DEUTSCHE BAUZEITUNG
59. JAHRGANG • № 55 • BERLIN, DEN 11. JULI 1925
STADT UND SIEDLUNG
BEBAUUNGSPLAN, VERKEHRSWESEN U. VERSORGUNGS-ANLAGEN
SCHRIFTLEITUNG: REG.-BAUMEISTER a. D. FRITZ EISELEN

Alle Rechte vorbehalten. — Für nicht verlangte Beiträge keine Gewähr.

Industrie und Siedlung.

(Mit besonderer Beziehung auf das Ruhrgebiet und das Gebiet der Stadt Essen.)

Vom Beigeordneten Dipl.-Ing. Hermann Ehlgötz, Essen.

Engste Beziehungen bestehen seit jeher zwischen Industrie und Siedlung. Nicht allein, daß die Bedürfnisse der menschlichen Siedlung industriebildend und -fördernd wirken, sondern es steckt auch umgekehrt — und davon soll im Nachstehenden die Rede sein — eine intensive siedlungsbildende und -beeinflussende Kraft in der Industrie.

Solange die Industrie in häuslichen und kleinbetrieblichen Anfängen sich befand, d. h. also im Mittelalter und an dessen Ausgang, trat ihre Siedlungskraft allerdings zurück gegen einflußreichere strategische, landesherrliche, kirchliche und kommerzielle Siedlungsgrundlagen. Aber schon im 18. Jahrh. finden wir reine Industrieorte an Ausdehnung und Stärke mit frühmittelalterlichen, entwickelten Stadtgründungen wetteifern. Elberfeld und Crefeld z. B., die verhältnismäßig jungen Hochburgen der deutschen Textilindustrie (der damaligen Hauptindustrie) wiesen schon 1815 stattliche Einwohnerzahlen auf (16 000 und 13 000), während die zu jener Zeit weniger mit Industrie belegte Bezirkshauptstadt Düsseldorf, die bevorzugte landesfürstliche Residenz, damals auch nicht mehr als 15 000 Einwohner beherbergte.

Der Aufstieg der Technik im 19. Jahrh. verhalf der Industrie im allgemeinen, besonders aber der Metall-, Maschinen- und Bergwerksindustrie zu ungeahntem Wachstum. Diese letzteren Industrien, denen wir in den folgenden Zeilen unser Hauptaugenmerk zuwenden wollen, haben — neben dem Aufschwung von Handel und Verkehr — die größten Umwälzungen im Siedlungswesen hervorgerufen.

An den Fundstellen der metallischen Bodenschätze geboren, wo meistens auch Wasserkraft und Waldbestand die handwerksmäßige Bearbeitung erleichterte, strebte die Metallindustrie, d. h. sofern sie nicht schon in der Zeit des Kleinbetriebes starke, eigene Siedlungskräfte entfaltet hatte (man vergleiche Solingen), mit ihrer maschinellen Umstellung und dem Ausbau des Eisenbahnnetzes nach der Nähe alter Siedlungshäufungen. Denn diese waren zugleich fast in allen Fällen auch die historischen Handelszentren und werdenden Knotenpunkte des Eisenbahnverkehrs. Zahlreiche Arbeitskräfte und Absatzmöglichkeiten lockten hier. Die siedlungsverdichtende, wie die wirtschaftliche Kraft der Metallindustrie war größer als diejenige der Textilindustrie. Oft wurde deshalb durch sie eine alteingesessene Textilindustrie mit ihren niedrigen Löhnen verdrängt (z. B. in Berlin). Auch dort, wo eisenbahntechnische Gründe neue Verkehrsknotenpunkte schufen, faßte die Metallindustrie Fuß und entwickelte unan-

Abb. 1. Marktplatz in der Siedlung Margarethenhöhe in Essen.

sehnliche Orte zu bedeutenderen Städten. (So hat z. B. das in vorzüglicher Verkehrslage befindliche Ohligs im Rheinland einen Teil der industriellen Kräfte aus dem nachbarlichen industriehistorischen, eisenbahntechnisch aber schwerer erreichbaren Solingen abgezogen.)

Wenn wir dem bedeutendsten Zweig der Metallindustrie, der Eisenproduktion und -Verarbeitung, unsere Aufmerksamkeit zu, so finden wir bei einem Studium der Standorte der einzelnen Bearbeitungsstadien des Eisens (in der Reihenfolge von der feineren zur schwereren Ware und zurück bis auf die Rohstoffproduktion) das interessante Bild, daß wir uns in dieser

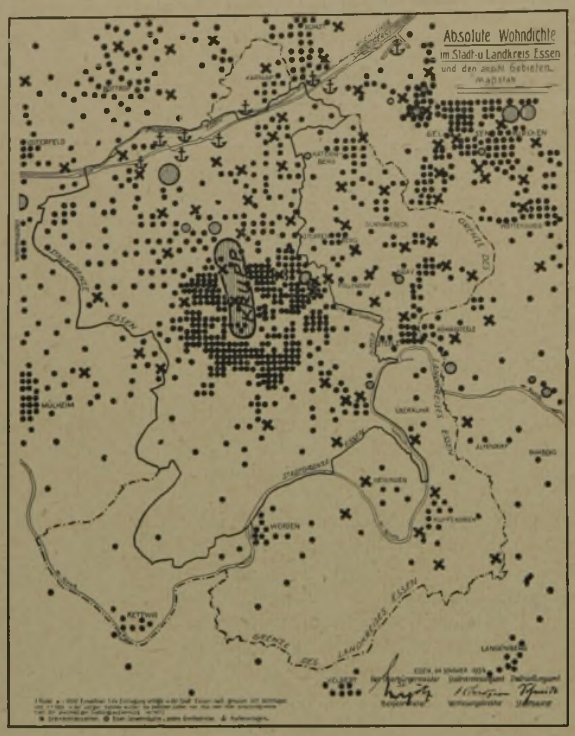

Abb. 2. Jeder Punkt 100 Einwohner. + Steinkohlenzechen. Eisen- und Schwerindustrie u. a. Großbetriebe.

Abb. 3. Deutsche Bodenschätze und Volksdichte.

Folge von den altgeschichtlichen Siedlungs- und Verkehrszentren wieder entfernen und den Fundstellen der Bodenschätze wieder nähern, und zwar vor allem der Steinkohle, deren jüngere Umwandlungsarten (Fettkohle) bei der modernen Verhüttung des Eisenerzes unentbehrlich sind. Machen wir uns das wieder an einem Beispiele aus dem Rheinlande klar: Von der feineren Metallindustrie Kölns geht der Weg über die schwerere Maschinenindustrie Düsseldorfs nach der Eisenschwerindustrie des Ruhrgebietes. Gleichzeitig sehen wir auf diesem Wege, daß der Einfluß der Eisenindustrie auf das Städtewachstum (und das Siedlungsbild überhaupt) erheblich zunimmt, je näher wir der Rohverarbeitung kommen.

Das fast 2000 jährige Köln trägt noch den Stempