentsatz 20—60 herrscht das Achtfamilienhaus in der ganzen eigentlichen Altstadt vor. Freilich entspricht hier der Unregelmäßigkeit

¹²⁾ Ausgenommen ist die Schliemannstraße, ein Stück der Liskowstraße, Seidelstraße und ein Teil (der westliche) der Parkstraße, die durchschnittlich zu 100% 1 bis 2 Familienhäuser aufweisen.

der Bebauung eine Unregelmäßigkeit der Wohnungszahl je Haus und damit eine Uneinheitlichkeit in den Wohnungszuständen. Man kann aber das Kleinhaus mit geringer Geschoszahl als überwiegend annehmen, dann bedeutet ein auch nur 20—60prozentiges Vorkommen einer Belegung eines Hauses mit sieben und mehr Wohnungen schon ein schwerwiegendes Wohnungselend, das freilich erst die späteren Darstellungen der Wohnungsgröße und Behausungsziffer beweisen werden. Im Durchschnitt erreicht diese Höchstbelegung — von Großwohnhäusern ist hier ja nicht zu sprechen — einen Anteil von 50%. In der Feld- und Stampfmüllerstraße kommt dann diese höchste Wohnhausgröße mit einer Häufigkeit von durchschnittlich 50 und mehr Prozent in jeder Straße noch einmal vor und gibt damit beiden Straßenzügen schon den Charakter des Mietskasernenwohnbaus.

Dieser tritt ausschließlich im eigentlichen Mietskasernenviertel Rostocks hervor, in dem von der Doberaner-, Margareten-, Elisabeth-, Hansa- und Almenstraße und dem neuesten Teil der Parkstraße begrenzten Gebiet. In dessen schlimmsten Baublöcken, in der York- und Gneisenaufstraße, aus der Höppnerschen Bauperiode im Jahre 1918, befinden sich ausschließlich Acht- bis Zwölffamilienhäuser. Auch die sich um die Heiligengeistkirche gruppierenden Straßen, wie die Ottostraße, Neubramow-, Kirchen-, Schulstraße, weisen noch durchschnittlich zu 60% Sieben- bis Achtfamilienhäuser auf. Bauperiode für dieses ganze Gebiet sind die letzten Jahrzehnte des 19. und die ersten des 20. Jahrhunderts, ausgenommen davon die erwähnten, 1918 entstandenen Baublöcke, und die neuen noch in der Bebauung begriffenen Straßen um die Parkstraße.

Kapitel II.

§ 1.

Wohnungszahl und Wohnungsgröße, allgemeiner, statistischer Teil.

Eine Bearbeitung der Rostocker Wohnverhältnisse nach der Wohnungsgröße liegt meines Wissens noch nicht vor. Claus berücksichtigt nur die Wohnungsdichtigkeit und Martins streift nur die Wohnungsgliederung nach der Zahl der enthaltenen Wohnräume. Er gibt das Zahlenmaterial der Wohnungszählung vom Mai 1918, es ergibt sich daraus, zusammen mit der vorliegenden Bearbeitung bis August 1934 folgende Übersicht der Bautätigkeit von 1918 bis 1934:

1918	mit 1	mit 2	mit 3	mit 4	mit 5	mit 6 und mehr Zimmern
Wohnungen	2078	5858	6006	2213	1265	1250
in % des Gesamt- wohnungsbestandes	11,1	31,4	32,1	11,9	6,8	6,7
1934						
Wohnungen	2335	8599	7387	2683	1289	1541
in %	9,8	36,0	30,9	11,21	5,4	6,4

Die im Wohnungsbau des letzten Jahrzehnts für das ganze Deutsche Reich festzustellende, verhältnismäßig hohe prozentuale Zunahme der Zweizimmerwohnungen kommt vor allem auch für Rostock in dieser Übersicht zum Ausdruck. Die weitgehend durch das krasseste Wohnungselend der ersten Nachkriegsjahre bedingten, nur aus einem Zimmer bestehenden Wohnungen weisen 1934 prozentual eine geringe Abnahme auf. Verringert hat sich auch der Prozentsatz der Großwohnungen mit 5 und mehr Zimmern, es hängt das mit der allgemeinen Schrumpfung des Volkseinkommens in den Nachkriegsjahren zusammen, vor allem aber mit der Kaufkraftschwächung gerade derjenigen Bevölkerungsschichten, die vorwiegend für den eigenen Bedarf bauten. Der abnehmende Bedarf für solche Großwohnungen und große Einfamilienhäuser resultiert schließlich wiederum auch aus der durch den Geburtenrückgang bedingten abnehmenden Familien- und Haushaltungsgröße.

Der Anteil der einzelnen Wohnungsgrößtenklassen im Gesamtwohnungsbestand deckt sich für Rostock im allgemeinen mit den Prozentsätzen des Reiches, auch im Hinblick auf die Größenklasse 1—2-Zimmerwohnungen, die in den letzten Jahren den Hauptwohnungsbedarf stellte¹³⁾. Besonders günstige Anteilssiffern gibt dagegen, um ein Beispiel einer in ihrer Wohnstruktur günstiger gelagerten Stadt zu bringen, Bobeck¹⁴⁾ für die Stadt Innsbruck. Im Jahr 1910 freilich überwiegen dort durchaus die mittleren Wohnungen, denn es stellt sich der Anteil der Wohnungen mit

	1	2	3	4	5—6	7—10	über 10 Wohnräumen
in %	2,0	8,6	21,6	18,8	31,2	16,0	1,5

Bobeck begründet diese auffallend günstige Gliederung der Wohnungsgröße mit der Innsbruck eigenen Bevölkerungszusammensetzung, in der die Arbeiter stark hinter den besser situierten Schichten zurücktreten, und weiterhin schmälert die Tatsache der in Innsbruck stark verbreiteten Übermietung und die damit verbundene Möglichkeit einer Überbelegung die Vorteile der so zahlreichen Groß- und Mittelwohnungen¹⁵⁾.

¹³⁾ Die Frage der Wohnungsgröße ist heute auch sowohl von Seiten der Nachfrage wie vom Angebot aus ein Kostenproblem. Der Kostenanteil für Miete am gesamten Lebensunterhalt darf heute 18—25 RM. für $\frac{3}{4}$ der Bevölkerung (der Durchschnittslohn der Industriearbeiter schwankt zwischen 80—150 RM. monatlich) nicht überschreiten, das bedeutet eine gleich hohe Nachfrage nach Zweizimmerwohnungen und bedeutet ferner da, wo durch eine Änderung der Bauweise (Siedlung!) oder durch erhebliche staatliche oder städtische Baukosten-Zuschüsse das sozial notwendige Mehr an Raum bei einer derartigen Mietshöhe nicht möglich, auch für eine gewisse Zeit noch deren weitere Erstellung.

¹⁴⁾ H. Bobeck: Innsbruck ... S. 341—343.

¹⁵⁾ Die Reichswohnungs-zählung von 1927 unterscheidet Kleinwohnungen (1 bis 3 Wohnräume), Mittelwohnungen (4—6 Wohnräume) und Großwohnungen (7 und mehr Wohnräume) immer einschließlich Küche.

Der erarbeitete soziale Tatbestand: Regionale Verteilung der Wohnungstypen nach ihrer Größe im Stadtbezirk Rostock.

Die Darstellung der Wohnungsgrößen unterscheidet vier Größenklassen, und zwar Wohnungen mit 1—2 Wohnräumen, Wohnungen mit 3 Wohnräumen, Wohnungen mit 4—5 Wohnräumen und Wohnungen mit sechs und mehr Wohnräumen immer ausschließlich Küche. Diese Zusammenfassung geschah einmal aus Gründen der kartographischen Übersichtlichkeit, dann aber hat die eigentliche Einzimmerwohnung mit der Zweizimmerwohnung ungefähr die gleiche soziale Wichtigkeit, und andererseits ist heute nach den tatsächlichen Verhältnissen auch eine Wohnung mit 6 Zimmern schon eine Großwohnung und kommt für die gleiche soziale Bevölkerungsschicht in Frage wie die Wohnung mit 7 und mehr Zimmern. Die Dreizimmerwohnung wurde für sich erhoben, weil sie die zu erstrebende Mindestwohnungsgröße darstellt und ihre tatsächliche, heute schon vorhandene Wichtigkeit festgestellt werden sollte.

Beginnen wir wieder mit dem sozial günstigsten Tatbestand, der Großwohnung, so belegt diese, also die Wohnung mit 6 und mehr Zimmern, naturgemäß in erster Linie die Steintorvorstadt, wenn auch nicht in der gleichen räumlichen Ausdehnung wie das Großhaus. So finden sich Wohnungen mit 6 und mehr Zimmern (40—100%) einmal wieder in der südlichen Steintorvorstadt. Die Grenze bildet im Osten die Alexandrinenstraße. An diese schließt sich im Süden die Schillerstraße an. Die Grenze verläuft dann jenseits der Baledestraße und der Lützowstraße bis zum Hauptbahnhof. Sodann wird diesmal die Lloydstraße mit dem anschließenden Gebiet in die Zone mit eingeschlossen. Die Begrenzung der Zone im Norden ist eine sehr unregelmäßige. Von der Höhe der Wolff-Hitler-Straße verläuft sie etwa südwärts bis zum Schneidepunkt der Paul- und Hermannstraße, dann längs der Paulstraße, Brandes- und Roonstraße bis zum Goetheplatz. Die gleiche Wohnungsgröße findet sich erst wieder in der nördlichen Steintorvorstadt mit Einschluß der Neuen Wallstraße und in dem südlichsten Teil der Polizeigärten. Damit ist das räumliche Ausdehnungsgebiet dieser größten Wohnungsgröße ein weit geringerer als das des ihr sozial entsprechenden Ein- und Zweifamilienhauses. Die Gründe dafür liegen in den Gebieten des modernen Ein- und Zweifamilienhauses der letzten Jahre, die sich in Anbetracht der geringeren und auch geringer zu erwartenden Kinderzahl mit einer kleineren Wohnung, auch schon aus Gründen der Bequemlichkeit, begnügen. Auch die im Zusammenhang mit der Schrumpfung unseres Volkseinkommens zwangsweise Einschränkung der Beschäftigung von Hauspersonal spielt hier eine Rolle.

Diese Darstellungsweise muß auch bei der Betrachtung der räumlichen Ausdehnung der nächsten Größenklassen berücksichtigt werden. Die nächste Größenklasse, Wohnungen mit 4 und 5 Zimmern, findet sich in der ganzen übrigen Steintorvorstadt, also im mittleren, östlichen und südöstlichen Teil. Sie ist die Wohnungsgröße der heutigen privaten Bauunternehmertätigkeit und des

privaten Eigenheimbaues. Das wird durch ihr weiteres Vorkommen in der Parkstraße, Schliemann- und nördlichen Biskowstraße, sowie im Gebiet des Platzes An der Tweel und des Rossegartens, und vor allem auch in der südlichen Hälfte der Gartenstadt Barnstorf deutlich.

In der Kröpeliner Vorstadt nehmen die 4—5-Zimmerwohnungen im nördöstlichen Teil ein ungefähr gleiches Gebiet mit dem Vorkommen von Häusern mit 3—4 Wohnungen ein. Es sind dies somit ältere, noch mit einer anderen Familiengröße und Wirtschaftskraft der Mieter rechnende Mietswohnungen. In dem weniger bedeutsamen Prozentsatz des Überwiegens von 20—40 kommt die gleiche Wohnungsgröße noch in den Straßenzügen um die Universität und die Jakobikirche vor und ebenso am Neuen Markt und in den Straßen an der Marienkirche. Hier spielen die Mischungsverhältnisse, unter diesen vor allem die nächstniedrigere Größenklasse, schon eine größere Rolle. Vor allem in dem erstgenannten Gebiet kommt die an sich schon geringere Wohnungszahl hinzu, die durch die zahlreichen dort gelegenen öffentlichen Gebäude bedingt wird.

Das Verbreitungsgebiet der Wohnungen mit 3 Zimmern ist auch kein sehr großes. Ein einheitliches Verbreitungsgebiet dieses Wohnungstyps stellt vor allem das Amlegungsgebiet dar, der Durchschnittsprozentsatz des Vorkommens liegt über 60%, beträgt aber auch in einzelnen Straßen, so in der Peter-Kalff-, in der Oldendorp-, in der Joachim-Schlue-, in der Laurembergstraße 80—100%. In der nördlichen Gartenstadt dagegen hat die nächst niedrigere Wohnungsgröße am Gesamtgrößenverhältnis auch schon einen gewissen Anteil. Die Siedlungen Stadtweide und Brindmansdorf weisen fast nur Dreizimmerwohnungen auf. Ebenso stark vertreten sind die Dreizimmerwohnungen in der Detharding-, Dornblüth-, Wiggers- und Königsberger Straße und damit wieder in einem Gebiet jüngerer Bauperiode. Die ältere Kröpeliner Vorstadt bildet in ihren äußeren Straßenzügen eine Zone der Dreizimmerwohnungen, es zählen zu dieser vor allem die Straßenzüge um die Kaserne und die Doberaner Straße mit den zum Hafen führenden Straßenzügen. Am den Friedrich-Hildebrandt-Platz und die Friedrich-Hildebrandt-Straße finden wir noch eine Zone der Dreizimmerwohnungen mit einem Überwiegen von 60%. Von geringerer Ausdehnung und damit auch nur von geringer Bedeutung sind schließlich noch zwei Zonen dieses Wohnungstyps, einmal westlich von der Nikolaikirche (Mühlenstraße, Am Bagehl), und südwestlich vom Neuen Markt (mit der Stein-, Johannisstraße und Johannisplatz, Buchbinderstraße und Rostocker Heide).

Die Wohnungen mit nur ein und zwei Zimmern nehmen einen breiten Raum im Stadtbezirk Rostock ein. Wir zählen nicht weniger als 7 Zonen dieser Wohnungsgröße mit einem Vorherrschen von 60—100% und außerdem sechs, in denen die gleiche Wohnungsgröße zu 20—60% vorherrscht. Die ersteren konzentrieren sich naturgemäß in der Kröpeliner Vorstadt und in der Altstadt. Wir sehen einmal das Hansviertel ausschließlich mit Wohnungen zu 2 Zimmern belegt (100%). An dieses schließt sich jenseits der Dethardingstraße, die vorwiegend Dreizimmerwohnungen aufwies, eine sozial gleiche Zone mit Zweizimmerwohnungen¹⁶⁾ an. Dieser benachbart ist das schon für die Wohnhaus-

¹⁶⁾ Füllier-, Hospital- und Kammereistraße.

größte festgestellte eigentliche Mietskasernenviertel mit der Fritz-Reuter-, Kasernen-, Walbemar-, Borwin-, Elisabethstraße usw., und schließlich bilden die Windmühlenstraße und der Kehr wieder noch eine besondere kleine Zone der gleichen Wohnungsgröße.

Wieder werden die tatsächlich für dieses Gebiet vorhandenen Wohnungs-schäden erst im Zusammenhang mit der für diese Wohnungen zutreffenden Belegung festzustellen sein, wenngleich der Eindruck eines ausgesprochenen Mietskasernenviertels natürlich auch schon jetzt vorherrscht.

Das nächste Ausdehnungsgebiet für diese Wohnungsgröße bietet dann die Altstadt, und zwar einmal im nordwestlichen Teil, der sich in einem schmalen Streifen am Rande des Hafens bis zur Grubenstraße hinzieht, und dann in ihrem älteren Teil, in der gesamten eigentlichen Altstadt, deren Ausläufer teils bis zur Grubenstraße, teils bis zur Faulenstraße, teils bis zu den Straßenzügen um die Nikolaiirche reichen. In dem erstgenannten Teil dieser Zone bedeuten die Lastadien, die Himmelfahrt-, die Schützenstraße und die Straßen beim Grünen Tor, beim Blauen Tor und der Bußebart, sowohl was den baulichen Zustand, wie auch, was die Dichtigkeit der Belegung mit ausschließlich Ein- bis Zweizimmerwohnungen und wie wir später noch sehen werden, auch mit Personen betrifft, die sozial ungünstigsten Straßenzüge Kostocks. Die letzte Zone mit Zweizimmerwohnungen mit einem Vorkommen von 60 bis 100% stellen wir in den Straßen hinter dem Rathause fest¹⁷⁾. In der eigentlichen älteren, vorwiegend nordöstlichen Kröpeliner Vorstadt¹⁸⁾ überwiegen Ein- und Zweizimmerwohnungen zu 20—60%. Die Mischungsverhältnisse mit der nächstgrößeren Wohnungs-kategorie sind hier bedeutend, es handelt sich durchschnittlich um ein annähernd gleiches Verhältnis, so daß der dargestellte Wohnungstyp nur wenig überwiegt und der Gesamtwohnungsbestand sich vorwiegend auf Ein- und Zwei- und auf Dreizimmerwohnungen verteilt. Wesentlich überschritten wird die 50-prozentige Häufigkeit der Zweizimmerwohnungen in allen diesen Straßen nicht, unterschritten wird sie dagegen in den Straßen, in denen auch die Vier- und Fünf- und Mehrzimmerwohnungen einen Anteil stellen, so in der Wismarischen Straße, Friedhofsweg, Ottostraße.

In Karlsruhof mit den ihm zugehörigen Straßen finden wir ein ländliches, hinsichtlich des Wohnungsbaues allerdings vielfach zum Mietskasernenbau „faniertes“ Außengebiet mit einem durchweg 50—60%igen Vorherrschen der Ein- und Zweizimmerwohnungen. Schließlich sehen wir zwischen Universität und Kröpeliner Straße auch noch ein einheitliches Zweizimmerwohnungsgebiet. Es handelt sich um kleine, am Geschäftsverkehr der Innenstadt nicht teilnehmende Hinterstraßen mit vorwiegend Hinterhauswohnungen. Daneben beherbergen diese Straßen, vor allem der Große und Kleine Kathagen, viele Läger, Schuppen und Werkstätten. Ein guter Teil dieser Kleinstwohnungen wird auch durch die

¹⁷⁾ Hinter dem Rathause, An der Hege, Beguinenberg, Hinter der Mauer, Pümper-, Gr. Scharren-, Gr. Wasserstraße.

¹⁸⁾ Horst-Wessel-, Doberaner, August-Brakmann-, Neue Werder-, Gertrudenstraße, Gertrudenplatz, Neubramow-, Wismarische, Ottostraße, Friedhofsweg und im Südosten Stampfmüller- und Feldstraße.

zwei- und dreizimmerigen Stiftswohnungen auf dem Klosterhof und im Kloster bedingt. Die mittlere Innenstadt schließlich stellt dann noch zwei, besser eine Zone der Zweizimmerwohnungen, sie umfaßt einmal die Hauptstraßenzüge der Innenstadt: Blücherstraße, Blücherplatz, Hopfenmarkt, Blutstraße, Breite Straße. Aber die Zweizimmerwohnungen treten hier bei der Gesamtbeurteilung zurück, da die den übrigen Anteil ausmachenden vielfachen Großwohnungen (3 und 4 und 5 Zimmer) in alten Bürger- und Geschäftshäusern zusammen von größerer Wichtigkeit sind. Im restlichen Teil der eigentlichen Altstadt (Grubenstraße mit westlichen Querstraßen) und im nördlichen Teil der Innenstadt¹⁹⁾ haben wir wieder ein höchst uneinheitliches Wohnungsbild, soweit nicht ein überhaupt annähernd gleiches Verhältnis aller oder doch der zwei kleinsten Wohnungsgrößen vorliegt.

Kapitel III.

Wohnhaus und Bevölkerung.

§ 1.

Verteilung der Bevölkerung je Haus. Allgemeiner statistischer Teil.

In den vorangegangenen Darstellungen war der Wohnwert nach dem beanspruchten Stadtraum durch das Ein-, Zwei-, Drei- und Mehrwohnungshaus und dem belegten Wohnraum durch Ein-, Zwei-, Drei- und Mehrzimmerwohnungen festgestellt worden und damit waren die Wohnbedingungen und Wohnmöglichkeiten aufgezeigt worden. Das tatsächliche „Wo“ des Wohnens zusammen mit dem „Wie“ des Wohnens, dem „Wohnstandard“ nach Bobeck²⁰⁾ wird aber erst erfasst, wenn der Verteilung der Wohnhäuser und Wohnungen im Stadtraum eine entsprechende der Bevölkerung gegenübergestellt wird.

Die Beziehung der Bevölkerung auf die Fläche zur Darstellung der Dichteverhältnisse etwa ist somit bei einem so verstandenen Arbeitsgang, in dem der Wohnung oder aber der Wohnbedingung und -möglichkeit an sich die erste Stelle eingeräumt war, nicht durchführbar. Es werden vielmehr auch bei Hinzunahme des Bevölkerungselementes die Erhebungseinheiten des Wohnhauses und des Wohnraumes beibehalten, um ihre tatsächliche „Belegung“ zu erfassen. Vorher aber soll an Hand der Darstellung und Ergebnisse von Max Claus ein kurzer Blick auf eine Darstellung der auf die Fläche bezogenen Dichteverhältnisse geworfen werden.

Claus²¹⁾ verwendet für die kartographische Darstellung der Personenzahl auf 1 ha bebauter Fläche sieben Signaturen, die eine große, oft von Baublock zu Baublock wechselnde Streuung aufweisen. Als wesentlich stellen wir das

¹⁹⁾ Wokrenter-, Badstüber-, Schmidmann-, Grapengießersstraße, Burgwall, Lagerstraße.

²⁰⁾ H. Bobeck: Innsbruck S. 337.

²¹⁾ M. Claus: a. a. O. S. 103 Karte I.

Vorkommen der höchsten Dichte von 500—600 und von mehr als 600 Personen auf 1 ha in Gebieten fest, die auch von uns für das Jahr 1935 als wohnungsmäßig ungünstige erarbeitet wurden bzw. werden, so in den auf den Alten Markt mündenden Straßen²²⁾ und dann in den Straßenzügen, die sich am Hafen längs ziehen²³⁾, auf die auch soeben in der Darstellung der Wohnungsgröße die ungünstigste Charakteristik zutrif. Die damals bebauten Anfänge der Stampfmüllerstraße, die Feldstraße, die Schröderstraße mit der Kurzen Straße, und in der Kröpeliner Vorstadt Teile der Doberaner Straße, der Lohmühlweg und die Windmühlenstraße gehören nach Claus außerdem zu dieser höchsten Dichte der Personenzahl auf 1 ha. Dieses an sich geringe Vorkommen erklärt sich aus dem um das Darstellungsjahr, also um 1900, erst entstehenden Mietskasernenvierteln. Insgesamt bietet die Kröpeliner Vorstadt, wie auch die Innenstadt, auf der Claus'schen Darstellung ein stark unterschiedliches Bild. Baublöcke mit 200—300 Personen auf 1 ha und in der Minderzahl solche mit 100—200 Personen auf 1 ha herrschen in ersterer vor und somit fällt der eigentliche hochgeschossige Mehrwohnungs- und wie gesagt Mietskasernenbau erst in den letzten 30 Jahren zur Last. In die Innenstadt teilen sich bei Claus die Dichten mit 400—500 Personen und 200—300 Personen auf 1 ha, es zeigt sich eine vielfache Streuung, die flächenmäßig nur geringe Verdichtungen und Häufungen zuläßt. Die geringste Dichtigkeit je Hektar nimmt naturgemäß die Steintorvorstadt in Anspruch, soweit sie 1900 überhaupt schon bebaut war. Claus weist dort 0—100, 100—200 Personen pro Hektar auf.

Diese kartographische Darstellung von M. Claus, mit der Beziehung auf 1 ha bebauter Fläche, die auch heute noch oft für die beste gehalten wird, vermittelt kein klares Bild, da die Vorstellung von einer bestimmten Personenzahl auf eine bestimmte Flächeneinheit technisch und mathematisch nicht sehr geschulten Menschen schwer fallen muß und eine sozial unterschiedliche Zustandsschilderung, wie sie etwa in einer Dichte von 500—600 Personen auf 1 ha gegenüber 100—200 Personen auf 1 ha zum Ausdruck kommt, mittels dieser Methode nicht erreicht wird. Die in der eigenen kartographischen Darstellung verwandte Bemessungsgrundlage „Haus“, auf das eine bestimmte Zahl von Personen entfällt, ist nun freilich auch noch keinesfalls die ideale Erhebungseinheit, denn das Haus ist keine Zählereinheit durch seine verschiedenartigen Größen und dadurch bedingte mögliche Belegung mit Wohnungen. Es ist aber, und das erscheint wesentlich, keine Flächeneinheit mehr, sondern schon eine Raumeinheit und dadurch jedenfalls geeignet, im Zusammenhang und als Bervollkommnung der Darstellung der Hausgrößen Aufschlüsse über das „Wie“ des Wohnens zu geben, also über die tatsächliche Nutzung der Wohnhäuser, die entweder die Berechtigung der regional verschieden vorkommenden Hausgrößen beweist, oder Vermutungen aufkommen läßt über stärkere oder schwächere Ausnutzung durch Notwohnungseinbau, Haus- und Wohnungsteilung oder Wohnungszusammenlegung.

²²⁾ Kleine und Große Goldstraße, Wollenweber-, Gärtner-, Wendenstraße.

²³⁾ Himmelfahrtstraße, Beim grünen Tor, Lastadien, Schützenstraße, Beim blauen Turm, Alstecherstraße.

H. v. Auer²⁴⁾ legt der Behausungsziffer nur dann Wert bei, wenn ihre Erfassung immer städteweise möglichst tief heruntergeht, also etwa wie in der vorliegenden Darstellung bis auf die Straße als Einheit, lehnt sie aber als Durchschnittszahl und für den Vergleich mehrerer Städte ab. Bobek²⁵⁾ andererseits sieht in der Behausungsziffer eine wertvolle Ergänzung zu der vorher besprochenen Beziehung der Bevölkerung auf eine Flächeneinheit, unter der er die „absolute Dichte“ versteht, die nicht immer im einfachen Verhältnis zur Behausungsziffer stehen muß, etwa in der Weise, daß einer höheren absoluten Dichte auch eine höhere Behausungsziffer entspräche. Dies festzustellen ist im Rahmen des hier gewählten Arbeitsganges ja nun nicht möglich, sondern es kann nur, wie bereits erwähnt, ein entsprechender Vergleich über ein Zusammenfallen oder Auseinandergehen mit der Verbreitung der Wohnhausgrößen gegeben werden. Als durchschnittliche Behausungsziffer gibt Bobek für das Jahr 1923 für Innsbruck eine auf ein Haus entfallende Bewohnerzahl von 18,14 an; für Rostock stellt sich diese für das Jahr 1934 auf 12,4²⁶⁾. Abgesehen von den öffentlichen Anstalten²⁷⁾ stellt Bobek weiter für die Stadt Innsbruck im wesentlichen zwei homogene Gebiete fest, und zwar das erste mit einer Behausungsziffer zwischen 1 und 20, das zweite mit einer solchen zwischen 20 und 30. Die erste Behausungsziffer, für die sonst ein zu großer Spielraum gewählt wäre, bestimmt Bobek näher durch das Vorwiegen der Zahlen 10 und 20.

Der statistisch häufigste Wert der Behausungsziffer für die Stadt Rostock liegt zwischen 10 und 11.

§ 2.

Der erarbeitete soziale Tatbestand: Regionale Verteilung der Bevölkerung je Haus (Behausungsziffer).

Die niedrigste und statistisch häufigste Behausungsziffer mit 5—10 Personen auf ein Haus trifft wiederum auf die Steintorvorstadt und auf die mittlere Innenstadt zu. Außerdem bilden Zonen dieser Behausungsziffer die Polizeigärten, die Gartenstadt, die Petrivorstadt mit Karlishof und die Stadtrand siedlungen Stadtweide und Brindmanskopf. Wir schließen für das Vorkommen von 5 bis 10 Personen auf 1 Haus in den bezeichneten Gebieten entweder auf Ein- bis Zweivillen- oder siedlungsartige Familienhäuser oder auf Geschäftshäuser mit nur wenig Wohnungen. Die von der Steintorvorstadt gebildete Zone zeigt im wesentlichen das uns schon bekannte Bild. Es fallen aus ihr östlicher und südwestlicher Teil, also die gesamte sogenannte Ostvorstadt mit dem Johann-

²⁴⁾ H. v. Auer: Behausungsziffer, Handwörterbuch des Wohnungswesens S. 114.

²⁵⁾ H. Bobek: Innsbruck S. 343—345.

²⁶⁾ Die Tatsache, daß sich der durchschnittliche Wert, wie wir sehen werden, nicht mit dem häufigsten deckt, führt wieder dazu (wie auch die kartographische Darstellung beweist, in der gerade die Gruppe 5—15 Personen auf ein Haus, den geringsten Raum einnimmt), der Errechnung eines durchschnittlichen Wertes nicht zuviel Bedeutung beizulegen.

²⁷⁾ Auch in der vorliegenden Untersuchung ausgeschlossen.

Albrecht-Straßenviertel, die Lützowstraße, Hauptbahnhof, Lloydstraße, Goetheplatz, Roonstraße, Prinz-Friedrich-Karl-Straße und außerdem im Nordwesten die Straßenzüge um die Schröderstraße und dem westlichsten Teil der Augustenstraße. In der Innenstadt reicht die Zone der Behausungsziffer mit 5—10 Personen auf 1 Haus bis zur Höhe des Bogelsangs und der Schmiedestraße und wird begrenzt von der Blücherstraße und Breite Straße im Westen und im Osten vom Neuen Markt mit Rathaus und Steinstraße.

Zwei Zonen mit schon 10—20 Personen auf ein Haus greifen schon in das sonst gleichartige Innenstadtgebiet hinein. Für die größere bildet die östliche Grenze etwa die Wollenweberstraße und anschließend die Faule- und Pferdestraße, die westliche die Große Mönchenstraße und anschließend die Straßenzüge Kleine Bäckerstraße, An der Hege, Hinter dem Rathause und Pümperstraße. Außerdem kommen 10—20 Personen auf ein Haus in der Schnidmann-, Wokrenter-, Lager-, Glüterstraße und im Sperlingsnest. Als weitere Zone dieser Behausungsziffer sind dann noch die vorher erwähnte sogenannte Ostvorstadt mit der anschließenden, bereits genannten südwestlichen Umrahmung der Steintorvorstadt zu nennen, und schließlich das Gebiet der östlichsten Altstadt, das vor allem die Brüche umschließt.

Die noch günstigere Behausungsziffer mit 5—15 Personen auf ein Haus ist noch vor allem im Umlegungsgebiet und in der Parkstraße mit den westlich von dieser ausgehenden Straßen um die Hundertmännerbrücke, wie Quartier-, Biergewerke- und Fahnenstraße festzustellen. Ebenso finden wir 5 bis 15 Personen auf 1 Haus in der Altstadt, in den Straßen um die Nikolai-Kirche und in dem nordwestlichen Teil der Kröpeliner Vorstadt²⁹⁾ und schließlich in dem auch schon häufiger erwähnten Schröderstraßenviertel.

15—20 Personen auf 1 Haus und damit wieder eine Behausungsziffer mit dem geringeren und damit gewichtigeren Spielraum 5 finden sich nur einmal, und zwar in der südlichen bis westlichen Kröpeliner Vorstadt, die mit einem Arm in das Umlegungsgebiet reicht. Grenze ist im Westen die Detharding- und die Ulmenstraße, an diese anschließend die Wismarsche Straße und südwärts dann die Feldstraße, im Osten die Karlstraße und im Süden der Schröderplatz und der Doberaner Platz³⁰⁾. Abgesehen von den Straßen im Umlegungsgebiet und dem östlichen Teil mit Stampfmüller- und Feldstraße fällt die eben betrachtete Zone in eine 80—100%ige Wohnhausgrößenzone mit Häusern mit 5—6 Wohnungen, für die damit eine Belegung mit 15—20 Personen sehr günstig, ja fast zu günstig erscheint, da man wieder eine bewußte Kleinhaltung der Familie vermuten kann, was hier um so schwerwiegender ist, wenn man die erst so junge und damit zugleich vielfach für Haushaltungsgründungen in Frage kommende Bebauung bedenkt.

²⁹⁾ Haedje-, Neue Werder-, Gertrudenstraße, Gertrudenplatz, Doberaner Straße, Am Brink, Barnstorfer Weg.

³⁰⁾ Der in das Umlegungsgebiet hinreichende Teil umschließt im wesentlichen die Lauremberg-, Abendorp-, Joachim-Schlue-Straße, Bei der Tweel, Boßstraße, Tremsenplatz.

Die nächsthöhere Behausungsziffer mit 15—25 Personen auf ein Haus fällt wieder auf ein aus früheren Darstellungen (Wohnungsgröße, Wohnhausgröße) bekanntes Gebiet, und zwar auf den nördlichen Teil der Kröpeliner Straße, südlich begrenzt von der Doberaner Straße, die westliche Grenze ist hier bis an die Neue Werderstraße vorgehoben. Ein weiteres Vorkommen der gleichen Behausungsziffer trifft das Gebiet zwischen Wismarsche und Margaretenstraße, im Norden begrenzt durch den Barnstorfer Weg, im Süden durch die Almenstraße. Auf beide Zonen trifft älterer Mehrwohnungs- bzw. Mietskasernenbau zu, auch in einer daraus folgenden höheren Stockwerkszahl sind die Gründe für die höhere Behausungsziffer zu suchen.

Die höchste Personenzahl auf ein Haus, und zwar 20 und mehr³¹⁾, weist einmal das Hansviertel mit anschließender Maßmannstraße und den Straßen Stempel-, Dornblüth-, Wiggersstraße auf. Die Grenze bildet die Detharding- und Königsberger Straße. Die zweite Zone dieser höchsten Behausungsziffer erstreckt sich auf das uns auch schon aus den vorhergehenden Darstellungen bekannte Gebiet der Kröpeliner Vorstadt. Die Grenze erreicht diesmal mit der Maßmannstraße die westlichste Stadtausdehnung. Abgesehen von diesen westlichsten Straßenzügen (Elisabethstraße, Rabuzenhof, Maßmannstraße) deckt sich aber diese Zone wiederum mit der Größthauszone und umschließt, wie diese, vor allem die Waldemar-, Borwin-, York-, Sneyse-, Hansa-, Fritz-Neuter- und Kasernenstraße mit der schon erwähnten durchschnittlichen, auf ein Haus entfallenden Personenzahl von 26—32, die für das 7- und Mehrwohnungshaus auf eine Zahl von 4 bis 5 Personen je Wohnung schließen läßt. Diese somit verhältnismäßig geringe Wohnungsbelegung, für die freilich die in diesem Gebiet vorherrschenden nur Ein- bis Zweizimmerwohnungen berücksichtigt werden müssen, läßt wiederum Schlüsse zu auf geringe Familiengröße und Kinderzahl, die bei der späteren Darlegung der Bevölkerungszusammensetzung und Geburtenhäufigkeit unter Beweis zu stellen sein werden.

Kapitel IV.

Wohnung und Bevölkerung.

§ 1.

Verteilung der Bevölkerung je Wohnraum (Belegungsziffer). Allgemeiner statistischer Teil.

Der Begriff der Wohndichte, der auch auf die eben behandelte Behausungsziffer angewandt wird, umfaßt außer dieser noch die Belegungsdichte, d. i. die Personenzahl, die auf eine Wohnung und auf einen Wohnraum entfällt. Die Berechnung der ersteren, also der eigentlichen Wohnungsdichte, ist selten. Die

³¹⁾ Abgesehen von wenigen Straßen liegt hier die Behausungsziffer über 25, die häufigsten Werte liegen zwischen 26 und 32, aber auch die Zahlen 38,2, 54,0, für die Straße Auf dem Kamp 58,6 kommen als höchste Behausungsziffer vor.

Mängel sind die gleichen wie bei der Behausungsziffer. Die Wohnung ist keine Größen- und daher keine Erhebungseinheit und als vorstellbare Raumeinheit noch ein gut Teil ungeeigneter als das Haus. Die Reichswohnungszählung von 1927 hat für 44 deutsche Großstädte die Wohnungsdichte errechnet. Die niedrigste stellt Berlin mit 3,3 Personen, die höchste Hamburg mit 5,5 Personen. Im Durchschnitt beträgt die Wohnungsdichte für diese 44 Städte 3,7 Personen. Die durchschnittliche Wohnungsdichte für die Stadt Rostock beträgt nach Angaben der Baupolizei 3,5 Personen, liegt also noch unter der eben angegebenen Reichsziffer. Für die verschiedenen kartographisch erarbeiteten Stadtteile ist diese für den ganzen Stadtraum angegebene Zahl, wie aus der Darstellung zu ersehen wäre, natürlich wechselnd.

Das beste Bild der wirklichen Wohnsdichte vermittelt uns nun die Errechnung der Wohnraumdichte, da es sich bei dieser um die kleinstmögliche Zähl- und zugleich Raumeinheit handelt. Auch die Wohnraumdichte ist durch die Reichswohnungszählung vom Jahre 1927 erfasst worden und für die gleichen 44 Großstädte errechnet. Sie bewegt sich für diese zwischen einer Belegung von 0,76 (Braunschweig) und 1,67 (Hindenburg) Personen je Wohnraum. Die durchschnittliche Belegung beträgt 0,98 Personen. Die Rostocker durchschnittliche Wohnraumdichte liegt mit 1,2 Personen je Wohnraum erheblich höher. Zu berücksichtigen ist hier freilich das Erhebungsjahr 1934 gegenüber der Reichswohnungszählung im Jahre 1927, das der, gerade für die Stadt Rostock so wichtigen Bevölkerungszunahme der letzten Jahre naturgemäß noch kein gleiches Anwachsen des Wohnraumbestandes gegenüberstellen konnte.

Einige Belegungsziffern je Wohnraum der genannten Großstädte sollen zum Vergleich mit der angeführten Rostocker Zahl herangezogen werden. So beträgt die Wohnraumdichte für die Stadt:

Bremen . . .	0,81 Personen	Düsseldorf . .	1,04 Personen
Stuttgart . .	0,83 "	Essen . . .	1,06 "
Dresden . . .	0,89 "	Bochum . . .	1,25 "
Altona . . .	1,00 "	Gelsenkirchen .	1,34 "
Berlin . . .	1,01 "		

Es erreichen somit wenige dieser Städte die Rostocker Wohnraumdichte. Der häufigste Wert, der sich auf die kartographische Darstellung bezieht, stimmt diesmal mit 1 fast mit der angegebenen Durchschnittsziffer von 1,2 überein. Er fällt jedenfalls in die bei einer Größenklassenspannung von 5 gewählte Gruppe von 1 bis 1,5 Personen je Wohnraum. Die Gründe für diesen sozial ungünstigen Tatbestand sind die bereits vorher angegebenen.

Ein Vergleich mit der Rostocker Wohnraumdichte aus früheren Jahren ist leider nicht möglich, da weder Claus noch Martins sich mit der Wohnraumdichte befaßten. Auch Bobek geht nicht auf die Innsbrucker Wohnraumdichte ein ²²⁾.

²²⁾ E. Frankenberg: a. a. O. S. 79, gibt freilich eine Darstellung der Wohnsdichte, die einen oberflächlichen Eindruck von der Bevölkerungsdichte und ihrer sozialen Streuung vermittelt; leider fehlt, außer der Angabe, daß 1 Punkt = 50 Einwohner, jeder Hinweis auf das zugrunde liegende Material und die angewandte Methode.

Die Feststellung des Grades der Wohnungsüberfüllung geschieht nach H. v. Auer³³⁾ auch am besten durch die Erfassung der Wohndichte je Wohnraum. Wohnungsüberfüllung bedeutet für ihn die Belegung mit mehr als 2 Personen je Wohnraum (Küche = Wohnraum). Demnach sind in Hindenburg 29,3% aller Wohnungen überfüllt, es folgen Gelsenkirchen mit 15,4%, Hamborn mit 14,1%, Breslau mit 12,7%, Stuttgart mit 0,8%. Die unglücklichsten Wohnungsverhältnisse herrschen wohl auch heute noch in der Stadt Breslau, wo 1927 noch 540 Familien gezählt wurden, die mit mindestens 4 Kindern in einem Raum hausten und 3254 gleich große Familien, denen zwei Räume zur Verfügung standen (beide Male einschließlich Küche). Hinzu kommen die in Breslau noch stark verbreiteten (annähernd 2000) Doppelwohnkeller, in denen die untersten „Wohnungen“ von Licht und Luft völlig ausgeschlossen sind³⁴⁾. Für die Stadt Rostock war eine Berechnung des Grades der Wohnungsüberfüllung in der eben geschilderten Art nicht möglich, da das Armaterial der Wohnraum- und Personalzahl je Haus nicht zur Verfügung stand. Die Errechnung der einfachen Wohnraumdichte und die Anfertigung ihrer kartographischen Darstellung war auch nur durch indirekten Arbeitsgang möglich, der anschließend zu erwähnen ist.

§ 2.

Der erarbeitete soziale Tatbestand: Regionale Verteilung der Bevölkerung je Wohnraum (Belegungsziffer) im Stadtbezirk Rostock.

Die Darstellung der Rostocker Wohnraumdichte weist nur vier Signaturen auf, und zwar für eine Belegungsziffer von 0,5 bis 1,0; 1,0 bis 1,5; 1,5 bis 2,0; 2,0 und mehr Personen je Wohnraum. Das zugrunde liegende Zahlenmaterial ist das der Wohnungsgrößenzählung von Mai 1918. Die straßenweise vorhandene Wohnungszahl wurde mit den jeweiligen Wohnungsgrößen multipliziert und die so erhaltene Wohnraumzahl auf die Personenzahl in der jeweiligen Straße bezogen. Aus der geringen Signaturenzahl folgt zum Teil gewiß die kartographische Übersichtlichkeit und die geringe Anzahl und dadurch bedingte große Ausdehnung der regionalen Verbreitungsgebiete der einzelnen Belegungsziffern. Trotzdem überrascht vor allem etwa die Einheitlichkeit und außerdem die Flächenhaftigkeit der mittleren Belegungsziffer mit 1,0—1,5 Personen je Wohnraum, die diesmal mit der vorher festgelegten durchschnittlichen Belegungsziffer (1,2) und dem häufigsten Wert (1,0) übereinstimmt.

Die niedrigste Personenzahl je Wohnraum 0,5—1 fällt natürlich wieder auf die Steintorvorstadt. Die westliche Grenze liegt diesmal insgesamt längs der Lessing-, Alexandrinen- und Richard-Wagner-Straße, also am Rande der sogenannten

³³⁾ H. v. Auer: Handwörterbuch des Wohnungswesens S. 120.

³⁴⁾ Nach A. Gut (Handwörterbuch des Wohnungswesens S. 409/10) wurden 1930 für die Stadt Breslau 3405 Kellerwohnungen mit 11 252 Bewohnern gezählt, das bedeutet einen Gesamtwohnungsanteil von rund 2%.

Ostvorstadt. Im Osten reicht die Zone bis zur Karlstraße und umschließt außerdem auch wieder einen Teil der Innenstadt. Hier ist nördliche Grenze zuerst die Kröpeliner Straße, dann die Lange Straße von der Breiten Straße bis zum Neuen Markt. Daran schließt sich die östliche Grenze längs des Rathauses an, die dann westlich bis zum Glatten Al und südwärts die Buchbinderstraße hinunter verläuft. Wieder wird somit das in seinen Ausmaßen ungefähr immer wiederkehrende Citygebiet umschlossen. Die Citybildung, also die Auswanderung von Menschen und Wohnungen, bedingt hier freilich nicht den günstigen Wohnatbestand, da der tatsächlich vorhandene „Wohn“raum ja Beziehungseinheit ist. Die Gründe für diesen sind daher wohl in den auch schon früher genannten älteren und größeren Wohnungen mit größerer Wohnraumzahl in den Bürger- und Patrizierhäusern der mittelalterlichen Stadt zu suchen. Für die Steintorvorstadt dagegen und für die übrigen Gebiete der gleichen Belegungsziffer, wie die Polizeigärten und die Schliemann- und Parkstraße liegen sie in dem für diese charakteristischen Ein- und Zweifamilienhausbau. Für das letzte Vorkommen der Belegungsziffer 0,5—1 mit den Straßenzügen um die Heiligegeistkirche, der Bismarckschen Straße, dem Doberaner- und dem Schröderplatz und der Margareten- und Neubramowstraße ist dagegen eine Erklärung für die fast einheitliche Belegung mit nur 0,9 Personen auf 1 Wohnraum schwieriger, erklärlich erscheint sie noch zuerst an den Plätzen mit immer etwas üppigerem Wohnhausbestand. Das Straßenbild der Doberaner Straße, des Barnstorfer Weges oder der Margaretenstraße läßt aber auch nach dem bisher Festgestellten eine höhere Wohnraumbelegung vermuten.

Die mittlere und die statistisch bedeutsamste Belegungsziffer mit 1,0—1,5 Personen je Wohnraum stellt nicht weniger als 8 Zonen von zum Teil sehr erheblichem Ausmaß. Zu nennen sind vor allem die gesamte Ostvorstadt mit den anschließenden Brücken und ebenso fast die gesamte Kröpeliner Vorstadt als einheitliche Ausdehnungsgebiete dieser Belegungsziffer. In letzterer bildet nur das eben geschilderte Gebiet um die Heiligegeistkirche eine Exklave. Die somit fast einheitlich dichte Belegung der Kröpeliner Vorstadt überrascht besonders für das in den anderen Darstellungen immer wiederkehrende Mietskasernenviertel. Freilich stellt sich diese Belegung von 1 bis 1,5 Personen je Haus im Vergleich mit den vorher angeführten Großstädten schon als eine recht hohe dar, besonders auch für das weitere Vorkommen im Umlegungsgebiet, der Gartenstadt und der Siedlung Brindmansdorf. In der neueren, aber noch nicht zum Hansaviertel zählenden Kröpeliner Vorstadt mit der Maßmannstraße, Stempel-, Wiggers- und Dornblüthstraße wird freilich eine verhältnismäßig starke Belegung und damit eine oft geringe Wohnungsgröße für ein ländliches und gesünderes Wohnen in jungen neubauten Stadtvierteln in Kauf genommen. Die Belegungsziffer 1—1,5 in zwei Zonen der Innenstadt war zu vermuten und erscheint hier nicht als eine hohe. Es handelt sich einmal um den nordwestlichen Teil der Innenstadt, südliche Grenze ist die Kröpeliner Straße und außerdem finden wir die gleiche Belegung noch um den Neuen Markt zwischen der Wallstraße und der Straße Glatter Al. Nimmt man für dieses Gebiet wirklich die kleinste Wohnungsgröße, also Zweizimmerwohnungen, als überwiegend an, so ist eine Durchschnitts-

personenzahl von 3 Personen auf 2 Zimmer niedrig, besonders wenn man berücksichtigt, daß wir es mit einem Altstadtviertel zu tun haben.

Auch die nächsthöhere Belegung mit 1,5—2 Personen je Wohnraum in der eigentlichen Altstadt und einem Teil der Innenstadt ist nicht eine so ungünstige, wie sie vielleicht wieder im Vergleich mit den vorherigen großstädtischen, aber doch „Durchschnitts“-Belegungsziffern erscheint. Sie trifft außer auf ein Innenstadtbereich³⁶⁾ auf das Hansaviertel zu, an das sich noch die Elisabeth-, Hansa-, Hospital-, Kämmerer- und Fahnenstraße und nordwärts die Adolf-Becker-, Paschen- und Clementstraße und der Ratsplatz anschließen. Es handelt sich hier, wenigstens in den zuletzt genannten Straßen, weniger um ein wohnraumarmes, als um ein bevölkerungsreiches und zugleich für den Zuzug bevorzugtes Gebiet.

Die stärkste Belegung mit zwei und mehr Personen je Wohnraum fällt überraschenderweise auf zwei Außengebiete, auf Karlsruhof, das uns freilich schon als teils unhygienisches Landarbeiterkatengebiet mit dazwischenliegenden Grobmietshäusern bekannt ist, und auf die Standrandsiedlung Stadtweide. Letztere ist, wenigstens der an der Satower Chaussee gelegene Teil, Siedlung der Kinderreichen, und es war naturgemäß nicht überall möglich, bei ihrer Anlage mit der Schaffung von Eigenheimen in gesunder Lage für die kinderreichen Familien zugleich die zu wünschende Wohnraumzahl zu verbinden. In Karlsruhof steigt die Belegungsziffer z. B. für die Dierkower Chaussee auf 4 Personen, oder für den Dierkower Damm auf 2,2, für die Satower Chaussee beträgt sie 3, für den Birkenweg 4,6, den Tannenweg 3,1 Person. Gerade die zuletzt genannten Straßen weisen einen besonderen an Raum beschränkten Siedlungstyp auf und darum ist abschließend noch einmal festzuhalten, daß die Belegungsziffer abhängig ist von der Raumzahl und der Bevölkerungszahl. Ihre jeweilig stärkere Beeinflussung durch das eine oder andere dieser Daten wird erst aus der folgenden Gesamtschau deutlich werden.

³⁶⁾ Deren nördliche Grenze die Warnow, die östliche die Lohgerberstraße, die südliche der Beguinenberg und dann die Neue Wallstraße ist und die im Westen schließlich von der Köpfelderstraße, dem Bogelsang, der Kleinen Bäcker-, Ribbenibber- und der Kleinen Wasserstraße begrenzt wird.

2. Unterabschnitt.

Kritische Stellungnahme zu den Wohnverhältnissen im Stadtraum Rostock.

Kapitel I.

Versuch einer Qualifizierung und Bewertung des Wohnraums im Stadtbezirk Rostock nach den erarbeiteten Darstellungen⁴²⁾.

§ 1.

Arbeitsgang und Methodik.

Die Karte auf S. 53 vereinigt in sich mit Hilfe zeichnerischer Kombination die eben besprochenen Ergebnisse der vier hier nicht mit übernommenen Zonenkarten, jeder ihrer Signaturen liegen also vier Grundsignaturen zugrunde, und die durch diese dargestellte soziale Zuständlichkeit setzt sich demnach aus vier auf diese „Endzone“ zutreffenden sozialen Daten zusammen. Die eigentliche Kombination gliedert sich in eine rechnerische und zeichnerische. Die letztere ist die primäre und bezieht sich auf die eigentliche Entstehung der Karte, die in derselben Weise, wie die Erarbeitung der vorherigen Zonenkarten vor sich gegangen ist, eben durch „Kombinierung“ der auf den Zonenkarten die „Zonen“ ausmachenden Raumfiguren zu einer „Endzone“ und damit zu einem nach jenen qualifizierten sozialen Raum. Der Arbeitsgang war dergestalt, daß die Zonenumrisse der vier Zonenkarten farbig noch einmal in eine Arbeitskarte übertragen wurden, auf der dann mit Hilfe einer fünften, möglichst stark bedeckenden Farbe (Schwarz) versucht wurde, den Stadtraum in neue Raumfiguren (Endzonen) aufzuteilen, die jeweils alle vier sich überbedeckenden Zonenumrisse in sich vereinten. Grundprinzip war bei der Festlegung der Endzone jeweils vom kleinsten einzubeziehenden Zonenraum auszugehen, so daß nebeneinander gelagerte Endzonen u. U. mehrere (bis 3) gleiche Zonen Daten aufweisen können, wenn für eine ausfallende Zone der Endzonenraum so kleingehalten werden mußte. Um die Übersichtlichkeit der Endzonenkarte nicht zu gefährden und eine Vielzahl der Endzonen in dieser zu vermeiden, die gar nicht mehr von einer sozial erheblichen Unterschiedlichkeit gewesen wären, mußte, trotz grundsätzlicher Anerkennung dieses Prinzips, zeichnerisch mit einer gewissen Großzügigkeit vorgegangen werden, die ja schon in dem Begriff Kombination und Kombinationskarte zum Ausdruck kommt. Möglich war eine solche Großzügigkeit aber nur in den Grenzen eines ganz bestimmten Wertmaßstabes und einer Rangordnung, die den einzelnen vier Zonenkarten und ihren Signaturen beigelegt wurde.

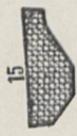
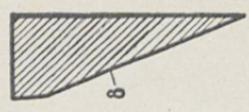
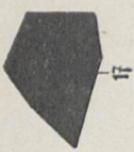
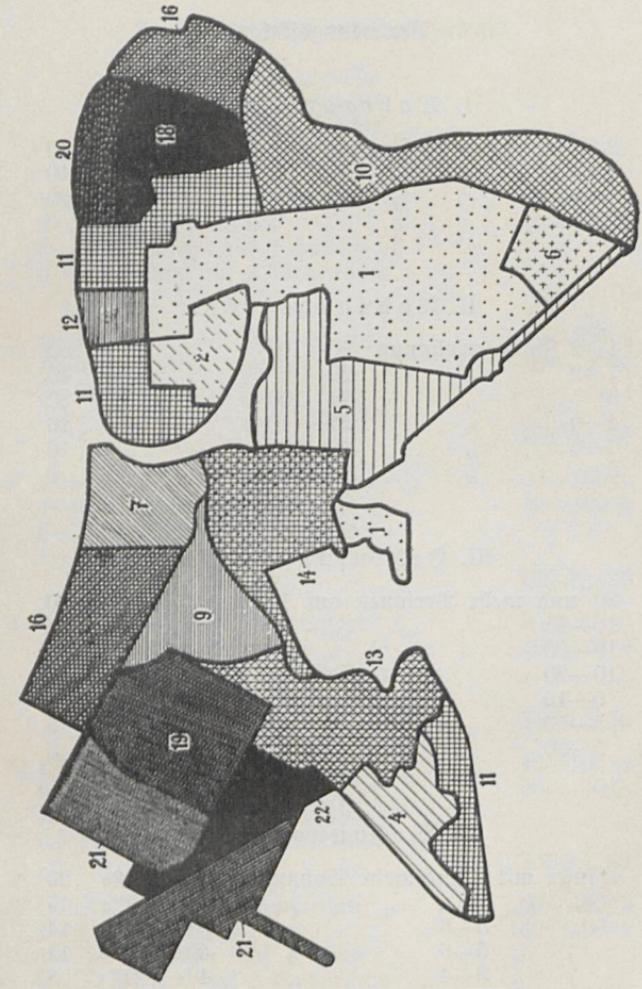
⁴²⁾ Kartographische Zusammenschau und Kombination.

Diese Rangordnung, die der Festlegung von Bewertungskoeffizienten zugrunde gelegt wurde, ging davon aus, daß das wichtigste dargestellte soziale Datum für das Wohnungswesen die Wohnraumdichte ist, die Gründe dafür sind im vorherigen dargelegt, das Element Bevölkerung ist auf die kleinste Wohnraumeinheit bezogen. Als eindeutigster absoluter Wohntatbestand wurde dann die Wohnungsgröße angesehen und ihr somit der zweite Platz eingeräumt, es folgt die Zahl der Personen, die auf ein Haus entfällt, also die Behausungsziffer und zuletzt die Wohnhausgröße, da diese durch die Unbestimmtheit von Haus und Wohnung am wenigsten ausagt. Die eigentliche Bewertung, die sich aus dieser Zonenartenfolge ergibt, wird aus den beigelegten Tabellen ersichtlich⁴⁴⁾. Die Tabelle A zeigt noch einmal die Signaturen der vier kombinierten Zonenarten mit der jeweils beigelegten Bewertung. Skalenhöhe (Beginn 60 oder 50 oder 30 oder 20) und Zahlenabstand (20, 10, 5, 3) entspricht der eben angeführten Kartenfolge. Als die eigentlichen „Bewertungskoeffizienten“ sind die auf die Endzonenräume zutreffenden Summen zu verstehen, die sich durch die Kombination der bewerteten Einzelsignaturen der vier Zonenarten ergeben. Der niedrigste Koeffizient bedeutet somit nach der Wahl der Bewertungsskala den günstigsten sozialen Tatbestand⁴⁵⁾. Die Kursivziffernfolge auf Karte I entspricht der Höhe der Bewertungskoeffizienten. Der Übersichtlichkeit halber wurde der niedrigste Koeffizient = 1 gesetzt, eine übereinstimmende Bezifferung ist auf Tabelle B, den eigentlichen Endzonenarten beigelegt worden. Ebenso richtet sich die Signaturenstärke der Darstellung nach dieser Höhe der Bewertungskoeffizienten, ist somit zusammen mit der Kursivziffernfolge zugleich qualitativer Ausdruck der wohnungsmäßigen Zuständigkeit. Die so gewählte Methodik der Bestimmung von Bewertungskoeffizienten bedeutet nun insofern einen Versuch, als ein relativ subjektives Vorgehen durch die Gewichtigkeit, die einmal den vier Zonenarten und dann ihren Signaturen durch die Bewertung beigelegt wurde, durchaus zugegeben wird und somit ein Anspruch auf Allgemeingültigkeit der vorliegenden sogenannten Ergebniskarte nicht erhoben werden kann⁴⁶⁾. Die durchgeführte Bewertungsmethodik erschien insofern berechtigt, als das erarbeitete bewertete Zonenbild im wesentlichen mit der gemachten Erfahrung und bisherigen Anschauung der räumlichen Verschiedenheit des Rostocker Wohnraumes übereinstimmt. Daß die Einschätzung und die bisherige Beurteilung des Rostocker Wohnraumes letzten Endes für dessen durchgeführte statistische und kartographische Aufnahme in kritischem Vergleich herangezogen wird, ist vielleicht nicht ganz unberechtigt, sondern nur eine Verbindung beduktiver und induktiver Methodik.

44) S. 54 Tabelle A.

45) S. 55 Tabelle B.

46) Den Signaturen der Zonenarten sind hier nicht bestimmte Zahlenwerte beigelegt worden, sondern die Rangordnung der Endzonen ist in einer gewissen Willkürlichkeit nur nach der Reihenfolge der Einzelsignaturen (4 ungünstigste Signatur, 3 ungünstigste Signaturen, eine günstigere, 2 zweite Signaturen und 2 ungünstigste Signaturen, 4 günstigste Signaturen usw.) bestimmt werden.



Karte I
 Kombination: Wohnstruktur

Tabelle A.
Bewertungsskalen.

I. Wohnraumbichte.

2,0 und mehr Personen auf 1 Wohnraum				60
1,5—2	"	"	1	40
1,0—1,5	"	"	1	20
0,5—1	"	"	1	0

II. Wohnungsgröße.

1—2 Zimmerwohnung	60—100%	50
1—2	" 20—60%	40
3	" 40—100%	30
4—5	" 20—40%	20
4—5	" 40—100%	10
6	" 40—100%	0

III. Verkaufsziffer.

20 und mehr Personen auf 1 Haus				30
15—25	"	"	1	25
15—20	"	"	1	20
10—20	"	"	1	15
5—15	"	"	1	10
5—10	"	"	1	5
5—20	"	"	1	0

IV. Wohnungsgröße.

Häuser mit 7 und mehr Wohnungen	80—100%	20
" " 7 " "	" 20—60%	17
" " 5—6 " "	" 80—100%	14
" " 5—6 " "	" 40—60%	11
" " 3—4 " "	" 40—100%	8
" " 1—2 " "	" 20—40%	5
" " 1—2 " "	" 40—60%	2
" " 1—2 " "	" 60—100%	0

Tabelle B.
Kombination: Wohnungsstruktur.

	Wohnhausgröße	Wohnungsgröße	Wohnraumdichte	Behausungsziffer	
1. Häuser mit 1—2 Wohnungen	60—100 %				
6 Zimmerwohnungen	40—100 %				
5—10 Personen auf 1 Haus					
0,5—1 Person auf 1 Wohnraum					BWR.: 5 ^{46a)}
2. Häuser mit 1—2 Wohnungen	60—100 %				
4—5 Zimmerwohnungen	20—40 %				
5—15 Personen auf 1 Haus					
0,5—1 Person auf 1 Wohnraum					BWR.: 30
3. Häuser mit 1—2 Wohnungen	60—100 %				
4—5 Zimmerwohnungen	40—100 %				
5—10 Personen auf 1 Haus					
1—1,5 Personen auf 1 Wohnraum					BWR.: 35
4. Häuser mit 1—2 Wohnungen	60—100 %				
4—5 Zimmerwohnungen	40—100 %				
5—15 Personen auf 1 Haus					
0,5—1 Person auf 1 Wohnraum					BWR.: 40
5. Häuser mit 3—4 Wohnungen	40—100 %				
4—5 Zimmerwohnungen	20—40 %				
10—20 Personen auf 1 Haus					
0,5—1 Person auf 1 Wohnraum					BWR.: 43
6. Häuser mit 5—6 Wohnungen	40—60 %				
4—5 Zimmerwohnungen	40—100 %				
10—20 Personen auf 1 Haus					
0,5—1 Person auf 1 Wohnraum					BWR.: 36
7. Häuser mit 3—4 Wohnungen	40—100 %				
4—5 Zimmerwohnungen	40—100 %				
5—15 Personen auf 1 Haus					
1—1,5 Personen auf 1 Wohnraum					BWR.: 48

^{46a)} BWR. = Bewertungskoeffizient.

8. Häuser mit 1—2 Wohnungen	60—100 %
3 Zimmerwohnungen	40—100 %
5—10 Personen auf 1 Haus	
1—1,5 Personen auf 1 Wohnraum	
	WWR.: 55
9. Häuser mit 5—6 Wohnungen	40— 60 %
3 Zimmerwohnungen	40—100 %
15—25 Personen auf 1 Haus	
0,5—1 Person auf 1 Wohnraum	
	WWR.: 66
10. Häuser mit 7 und mehr Wohnungen	20— 40 %
4—5 Zimmerwohnungen	40—100 %
10—20 Personen auf 1 Haus	
1—1,5 Personen auf 1 Wohnraum	
	WWR.: 72
11. Häuser mit 3—4 Wohnungen	40—100 %
1—2 Zimmerwohnungen	60—100 %
5—15 Personen auf 1 Haus	
1—1,5 Personen auf 1 Wohnraum	
	WWR.: 78
11. Häuser mit 3—4 Wohnungen	40—100 %
1—2 Zimmerwohnungen	20—100 %
5—15 Personen auf 1 Haus	
1—1,5 Personen auf 1 Wohnraum	
	WWR.: 78
11. Häuser mit 3—4 Wohnungen	40—100 %
3 Zimmerwohnungen	40—100 %
15—20 Personen auf 1 Haus	
1—1,5 Personen auf 1 Wohnraum	
	WWR.: 78
12. Häuser mit 3—4 Wohnungen	40—100 %
1—2 Zimmerwohnungen	20— 60 %
10—20 Personen auf 1 Haus	
1—1,5 Personen auf 1 Wohnraum	
	WWR.: 83
13. Häuser mit 5— 6 Wohnungen	80—100 %
3 Zimmerwohnungen	40—100 %
15—20 Personen auf 1 Haus	
1—1,5 Personen auf 1 Wohnraum	
	WWR.: 84
14. Häuser mit 5—6 Wohnungen	40— 60 %
1—2 Zimmerwohnungen	20— 60 %
15—20 Personen auf 1 Haus	
1—1,5 Personen auf 1 Wohnraum	
	WWR.: 91
15. Häuser mit 1—2 Wohnungen	60—100 %
3 Zimmerwohnungen	40—100 %
5—10 Personen auf 1 Haus	
2 Personen auf 1 Wohnraum	
	WWR.: 95

16. Häuser mit 7 und mehr Wohnungen	20— 60%	
1—2 Zimmerwohnungen	20— 60%	
15—25 Personen auf 1 Haus		
1—1,5 Personen auf 1 Wohnraum		
		BZ.R.: 102
16. Häuser mit 7 und mehr Wohnungen	20— 60%	
1—2 Zimmerwohnungen	60—100%	
10—20 Personen auf 1 Haus		
1—1,5 Personen auf 1 Wohnraum		
		BZ.R.: 102
17. Häuser mit 1—2 Wohnungen	60—100%	
1—2 Zimmerwohnungen	20— 60%	
5—10 Personen auf 1 Haus		
2—3 Personen auf 1 Wohnraum		
		BZ.R.: 105
18. Häuser mit 1—2 Wohnungen	20— 40%	
1—2 Zimmerwohnungen	60—100%	
10—20 Personen auf 1 Haus		
1,5—2 Personen auf 1 Wohnraum		
		BZ.R.: 110
19. Häuser mit 7 und mehr Wohnungen	80—100%	
1—2 Zimmerwohnungen	60—100%	
20 und mehr Personen auf 1 Haus		
1—1,5 Personen auf 1 Wohnraum		
		BZ.R.: 120
20. Häuser mit 7 und mehr Wohnungen	20— 60%	
1—2 Zimmerwohnungen	60—100%	
10—20 Personen auf 1 Haus		
1,5—2 Personen auf 1 Wohnraum		
		BZ.R.: 122
21. Häuser mit 5—6 Wohnungen	80—100%	
1—2 Zimmerwohnungen	20— 60%	
20 und mehr Personen auf 1 Haus		
1,5—2 Personen auf 1 Wohnraum		
		BZ.R.: 124
21. Häuser mit 5—6 Wohnungen	80—100%	
1—2 Zimmerwohnungen	20—100%	
20 und mehr Personen auf 1 Haus		
1,5—2 Personen auf 1 Wohnraum		
		BZ.R.: 124
22. Häuser mit 5—6 Wohnungen	80—100%	
1—2 Zimmerwohnungen	60—100%	
15—20 Personen auf 1 Haus		
1,5—2 Personen auf 1 Wohnraum		
		BZ.R.: 129

Ergebnisbetrachtung (Karte Nr. I).

Der erste und vielleicht wesentlichste Eindruck der regionalen Rostocker Wohnstruktur, den das kartographische wie rechnerische Ergebnis durch die Kombinationsmethodik vermittelt, ist der Gegensatz von vorwiegend dunklen ⁴⁷⁾ Signaturen mit hohen Ziffern im westlichen, und vorwiegend hellen Signaturen mit niedrigen Ziffern im östlichen Stadtraum. Demnach *scheinen* die Schäden der kapitalistischen Vorkriegs- und Nachkriegsbauweise größer als die Belassung von Menschen in altstädtischem Wohnraum zu sein. Es ist hier jedoch zu berücksichtigen, daß der bauliche Zustand und die Wohnungshygiene des letzteren immer an sich eine schlechtere Bewertung verlangen, sie bieten aber keine Erhebungsmöglichkeit und damit keine Möglichkeiten der Berücksichtigung in der angewandten Methodik. Trotz dieser Einschränkung bleibt das Ergebnis, dem die primäre Bewertung der Wohnraumdichte, also der Zahl der Personen je Wohnraum zugrunde liegt, belastend für die festgestellten Gebiete der neuen Kröpeliner Vorstadt mit den höchsten Bewertungen 22 u. 21. Die Betrachtung der drei Zonen mit diesen beiden Bewertungen kann insofern gemeinsam vorgenommen werden, als die einzige Differenz in dem Prozentsatz der Wohnungsgröße liegt, der einmal 60—100 (22) und dann 20—60 und 20—100 (21) beträgt. Im übrigen handelt es sich in den Straßen dieser drei Zonen ⁴⁸⁾ um die Kombination von

Häusern mit 5—6 Wohnungen 80—100%,
 1—2-Zimmerwohnungen 60—100 bzw. 20—60 u. 20—100%,
 20 und mehr Personen auf ein Haus,
 1,5—2 Personen auf einen Wohnraum.

Von jedem Wohnungsdatum ist somit, abgesehen von der Wohnhausgröße ⁴⁹⁾ und der Wohnraumdichte — die höchste Belegung wäre hier zwei und mehr Personen je Wohnraum —, der ungünstigste Fall vertreten. Für die schlechteste Gesamtbewertung fällt die kleinste Wohnungsgröße mit der für diese hohe Belegung von 1,5 bis 2 Personen je Wohnraum am stärksten ins Gewicht. Die Gesamtbeurteilung muß darum bei aller Berücksichtigung des Richtersaßten ⁵⁰⁾ feststellen: die vorherrschende Wohnungsgröße ist für die in Frage kommende Belegung zu klein. Bauperiode fast aller der genannten Straßen sind die letzten Jahre, für die Straßen des Hansaviertels und um die neue Kaserne

⁴⁷⁾ Das bedeutet also einen sozial ungünstigen Tatbestand.

⁴⁸⁾ In dem Hansaviertel, in der Maßmann-Detharding-, Elisabeth-, Dornblüth-, Wiggers-, Stempel-, Hansa-, Füsilier-, Hospital-, Kammerei-, Adolfs-Becker-, Klement-, Paschenstraße, sowie auf dem Kamp und Ratsplatz.

⁴⁹⁾ Das Sechsfamilienhaus zählt aber auch schon, wie das an sich noch mögliche Acht-Zwölffamilienhaus zum Mietskasernentyp.

⁵⁰⁾ Unbekannt ist Haushaltungsstruktur und die mittlere oder durchschnittliche Familiengröße, das Durchschnittsalter der Bewohner und vor allem das durchschnittliche Lohn- und Einkommenniveau, das Rückschlüsse zuließe auf eine tragbare Höchstmiete.

ist sie sogar noch keineswegs abgeschlossen, der bauliche Zustand ist darum, trotz freilich sparsamster Raumgestaltung und Raumausnutzung (enge Flure, steile Treppenhäuser, kleine Küchen, Bohnküchen) gut, die zu erwartende Lebensdauer dieser Wohngebäude und ihre Brauchbarkeit für Wohnzwecke darum verhältnismäßig hoch. Gerade diese letzten beiden Argumente sind wichtig und belasten durch die festgestellten Wohnungsschäden die Wohnbedingungen und Wohnmöglichkeiten der Zukunft, bedingen jedenfalls, daß auf Jahrzehnte hinaus, gerade im Hinblick auf die einsetzende Geburtenzunahme und damit verbundene zunehmende Familiengröße rein quantitativ mit nicht genügendem Wohnraum gerechnet werden muß. Es ist darum zu begrüßen, daß die Stadtverwaltung grundsätzlich die Dreizimmerwohnung für den künftigen Wohnungsbau als Mindestwohnungsgröße ansieht, die tatsächliche Durchführung und Auswirkung dieses Prinzips hängt von den Möglichkeiten der Finanzierung des Wohnungsbaus ab, deren Fragen im Rahmen dieser Arbeit nicht berücksichtigt werden konnten, und von dem Verhältnis der rein privaten Bauunternehmertätigkeit ohne öffentliche Zuschüsse — auf die ein Druck hinsichtlich der zu bevorzugenden Wohnungsgröße nicht möglich ist — und dem öffentlichen und halböffentlichen städtischen Wohnungsbau, für den vor allem günstigere Finanzierungsmöglichkeiten (Zinssatz, Hypotheken, Verzicht auf Amortisation!) ins Gewicht fallen⁵¹⁾.

Die Wohnungshygiene und Wohnungspflege leidet bei ständiger Überbelegung und Wohnraumknappheit, auch diese Tatsache nun trifft am stärksten auf die nächstniedriger bewertete Zone (20) zu, die nun in der Altstadt gelegen ist. In dieser⁵²⁾ setzt sich die Wohnungsbewertung zusammen aus:

- Häuser mit 7 und mehr Wohnungen 20—60,
- Ein- bis Zweizimmerwohnungen 60—100%,
- 10—20 Personen auf ein Haus,
- 1,5—2 Personen auf einen Wohnraum.

Danach ist die Wohnungszahl je Haus größer als in der vorherigen Zone, die Wohnraumbelegung die gleiche zweithöchste, die Belegungszahl je Haus ist geringer, der Prozentsatz der Ein- bis Zweizimmerwohnungen ebenfalls der höchste. Mag man auch dem in dieser Zone gelegenen Katharinenstift einen gewissen Einfluß, vor allem auf die Wohnungszahl je Haus zuschreiben, so ist das Wohnungsbild, vor allem in der Gärtner-, Wenden-, Elüsterstraße doch ein sehr ungünstiges, wenn es auch auf die Altstadtviertel aller größeren deutschen Städte zutrifft. Diese Elendsviertel sind das Erzeugnis des letzten Jahrhunderts, in dem der Übergang vom privaten Wohnungsbau für den eigenen Bedarf zum spekulativen Baugewerbe vor sich ging, für das der Gewinnstandpunkt im Vordergrund stand. Soweit es sich in diesen Jahrzehnten des ausgehenden 19. und des beginnenden 20. Jahrhunderts nicht um Mietskasernenbau für die notwendige Wohnungserstellung handelte, schritt man zur weiteren Wohnraum-

⁵¹⁾ Zu berücksichtigen sind auch die unterschiedlichen Kosten für den Bezug von Baumaterialien für öffentliche Körperschaften und den privaten Bauunternehmer.

⁵²⁾ Elüster-, Wenden-, Gärtner-, Pferdestraße, Amberg, Beim Katharinenstift und Beim Waisenhaus.

beschaffung in den Altstadtvierteln durch Unterteilungen und Überbebauungen der Hoffläche der dort gelegenen Anwesen, die den Ansprüchen gut zahlender Mieter doch nicht mehr genügten, so daß die größere Anzahl den Ausfall wettmachen mußte. Auf die in Frage kommenden Straßen der Stadt Rostock trifft diese Entwicklung für beide Arten der geschilderten Elendsquartiere zu, zum größten Teil handelt es sich um den typischen verbauten und überbelegten Altstadtwohnhausbestand noch in der Jahrhunderte alten Anlage, daneben finden sich vor allem in der Gärtnerstraße auf abgebrochenen Althäusern stehende Mietskasernen, die freilich heute auch reichlich 30—40 Jahre alt sind und ihrer äußersten Kostenersparnis und Raumausnutzung dienenden Bauweise nach niemals die Gewähr boten für gesunde und ausreichende Wohnungen. Hinzu kommt, daß die Qualität der Bewohner dieser Gegenden (Hafenviertel) oft den Erfordernissen jeder Wohnungshygiene und Wohnungspflege, die schließlich der kleinsten Wohnung noch ein menschenwürdiges Aussehen zu geben vermögen, verständnislos gegenübersteht.

Das eigentliche Mietskasernenviertel Rostocks nun⁵³⁾ bildet die mit dem Bewertungskoeffizient 19 ausgestattete Zone, die von der Elisabeth-, Doberaner, Klosterbach-, Margareten- und Almenstraße, aber als nicht mehr zugehörigen Straßen, umschlossen wird. Sie hat der eben genannten Zone eine niedrigere Wohnraumbelegung voraus, wäre dieser in der angewandten Methodik nicht eine so überragende Wichtigkeit beigelegt worden, so hätte sich diese Zone als ungünstigste herauskristallisiert, denn, abgesehen eben von der Wohnraumdichte, sind alle Daten mit dem schlechtesten Typ vertreten, so daß sich die Kombination von

Häusern mit 7 und mehr Wohnungen 80—100%,
Ein- bis Zweizimmerwohnungen 60—100%.
20 und mehr Personen auf ein Haus,
1—1,5 Personen auf einen Wohnraum

ergibt.

Es handelt sich hier durchweg um Acht- bis Zwölffamilienhäuser mit entsprechend 4—5 Stockwerken in zum Teil so engen und dadurch licht- und sonnenlosen Straßen (Gneisenau-, Yorkstraße!), daß man geneigt ist, abweichend von der vorgenommenen Bewertung, diese Straßen jedenfalls für das trostloseste und kulturärmste Wohnviertel anzusprechen, denn in der Altstadt stößt man doch noch auf Spuren vergangener Wohn- und gegenwärtiger architektonischer Kultur. Abgesehen von der schon erwähnten York- und Gneisenaufstraße, die 1918 erbaut wurden, und der Klosterbachstraße, für die als Baujahr etwa das Jahr 1923/24 in Frage kommt, und die dementsprechend schon ein leichteres, freieres, wenn auch noch nicht geschmackvolles Straßenbild (nur Dreizimmerwohnungen) aufweist, fallen die Straßen dieser Zone ungefähr in die gleiche, eben schon erwähnte Bauperiode von etwa 30—40 Jahren und sind daher auch, sowohl was

⁵³⁾ Das schon mehrfach erwähnte neuere Hanjaviertel sollte doch wenigstens nicht mehr als solches ausgesprochen werden müssen.

Wohnungsbild wie Straßenbild anbetrifft, von einheitlichem, nüchternen Charakter.

Die nächtniedrigere Bewertung mit 18 trifft wieder auf ein Altstadtgebiet zu, und es ergibt sich somit der eigenartige Tatbestand, daß sich alte Kröpeliner Vorstadt und Altstadt ihrer wohnungsmäßigen Qualifizierung nach ungefähr abwechselnd die Wage halten, ein trübes Ergebnis vor allem für den Wohnungsbau des 20. Jahrhunderts, der an den überkommenen Altstadtwohnhausbestand nicht heranreichen sollte. Die Kombination von

Häusern mit 1—2 Wohnungen 20—40%,
Ein- bis Zweizimmerwohnungen 60—100%,
10—20 Personen auf ein Haus,
1,5—2 Personen auf einen Wohnraum

überrascht durch die geringe Wohnungszahl je Haus, die durch die trotzdem zweithöchste Bewohnerzahl je Haus (10—20) auf typische, bis auf das letzte Eckchen ausgenutzte, oft verfallene, in Wahrheit „elende“ Altstadtquartiere schließen läßt. Grenze bildet im Westen die Grubenstraße, Fischbank, Kleine Bäcker-, Große Mönchenstraße, dann im Norden die Kleine Mönchenstraße mit den anschließenden schon erwähnten Straßen Beim Katharinenstift, Beim Waisenhaus, Amberg; im Osten dann die Lohgerberstraße und im Süden die Neue Wallstraße. Damit sind zusammen mit den schon vorher besprochenen im wesentlichen alle Straßen der eigentlichen Altstadt erwähnt, deren Wohnungsbestand vom sozialen, gesundheitlichen und kulturellen Standpunkt aus also fast insgesamt sanierungsbedürftig ist. 5—10 Menschen auf eine Wohnung, die im Höchstfalle aus 2 Zimmern besteht, für die der Name Wohnung zudem oft mehr ein Begriff als eine Tatsache ist, das bedeutet Wohnungselend und muß die dort lebende Bevölkerung in ihrem augenblicklichen Bestand und im Hinblick auf einen erwünschten gesunden Nachwuchs von Grund aus schädigen. Die spätere Heranziehung der hohen Geburtenzahlen in diesen Straßen und des hier ebenso hohen Anteils der Jugendlichen an der Gesamtbevölkerung verschlimmert den festgestellten Wohnungstatbestand⁵⁴⁾.

Die nächste mit 17 bewertete Zone bildet Karlsruhof mit der Petrivorstadt. Es ist an diese eigentlich nicht der gleiche Maßstab anzulegen, da es sich einmal noch um ein halbländliches Gebiet mit ausgesprochenen Landarbeiterwohnungen und Büdnereien handelt, außerdem wird es durch das Barackenwesen am Petridamm belastet. Besonders die höchste Wohnraumbelegung von 2 bis 3 Personen

⁵⁴⁾ Die Kleine und Große Goldstraße, die Brauergasse, Seidenstraße, Bliersatzberg, Diebsstraße, Sackpfeife und auch z. T. die Grubenstraße stehen innerhalb dieser Zone 18 am ungünstigsten da. Vielsach treffen wir, so in der Fischbank, Mollen-, Weißgerber-, Wollenweberstraße auf verhältnismäßig gute, oft mit einem Laden, einer Werkstatt, einer Handlung (Jüdische Althändler in der Fischbank!) verbundene größere Vorderwohnungen, an die sich oft völlig lichtlose Hof- und Hinterwohnungen anschließen und denen auch im ersten Stock meistens nicht mehr eine gleich große Vorderwohnung entspricht.

je Wohnraum wird bestimmt von diesen beiden Momenten beeinflusst. Es handelt sich um

Häuser mit 1—2 Wohnungen 60—100%,
Ein- bis Zweizimmerwohnungen 20—60%
5—10 Personen auf ein Haus,
2—3 Personen auf einen Wohnraum.

Der Anteil der Einzimmer„wohnungen“ eben durch die erwähnten Baracken am Petridamm dürfte hier verhältnismäßig hoch sein, ebenso aber finden sich, wie bei der Einzeldarstellung schon erwähnt, in Karls Hof, vor allem am Dierkower Damm ausgesprochene Mietskasernen mit 5 und 6 und 7 und mehr Wohnungen, der Prozentsatz für die Ein- bis Zweifamilienhäuser mit Ein- bis Zweizimmerwohnungen ist ja auch nur 60—100, für letztere 20—60, so daß je 60 bzw. 40 für andere Größen übrigbleiben. Im ganzen bietet dieses Viertel kein geschlossenes, sondern ein uneinheitliches Wohnungsbild mit ausgesprochenen, um eine große Verkehrsstraße gelegenen Vorstadtstraßen vor den Toren der eigentlichen Stadt.

Die zwei folgenden Zonen haben eine Bewertung (16) gemeinsam; es handelt sich um das Altstadtgebiet östlich der Lohgerberstraße, also im wesentlichen um die Brüche und in der Kröpeliner Vorstadt um das Gebiet nördlich der Doberaner Straße und westlich der August-Bradmänn-Strasse. Die Kombination, auf die der Koeffizient 16 zutrifft, setzt sich für das erstere Gebiet zusammen aus:

Häusern mit 7 und mehr Wohnungen 20—60%,
Ein- bis Zweizimmerwohnungen 60—100%.
10—20 Personen auf ein Haus,
1—1,5 Personen auf einen Wohnraum;

und für das letztere aus:

Häusern mit 7 und mehr Wohnungen 20—60%,
Ein- bis Zweizimmerwohnungen 20—60%,
15—25 Personen auf ein Haus,
1—1,5 Personen auf eine Wohnung.

Der gleiche Koeffizient aus den Summierungen der Einzelbewertungen ergab sich durch die Differenz einmal in dem Prozentsatz der Wohnungen, dann in der Belegungsziffer je Haus. Im übrigen überrascht die Übereinstimmung in der Bewertung. Der in Frage kommende Teil der Kröpeliner Vorstadt teilt sich freilich eigentlich in zwei ungleiche Gebiete, in die Doberaner und Horst-Wessel-Straße auf der einen Seite und Windmühlenstraße, Lohmühlenweg, Kehr wieder und Eschenstraße auf der anderen Seite. Die Horst-Wessel- und Doberaner Straße zählten einmal durchaus als ein gutes Wohnviertel mit größeren und großen Wohnungen, vor allem für mittlere und höhere Beamte. Die Doberaner Straße ist heute mit zahlreichen, vor allem handwerklichen Betrieben und Reparaturwerkstätten durchsetzt, außerdem nehmen in ihr die verschiedenen Universitätskliniken einen breiten Raum ein. Altstädtischen Charakter

dagegen tragen aber geradezu die Windmühlenstraße und der Lohmühlenweg, sie kommen damit dem Straßenbild und der Wohnungsstruktur der gleich bewerteten Brüche schon näher. Letztere weisen im übrigen nicht den eigentlichen Altstadtwohnhausbestand auf, da die Bebauung der Brüche, wie schon erwähnt, oft wechselte und diese heute aus für ein Altstadtviertel hohen, finsternen, schlecht und mit äußerster Raumersparnis gebauten Mietshäusern besteht, die aber noch von einem regelrechten Verfall, wie in den vorher aufgezeigten Straßen, verschont bleiben und für die eine durchschnittliche Belegung mit 10—20 Personen je Haus nicht als übermäßig hoch erscheint. Die Belegung von 15—25 Personen je Haus bedeutet dagegen nicht für die Doberaner und Horst-Wessel-Straße und Eschenstraße — die mit 4—5stöckigem Reihenhausbau einen besonders trüben Großstadtstraßenzug darstellt —, wohl aber für die erwähnten drei anderen Straßen mit niedrigeren, schlechteren Häusern eine bedenkliche Überbelegung; die Wohnraumbelegung ist freilich für beide Zonen durchgehend eine mittlere mit 1,0—1,5 Personen.

Den nächsten Bewertungskoeffizienten 15 weist die Siedlung der Kinderreichen „Stadtweide“ auf, der Wohntatbestand setzt sich dort zusammen aus:

- Häuser mit 1—2 Wohnungen 60—100%,
- Dreizimmerwohnungen 60—100%,
- 5—10 Personen auf ein Haus,
- 2 Personen und mehr auf einen Wohnraum.

Die Charakteristik dieser Siedlung und ihres Wohnhaustyps ist schon im vorherigen gegeben; es bewohnen das nur kleine Siedlungshaus durchschnittlich zwei Familien in je 3 Zimmern, Bodenausbaumöglichkeiten sind im Falle weiterer Familienvergrößerung gegeben. Die Belegung mit 2 und mehr Personen je Wohnraum bedingte die verhältnismäßig hohe Bewertung.

Die Zone 14 beansprucht das von der Karl-, Bismarckstraße, dem alten Friedhof und den Polizeigärten begrenzte Gebiet. Mit der Stampfmüller-, Feld-, Karl- und Friedrich-Hilbebrandt-Straße kommt es dem Straßenbild des Mietskasernenviertels bei den alten Kasernen sehr nahe, obwohl die freie Sicht auf den Friedrich-Hilbebrandt-Platz, für die Stampfmüller- und Friedrich-Hilbebrandt-Straße jedenfalls, bei der Beurteilung in Betracht zu ziehen ist. Die Bögen-, Kurze, Berg- und Wiesenstraße in dieser Zone tragen wieder mehr altstädtischen Charakter und die Wohnungszahl je Haus fällt bei der in diesen Straßen vorherrschenden niedrigen Stöckigkeit besonders ins Gewicht. Die Kombination für diese Zone stellt sich auf:

- Häuser mit 5—6 Wohnungen 40—60%,
- Ein- bis Zweizimmerwohnungen 20—60%,
- 15—20 Personen auf ein Haus,
- 1—1,5 Personen auf einen Wohnraum.

Es überrascht besonders für die Karl-, Stampfmüller-, Feldstraße und für den Friedhofsweg die verhältnismäßig niedrige Wohnraumbelegung mit 1—1,5 Personen, der die Zone ihre relativ günstige Stellung innerhalb der Bewer-

tungsskala verdankt. Zu berücksichtigen ist aber bei dieser für die Stadt Rostock „mittleren“ Wohnraumdichte immer die hohe und damit im Vergleich mit anderen Städten festgestellte relativ ungünstig zu beurteilende Höhe. Der Prozentsatz der Häufigkeit von Wohnhaus- und Wohnungstyp ist niedrig und damit das absolute Wohnmoment wenig maßgebend für die Bewertung der Zone.

Südwestlich an die eben betrachtete schließt sich die mit dem Koeffizienten 13 bewertete Zone an. Sie umschließt im wesentlichen ein Neubaugebiet⁵⁵⁾. Dann aber schließt sich jenseits der Parkstraße außer den erst teilweise bebauten Straßen An der Hasenbäck und Kiebitzberg noch die Körner-, Ulmen- und Margaretenstraße mit älteren und darum ganz andersartigem Straßencharakter an. Es handelt sich hier um ein Zusammentreffen von

Häusern mit 5—6 Wohnungen 80—100%,
Dreizimmerwohnungen 40—100%,
15—20 Personen auf ein Haus,
1—1,5 Personen auf einen Wohnraum.

Es herrscht somit ausgesprochen das Sechsfamilienhaus vor, mit einer für dieses normalen Belegung von 15 bis 20 Personen. Die Wohnungsgröße weist jetzt zum erstenmal schon 3 Zimmer auf, der ausstehende Prozentsatz bis 40 dürfte in dem erwähnten Neubaugebiet auf Vier- bis Fünzimmerwohnungen, in den übrigen Straßen auf Ein- bis Zweizimmerwohnungen fallen. Die Wohnraumbelegung unterscheidet sich noch nicht von der vorhergehenden, ein Beweis, daß auf die größere Raumzahl im Vergleich zu vorher eine größere Personenzahl je Haushaltung zutreffen muß.

Die Bewertung 12 fällt wieder auf die Altstadt, und zwar nur auf die Schnickmann-, Wokrenter-, Pläterstraße, Sperlingsnest, Lagerstraße und Abschnitte der Strand- und Lange Straße. Auf diese Straßen treffen zu:

Häuser mit 3—4 Wohnungen 40—100%,
Ein- bis Zweizimmerwohnungen 20—60%,
10—20 Personen auf ein Haus,
1—1,5 Personen auf einen Wohnraum.

Als ungünstigstes Moment stellt sich hier die Hausbelegung jedenfalls im Höchstfall bis 20 Personen je Haus dar, die im vorherigen vielfach auf Sechsfamilienhäuser zutraf. Ein- bis Zweizimmerwohnungen sind hier für ein Altstadtgebiet mit keinem hohen Prozentsatz vertreten, der übrigbleibende Anteil kann nur auf größere Wohnungsklassen fallen, die Belegung je Wohnraum erscheint auch wieder für Altstadtstraßen nicht als übermäßig hoch. Wieder ist aber die Wohnungsqualität und der Altstadtwohnungszustand gerade hier in Rechnung zu stellen, ganz besonders für die Strandstraße, Sperlingsnest und Pläterstraße.

Die Bewertung 11 trifft auf drei Zonen zu, in der inneren Stadt einmal auf den westlichsten Teil, dann im Osten im wesentlichen auf die Straßenzüge

⁵⁵⁾ Östlicher Teil der Parkstraße, Quartier-, Vier-Gewerker-, Fahnen-, Hundertmänner-, Lauremberg-, Oldendörp-, Joachim-Schlue-Straße, Bei der Tweel, Rosgarten, Engel- und Babststraße.

zwischen Grubenstraße und Neuer Markt. Die letzte Zone des Koeffizienten 11 liegt im Umlegungsgebiet und umschließt die Boß-, Seidelstraße und den Tremjenplatz. Die Kombination für die letztgenannte, räumlich nicht sehr ausge dehnte Zone ist:

Häuser mit 3—4 Wohnungen 40—100%,
Dreizimmerwohnungen 40—100%,
15—20 Personen auf ein Haus,
1—1,5 Personen auf einen Wohnraum.

In den genannten zwei Altstadtzonen 11 finden wir:

Häuser mit 3—4 Wohnungen 40—100%,
Ein- bis Zweizimmerwohnungen 20—100% bzw. 60—100%,
5—15 Personen auf ein Haus,
1—1,5 Personen auf einen Wohnraum.

Es stellt sich diese Wohnstruktur, vor allem nach den vorherigen Einzelergebnissen, die besonders die westliche Zone immer als eine besonders ungünstige herausgestellt haben, als eine unverstänlich sozial bewertete dar. Ausschlaggebend für die Rangordnung in der Bewertung war eben wiederum die Wohnraumdichte von nur 1—1,5 Personen, ungünstig wirken sich allein aus die Ein- bis Zweizimmerwohnungen im Prozentsatz 20—100. 5—15 Personen je Haus bedeutet auch wiederum keine starke Belegung, aber wieder ist zu berücksichtigen das Altstadt„haus“, sein sozialer Zustand, wie der der Ein- bis Zweizimmerwohnungen.

Der Koeffizient 10 bewertet flächenmäßig eine große Zone, der Straßenanteil in ihr ist jedoch gering. Es handelt sich um die sogenannte Ostvorstadt, aber hier nur um die Tal-, Schießbahn-, Ferdinand-, Linden-, Neue Wall-, Neue und Alte Bleicherstraße. Die beiden letzten verlangten, für sich bewertet, eine weit ungünstigere Beurteilung, die Linden- und Neue Wallstraße kommen dem Straßenbild und der Wohnstruktur der Steintorvorstadt dagegen sehr nahe. Die Kombination, die somit vorwiegend wohl auf die übrigen Straßen, was die Hausgröße anbetrifft, vor allem auf die Bleicherstraße zutrifft, besteht aus:

Häuser mit 7 und mehr Wohnungen 20—40%,
Vier- bis Fünzimmerwohnungen 40—100%,
10—20 Personen auf ein Haus,
1—1,5 Personen auf einen Wohnraum.

Der Zone 9 in der Kröpeliner Vorstadt mit den Straßen um die Heiligengeistkirche würde außerhalb dieser Methodik auch ein anderer Platz zuzuteilen sein. Sie scheint dem Straßenbild der Feld- und Stampfmüllerstraße zu ähneln, entfernt sich aber in der Bewertung ihrer Wohnstruktur weit von diesen. Die Raumfigur der Zone ist uns schon aus der Darstellung der Wohnraumdichte bekannt. Die Grenze bilden die folgenden, aber nicht mehr zugehörigen Straßen: Doberaner, Klosterbachstraße und die einbezogene Neubramow- und Bismarische Straße. Wir treffen in den umschlossenen Straßen, von denen die bedeutendsten wohl die Leonhardstraße und der Barnstorfer Weg sind, auf:

Häuser mit 5—6 Wohnungen 40—60%,
 Dreizimmerwohnungen 40—100%,
 15—25 Personen auf ein Haus,
 0,5—1 Person auf einen Wohnraum.

Trotz des Sechsfamilienhauses bewirkt die Dreizimmerwohnung in diesen Straßen die niedrigste Wohnraumbelugung von nur 0,5—1 Person je Wohnraum. Der Barnstorfer Weg würde noch als Geschäftsstraße zweiter Ordnung anzusehen sein, was auch von Einfluß sein dürfte. Eine Erklärung aber für die übrige niedrige Wohnraumbichte ist schwer. Normal erscheint das Sechsfamilienhaus mit der auf dieses zutreffenden Belugung von 15—25 Personen.

Brindmansdorf, auf das der Koeffizient 8 zutrifft, steht unter den vier eigenartig unterschiedlich bewerteten Außengebieten verhältnismäßig günstig da. Es wurde im vorherigen als einheitlich geschlossene Stadtrandiedlung eingehend charakterisiert. Die Wohnstruktur setzt sich dort zusammen aus:

Häuser mit 1—2 Wohnungen 60—100%,
 Dreizimmerwohnungen 40—100%,
 5—10 Personen auf ein Haus,
 1—1,5 Personen auf einen Wohnraum.

Die Bewertung 7 kommt der Haedgen-, Zoch-, Gertruden-, Neuen Werder- und Luiseustraße zu. Die Kombination für den jedenfalls meist gutbürgerlichen Wohnatbestand stellt sich als eine recht günstige dar, wir finden

Häuser mit 3—4 Wohnungen 40—100%,
 Vier- bis Fünzimmerwohnungen 40—100%,
 5—15 Personen auf ein Haus,
 1—1,5 Personen auf einen Wohnraum.

Eine annähernd gleiche Bewertung weisen die Zonen 5 und 6 auf mit

Häuser mit 3—4 Wohnungen 40—100%,
 Vier- bis Fünzimmerwohnungen 40—100%,
 10—20 Personen auf ein Haus,
 0,5—1 Person auf einen Wohnraum. (5)

Häuser mit 5—6 Wohnungen 40—60%,
 Vier- bis Fünzimmerwohnungen 40—100%,
 10—20 Personen auf ein Haus,
 0,5—1 Person auf einen Wohnraum. (6)

Die einzige Differenz liegt in der in unserer Bewertungsskala nicht sehr ausschlaggebenden Hausgröße. Die Bewertung 6, also die letzte Kombination, trifft auf die im vorherigen schon häufig mit Johann-Albrecht-Straßenviertel benannten Straßen zu, im einzelnen auf die Johann-Albrecht-, Lessing-, Schiller-, Arndtstraße. Es handelt sich um ein in sich geschlossenes, vor allem durch die Hausgröße und dadurch bedingte Behausungsziffer von der anschließend eigentlichen Steintorvorstadt wesensunterschiedliches Wohngebiet, das durch die geringe Wohnraumbichte auch im Fünf- und Sechsfamilienhaus günstig auffällt.

Noch günstiger freilich stellt sich die erste Kombination mit Häusern mit nur 3—4 Wohnungen für die westliche Steintorvorstadt dar⁵⁶⁾. Der geschilderte, schon im Straßenbild durch die vorwiegend geschlossene Bauweise zum Ausdruck kommende solide Wohncharakter für das umrissene Straßenviertel westlich der Bismarckstraße tritt in seiner andersartigen Struktur gerade im Vergleich zur inneren⁵⁷⁾ Steintorvorstadt, in die es meistens einbegriffen wird, durch die erarbeitete Wertung besonders klar hervor, und gibt somit durch eine derartige Aufteilung der Steintorvorstadt in eigentlich drei Teile, tatsächlich Aufschlüsse über Qualität und Sozialstruktur im Hinblick auf das Wohnungswesen.

Der eigentlichen noch ausstehenden inneren Steintorvorstadt schon näher kommt das Parkstraßenviertel mit der Schliemannstraße, dem nördlichen Teil der Liskowstraße und dem jenseitig der Parkstraße erst im Bau begriffenen Viertel südlich den neuen Kliniken, das in der vorliegenden Darstellung noch nicht erfaßt werden konnte. Wir finden hier fast nur das moderne Einfamilienhaus, das sich von der „Villa“ des beginnenden 20. Jahrhunderts vor allem durch die geringere Wohnungsgröße unterscheidet.

Betrachten wir die Kombination 4:

Häuser mit 1—2 Wohnungen 60—100%,
Vier- bis Fünfstimmerwohnungen 40—100%,
5—15 Personen auf ein Haus,
0,5—1,5 Personen auf einen Wohnraum,

so fällt auf diese geringere Wohnungsgröße doch eine Behausungsziffer bis zu 15 Personen, der eine Wohnraumbichte von 0,5 bis 1,5 Personen entspricht, eine Raumausnutzung und Belegung somit, die für die Steintorvorstadtwilla zur Zeit ihrer Erbauung jedenfalls in dieser Stärke nicht in Frage kam. Freilich spielt ja die nach dem Rauminhalt absolut nicht erfaßte Hausgröße immer bei jedem ihr beigelegten Einfluß eine Rolle, die noch einmal betont werden muß und die die unterschiedliche Wertung gerade dieser letzten günstigsten Wohnstrukturen an Bedeutung verlieren läßt.

So verdankt z. B. die Gartenstadt Barnstorf die Wertung 3 ihrer geringeren, dem Garten- und Vorstadtcharakter entsprechenden Wohnungszahl je Haus, die aber gleichzeitig bedingt ist durch einen vorwiegend kleineren Wohnhaustyp. Betrachten wir die Wohnstruktur der Gartenstadt Barnstorf mit

Häusern mit 1—2 Wohnungen 60—100%,
Vier- bis Fünfstimmerwohnungen 40—100%,
5—10 Personen auf ein Haus,
1—1,5 Personen auf einen Wohnraum,

so erklärt sich auch die niedrigere Behausungsziffer aus dieser Tatsache und verliert dadurch an Bedeutung. Andererseits läßt die zweitniedrigste Wohnraum-

⁵⁶⁾ Einbezogen sind die Liskowstraße mit Hauptbahnhof, Lloyd-, Göben-, Prinz-Friedrich-Karl-, Roon-, Zell-, Ludwigstraße, Goetheplatz, Schröderstraße, Grüner Weg und Prinzenstraße, die westlichen Abschnitte der Georg-, Augusten- und Friedrich-Franz-Straße.

⁵⁷⁾ Westlich des Hauptbahnhofes.

dichte die gleiche bescheidenere Raumausnutzung feststellen, wie für die vorige Zone. Die Gartenstadt hat sich nun besonders in den letzten Jahren so sehr als bevorzugtes Wohnviertel herausgestellt, daß sie mit der bis dahin sogenannten „besten Gegend“, der Steintorvorstadt, bald das gleiche Schicksal teilt, ihre Bebauung nämlich abgeschlossen ist. An ihre Stelle tritt daher das eben erwähnte, jetzt erschlossene Klinikerviertel mit der Skagerakallee, Thünen-, Dietrich-Eckart-Straße u. a.

Der Koeffizient 2 nun mußte einer Zone zuteil werden, die als Wohngebiet von sehr untergeordneter Bedeutung ist. Die fraglichen Straßen, wie die Schwaanische, Pädagogienstraße, Blücherplatz und Hopfenmarkt beherbergen, soweit überhaupt Wohnungen in Frage kommen, größere Dienst- und Geschäftswohnungen in öffentlichen Gebäuden, oder, wie am Blücherplatz, in mit Raum großzügig ausgestatteten Patrizier- und Bürgerhäusern, wie sie vorher schon geschildert wurden. So erklärt sich in der Stadtmitte ein Vorkommen von

Häusern mit 1—2 Wohnungen 60—100%,
Vier- bis Fünfstimmernwohnungen 20—40%,
5—15 Personen auf ein Haus,
0,5—1 Person auf einen Wohnraum.

Die mit dem Koeffizienten 1 bestbewertete Zone endlich stellen, wie zu erwarten war, die innere Steintorvorstadt und die Polizeigärten. In erstere einbezogen ist jedoch die uns als Rostocker „City“ immer wieder begegnete Hauptverkehrs- und Hauptgeschäftstraßenzone um den Neuen Markt. Die einzelnen erhobenen Wohndaten sind in dieser Zone alle in ihrer günstigsten Konstellation vertreten und so treffen wir auf

Häuser mit 1—2 Wohnungen 60—100%,
Sechszimmerwohnungen 40—100%,
5—10 Personen auf ein Haus,
0,5—1 Person auf einen Wohnraum⁵⁸⁾.

Die Wohnstruktur des südlichen Teils dieser Zone, also der Steintorvorstadt und auch der Polizeigärten, für die freilich als Neubaugebiet der Jahre 1924 bis 1930 die völlige Übereinstimmung mit der doch viel älteren villenartigen Bebauung der Steintorvorstadt überrascht, ist schon so oft im Laufe der Untersuchung herangezogen worden, daß sich eine längere Beschäftigung mit ihr erübrigt. Zudem bietet der günstigste Tatbestand naturgemäß immer die geringste Problematik. Als sogenanntes „bestes“ Wohnviertel gilt dieses bestqualifizierte Gebiet der Steintorvorstadt heute wohl nur noch eingeschränkt eben im Hinblick

⁵⁸⁾ Die Grenze für die Zone Steintorvorstadt bildet im Osten die einbezogene Alexandrinenstraße und Richard Wagner-Straße, Steinstraße, Neuer Markt und Bei der Marienkirche, im Norden ebenfalls die Straße Bei der Marienkirche und als nicht mehr zugehörig die Lange Straße, im Westen dann die Breite Straße, Blücher-, Wallgrabenstraße und als nicht mehr zugehörig die Prinzenstraße. Dann schließlich verläuft die Grenze längs der Bismarckstraße und im Süden außerhalb der Lützowstraße.

auf die Qualität (Vorkriegsbaumaterialien und -bauweise!) und Quantität des dortigen Wohnungsbestandes. Für umfangreichen Zuzug und jegliche Neubautätigkeit kommt, wie erwähnt, dieses Steintorvorstadtgebiet nicht mehr in Frage. Das bedeutet trotz der in Angriff genommenen Erschließung des vorerwähnten Geländes zwischen Parkstraße und Kliniken eine planungspolitische Problematik, mit der sich früher oder später auseinanderzusetzen ist. Die im Hinblick auf die erhobenen Daten jedenfalls festzustellende gleiche Qualifizierung von Teilen der inneren Stadt mit der Steintorvorstadt ist nun im wesentlichen mit der gleichen Begründung zu erklären, wie sie für die ebenfalls in der Innenstadt liegende Zone gegeben wurde. Beachtenswert aber bleibt die heute noch mögliche Konkurrenz des mittelalterlichen repräsentativen bürgerlichen Wohnungsbaues um das Stadtzentrum mit dem innerhalb weniger Jahrzehnte gewachsenen moderneren, repräsentativen Wohnviertel der Stadt, für die eine qualitativ gleich hohe Einschätzung für einen ebenso langen Zeitraum kaum anzunehmen ist.

Die hiermit abgeschlossene Bestandsaufnahme der Rostocker Wohnstruktur, die sich in Einzelbarstellungen und in eine Ergebnisbetrachtung mit Hilfe eines Kombinationsverfahrens gliederte, stellt sich letzten Endes dar als ein konsequent durchgeführter methodischer Versuch, das Wohnungsweisen statistisch und kartographisch von der Straße her als Einheit zu erfassen⁵⁹⁾. Es ist schon erwähnt worden, daß die vorgenommene Qualifizierung keinen Anspruch erhebt auf Allgemeingültigkeit und bedingungslose Verwendbarkeit für die Vorbereitung und Untersuchung aller vorkommenden städtischen Bau- und Bodenprojekte und etwaiger Sanierungs- und Planungsmaßnahmen. Denn für jeden einzelnen Fall müßte jedenfalls das vorliegende Material nach den verschiedensten Seiten hin ergänzt werden, da es nur mit Hilfe beschränkter Mittel und unter Anwendung eines neuen Weges einen Einblick gewähren konnte über das gegenwärtige „Wie“ und „Wo“ des Wohnens im Stadtraum Rostock.

⁵⁹⁾ Es besteht an Hand des in dieser Untersuchung zusammengetragenen und verarbeiteten Materials nun einmal die Möglichkeit einer sofortigen örtlichen Fixierung von vornehmlich wichtigen Daten des Wohnungswezens für jede einzelne Straße. Außerdem wird deren qualitative Wertung aus der Kombinationskarte durch ihre Zugehörigkeit zu einer Endzone ersichtlich. Diese Vorstellung wird hier nur durch einen fehlenden Stadtplan mit einem Straßenverzeichnis erschwert.

II. Abschnitt.

1. Unterabschnitt.

Kinderzahl und Bevölkerung.

Kapitel I.

Geburten und Bevölkerung im Stadtraum Rostock.

§ 1.

Allgemeiner statistischer Teil.

Ein Blick auf das Verhältnis von Kinderzahl und Bevölkerung, d. h. die Untersuchung der Geburtenhäufigkeit auf 100 gebärfähige Frauen, wie die des Anteils der Jugendlichen bis zu 14 Jahren an der erwachsenen Bevölkerung im Stadtbezirk Rostock bezweckt ebenso wie die Darlegung der Rostocker Wohnstruktur weitere Materialerstellung für die Bestandsaufnahme der Sozialstruktur des Stadtraumes Rostock. Im Rahmen dieser Untersuchung stehen diese beiden Teilprobleme dem eben behandelten Wohnungsweisen an Bedeutung nach. Sie konnten darum, auch wenn ausreichendes Material zur Verfügung gestanden hätte, schon rein äußerlich nicht den für die Wohnstruktur beanspruchten Raum einnehmen. Ihre Einbeziehung in die Themastellung trägt vielmehr vorwiegend ergänzenden Charakter. Es handelt sich bei beiden behandelten Problemen jedesmal nur um zwei Darstellungen mit den dazugehörigen statistischen Allgemeinbetrachtungen. Dadurch wird vor allem auch die Ergebnisbetrachtung im Kombinationsstadium bedeutend vereinfacht. Auf die Heranziehung zahlreicher statistischer und textlicher Literatur konnte und mußte größtenteils verzichtet werden.

Ein Überblick über bisherige geburtenstatistische Bearbeitungen für die Stadt Rostock ist vor allem schnell gegeben. Weber Martins noch Claus befaßten sich mit der Geburtenhäufigkeit im eigentlichen Sinne. Auch in der Untersuchung von J. Bobek über die Stadt Innsbruck finden sich keine Ausführungen etwa über eine Geburtenhäufigkeit oder Geburtenstatistik Innsbrucks, die zum Vergleich herangezogen werden können. M. Claus hat im Jahre 1900 allerdings die regionale Dichtigkeit der jugendlichen Altersklassen, ebenso wie die der Gesamtbevölkerung bearbeitet. Er teilt die untersuchten Altersklassen in Kinder im Alter von 0 bis 2 Jahren, im Alter von 2 bis 15 Jahren und im Alter von 0—15 Jahren ein. Die letzte Gruppe wird später bei der Betrachtung des Anteils der Jugendlichen unter 14 Jahren an der erwachsenen Bevölkerung Rostocks vergleichend herangezogen werden. Die erste soll in Ermangelung einer Bearbeitung der Geburtenfälle eines Jahres hier kurz erwähnt werden.

Max Claus bezieht die Kinderzahl jedesmal auf eine Flächeneinheit (1 ha bebauter Fläche) auf 100 Erwachsene, auf 100 Einwohner, auf ein Haus und auf eine Haushaltung. Er gibt für diese fünf Gruppen Zahlen für die Gesamt-

stadt und für die einzelnen Stadtteile, die letzteren sind noch wieder unterteilt. Es folgen hier die Zahlen für die regionale Verteilung der Kinder im Alter von 0 bis 2 Jahren:

Kinder im Alter von 0 bis 2 Jahren.

	je 100 Einwohner	je 100 Erwachs.	je ha	je Haus	je Haus- haltung
Altstadt	4,85	6,83	9,1	0,56	0,19
„ innere	4,64	6,45	13,9	0,54	0,18
„ äußere	5,53	8,43	4,5	0,69	0,21
Neustadt	3,73	4,97	10,3	0,38	0,13
Steintorvorstadt	2,78	3,54	1,9	0,25	0,11
Kröpeliner Tor-Vorstadt	5,56	8,24	9,4	1,12	0,23
Gesamtstadt	4,46	6,19	7,1	0,56	0,18

Es überrascht schon für das Jahr 1895²⁾ die außerordentlich niedrige Kinderzahl je Haus und je Haushaltung, die mit 0,69 in der äußeren Altstadt und 0,23 in der Kröpelinertor-Vorstadt ihren Höhepunkt erreicht. Die meisten Kinder auf 100 Erwachsene, also der prozentual höchste Kinderanteil, findet sich in der Kröpeliner Vorstadt mit 8,24 Kindern, der höchste Anteil auf 100 Einwohner in der äußeren Altstadt mit 8,43 Kindern. Der Anteil der Steintorvorstadt beträgt in allen fünf Gruppen höchstens ein Drittel des Gesamtdurchschnitts, eine Feststellung, die die eigene Untersuchung weitgehend bestätigen wird. Kartographisch beschränkt Claus sich auf die Darstellung der Kinderzahl im Alter von 0 bis 2 Jahren je ha. Es erscheint diese Beziehungseinheit aus den schon früher aufgeführten Gründen besonders ungeeignet, da schon die Vorstellung einer Personenzahl auf eine Fläche und nicht auf einen Raum oder eine soziale Einheit etwas Ungewohntes ist. Claus verwendet in seiner Darstellung³⁾ sieben Gruppen:

0—7, 7—14, 14—21, 21—28, 28—35, 35—42 und über 42 Kinder auf 1 ha bebauter Fläche.

Das Vorkommen der niedrigsten Klasse 0—7 überwiegt bei weitem, der Grund liegt in der damals noch zum großen Teil unbebauten oder nur teilweise bebauten Steintor- und auch Kröpeliner Vorstadt. Die nach 35 Jahren somit stark veränderte Gestalt der Stadt Rostock bietet der eigenen Untersuchung mit dieser Darstellung daher nur sehr beschränkte Vergleichsmöglichkeiten. Claus stellt die höchste Kinderzahl, also über 42 Kinder im Alter von 0 bis 2 Jahren je ha bebauter Fläche nur zweimal fest, in den Baublöcken der Feld- und Stampfmüllerstraße und im Baublock zwischen Alstcher-, Badstüber-, Grapengießer- und Strandstraße. Die nächstniedrigere Kinderzahl, also 35—42 Kinder je ha bebauter Fläche findet sich in der Claus'schen Darstellung viermal, im

¹⁾ M. Claus: a. a. O. S. 100/01.

²⁾ M. Claus verwendet in seiner im Jahre 1900 erschienenen Dissertation vorwiegend Material der Volks- und Berufszählung des Jahres 1895.

³⁾ M. Claus: a. a. O. Karte II.

Baublock Lohmühlenweg und Windmühlenstraße, im Baublock Kl. Lastadie II und Beim blauen Turm, in der Gärtnerstraße und in dem von Teilen der Karl- und Augustenstraße, Selenen- und Georgstraße gebildeten Baublock. Die drei letzten, zweithöchst belegten stimmten mit einem Vorkommen der höchsten Fruchtbarkeitsziffer für das Jahr 1934 (10 und mehr Geburten) in der eignen Darstellung überein ⁴⁾.

Der geburtenstatistische Rang der Stadt Rostock wird durch einen Vergleich mit den Geburtenziffern (absolut und auf 1000 Einwohner) einiger Groß- und Mittelstädte deutlich.

Geburten 1934 ⁵⁾.

Stadt	Zahl der einheim. Geburten	Lebendgeborene auf 1000 Einw.	Vergleich mit 1933 1932 auf 1000 Einwohner		Anteil der ortsanässigen unehelichen Geburten		Wohnbevölkerung am 16. 6. 1933 in 1000
			Zahl	%	Zahl	%	
Rostock . . .	1 362	14,3	11,3	11,5	157	11,5	90,1
Berlin	54 464	13,0	8,7	8,1	6027	11,1	4242,5
Hamburg . . .	15 769	14,1	10,3	10,3	1278	8,1	1129,3
Dresden . . .	7 293	11,4	8,1	8,2	1227	16,8	642,1
Bremen . . .	4 925	15,2	11,8	12,4	296	6,0	323,3
Bochum . . .	5 320	17,0	13,1	12,6	145	2,7	314,5
Würzburg . .	1 436	14,2	11,4	12,7	154	10,7	101,0
Bonn	1 440	14,5	10,9	12,7	88	6,1	98,7
Görlitz . . .	1 194	11,9	11,0	10,7	168	14,6	94,2

Die Einwohnerzahl wurde hinzugefügt, um festzustellen, ob der Größe der Stadt ein Einfluß auf die Geburtenhäufigkeit zuzuschreiben ist. Es ist dies für Berlin und Dresden zu bejahen im Vergleich zu den zuletzt angeführten Mittelstädten; in ganz geringem Umfange auch für Hamburg, nicht dagegen für Bremen und Bochum, die prozentual weit mehr Geburten aufzuweisen haben als die angeführten kleineren Städte. Für Bochum mag die stark überwiegende Arbeiter- und Industriebevölkerung die hohe Geburtenziffer mit bestimmt haben. Für Bremen wird auch heute noch eine gewisse Wohlhabenheit festzustellen sein, die auch vor allem mit den dort einzigartigen günstigen Wohnverhältnissen nach englischem Muster (Einfamilienreihenhäuser) zusammenhängt und der Stadt in allen Erhebungen des Statistischen Jahrbuches deutscher Gemeinden eine besonders günstige Stellung einräumt. Die Stadt Rostock weicht nicht erheblich von

⁴⁾ Eine straßenweise Darstellung der Geburtenfälle eines Jahres (im Punktsystem freilich) ist für das Jahr 1933 auch von mir außerhalb dieser Untersuchung im Institut für wirtschaftliche Raumsforschung angefertigt worden. Die regionale Streuung der Geburten und ihre Häufung in bestimmten Stadtteilen und Straßen, auch der Anteil der unehelichen Geburten kommt in ihr sehr eindrucksvoll zum Ausdruck und bestätigt im wesentlichen die kartographische Darstellung der Fruchtbarkeitsziffer.

⁵⁾ Statistisches Jahrbuch Deutscher Gemeinden, 1935.

dem Geburtenanteil der übrigen angeführten größeren und ungefähr gleich-großen Städte ab. Es fällt die verhältnismäßig niedrige Geburtenziffer der Jahre 1933/32 (11,3 und 11,5) auf, und die dementsprechend höhere Zunahme im Jahre 1934 und vor allem der hohe Anteil der unehelichen einheimischen Geburten, der nur von Dresden und Görlitz übertroffen wird. Es wird nun im folgenden festzustellen sein, inwieweit eine Fruchtbarkeitsziffer, die auf Grund einer bereinigten Geburtenziffer auf 100 gebärfähige verheiratete Frauen errechnet wurde, diese allgemeine Geburtenstatistik bestätigt.

§ 2.

Der erarbeitete soziale Tatbestand: Regionale Verteilung der Fruchtbarkeitsziffer im Stadtbezirk Rostock auf Grund der Geburten des Jahres 1934.

Für die Errechnung einer Fruchtbarkeitsziffer, d. h. der Geburtenhäufigkeit auf 100 gebärfähige Frauen wurden einmal in der allgemeinen Auszählung der Personenstandslisten vom Oktober 1934 die verheirateten Frauen im Alter bis zu 45 Jahren gesondert ausgezählt, dann die Geburtsfälle des Jahres 1934 straßenweise auf je 100 dieser Frauen bezogen⁶⁾. Die tatsächlichen Geburtenziffern des Jahres 1934 wurden also nicht dargestellt, sondern galten der errechneten Fruchtbarkeitsziffer nur als Norm. Es wurden, um alle vorkommenden Zahlenverhältnisse zu erfassen, sechs Gruppen gebildet für 0—5, 0—10, 5—10, 10—20 und 10 und mehr Geburten auf 100 gebärfähige Frauen⁷⁾. Die Gruppe 0—20 bedeutet nur eine Verlegenheitslösung, da die in Frage kommenden Straßen in der Gartenstadt mit sämtlich verschiedenen Fruchtbarkeitsziffern anders zu keiner Zone zusammengefaßt hätten werden können. 10 und mehr Geburten gilt als höchstes Vorkommen und bekam dementsprechend die dunkelste Signatur, weil die Zahl 20 der vorherigen Gruppe unbegrenzt überschritten wird.

Die niedrigste, 0—5%ige Fruchtbarkeitsziffer trifft naturgemäß wieder auf die Steintorvorstadt zu, und zwar nur für diese. Günstigste Wohnungs- und Einkommensverhältnisse auf der einen, niedrigste Kinderzahl auf der anderen Seite, das ist eine Kombination, die uns leider, seitdem man sich mit den Ursachen des Geburtenrückganges beschäftigte und die vornehmlich in Frage kommenden Bevölkerungsschichten erkannt hat, etwas Geläufiges geworden ist. Das betreffende Steintorvorstadtgebiet ist nun freilich von geringerer Ausdehnung

⁶⁾ Die Fruchtbarkeitsziffer wird freilich meistens auf 1000 Frauen bezogen, für ihre straßenweise Darstellung in einer Stadt aber erschien diese Einheit zu hoch und hätte kein klares Bild ergeben. Schon die Beziehung auf 100 Frauen bedeutet nur eine Fiktion und es handelt sich somit bei der auch nur für ein Jahr errechneten Fruchtbarkeitsziffer um eine relative Geburtenhäufigkeit, d. h. man muß z. B. für eine Fruchtbarkeitsziffer von 50 in einer Straße, sich vergegenwärtigen, daß es sich nicht etwa um 50 Geburtsfälle handelt, sondern vielleicht um einen Geburtsfall auf 2 Frauen in dem gebärfähigen Alter.

⁷⁾ Die unterschiedlichen Spannungen zwischen den Größenklassen wurden aus zeichnerischen Gründen notwendig, um einigermaßen in sich abgeschlossene Zonen bilden zu können.

als auf den meisten früheren Darstellungen. Es umfaßt aber trotzdem alle die sogenannten „besten“ Straßen der Stadt, wie die Kaiser-Wilhelm-, Stephan-, Hermann-, Moltke-, Bismard-, Kaiser-Friedrich-, Orleans-, Loignystraße, Adolf-Willbrandt- und Schillerstraße. Damit sind aber auch die von dem recht unregelmäßigen Zonengebilde umschlossenen Straßen erschöpft. Ein Vergleich etwa mit der erwähnten tatsächlichen Geburtenzifferndarstellung für das Jahr 1933 würde durch die dort erkennbare verschwindend geringe Streuung von Geburtsfällen die hier errechnete und dargestellte Fruchtbarkeitsziffer bestätigen.

Die nächsthöhere Fruchtbarkeitsziffer mit einer 0—10%igen Geburtenhäufigkeit stellt drei Zonen, zwei in der Innenstadt und die dritte, ausgedehnteste, in der neuen Kröpeliner Vorstadt. Die westliche Zone im Innenstadtdistrict umschließt das uns im wesentlichen schon bekannte Cityviertel, westliche Grenze ist Kattbogen, Kuh- und Fischerstraße; im Norden verläuft die Grenze außerhalb der Lastabien, der Halstecherstraße, Auf der Huder, dann südwärts längs der Schnidmann-, Pädagogienstraße und Blücherplatz und schließt die Blücherstraße ein. Die hier erwähnte Fruchtbarkeitsziffer ist insofern von geringerer Bedeutung, als die tatsächliche Geburtenziffer für das Jahr 1934 hier äußerst niedrig ist und außerdem wenig gebärfähige Frauen in den Straßen dieser Zone ansässig sind.

Eine Gegend aber mit hoher Geburtenziffer für das Jahr 1934 umschließt die zweite Innenstadtdistrictzone mit der Fruchtbarkeitsziffer 0—10 westlich der Grube, in die ein Arm der benachbarten Altstadt mit auch hoher Fruchtbarkeitsziffer, mit der Krämerstraße und Al. Bäckerstraße hineinragt⁸⁾. Als Spielraum für die möglichen Fruchtbarkeitsziffern in den einzelnen Straßen mußte wiederum 10 gewählt werden, so daß eine Einheitlichkeit und gleichmäßige Dichte der Zone nicht ganz erreicht werden konnte. Zudem macht sich das nur für ein Jahr vorhandene Quellenmaterial für die Errechnung der Fruchtbarkeitsziffer ungünstig bemerkbar, da eine regionale Verschiebung der Geburten ja möglich ist. Sonst müßte hier eine höhere Fruchtbarkeitsziffer, auch im Hinblick auf die der anschließenden Altstadt vermutet werden. Im Durchschnitt liegen die einzelnen Fruchtbarkeitsziffern um die Zahlen 4, 5, 6.

Das flächenmäßig größte Verbreitungsgebiet von 0 bis 10 Geburten auf 100 gebärfähige Frauen findet sich in der neuen Kröpeliner Vorstadt⁹⁾. Die hier errechnete Fruchtbarkeitsziffer von nur 0 bis 10 Geburten überrascht für dieses Stadtviertel ganz besonders, handelt es sich doch zum größten Teil um junge Haushaltungen mittlerer Bevölkerungsschichten. Ungünstig bemerkbar

⁸⁾ Die Grenze verläuft im übrigen westlich der Grubenstraße dann östlich der Gr. Mönchenstraße, Am Schilde, um den Neuen Markt herum und schließlich westlich der Stein- und Ristenmacherstraße.

⁹⁾ Es zählen zu ihr das Umlegungsgebiet, abgesehen von seinem südlichsten Teil mit der Vorstraße, den Plätzen Bei der Tweel und Tremsenplatz, dann die Parkstraße, An der Hasenbäd, Kiebitzberg, Quartier- und Bier-Gewerker-Straße, Körner-, Kammerei-, Hüsilier-, Hospital-, Maßmann-, Stettiner, Anklamer und Sansastraße und schließlich das Straßenviertel um den Ratsplatz mit der Adolfs-Becker-, Paschen- und Clement-Straße.

macht sich freilich gerade für diese Zone die Verwendung der Geburtenstatistik nur eines Jahres, denn ein großer Teil der dort befindlichen Wohnungen ist noch kein Jahr bewohnt, so daß etwaige Geburtenfälle der jetzt dort eingezogenen Haushaltungen für die fraglichen Straßen noch nicht wirksam werden.

Die erwähnte Fruchtbarkeitsziffer von 0 bis 20 Geburten trifft auf die Gartenstadt zu, für die nicht einmal eine Teilung in die sonst durchaus sozial unterschiedliche nördliche und südliche Hälfte möglich war, so stark verschiedene Fruchtbarkeitsziffern verteilen sich auf die einzelnen Straßen. Sehr oft, das muß auch für das Vorkommen der vorherigen beiden Gruppen der Fruchtbarkeitsziffer mit 0—5 und 0—10 Geburten nachgeholt werden, ist die Geburtenhäufigkeit natürlich 0, und das ist für die Wichtigkeit der vorkommenden Fruchtbarkeitsziffern von Bedeutung. Als die günstigsten Straßen in der Gartenstadt sind zu nennen die Memeler Straße (20), Im Garten (11,1) und der Meisenweg (16,6), nicht also der Rosen- und Gliederweg mit dem kleinsten und anspruchlosesten Wohnungsbau.

Auf fünf Zonen trifft nun die nächsthöhere Fruchtbarkeitsziffer mit 5—10 Geburten zu. Zuerst sind es die Außengebiete Stadtweide, Brindmansdorf, die erstaunlicherweise keine höhere Geburtenhäufigkeit aufweisen, wenn auch, wenigstens für die Siedlung Stadtweide das Symptom des Kinderreichtums trotzdem feststeht. Die Straßenzüge um den Friedrich-Hilbebrand-Platz mit der Stampfmüllerstraße, Feld-, Wiesen-, Bögenstraße, und der nordwestliche Teil der Polizeigärten (Bei den Polizeigärten, Kräutstraße, Hättstraße) stellt die dritte Zone dieser Gruppe, die mit 5—10 Geburten auf 100 Frauen die mittlere Geburtenhäufigkeit in Rostock darstellt und jedenfalls im Hinblick auf die kartographische Darstellung flächenmäßig auch den häufigsten Wert, der ja freilich geburtenstatistisch auch nur von geringer Bedeutung ist¹⁰⁾.

Von Wichtigkeit ist diese Fruchtbarkeitsziffer nur für die Steintorvorstadt ausschließlich der bereits betrachteten Eplflade mit nur 0—5 Geburten¹¹⁾. Die gesamte nördliche Kröpeliner Vorstadt schließlich stellt die letzte Zone für die Fruchtbarkeitsziffer 5—10 Geburten auf 100 Frauen. Im Süden wird sie begrenzt von der Gertrudenstraße, dem Doberaner Platz und Barnstorfer Weg, dann aber ragen ihre Ausläufer einmal mit der Margaretenstraße, mit der Kasernenstraße und am Rabuzenhof rechteckartig in die nächste Zone hinein. Die ausgesprochen westlichste Straße, die zu ihr zählt, ist die Hansastrasse. Für die Margareten- und Kasernenstraße erscheint diese Geburtenhäufigkeit gering, wiederum kann das an der einmaligen Konstellation für ein Jahr liegen. Für die nördlicheren Straßen, etwa die Doberaner Straße und Horst-Wessel-Straße erscheint sie dem Wohncharakter nach normal hoch.

¹⁰⁾ Das zur Darstellung gelangte Material ist von zu vielen Zufälligkeiten abhängig.

¹¹⁾ Im Norden verläuft die Grenze längs der Augustenstraße (einschließlich), im Westen reicht die Zone bis an die Karlstraße und im Südosten bis an die Lüchowstraße. Damit stellt dieses durchweg gute und sehr gute Wohnviertel eine verhältnismäßig günstige Geburtenhäufigkeit; zu berücksichtigen ist auch, daß der Spielraum nur 5 beträgt und daß verhältnismäßig wenig junge Haushaltungen heute in diese Straßen ziehen, da sie auch für Wohnhausneubau nicht mehr in Frage kommen.

Die Fruchtbarkeitsziffer mit 10—20 Geburten auf 100 gebärfähige Frauen kommt viermal vor. Das Gebiet, das in der Innenstadt gelegen, ist nur von größerem Ausmaß. Außer diesem sind es einmal die Boßstraße mit Tremseiplatz, Seidel- und Felix=Stillsfried=Straße, dann der noch übrige Teil des Hansaviertels und schließlich die Dethardingstraße mit der von ihr ausgehenden Dornblüth-, Wiggers- und Stempelstraße, die eine Fruchtbarkeitsziffer mit 10 bis 20 Geburten aufweisen. Es sind dies durchweg Neubau- und Großhausgebiete (Sechsfamilienhaus). Das Hansaviertel ist von ausgesprochener Arbeiterbevölkerung, die übrigen vorwiegend von kleinen Beamten und Angestellten bewohnt. Die häufigste Fruchtbarkeitsziffer liegt in allen drei genannten Vierteln um die Zahlen 13 und 14. In der Innenstadt liegt die Zone dieser Geburtenziffer zentral zu den andern, die Innenstadt beanspruchenden Zonen¹²⁾. Es fallen in diese Zone einmal die Straßenzüge am Hasen, sodann zum Teil die Hauptverkehrsstraßen und -Plätze und schließlich die alten wohnungsmäßig schon besser beurteilten Handwerkerstraßen der mittelalterlichen Stadtanlage, wie die Wokrenter-, Lager-, Lange, Eselföter und Schnidmannstraße. Dabei überrascht die geburtenstatistische Übereinstimmung in einer Zone mit so verschiedenartigem Straßencharakter. Als hoch kann diese Fruchtbarkeitsziffer für die Mehrzahl jedenfalls der nördlichen Straßen nicht bezeichnet werden, da die vom Wohnungsstandpunkt aus ungünstige Beurteilung, die leider schon übliche Kombination: schlechte Wohnungen — viele Kinder erwarten lassen sollte.

Am wichtigsten erscheint nun in der vorliegenden Darstellung die Verteilung der höchsten Geburtendichte im Stadtraum Kosta. Wir sehen die Signatur 10 und mehr Geburten auf 100 gebärfähige Frauen fünfmal vertreten. Die Signatur wird sich freilich mit der vorhergehenden 10—20 teilweise decken, wurde aber trotzdem als das höchste Vorkommen angesehen, da durch den Zusatz „und mehr“ auch Fruchtbarkeitsziffern von 27, 30, 33, 40, 50 u. a. unter diese Gruppe fallen. Drei Zonen mit 10 und mehr Geburten sehen wir im Altstadtgebiet, wo man sie auch zuerst vermutet. In Karls Hof und in der Petrivorstadt als erste von diesen drei ist vielleicht, wenn man an die auch dort gelegenen Obdachlosenbaracken denkt, diese hohe Fruchtbarkeitsziffer nicht einmal eine erwünschte. Abgesehen davon kann das Wohnen vor der Stadt als Ausgleich für die uns dort bekannten ungünstigen Wohnverhältnisse angesehen werden.

Die eigentliche Altstadt bildet als Zone der höchsten Fruchtbarkeitsziffer zum erstenmal einen einheitlichen geschlossenen Komplex, Grenze bildet die Grubenstraße mit dem schon erwähnten, in die nächste Zone hineinragenden Arm mit der Krämerstraße und Kl. Bäckerstraße. Eine Darstellung der tatsächlichen Streuung der Geburtenfälle eines Jahres, wie sie im Institut für wirtschaftliche Raumforschung vorhanden ist, würde dieses kinderreichste Stadtviertel Kosta zusammen etwa mit der letzten hier ebenfalls höchst bewerteten Zone im Westen

¹²⁾ Als Grenze sind einbezogen im Westen die Blücherstraße, Blücherplatz, Pädagogien-, Schnidmannstraße, im Norden die Lastadien, Alsteeherstraße, Auf der Huder, im Osten die Gr. Mönchenstraße, Am Schilde. Schließlich geht die Grenze um den Neuen Markt herum und schließt wieder Teile der Stein- und Ristenmacherstraße in die Zone ein.

der Innenstadt mit der Kuh-, Fischer-, Bau-, Himmelfahrtstraße, Am grünen Tor, Bußebart, Kl. Lastadie II noch weit besser charakterisieren. Freilich spielt der Prozentsatz der unehelichen Geburten, der hier nicht berücksichtigt wurde, eine große Rolle ¹³⁾.

Die Fruchtbarkeitsziffer 10 und mehr Geburten auf 100 Frauen findet sich in der Kröpeliner Vorstadt als eigenartige Raumfigur. Der östliche Teil stößt mit der Wismarschen Straße, Doberaner Platz, Friedhofsweg, Ottostraße, Neubramower Straße bis an die Margaretenstraße vor. Dann zieht sie sich entlang der Ulmenstraße und umschließt die Fritz-Neuter-, Klosterbach-, Elisabethstraße und Am Rabuzenhof. Der Bevölkerungszusammensetzung und der Wohnstruktur nach sind Fruchtbarkeitsziffern mit 20,2, 22,2, 25 und 33 Geburten auf 100 gebärfähige Frauen hier nicht überraschend ¹⁴⁾.

In der Steintorvorstadt findet sich eine letzte, fünfte Zone dieser höchsten Fruchtbarkeitsziffer, die die Friedrich-Franz-, Wallgraben-, dann die Karl-, Lloyd-, Göbenstraße, Goetheplatz und den südöstlichen Teil der Polizeigärten umschließt ¹⁵⁾. Die Karl-, Göben- und zum Teil auch Friedrich-Franz-Straße sind dem Straßencharakter nach dem der eben geschilderten Zone in der Kröpeliner Vorstadt durchaus ähnlich, wenn sie auch die Wohnungszahl je Haus und die Belegungsdichte je Haus und Wohnraum nicht erreichen.

Damit ist die Zonenbetrachtung der regionalen Verteilung der verschiedenen Fruchtbarkeitsziffern abgeschlossen. An die somit gegebene Bestandsaufnahme wird eine Beurteilung der Geburtenhäufigkeit in der Stadt Rostock zusammen mit der jetzt zu betrachtenden Verteilung der Jugendlichen in einer bewertenden Zusammenschau anzuschließen sein.

Kapitel II.

Der Anteil der Jugendlichen unter 14 Jahren an der erwachsenen Bevölkerung im Stadtbezirk Rostock.

§ 1.

Allgemeiner statistischer Teil.

Eine Untersuchung und Darstellung des Altersaufbaus der Bevölkerung wird mit der Erfassung des Anteils der Jugendlichen bis zu 14 Jahren an der er-

¹³⁾ Hochbezahlte Straßen mit Fruchtbarkeitsziffern von 30 (Himmelfahrtstraße), 23 (Bußebart), 22,2 (Kl. Lastadie 2), 17 (Baustraße) auf 100 gebärfähige Frauen finden sich besonders in der letztgenannten westlichen Zone. Aber auch die eigentliche Altstadt hat Straßen mit hoher Fruchtbarkeitsziffer aufzuweisen, wie 20 (bei der Petrikirche), 20,1 (Grubenstraße), 22,3 (Sperlingsneß), 25 (Plätterstraße), 28 (Diebstraße), 33,3 (Oberhalb des Gerberbruchs), 44,4 (Seidenstraße).

¹⁴⁾ Die anders einzuordnenden Straßen der alten Kröpeliner Vorstadt, wie die Waldemarstraße, Borwinstraße, Doberaner Straße, Hansastraße u. a. sind schon erwähnt worden, sie sind zusammen mit der höchsten Fruchtbarkeitsziffer einer noch zu betrachtenden Zone in der Steintor-Vorstadt die einzigen unerwarteten Ergebnisse der regionalen Verteilung der Fruchtbarkeitsziffer.

¹⁵⁾ Es sind nicht etwa die Geburtsfälle der dort gelegenen Kliniken von Einfluß, da jede Geburt natürlich am Wohnort der Mutter erfaßt wird.

wachsenen Bevölkerung nicht erschöpft. Dieses Problem wurde aber hier herausgestellt, da die quantitativ regionale Verteilung dieser Jugendlichen von ganz besonderer planungspolitischer Bedeutung ist. Die Bewahrung dieser Altersklassen vor körperlichen und geistigen Schäden aller Art und damit die Sorge für einen gesunden Nachwuchs ist eine der vornehmsten Aufgaben des Staates und seiner Organe. Darum liegt für eine Stadtverwaltung die Durchführung dieser Aufgabe auf dem Gebiete der Stadtgestaltung und Flächenaufteilung, also der qualitativen und quantitativen Wohnungserstellung und der Grünflächenanordnung. Die Anlage von Spiel- und Sportplätzen, die örtliche Verteilung von Schulen, Schwimmbädern, Leihbüchereien usw., alles dies sind Fragen, bei denen die effektive Verteilung und quantitative Bedeutung dieser jugendlichen Altersklassen im Stadtraum zu berücksichtigen sind. Aus diesen Gedankengängen heraus wurde in der vorliegenden Untersuchung die Bearbeitung und Darstellung des Anteils der Jugendlichen bis zu 14 Jahren an der erwachsenen Bevölkerung unternommen.

Für einen stadtraumstatistischen Vergleich kommt nun wiederum nur die Rostocker Untersuchung von M. Claus aus dem Jahre 1900 in Frage, es ist dort die Fortsetzung der gleichen Darstellung heranzuziehen, die sich im vorherigen mit dem Anteil der 0—2-Jährigen an der Gesamtbevölkerung befaßte. Auf Grund des Materials der Volks- und Berufszählung von 1895 gibt Claus über den regionalen Anteil der Jugendlichen bis zu 15 Jahren folgende Übersicht¹⁶⁾:

Kinder

	je 100 Einwohner	je 100 Erwachs.	je ha	je Haus	je Haus- haltung
Altstadt	29,5	44,6	54,6	3,36	1,13
" innere	27,7	38,4	82,9	3,24	1,08
" äußere	33,7	50,9	27,2	4,09	1,21
Neustadt	24,9	33,2	67,1	2,58	0,93
Kröpeliner Vor-Vorstadt	38,5	48,4	55,1	6,52	1,36
Steintorvorstadt	21,5	27,3	15,3	1,95	0,85
Gesamtstadt	28,0	38,3	44,6	3,46	1,11

Auch die durchschnittlich auf 1 ha entfallende Kinderzahl im Alter von 0 bis 15 Jahren hat Claus dann wieder kartographisch dargestellt. Es findet sich dort die höchste Dichte mit über 180 Kindern je ha wieder in der Feldstraße und dem südlichsten Teil der Friedrich-Hildebrandt-Straße und in der Sackpfeife und der Diebsstraße. 150—180 Kinder je ha weisen nur die Eichenstraße und Kehr- wieder, die Lastadren, die Alstecher- und die Schützenstraße auf. Die übrige Innenstadt teilt sich in die Dichte 30—60, 60—90, 90—120 Kinder je ha. Die damals bebaute Kröpeliner Vorstadt hat Dichten mit 60—90 und 120—150 Kinder je ha. In der Steintorvorstadt fallen wieder nur 0—30 Kinder auf 1 ha. Diese kartographischen Ergebnisse bieten nun durch die verwandte Flächeneinheit

¹⁶⁾ M. Claus: a. a. D. S. 100.

1 ha der vorliegenden Untersuchung wenig Vergleichsmöglichkeiten. Es überrascht nur das geringe Vorkommen der höchsten Dichteziffern, vor allem in der Alt- und inneren Stadt. Weit wichtigere Ergebnisse stellt meines Erachtens die im vorherigen gegebene tabellarische Übersicht dar, etwa mit durchschnittlich nur 1,11 Kindern je Haushaltung und 3,46 je Haus in der Gesamtstadt. Wesentlich höher als dieser Gesamtdurchschnitt liegen freilich die Zahlen für die Kröpeliner Vorstadt und die äußere Altstadt mit 1,21 und 1,36 bzw. 4,09 und 6,52 Kindern. Die Kinderzahl auf 100 Erwachsene, die damit die wichtigste Vergleichszahl für die vorliegende Untersuchung ist, obwohl das 15. Lebensjahr als oberste Grenze gewählt wurde, beträgt im Durchschnitt für die Gesamtstadt 38,3 und für die äußere Altstadt 50,9, für die Kröpeliner Vorstadt 48,4, die Steintorvorstadt 27,3. Damit liegt der Gesamtdurchschnitt um 21,1% höher als der von mir für das Jahr 1934 errechnete mit 17,2 Kindern, freilich wieder nur bis zum 14. Jahre auf 100 Einwohner.

Die Statistik der deutschen Gemeinden aus dem Jahre 1935 bietet die Möglichkeit eines Vergleichs des Verhältnisses von Jugendlichen und Erwachsenen mit folgender Übersicht in verschiedenen Städten:

Aufbau der Bevölkerung
in Gemeinden mit mehr als 10 000 Einwohnern.

Stadt	I. Fläche 31. 12. 34 bzw. 31. 3. 34 bzw. 31. 12. 35	II. Ergebnisse der Volkszählung vom 16. 6. 33	
		Wohnbevölkerung insgesamt	davon Kinder unter 14 Jahren auf 100 Einwohn.
Rostock	13 899	90 150	17,3
Berlin	88 357	4 242 501	13,4
Hamburg	13 566	1 129 307	16,6
Dresden	11 920	642 143	15,1
Bremen	8 835	323 331	18,8
Bochum	12 133	314 546	24,1
Altona	9 273	241 970	18,1
Würzburg	5 682	101 003	18,3
Bonn	3 121	98 659	17,8
Görlitz	3 055	94 182	17,8

Wieder stehen Bremen und Bochum besonders günstig da, Rostock weist als Mittelstadt unter den andern Mittelstädten nach seiner damaligen Einwohnerzahl einen mittleren Prozentsatz auf. Im ganzen ist festzustellen, daß mit zunehmender Größe der Stadt der Anteil der jugendlichen Bevölkerung unter 14 Jahren sinkt. Auf die jugendliche Bevölkerung Rostocks, die somit anteilmäßig auf 173 auf 1000 Einwohner und absolut auf 12 817 (für das von mir berücksichtigte Gebiet) festgestellt wurde, ist nun des Näheren einzugehen.

Der erarbeitete soziale Tatbestand:
Regionale Verteilung des Anteils der Jugendlichen
unter 14 Jahren auf 100 Erwachsene.

Die kartographische Darstellung des Anteils der Jugendlichen unter 14 Jahren (Stichtjahr 1921) auf 100 Erwachsene bietet auf den ersten Blick ein sehr zerrissenes, uneinheitliches Bild. Die Größenklassen, für die verschiedene Signaturen gewählt wurden, lassen aber durch die verwandten Abstände 5, 10 und 15 außerdem auf eine straßenweise große Verschiedenheit und stark unterschiedliche regionale Dichte der Jugendlichen schließen. Eine Berechnung der durchschnittlichen Anzahl Jugendlicher auf 100 Erwachsene stellt sich für den der Darstellung zugrunde liegenden Stadtraum auf 18,6.

Unter den fünf Signaturen für 0—15, 15—20, 15—25, 20—25 und 20 und mehr Jugendliche unter 14 Jahren auf 100 Erwachsene nun nimmt die niedrigste Jugendlichenzahl mit 0—15 auf 100 Erwachsene flächenmäßig den breitesten Raum ein. Sie stellt drei sehr unregelmäßig geschnittene Zonen, zwei davon liegen in der Steintorvorstadt, die dritte in der Kröpeliner Vorstadt. Abgesehen von einer zentral gelegenen Erklave, die im Norden von der St.-Georg-Straße, im Süden von der Moltkestraße und Schillerstraße und im Osten von der Alexandrinenstraße begrenzt wird, bildet die gesamte Steintorvorstadt mit der sogenannten Ostvorstadt und ein großer Teil der Innenstadt das an Jugendlichen ärmste Gebiet. Das erwähnte Innenstadtgebiet wird umgrenzt von der Steinstraße, Neuer Markt, Am Schilde, Gr. Mönchenstraße, Träger-, Kopsfelder Straße, Bei der Marienkirche, Apostel-, Lange-, Kröpeliner Straße. Innerhalb dieses Gebietes mit einer Größenklassenspannung von 15 weisen die niedrigsten Jugendlichenzahlen auf: Reifergraben (7,9), Apostelstraße (8), Blücherplatz (8), Eselsköter Straße (7,5), Glatzer Aal (5,2), Johannisstraße (5,4), Ristenmacherstraße (8,6), Schwaansche Straße (2,5), also vorwiegend Straßen in der südlichen Innenstadt. Die häufigsten Werte in den übrigen Straßen schwanken um die Zahlen 9, 10 und 12. In der Kröpeliner Vorstadt greift die Raumfigur der dortigen Zone der niedrigsten Gruppe so in die benachbarten Zonen hinein, daß es notwendig wird, die einzelnen umschlossenen Straßen mit 0—15 Jugendlichen auf 100 Erwachsene aufzuzählen. Es sind dies von Westen nach Osten: die Park-, Fahnen-, Quartier-, Bier-Gewerker-, Hundertmänner-, Bismarische Straße, Friedhofsweg, Feld-, Neuwerder-, Gertruden-, Zoch-, Haedgestraße, Barnstorfer Weg, Otto-, Neubramow-, Margareten-, Kasernen-, Borwin- und Waldemarstraße. Für die vier letztgenannten Straßen liegen die Werte fast ausschließlich um die Zahlen 12, 13, 15. Trotzdem erscheint dieses Verhältnis für diese Wohngegend als ein recht ungünstiges, entspricht aber der vorerst betrachteten dort ebenso niedrigen Fruchtbarkeitsziffer. Diese Zahlen beweisen jedenfalls für die inneren älteren Kröpeliner Vorstadtstraßen erneut das Umsichgreifen bewußter Kinderzahlbeschränkung aus wirtschaftlichen oder anderen Gründen auf minderbemittelte Bevölkerungsschichten, von denen diese Tendenz sicher nicht ausgegangen ist.

Die nächsthöhere und damit die festgestellte durchschnittliche und mittlere Anzahl Jugendlicher mit 15—20 auf 100 Erwachsene findet sich in Rostock viermal. Zuerst in Brindmansdorf, das man auch an anderer Stelle einordnen würde, dann in der erwähnten Ecklage der Steintorvorstadt mit der Kaiser-Wilhelm-, Stephan-, Orleans-, Adolf-Willbrandt-, Graf-Schad-Straße. Mit diesen Straßen weist gerade die sogenannte beste Gegend überraschenderweise nicht die geringste Kinderzahl auf 100 Erwachsene auf, dies läßt jedenfalls auf einige günstigere Geburtensziffern der letzten vierzehn Jahre für diese Straßen schließen als die, die der Errechnung der Fruchtbarkeitsziffer des Jahres 1934 zugrunde lag.

Das Umlegungsgebiet bis zur Höhe der Schliemannstraße und Peter-Kalf-Straße und schließlich mit der Oldendorpstraße bildet die dritte Zone mit 15 bis 20 Jugendlichen auf 100 Erwachsene und wird damit als ein auch hinsichtlich der Bevölkerungszusammensetzung gut zu qualifizierendes Stadtgebiet mit Bewohnern mittlerer und höherer Einkommensstufen charakterisiert. Dem Umlegungsgebiet steht wiederum ein Teil der inneren Kröpeliner Vorstadt gleich¹⁷⁾. Damit fällt die gesamte alte Kröpeliner Vorstadt für eine höhere Kinderzahl als 15—20 Jugendliche auf 100 Erwachsene aus. Die dort festgestellte gewisse Überalterung und geringe Familiengröße der Bewohner mag angesichts des hier vorherrschenden, heute nicht mehr erwünschten Großwohnhaustyps nicht allzu negativ beurteilt werden. Freilich muß berücksichtigt werden, daß bei aller Förderung der Eigenheimbewegung und des Eigenheimbaues diese letzten Endes solid gebauten Mietskasernenviertel für die Befriedigung des laufenden Wohnungsbedarfes kaum je auszufallen sind.

15—25 Jugendliche auf 100 Erwachsene sind nur schwach vertreten. Die Polizeigärten und dann das Gebiet der Karl-, Bögen-, Friedrich-Hilbebrandt-, Stampfmüller-, Kurze und Wiesenstraße kommt für diese freilich in einem Größenklassenabstand von 10 sich bewegende Kinderzahl in Frage. Außerdem ist für diese Kinderzahl noch das in ähnlichen Ausmaßen immer wiederkehrende Lützowstraßenviertel hinzuzuzählen, diesmal mit der Lloydstraße, Hauptbahnhof, Voigny-, Lützow-, Arndt- und Lessingstraße. Wiederum fällt die hohe Jugendlichenzahl in den Polizeigärten auf, diese lassen immer mehr erkennen, daß kraftfähigere, aber noch nicht wohlhabende Bevölkerungsschichten das Hauptkontingent ihrer Bewohner stellen. Nur die unmittelbare Nähe der Reichsbahn beeinträchtigt das dortige Wohnen. Jedenfalls trifft damit eine gleich hohe Kinderzahl auf zwei ganz unterschiedliche Wohngebiete zu. Das Lützowstraßenviertel und die vorher erwähnten Straßenzüge um den Friedrich-Hilbebrandt-Platz kommen sich im Wohncharakter schon näher, die Polizeigärten aber unterscheiden sich davon stark.

20—25 Jugendliche auf 100 Erwachsene und damit schon eine hohe, durch den kleinen Spielraum näher bestimmte Kinderzahl weisen zuerst zwei Außen-

¹⁷⁾ Die zugehörigen Straßen sind: Ulmen-, Fritsch-Neuter-, Windmühlenstraße, Lohmühlenweg, Doberaner-, August-Brackmann-, Leonhardstraße, Rehrwieder-, Eichen-, Horst-Wessel-Straße, Am Rabuzenhof, Elisabeth-, Hansastraße.

gebiete auf: erstens die Siedlung Stadtweide als Siedlung der Kinderreichen, und zweitens die Gartenstadt Barnstorf, die zu einem immer bevorzugteren Wohngebiet kinderreicher Familien wird und ihnen ja auch geradezu ideale Lebens- und Wohnbedingungen bietet. Auf dem nördlichen Teil des Umlegungsgebietes mit Schliemann-, Liskow-, Joachim-Schlue-, Laurembergstraße trifft dann die gleiche Jugendlichenzahl zu, erfreulicherweise trotz des hier schon wieder anspruchsvolleren Wohncharakters. Die gleich hohe Kinderzahl weist die südwestliche neue Kröpeliner Vorstadt in den verschiedenen Neubaugebieten auf¹⁸⁾. Der häufigste Wert liegt hier um die Zahlen 23 und 24. Die Kinderzahl ist hier somit, wie freilich nach dem bisher Festgestellten zu vermuten war, eine sehr hohe, das Verhältnis 1 Kind im Alter bis zu 14 Jahren auf 4 Erwachsene ist heute ein gutes, wenn es auch freilich noch nicht dem Prozentsatz 32,5 der von Claus im Jahre 1895 für den Anteil der 0—15jährigen Kinder in der Kröpeliner Vorstadt gegeben werden konnte, gleichkommt.

Die Altstadt erreicht in der vorliegenden Darstellung zusammen mit dem noch ausstehenden Teil des Hansaviertels und der Petrivorstadt mit Karls- und Hofstraße die höchste, über 20 unbegrenzt hinausgehende Kinderzahl auf 100 Einwohner¹⁹⁾. Der in Frage kommende Teil des Hansaviertels ist von geringer Ausdehnung²⁰⁾, die hohe Kinderzahl in der Petrivorstadt aus den schon oft angeführten Gründen nicht überraschend, es bleibt so nur noch übrig das ausgedehnte geschlossene Altstadtgebiet näher zu bestimmen. Ausschließlich der bereits erwähnten Gr. Mönchen-, Träger-, Koffelder Straße zählt die gesamte nordöstliche, von der Kröpeliner, Apostel-, Lange, Gr. Mönchenstraße, Neuer Markt, Steinstraße umschlossene Innenstadt zu dieser Zone. 36 (Beguinenberg), 43 (Beim Herrenstall), 30 (Fischbank), 29 (Grapengießerstraße), 37 (Hinter dem Rathause), 45 (Petridamm), 42 (Seidenstraße) Jugendliche auf 100 Erwachsene nehmen hier nicht wunder, da der Kinderreichtum in der Altstadt aus den bereits des öfteren erwähnten Gründen eine nicht überraschende Tatsache ist. Ihr muß nur wiederum Rechnung getragen werden in den gegenwärtigen und zukünftigen sozialen und planungs- und sanierungspolitischen kommunalen Maßnahmen, die für dieses Gebiet angefeht werden.

¹⁸⁾ Dethardingstraße, das entstehende Viertel um die neuen Kliniken, Stempel-, Wiggers- und Dornblüthstraße, Maßmann-, Stettiner, Anklamer Straße, Am Rabuzenhof, Elisabethstraße, Adolf-Beder-Straße, Ratsplatz und im Süden die von der Ulmenstraße ausgehenden Straßen: Körner-, Hospital-, Füslier- und Kämmererstraße.

¹⁹⁾ Vgl. M. Claus: a. a. D. S. 100:

innere Altstadt	31,9	Kinder	auf	100	Erwachsene
äußere "	42,5	"	"	100	"
Altstadt	37,8	"	"	100	"

²⁰⁾ Erwähnenswert ist die Zahl von 91 Jugendlichen auf 100 Erwachsene in der Straße Auf dem Kamp, die einen der trostlosesten und schlimmsten Mietskasernenstraßenzüge Kостоks darstellt! Im übrigen ist heute das Hansaviertel in weit größerem Umfange bebaut.

2. Unterabschnitt.

Kapitel I.

Versuch einer Qualifizierung und Bewertung des Stadtraums Kofod nach dem Altersaufbau der Bevölkerung nach den erarbeiteten Darstellungen. (Kartographische Zusammenschau und Kombination.)

§ 1.

Zum Arbeitsgang und zur Methodik.

Die kartographische Zusammenschau des Altersaufbaus der Bevölkerung wurde durch den gleichen Arbeitsgang ermöglicht, der der Endzonendarstellung des Wohnungswesens zugrunde lag. Es erübrigt sich somit, auf das Kombinations- und das ebenfalls gleiche Bewertungsverfahren noch einmal einzugehen. Beide vereinfachen sich insofern, als nur zwei Karten zur Kombination kommen. Unter diesen wurde das Schwergewicht auf die Darstellung des Anteils der Jugendlichen an der erwachsenen Bevölkerung gelegt, da das zugrunde liegende Material zuverlässiger und vor allem dieser Tatbestand über die Bevölkerungsstruktur weit mehr ausagt. In der zeichnerischen Kombination wie in den beigelegten Bewertungsskalen ^{20a)} ist diese Rangordnung der beiden Karten zum Ausdruck gekommen. Die Bewertungskoeffizienten und die ihnen entsprechende Bezifferung der Endzonen auf der Tabelle D und Karte II vereinen nur diesmal, nach dem Prinzip: — dem besten sozialen Tatbestand die niedrigste Bewertung — die dunkelste Signatur mit der niedrigsten Zahl, da es richtig erschien, die Dichte und Häufigkeit des dargestellten sozialen Datums auch weiterhin durch die Stärke der Signatur auszudrücken. Die Tabelle D bringt dann die aus den Einzelsummierungen errechneten Bewertungskoeffizienten und die sich daraus ergebende Endzonenfolge.

Tabelle C.

Bewertungsskalen.

Jugendliche unter 14 Jahren
auf 100 Erwachsene

0—15	20
15—20	15
15—25	10
20—25	5
20 und mehr	0

Geburten auf 100 gebärfähige Frauen

0— 5	15
0—10	12
0—20	9
5—10	6
10—20	3
10 und mehr	0

^{20a)} Tabelle C.

Tabelle D²¹).

Zone	Merkmale (soziale Daten)	
1	20 und mehr Jugendliche 10 und mehr Geburten	BWZ.: 0 ²²)
2	20 und mehr Jugendliche 10—20 Geburten	BWZ.: 3
3	20—25 Jugendliche 10—20 Geburten	BWZ.: 8
4	15—25 Jugendliche 10 und mehr Geburten	BWZ.: 10
5	20—25 Jugendliche 5—10 Geburten	BWZ.: 11
6	20—25 Jugendliche 0—20 Geburten	BWZ.: 14
7	15—20 Jugendliche 10 und mehr Geburten	BWZ.: 15
8	15—25 Jugendliche 5—10 Geburten	BWZ.: 16
9	20—25 Jugendliche 0—10 Geburten	BWZ.: 17
10	0—15 Jugendliche 10 und mehr Geburten	BWZ.: 20
11	15—20 Jugendliche 5—10 Geburten	BWZ.: 21
12	0—15 Jugendliche 10—20 Geburten	BWZ.: 23
13	0—15 Jugendliche 5—10 Geburten	BWZ.: 26
14	15—20 Jugendliche 0—5 Geburten	BWZ.: 30
15	0—15 Jugendliche 0—10 Geburten	BWZ.: 32

²¹) Kombination der Karten: I. Geburtenhäufigkeit 1934 auf 100 gebärfähige Frauen, II. Der Anteil der Jugendlichen unter 14 Jahren auf 100 Erwachsene.

²²) BWZ. = Bewertungskoeffizient.

Ergebnisbetrachtung (Karte II).

Das Ergebnis der vorangegangenen Einzelbetrachtungen kann ganz allgemein dahin zusammengefaßt werden, daß die Kinderzahl und Geburtenhäufigkeit eine besonders starke regionale Unterschiedlichkeit im Stadtraum aufweisen. Die erarbeiteten Endzonen aber sind nun von verhältnismäßiger Regelmäßigkeit und Geschlossenheit und decken sich vielfach mit den landläufigen Stadtvierteln, zum Teil auch mit den Endzonen der Wohnungskombination. Durch diese regelmäßige, geschlossene und bekannte Straßenkomplexe umfassenden Gebilde wird die folgende Endzonenbeschreibung sehr erleichtert. Flächenmäßig herrschen die hellen und mittleren und damit die eine geringe Geburtenhäufigkeit und Kinderzahl bewertenden Signaturen vor, trotzdem ist die Zonenzahl gleich bei der ersten höchsten Bewertung 1 zwei, sie stellt Karlsruh und den nördlichen und östlichen Teil der Altstadt mit

20 und mehr Jugendlichen
10 und mehr Geburten

und stellt damit den größten Teil der Altstadt als den kinderreichsten Rostocks hin. Das Hansaviertel, ohne Stettiner und Anflamer Straße, steht dann hinsichtlich der Geburtenhäufigkeit zurück, die Zahl der Jugendlichen aber ist weiterhin die höchste, zusammen mit der Geburtenhäufigkeit stellt sich die Kombination 2 demnach auf

20 und mehr Jugendliche
10—20 Geburten.

Es folgen dann die Stempel-, Dornblüth- und Wiggersstraße, ausgesprochene Sechsfamilienneubauten, an dritter Stelle mit

20—25 Jugendliche
10—20 Geburten.

Die Polizeigärten und die Lloyd-, Göbenstraße mit dem Goetheplatz stellen schon die nächste kinderreiche Zone 4. Das günstige Urteil über die Polizeigärten vor allem wird wiederum bestätigt, wir finden hier:

15—25 Jugendliche
10 und mehr Geburten.

Die Siedlung der Kinderreichen Stadtweide und die Gartenstadt Barnstorf stellen die nächsten Zonen 5 und 6, auf die Siedlung Stadtweide trifft zu:

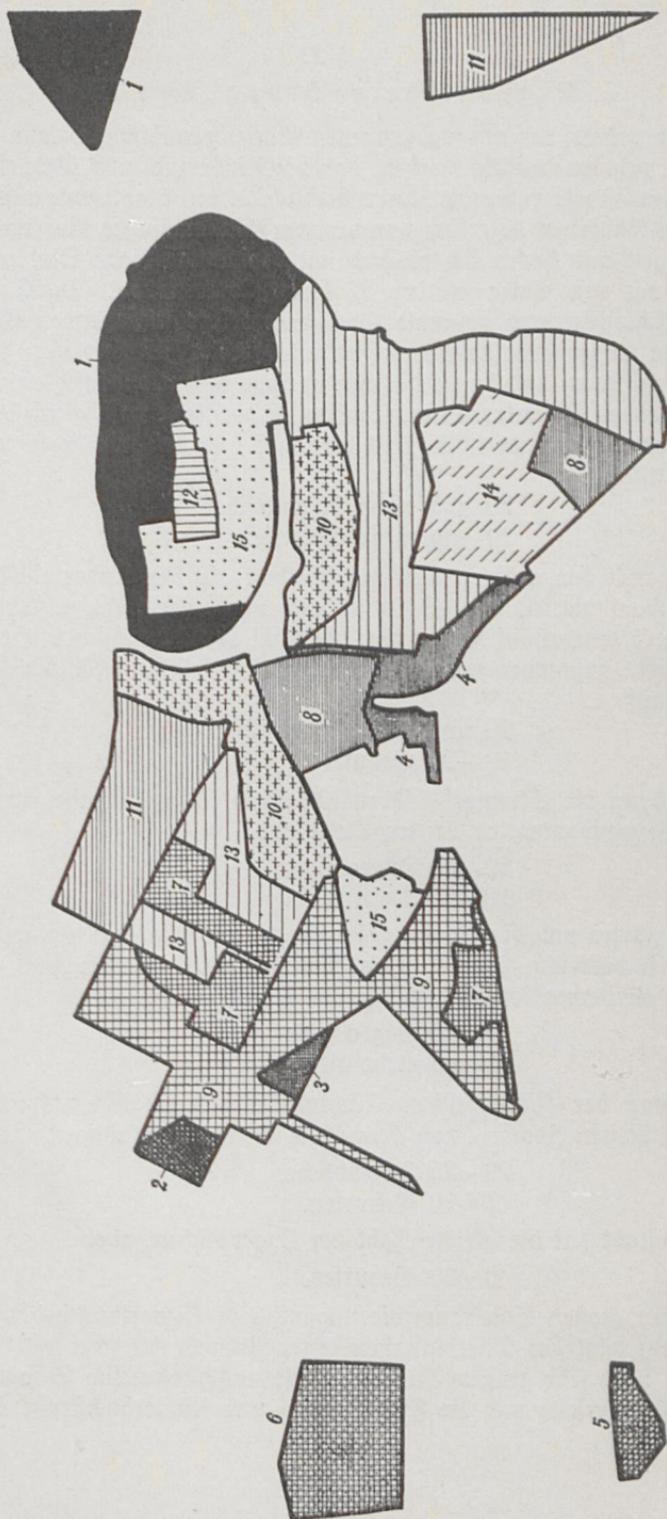
20—25 Jugendliche
5—10 Geburten.

Die Gartenstadt hat die gleiche Zahl der Jugendlichen, aber

0—20 Geburten,

die durch den großen Spielraum die ungünstigere Bewertung bedingen.

Erst jetzt folgt das Mietskasernenviertel Rostocks mit zwei mit 7 bewerteten Zonen von nicht sehr großem Ausmaß. Sie umschließen die Elisabeth-, Jahn-, Almenstraße einerseits und die Fritz-Reuter- und Klosterbachstraße andererseits.



Karte II
 Kombination: Ufersaufbau der Bevölkerung

Diesen beiden Gebieten gleich steht dann eine dritte Zone 7 mit der Boßstraße, Tremsenplatz, Eggers-, Felix=Stillsfried- und Trojanstraße

15—20 Jugendlichen
10 und mehr Geburten

treffen auf diese drei Zonen zu, ein gutes Verhältnis für die letzte genannte, ein niedriges vor allem im Hinblick auf die Zahl der Jugendlichen für die beiden erstgenannten Zonen.

Als gleichbewertete, auch in der Wirklichkeit sich im Straßenbild sehr einander nähernde Zonen ergeben sich mit dem Bewertungskoeffizienten 8 einmal die Straßenzüge um den Friedrich=Hilbebrandt=Platz²⁴⁾ und das Lützowviertel mit Arndt-, Schiller-, Johann=Albrecht-, Lessing- und Lützowstraße mit:

15—25 Jugendlichen
5—10 Geburten.

Dieser Bewertung sehr nahe kommt die der nächsten ausgedehnten Kröpeliner Vorstadtzone 9, es entspricht hier eine näher bestimmte Zahl von Jugendlichen einer durch einen Spielraum von 10 weniger genau bestimmten Zahl von Geburten auf 100 gebärfähige Frauen, so daß sich die

20—25 Jugendlichen
0—10 Geburten

im Rahmen unserer Bewertungsmethodik nur um einen Bewertungskoeffizienten von dem vorherigen unterscheiden. Es ist ein ausgedehnter Straßenkomplex, der diese geringe Geburtenhäufigkeit aufweist, und zwar das Umlegungsgebiet nördlich der Liskowstraße, im Osten begrenzt durch die Reichsbahn, die Dethardingstraße, der westliche Teil der Parkstraße, Körnerstraße, Hasenbäck, Kiebigberg, Hospital-, Kämmerei-, Füslier-, Hansa-, Mahmann-, Stettiner, Anklamer, Adolf=Becker-, Klementstraße, Ratsplatz. Es sind dies ausnahmslos Straßen neuerer und neuester Bauperioden, ein Moment, das bei der Gesamtbeurteilung durchaus zu berücksichtigen ist.

Die niedrigste Zahl Jugendlicher kombiniert mit der höchsten Geburtenhäufigkeit findet sich je einmal in der Steintor- und Kröpeliner Vorstadt. In der ersteren sind es die Friedrich=Franz-, Augusten-, Prinzen-, Wallgrabenstraße, Grüner Weg, in der letztgenannten der Friedhofsweg, die Wismarsche, Schul-, Neubramow-, Otto-, Bergstraße, Gertrudenplatz, Gertruden-, Luise-, Gaedje-, Zochstraße. Die Bewertung 10 mit

0—15 Jugendlichen
10 und mehr Geburten

entspricht hier dem vorher in den Einzelbarstellungen festgestellten und ist ein Beweis dafür, daß die Geburtenhäufigkeit früherer Jahre der des Jahres 1934 jedenfalls nicht standhalten kann. Es ist somit eine sichere Geburtenzunahme für ein Jahr anzunehmen.

²⁴⁾ Stampfmüller-, Fels-, Friedrich=Hilbebrandt-, Bögenstraße.

Eine ausgeglichenerere Kombination stellt die Bewertung 11 für Brindmansdorf und die nördliche Kröpeliner Vorstadt (südlichste Straße Doberaner Straße, östliche Neue Werderstraße) dar mit

15—20 Jugendlichen
5—10 Geburten.

Für Brindmansdorf wäre, wie schon erwähnt, eine günstigere Bewertung zu erwarten gewesen.

Zone 12 ergeben einige wenige Straßen der mittleren Innenstadt: Die Breite-, Gelfstöter-, Faulestraße, Heiligengeisthof, Bei der Marienkirche, Ziegenmarkt mit

0—15 Jugendlichen
10—20 Geburten.

Die Geburtenhäufigkeit überrascht, in diesen alten mit viel Ladenhandel durchsetzten Straßen mit zum Teil ehemaligen Stiftsgebäuden (Heiligengeisthof, Bei der Marienkirche) vermutet man, vielleicht ohne jede Begründung, keinen Kinderreichtum.

Die nächst geringere Bewertung 13 mit

0—15 Jugendliche
5—10 Geburten

stellt drei Zonen. Einmal die uns schon bekannte sogenannte Ostvorstadt, in die westlich von der Steintorvorstadt einbezogen sind: die St.-Georg-, Paul-, Brandes-, Hermann- (nördlicher Teil), Zerk-, Ludwig-, Roon-, Prinz-Friedrich-Karl-Straße. Damit bildet die Steintorvorstadt, abgesehen von den nördlichen, schon betrachteten Straßen, keine eigene Endzone, sondern im Hinblick auf Kinderzahl und Geburtenhäufigkeit unterscheidet sie sich nicht von der im Straßenbild doch recht andersartigen Ostvorstadt, für die im übrigen die gegebene Kombination besonders im Hinblick auf die Zahl der Jugendlichen keine hohe ist. Die Kasernen-, York-, Gneisenaufstraße, Am Rabuhenhof einerseits und der Barnstorfer Weg, Leonhard-, Nilot-, Kirchen-, Margareten- und Borwinstraße andererseits bringen als älteste und ausgesprochenste Straßen der Mietskasernen die weiteren Zonen dieser Bewertung.

Eine nicht unerwartete Qualifizierung 14 erhalten wiederum die Villenstraßen der inneren Steintorvorstadt, wie die Bismarck-, Moltke-, Kaiser-Wilhelm-, Stephan-, Kaiser-Friedrich-, Orleans-, Adolf-Wilbrandt-, Graf-Schack-, John-Brindman-, Luttermann-, Wallensteinstraße, Schillerplatz, Voignstraße. Mit

15—20 Jugendlichen
0—5 Geburten

trifft auf sie noch nicht einmal die ungünstigste soziale Bewertung zu durch den Anteil der Jugendlichen von immerhin noch 15—20. Hier wäre es interessant, den Altersaufbau der Bevölkerung im einzelnen festzustellen, da eine gewisse Überalterung zu vermuten ist und auch ebenso der Besitz zahlreicher hier ge-

legener Grundstücke von ein und derselben Familie seit Jahrzehnten und seit der Anfänge der Bebauung hier, so daß diese Familien heute nicht mehr Geburten und Kinder bis zu 14 Jahren in erheblichem Umfange stellen können. Für die ungünstigste Qualifizierung 15

0—15 Jugendliche

0—10 Geburten

(die Zahl der Jugendlichen ist durch den ungünstigsten Fall, die Geburtenhäufigkeit durch den nächst ungünstigsten vertreten) kommen zwei Zonen in Frage, die erste mit der westlichen Parkstraße, Quartier-, Vier-Gewerker- und Fahnenstraße. Eine Begründung ist hier wieder schwierig, wenn man nicht ebenfalls gewisse Zufälligkeiten annehmen und die zum Teil erst kurze Zeit des Bewohnens dieser Straßen in Betracht ziehen will. Die zweite Zone 15 stellt die Innenstadt mit dem bekannten, freilich hier sehr ausgedehnten Citygebiet²⁵⁾. In den eigentlichen inneren Hauptverkehrs- und Geschäftsstraßen wird wieder ein Kinderreichtum schon durch die dort so geringe Wohnungszahl nicht vermutet, andererseits überrascht diese Kinder- und Geburtenarmut in den südlichen Straßen um die Ristenmacher- und Buchbinderstraße und in den Straßen hinter dem Rathaus. Hier jedenfalls geht deren Beurteilung auf das Konto der dortigen Geburtenhäufigkeit.

Es bietet sich gerade hier noch einmal die Gelegenheit, das Endzonen-system eben als ein kombinierendes und abrundendes hinzustellen, es sollte eine regionale Charakteristik eines sozialen Merkmals, hier des Kinderreichtums, gegeben werden, auf eine oder die andere ausfallende Straße konnte es dabei nicht ankommen. Trotzdem haben sich aus dem bis dahin abstrakten Stadtraum Stadtteile herausgeschält, auf die je eine bestimmte Geburten- und Jugendlichenzahl im Verhältnis zu der dortigen erwachsenen Bevölkerung entfiel²⁶⁾.

²⁵⁾ Die Grenze verläuft im Westen außerhalb der Kuh- und Fischerstraße, dann im Norden außerhalb der Lastadien, Auf der Huder, Sperlingsnest, dann die Wokrenter- und Breite Straße entlang und schließt im Süden den Hopfenmarkt und die Blutstraße mit ein. Im Westen verläuft die Grenze bis zur Höhe der Fischbank außerhalb der Grubenstraße.

²⁶⁾ In dem der Fakultät eingereichten Exemplar der vorliegenden Dissertation wurde die Darstellung der Wohn- und Bevölkerungsstruktur durch eine Bearbeitung und Darstellung der straßenweisen Berufsgliederung der Rostocker Bevölkerung nach der ausgeübten Tätigkeit und der sozialen Stellung ergänzt. Die Auszählung des Materials nur nach Wirtschaftsabteilungen und der groben sozialen Klassifizierung nach Beamten und Angestellten, Arbeitern usw., sowie die Unmöglichkeit, beide Teilerhebungen wie etwa beim Wohnungswesen zu der Berufsstruktur zu kombinieren, da das soziale Sein und das manuelle oder geistige Tun zwei ganz verschiedene Blickpunkte des Begriffes „Beruf“ darstellt, ließ es zu so wenig zonenbildenden räumlichen Ergebnissen kommen, daß von einer Wiedergabe hier abgesehen werden konnte. Im allgemeinen wurden in Rostock keine ausgesprochenen Wohnviertel bestimmter Berufe oder sozialer Schichten festgestellt, so überwogen z. B. die Selbständigen und Hausangestellten, wie auch andererseits die Wirtschaftsabteilungen Öffentliche Dienste und häusliche Dienste in keinem Gebiet derart, daß Zonen gebildet werden konnten und auch die Beamten und Angestellten und die Arbeiter einerseits und die Wirtschaftsabteilungen Handel und Verkehr und Industrie und Handwerk anderer-

Schlufsbetrachtung.

Das Ergebnis der Untersuchung, sowie Ausblick auf die zukünftigen Stadtplanungs- und Stadterweiterungsmöglichkeiten Rostocks.

Das Ergebnis der Untersuchung, von dem im folgenden abschließend kurz die Rede sein soll, liegt, jedenfalls kartographisch, nicht in der Form vor, die ursprünglich, bevor der Gang der Untersuchung zu übersehen war, beabsichtigt war. Vorgesehen war, die bisherige Kombinationsmethodik durch die Überdeckung mehrerer Transparente bis auf eine endgültige und damit die Ergebniskarte der Sozialstruktur Rostocks durchzuführen, die damit die eigentliche soziale Bewertung des Stadtraums Rostocks nach den bearbeiteten Teilproblemen erst aussprechen sollte. Ein Blick aber auf die nunmehr vorliegenden Ergebniskarten läßt die Gründe für dieses Nebeneinander und den Verzicht auf ein weiteres Übereinander schnell deutlich werden. Ausdehnung, Zahl und Raumfiguren der Endzonen sind hier so verschiedenartig gelagert und weichen räumlich so weit voneinander ab, daß eine zeichnerische „Kombination“ zu neuen, eigentlich letzten „Endzonen“ eine wissenschaftliche Genauigkeit und Zuverlässigkeit, die für eine praktische Auswertung der Ergebnisse unerlässlich ist, nicht mehr garantiert hätte. Zudem handelt es sich hier nicht, wie bislang (jedenfalls wie bei der Entstehung der Karten I und II), um die Zusammenfassung gliedhafter Teilstrukturen zu

seits erreichten in den ihnen zugesprochenen Gebieten so häufig nicht einmal ein 50%iges Vorherrschten, daß auch die anteilmäßig folgenden Wirtschaftsabteilungen und sozialen Klassen in der kartographischen Darstellung noch zum Ausdruck gebracht werden mußten. So zerstörten diese Mischungsverhältnisse eigentlich schon die Herausarbeitung bestimmter sozialer oder Berufsviertel. Die „Kombination“ der Wirtschaftsabteilungen mit der jeweilig ihr als zugehörig angesehenen sozialen Stellung ergab 4 Gruppen „sozialer Einseitigkeiten“ des Zusammenwohnens, und zwar von Arbeitern und Berufsangehörigen der Gruppe Industrie und Handwerk (11 Zonen), von Beamten und Angestellten und Berufsangehörigen der Gruppe Handel und Verkehr (9 Zonen) und von Öffentlichen Diensten und Beamten und Angestellten (1 Zone), wobei die Stufungen überhaupt festzustellender sozialer Einseitigkeiten ja ohne weiteres zu erkennen sind. In der aus diesen Daten zusammengestellten Tabelle unterscheiden sich die Zonen innerhalb der einzelnen Gruppen dann noch nach der Höhe des prozentmäßigen Zusammentreffens des sozialen und des die Tätigkeit bezeichnenden Berufsmerkmals.

Die nach allen diesen Einschränkungen doch noch in gewisser Weise bedeutsamen räumlichen Ausdehnungsgebiete dieses mehr oder weniger sozial „einseitigen“ Zusammentreffens werden dann in der allgemeinen Ergebnisbetrachtung der Untersuchung noch ganz kurz ergänzende Berücksichtigung finden.

der „Wohn“- oder Bevölkerungsstruktur, sondern die Sozialstruktur umfaßt eo ipso in funktionaler innerer Verbundenheit die bearbeiteten, selbständig nebeneinander stehenden Untersuchungen des Wohnungswesens, des Bevölkerungsaufbaus und der beruflichen Gliederung. Es war somit auch keine Möglichkeit gegeben für eine, für eine Kombination, vor allem die zeichnerische, unerläßliche Rangordnung der zu kombinierenden Tatbestände, die auch die Grundlage für eine weitere Bewertung gegeben hätte. Bewertet wurde der Raum Rostock bereits nach seiner wohnlichen Ausnutzung und nach der regionalen Verteilung der verschiedenen Altersklassen seiner Bevölkerung. Ebenso wurde deren berufliche regionale Gliederung festgestellt. Es bleibt darum nur noch übrig, abschließend festzustellen, wie weit die erarbeiteten verschiedenen Bewertungskoeffizienten in voneinander abweichenden oder sich bedeckenden Räumen übereinstimmen, bzw. ist aufzuzeigen, wie Rang und Raum der verschiedenen sozialen Daten sich entsprechen, um damit eine Kenntnis der sozialen Struktur des Stadtraums Rostocks zu ermöglichen.

Der Westen Rostocks, und zwar das Hansaviertel, die Maßmannstraße mit ihren Nebenstraßen, das Neubaugebiet um die Kasernen und die neuen Kliniken und das eigentliche Mietskasernenviertel im Inneren der Kröpeliner Vorstadt, vor allem in der Nähe der alten Kasernen, war im vorherigen als am ungünstigsten zu bewertende Wohngegend charakterisiert worden. Dieser folgten in der Altstadt drei im wesentlichen durch die Grubenstraße begrenzte nächst negativ zu bewertende Wohnviertel. Es entsprechen diesem Wohnatbestand nun die westlichsten Straßen des Hansaviertels und wenige Straßenzüge um die chirurgischen Kliniken und die gesamte östliche und nördliche Alt- und Innenstadt als geburten- und kinderreichste Stadtviertel. Die übrigen ebengenannten Straßenzüge im Hansaviertel, um den Ratsplatz, um die alten Kasernen mit Einschluß fast des gesamten Umlegungsgebiets¹⁾ sowie das hier dreifach gegliederte genannte Mietskasernenviertel weisen nur geringen bis mittleren Kinder- und Geburtenreichtum auf. In der nördlichen Kröpeliner Vorstadt stimmen nun weiterhin eine nächst ungünstig bewertete Wohnstruktur mit der etwa viertniedrigsten Kinderzahl überein. Der restliche Teil der Kröpeliner Vorstadt im Norden mit der Haedge-, Zoch- und den anschließenden Straßen, mit den Straßenzügen Am Brink und an der Heiligengeistkirche, und im Süden mit der Geld- und Stampfmüllerstraße steht an Kinderreichtum an 13., 10. und 8. Stelle, also recht ungünstig da, die wohnungsstrukturelle Bewertung weist unter 22²⁾ die Koeffizienten 7, 9 und 14 auf. Im Osten vereint die Steintorvorstadt und etwa bis zur Lange Straße die südliche Innenstadt die niedrigsten Kinder- und Geburtenzahlen mit dem höchsten Wohnstandard. Die vier berücksichtigten ländlich-vorstädtischen Außengebiete konnten ihrem Wohncharakter nach gut (Gartenstadt Barnstorf) bis mittel (Brind-

1) Auf das freilich auch ein besser qualifiziertes Wohnungswejen zutrifft.

2) Es ist hier zu beachten, daß in der Bewertung der Wohn- und Bevölkerungsstruktur immer der ungünstigste Fall, also der negativste Wohnatbestand und die niedrigste Kinder- und Geburtenzahl zahlenmäßig durch den höchsten Koeffizienten (also von 22 bzw. 15 abwärts) zum Ausdruck gebracht wurde.

mansdorf) und mäßig (Stadtweide) bis ausgesprochen negativ (Karls Hof mit Petrivorstadt) bewertet werden. Dem entspricht die absolut höchste Kinder- und Geburtenzahl in Karls Hof mit der Petrivorstadt und die 5., 6. und 11. höchste in der Gartenstadt Barnstorf und den Siedlungen Stadtweide und Brindmansdorf.

Ergänzt man nun dieses Wohn- und Bevölkerungsbild nach der beruflichen Gliederung der Bewohner, so findet sich eine Bevölkerungszusammensetzung von Arbeitern einerseits und Angehörigen der Gruppe Industrie und Handwerk andererseits in der höchsten Dichte (40—100, 40—80, 40—60%) in der östlichen und nördlichen Altstadt; ausgenommen die Straßenzüge zwischen Rathaus und Grubenstraße, in dem eigentlichen Mietskasernenviertel um die alten Kasernen, in dem Hansaviertel mit der Dethardingstraße und in Brindmansdorf. In geringerem Prozentsatz weist die gleiche soziale „Einseitigkeit“ die gesamte übrige innere Kröpeliner Vorstadt auf bis auf ihre nördlichsten Straßen und außerdem die Siedlungen Stadtweide und Karls Hof. Eine weitere, etwaige „einseitige“ soziale Schichtung, die sich aus Beamten und Angestellten und Angehörigen des Handels und Verkehrs zusammensetzt, trifft man im Umlageungsgebiet, in den Polizeigärten, in der Ostvorstadt und im westlichen Teil der Steintorvorstadt und in weit geringerer Dichte in der inneren Steintorvorstadt, im Norden der Kröpeliner Vorstadt und im eigentlichen Citygebiet der Innenstadt. Die Gartenstadt Barnstorf zeigt einen Grad des einseitigen Zusammenwohnens von Beamten und Angestellten und in öffentlichen Diensten Beschäftigten. Keine eigentliche soziale Einseitigkeit war festzustellen in der Maßmannstraße und den Straßen um die Chirurgischen Kliniken und um den Ratsplatz herum mit Beamten und Angestellten einerseits und Beschäftigten in Industrie und Handwerk andererseits.

Der Möglichkeit, den Raum als gestaltbildendes, als Forschungsprinzip sui generis in Anwendung zu bringen, sollte die Aufbereitung des Raumes Rostock dienen, und wenn mit dem oben abgeschlossenen Vergleich eines nur qualitativ „trennenden“ Grenzgefüges (regionale Zonenbildung) nichts weiter erreicht sein sollte, als vorwiegend zwei sozial ungleich zu bewertende „Räume“ herauszustellen, nämlich den Nordosten mit der Innenstadt als alte Stadtanlage und den Westen als Zug- und Ausbaugbiet der gegenwärtigen und zukünftigen Stadtentwicklung Rostocks, so ist durch diese Hilfsstellung der Wissenschaft jedenfalls ein Weg gewiesen für den gegenwärtigen und zukünftigen Einsatz einer Stadt„planung“. Das Schwergewicht einer städtischen Planungspolitik liegt, wie wir gesehen, auf dem Gebiete der Bau- und Wohnungspolitik, die Sorge um den zukünftigen, quantitativ und qualitativ allen Anforderungen genügenden Wohnungsbau tritt dort auf, wo noch baureifes Gelände verfügbar ist oder heute noch für andere Zwecke genutzte Flächen ihrer Erschließung als Baugelände harren. Die durch Kinderreichtum und quantitativ und qualitativ unzureichenden Wohnungsbestand belastete und durch ausgesprochene Einklassenschichtung gekennzeichnete Alt- und Innenstadt genügt diesen Voraussetzungen nicht mehr, und der von ihr ausgehende planungspolitische Auftrag tritt darum

hinter den Aufgaben im Westen zurück. Es besteht, wie schon vorher angedeutet wurde, immer eine Aversjon gegen das Wohnen im Osten, die sich für Rostock sogar für die im Osten gelegenen Vorstädte und Siedlungen, wie etwa Brindmansdorf und die ihm vorgelagerten Ansiedlungen an der Tessiner Chaussee auswirkte, die heute mit der Entwicklung der Gartenstadt Barnstorf z. B. nicht wetteifern können. Ein zweites Moment, das dem alten Rostock vor allem seine zukünftige Bedeutung als Wohnstadtviertel nimmt, liegt in der Großstadtwerdung Rostocks, für die eine Ausiedlung und Auswanderung aus dem Stadtkern typisch ist, wie sie der in der vorliegenden Untersuchung nur effektiv gewordene Wohnatbestand in den Anfängen schon erwies. Aus wohnungshygienischen und rassistisch-völkischen Rücksichten wird diese Entwicklung nur zu begrüßen sein, denn in wenigen Fällen wird der Haushaltsplan einer Stadt es ermöglichen, in größerem Umfange die sanierungsreifen Stadtviertel, die in Rostock nach Aussagen der Baupolizei die gesamte Altstadt stellen würde, abzureißen und mit modernen gesunden Wohnbauten wieder nutzbar zu machen. Es muß aber nun mit einer daher so als notwendig anerkannten gesunden Dezentralisation des Wohnens in der Großstadt eine Konzentration der Geschäfts- und Gewerbeviertel Hand in Hand gehen, um durch diese wirtschaftliche Funktion der Altstadt ihre soziale zu ersetzen. R. Heiligenthal³⁾ weist in seinem Gutachten 1931 über Rostocks künftige Stadterweiterung auf die hier zu vermeidende Gefährdung der Altstadt hin und sieht den Weg einer Altstadtsanierung zur „Erhaltung der historischen Stadt“ vor allem in der Errichtung von Arbeitsstätten im Osten und in einer stärkeren Verlegung des Berufs- und Geschäftsverkehrs in die Alt- und Innenstadt. Heiligenthal⁴⁾ betont damit auch, daß der alte Stadtkern und die erste Stadtanlage heute im Gebilde der modernen Großstadt vorwiegend eine wirtschaftliche Funktion zu erfüllen haben und daß die Möglichkeiten dazu durch Um- und Durchbau, sowie Ausräumung des überkommenen Altstadtwohnhausbestandes zu modernen Büro- und Geschäftshäusern oder handwerklichen Werkstätten, sowie durch Verbesserung und Ausdehnung der Verkehrsverhältnisse geschaffen werden müssen. Andernfalls wird einmal im Zentrum der modernen Großstadt mit einem wirtschaftlich toten und dadurch den städtischen Expansionsstendenzen hinderlichen Stadtkörper zu rechnen sein. Vielleicht können in Rostock heute schon der Ausbau und die Verbreiterung des Mühlendamms⁵⁾ und die Verlegung eines Teiles der Feinkelwerke in eben diese Gegend als wirtschaftliche Sanierungsmaßnahmen dieser Art angesprochen werden⁶⁾. Es wird sich auf dem Wege des organischen „Ausbaus“⁷⁾ unserer

³⁾ R. Heiligenthal: a. a. O. S. 12.

⁴⁾ R. Heiligenthal, Städtebaurecht und Städtebau. Deutsche Bauzeitung 1929 S. 22.

⁵⁾ Der Fernverkehr des Mühlendamms und der Tessiner Chaussee kommt frei-lich, da ersterer nur an der Altstadt vorbeiführt, dieser nicht zugute.

⁶⁾ Auch ist anzunehmen, daß planend auch weiter nordöstlich in das eigentliche Altstadtgebiet eingegriffen wird, so daß das von R. Heiligenthal angezeichnete Projekt einer Umgehungsfernverkehrsstraße nach Osten vom Hauptbahnhof aus unter Einbeziehung etwa der Wolkenweberstraße und des alten Marktes und des Petritors

Städte und der erwähnten Erhaltung der historischen Stadtteile freilich oft um ein Entweder—Oder handeln und die Ehrfurcht vor der Form des uns hinterlassenen Erbes mit dem von uns empfundenen Zwang zur ordnenden Raumgestaltung ringen.

Hemmungen dieser Art treten nun auf den Gebieten der künftigen Stadterweiterung und bei der Befriedigung des laufenden Wohnbedarfs zurück. Dafür wird die Abwägung eines tatsächlich an dauernden örtlichen Wohnungsbedarfs notwendig und außerdem sind nun Wachstumsquote der Bevölkerung, voraussichtlicher Anteil der Geburten und des Zuzugs an der Bevölkerungszunahme, sowie die gegenwärtige und künftige Zusammensetzung der Bevölkerung nach Beruf und Altersklassen heranzuziehen, d. h. es tritt neben Bebauungsplänen und Geländeerschließungsmaßnahmen die Notwendigkeit einer vorherigen sozialstatistischen Bestandsaufnahme in Erscheinung, mit deren Hilfe eine soziale, quantitativ und qualitativ nähere Bestimmung der vorgesehenen Wohnviertel erst möglich wird. Der Ausbau der Werftarbeiteriedlung Reutershagen und der Siedlung Dierkow, die Vollendung des Hansaviertels und der Straßenzüge um die neuen Kasernen und damit die Heranführung der städtischen Bebauung an die Gartenstadt Barnstorf, der Straßenzüge südlich von den neuen Kliniken sowie der Baubeginn im Osten der Satower Chaussee sind in Rostock die wesentlichen begonnenen Bauprojekte; sie dienen der Ausfüllung und letzten restlosen Ausnutzung des Raumes Rostock. Abgesehen von diesen bereits in Angriff genommenen Bauvorhaben regt das Ergebnis der vorliegenden Untersuchung zu Betrachtungen über die künftige Rostocker Stadtplanung auf weite Sicht an und es drängt sich, nachdem im vorherigen von der Raumfigur Rostocks als einer Sattelform gesprochen wurde, die Frage nach dem gewollten Stadtypus und der künftigen Stadtform Rostocks auf. Am den Zeitpunkt ihrer Großstadtwerdung wurde die Stadt Rostock in einem Teil der Berliner Tagespresse einmal als Lehrbeispiel⁷⁾ einer modernen Großstadt hingestellt⁸⁾ und in diesem Zusammenhang für sie der Begriff „Bandstadt an der Unterwarnow“ geprägt. Unter Bandstadt wird die Auslöcherung einer Großstadt in mehrere in sich geschlossene Siedlungsgruppen verstanden, die sich möglichst schachbrettartig zu beiden Seiten einer Fernverkehrsstraße aufreihen. Rostock bietet nun der Entwicklung zu einer derartigen Bandstadt besonders günstige Voraussetzungen, da das Gelände an der in Frage kommenden Fernverkehrsstraße in einer Länge von 13 km bis zum

vielleicht einmal Wirklichkeit werden wird, freilich nur nach Beseitigung zahlreicher Schwierigkeiten, die etwa in der verkehrsmäßig völligen Unzulänglichkeit des Petritors liegen würde, dessen etwaiger Beseitigung andererseits aber sein archäologischer und stadtgeschichtlicher Wert entgegensteht.

⁷⁾ W. Heilig, Ausbauplan und Wirtschaftsplan. Deutscher Gemeindetag 29. Jg. 1935 S. 632.

⁸⁾ Die Verordnung vom 15. Febr. 1935 über Landesplanung gibt z. B. neuartige einschneidende Bestimmungen über Baugenehmigungen, die grundsätzlich einer „geordneten“ Entwicklung des Gemeinwesens zu dienen haben und sieht u. a. ein Verbot von mehr als 3 Wohngeschossen in Wohnstraßen vor.

⁹⁾ Vgl. Rostocker Anzeiger vom 5. Mai 1935.

Ostseebad Warnemünde in städtischem Besitz ist, so daß Schwierigkeiten einer zwischengemeindlichen Planung etwa fortfallen. Außerdem besteht nach privaten Informationen von Seiten der Stadtverwaltung nicht die Absicht, die eigentlich „städtische“ Bebauung weiter als bis zum Chausseehaus Bramow vorzuschieben, so daß einer anschließenden siedlungsartigen Stadterweiterung jedenfalls südlich der Warnemünder Chaussee im Sinne einer solchen Bandstadt dadurch kein Hindernis entgegensteht.

Im Norden ist der Bedarf an Boden für Investitionen und industrielle Anlagen der in Marienehe ansässigen Rüstungsindustrie in Rechnung zu stellen, ein Faktor, der seinerseits auf jegliche Stadtplanung in seinen Expansions-tendenzen keine Rücksicht nehmen kann, der andererseits aber die Verfügungs- und Aufbereitungsmöglichkeiten über das Stadtgebiet stark beeinflusst. Heute erstellt die Konzentration von Arbeitsstätte und Wohnort, wie sie die Heinkelwerke mit der nur in geringer Entfernung entstehenden Werftarbeiteriedlung Reutershagen darstellen, einen geradezu idealen Typ einer arbeitsorientierten Siedlung (Stadt) am Arbeitsplatz¹⁰⁾. Die Landschaft, in die Werk und Wohnung eingebettet sind, bietet durch die Flußnähe und die sie durchziehende Verkehrsader ihrer wirtschaftlichen und siedlungsmäßigen Nutzung gleich günstige Voraussetzungen, auch handelt es sich um eine, wenn auch nicht geräuschlose, so doch um eine ohne gesundheitschädigende Störungen arbeitende Großindustrie, deren etwaigen weiteren Wanderungs- und Expansions-tendenzen mit bzw. zu neuen Wohnungen auch aus diesen Gründen keine Schranken zu setzen sind.

Es wird nun für Rostock aber nicht möglich sein, den Entwurf des künftigen Stadtbebauungsplans nur nach dieser westlichen Entwicklung auszurichten, sondern es ist planungs- und vermessungstechnisch schon die Erschließung des sich zur Zeit noch vorwiegend im Besitz der Kirchenökonomie befindlichen Geländes jenseits der Reichsbahn in Angriff genommen, mit dessen einstiger Bebauung und Einbeziehung in das Stadtgebiet Rostock die erwähnte Sattelform verlieren wird und der Stadtkörper eine flächenhaft geschlossene Form mit mehr oder weniger ausgedehnten westlichen Ausläufern bilden wird. Die obige Skizze¹¹⁾ veranschaulicht durch Schraffierung des bereits bebauten und durch rote Tönung des zur Zeit noch unbebauten Stadtgebietes die wesentlichen Wachstumsmöglichkeiten der Stadt Rostock mit dem jenseits der Bahnanlagen zur Verfügung stehenden Bauland. Die Freiflächen nördlich der Gartenstadt Barnstorf, die an sich für die erwähnte städtische Bebauung noch in Frage kämen, sind durch die dort erbauten Kasernen heute zum größten Teil als Exerzierplatzgelände und dergleichen in den Besitz der Wehrmacht übergegangen, so daß aus demselben Grunde die vorher erwähnte städtische Bebauung bis zum Chausseehaus Bramow zum größten Teil auch nur auf der nördlichen Straßenseite der Lübecker Straße noch vor sich gehen kann. Die somit für Rostock nicht mögliche Entwicklung zu einer einseitigen „Bandstadt“ durch das erwähnte notwendige baldige Zurückgreifen auf das Stadtgebiet jenseits der Bahnanlagen, trotz einer oft festzu-

¹⁰⁾ R. Heiligenthal: Städtebaurecht und Städtebau S. 16.

¹¹⁾ Im Institut für wirtsch. Raumforschung.

stellenden Aversion der Bevölkerung, „jenseits der Bahn“ zu wohnen, verhindert jedenfalls eine zu stark westlich hinausgreifende und dadurch unglückliche Stadtform, die dem Typ einer planmäßig entwickelten Großstadt mit einzelnen zweckbestimmten Agglomerationen, wie ihn etwa Neumann¹²⁾ aufzeigt, widersprechen würde. Es wird freilich immer von unzähligen örtlichen und individuellen Gegebenheiten geographischer und geologischer Art oder von der Lage der Stadt zu Flüssen und anderen Gewässern abhängen, wieweit sich ein solcher Idealtyp einer aufgeloderten und doch konzentrierten Großstadt verwirklichen läßt. Es ist ja aber auch gerade nicht Aufgabe der Stadtplanung und einer wissenschaftlichen Gutachtertätigkeit, die Norm „Großstadt“ zu schaffen, sondern „Stadtplanung“ soll vielmehr beitragen zu einer art- oder besser „stadteigenen“ Stadtform, aus der denn auch ein jeweiliger städtebaulicher Stil erwachsen wird, den wir heute nur noch zu sehr im Gesicht unserer Großstädte vermissen. Rapport¹³⁾ gibt dieser mit den Fragen einer Stadtplanung eng zusammenhängenden Hoffnung auf auch eine ästhetische und architektonische Neugestaltung unserer Städte mit den Worten Ausdruck: „Vielleicht wird gerade das Zusammenfassen an einzelnen Stellen, City, Großindustrie, also das nicht Detaillierte, Kubische, aber ins Gewaltige gesteigerte auf der einen Seite, — und das Flächenhafte, enger mit der Natur Verwachsene, nicht nach abgeschlossenen Raumformen Suchende auf der anderen Seite ... in Zukunft zu einem städtebaulichen Ausdruck unserer Wirtschafts- und Zeitkultur werden.“

¹²⁾ E. Neumann: Das städtische Siedlungsweisen, Stuttgart 1933, S. 41.

¹³⁾ A. Rapport: Städtebau und Landesplanung in ihrem Zusammenhang mit Wirtschaft und Kultur. Zeitschr. für Bauwesen 79. Jg. Heft 10, 1929, S. 246.

Lebenslauf.

Ich bin am 29. Oktober 1909 in Altona (Elbe) geboren als Tochter des verstorbenen Oberbürgermeisters Dr. jur. Ernst Heydemann und seiner Ehefrau Margarethe geb. Gaettens. Ich bin evangelisch-lutherischer Konfession sowie arischer Abstammung. Ich besuchte von Ostern 1916 bis zum Sommer 1919 eine private Vorschule in Altona, darauf bis Ostern 1923 das Lyzeum und anschließend die gymnasiale Studienanstalt in Rostock (Medl.). Dort erhielt ich im März 1929 das Reifezeugnis. Im Sommersemester 1930 begann ich mit dem Studium der Nationalökonomie und studierte an den Universitäten Rostock, Heidelberg und Königsberg. Im Juni 1934 bestand ich an der Universität Rostock die Diplomprüfung für Volkswirte mit dem Prädikat „gut“ und promovierte dort im April 1936 zum Dr. rer. pol. ebenfalls mit dem Prädikat „gut“.

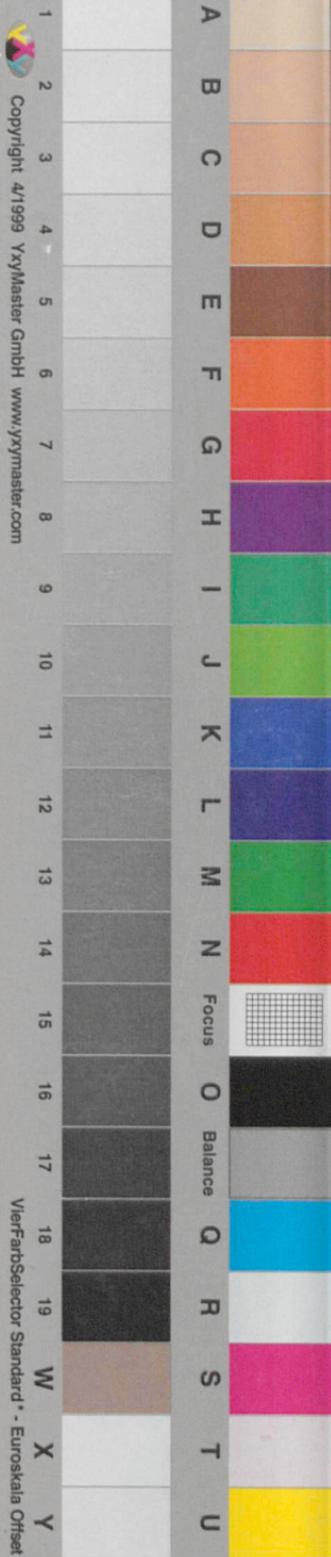
Wohnungen, Häuser mit 3—4 Wohnungen, Häuser
Häuser mit 7 und mehr Wohnungen. Für jede Größe
Karte ein bis drei Signaturen notwendig⁹⁾, die die prä-
Vorherrschens des jeweiligen Wohnhaustyps in einer
da jeder Zonenkarte nur eine Grundkarte entspricht,
a b s o l u t in einer Straße herrschende Typ dargestellt

Die Frage nach der Zweckmäßigkeit der Darstellun-
figkeit tritt naturgemäß bei einem verhältnismäßig hohe-
men einer Wohnhausgröße in einer Straße zurück, ist
des Vorkommens niedrig, sagt er im Hinblick auf den un-
n i c h t berücksichtigten prozentualen Anteil aller übrige-
den tatsächlichen Wohnhausbestand in der Straße we-
aber, jedenfalls für die Darstellungen des Wohnungswes-
selten ist, also die Straßen zumeist von einheitlichem W-
Steintorvorstadt stellt die größte einheitliche Zone, in
familienhaus 60—100prozentig vorherrscht. Begrenzt
Süden durch Hauptbahnhof, Lloydstraße, Lützowstraße,
an letztere anschließende Viertel der Johann-Albrecht-
straße, im Nordosten durch die Alexandrinen-, Richar-
und den Straßenzug Hinter dem Rathaus und im
Lange Straße die Grenze. Im Westen ist nördlich etw-
anschließend mit der Universität und dem Kloster zum He-
sie wird dann außerhalb der Innenstadt durch den G-
größeren Wohnhaustyp aufweisenden Schröder- und A-
vorgeschieben, verläuft dann östlich der Karlstraße und v-
lichen Begrenzung am Goetheplatz. Würden wir nicht b-
der Zahl der enthaltenen Wohnungen, sondern nach der
Erscheinungsform oder nach der zulässigen baupolizeilich
Geschoßzahl, Höhe usw. bestimmt haben, so würde sich f-
Gebiet kein solch einheitliches Bild ergeben haben. Denn
und Zweifamilienhaus sind natürlich in der Steintor-
ganz verschiedene. Die Steintorvorstadt ist das eigentl-
familien-„villa“ vorbehaltene Stadtviertel¹⁰⁾. Die ein b-
haltenden Wohnhäuser der Innenstadt aber kommen z-
vorwiegend durch die anderweitige Verwendung ursprüng-
allem zu Büro- und Geschäftsräumen. Zusammen mit

trotz des fehlenden Kartenmaterials abgestellt bleiben, was
Wichtigkeit und Bedeutung der kartographischen Methode i-
suchung verständlich erscheinen wird.

⁹⁾ Kartographisch ausgedrückt durch die unterschiedlich-
Farbe.

¹⁰⁾ Abgesehen von dem westlichen Teil der nördlichen
von Augusten- und Friedrich-Franz-Straße, hier macht sich
Stoßwerkhochhaus bereits bemerkbar, im Gegensatz zu den
noch eine gewisse Wohlhabenheit repräsentierenden Wohn-
zehnte des vorigen Jahrhunderts.



Copyright 4/1999 XxyMaster GmbH www.xymaster.com
VierFarbSelector Standard - Euroskala Offset

tenden abnehmenden Behauungs- und Wohnraumziffer können wir somit an Hand einer so festgestellten Auswanderung von Wohnungen und Menschen den Prozeß einer beginnenden Citybildung für diesen Teil der Stadt Rostock beweisen. Das weitere Vorkommen der ein bis zwei Wohnungen enthaltenden Häuser in prozentmäßig gleich hoher Häufigkeit sehen wir einmal in den Polizeigärten — hier handelt es sich auch um ein tatsächliches Ein- und Zweifamilienhausviertel — und in den vier Außengebieten der Stadt Rostock, wo der Gartenstadt- oder Siedlungscharakter die natürliche Voraussetzung für das einheitliche Vorkommen dieser Wohnhausgröße ist.

Die Häufigkeit derselben Wohnhausgröße zu 20—40 und 40—60% an dem Gesamtwohnha... läßt vorerst nun, wie schon erwähnt, auf große Mischungsverhältnisse der jeweiligen Straßen schließen. Für das Gebiet der Alexand... diese aus dem völlig uneinheitlichen Charakter der westliche Straßenseite der Alexandrinenstraße durch die dort enthaltenen Mietshäusern bebaut, wö... mit all dem architektonischen Prunk... Gärten zu den für die Fried... Wohnhaustypen zählen. Die... bis Zweifamilienhäuser mit... (h), dann von 40 bis 60%... ahnten Alt- und Kleinwohn... Belegung mit nur zwei Wohn... Zonen auf noch verhältnismäßig... oder immer die durch die niedrige... dieser Wohnhausgröße zu berücksichtigen... das Gebiet zwischen Am Schilde... typischen Altstadtstraßen, wie Kron... solchen luft- und lichtlosen, eng angelegten... die Straßenzüge zwischen Nikolai- und... gleiche Schilderung zutrifft.

Das Wohn... ungen findet sich in der nördlichen Innenstadt, und in der Schröder-, Augusten-, Karl-, Ludwigstraße. Die... platz ist 40—100, läßt also den übrigen Wohnhausgrößen noch einen ziemlichen Spielraum. So spielt gerade in den zuletzt genannten beiden Straßen, aber auch in dem westlichen Teil der Augustenstraße das Mehrwohnungshaus eine große Rolle, eine genaue Erfassung ist im Rahmen dieses Verfahrens leider unmöglich. Der gleiche Wohnhaustyp bildet dann noch in der nordöstlichen Kröpeliner Vorstadt eine Zone mit der Haedgestraße, Zochstraße, Neue Werderstraße und August-Brackmann-Straße. Auch hier gilt der gleiche Hinweis auf die Mischungsverhältnisse und dem Anteil vor allem der folgenden Wohnhausgröße, wenn auch einzelne Straßen, wie z. B. die Haedgestraße, von ganz einheitlichem Größencharakter sind ¹¹⁾. Im südlichen Umlegungsgebiet, und zwar in der Boß-, Felix=Stilfried-Straße, Tremsenplatz über-

11) In diesem Fall mit Häusern mit nur drei Wohnungen.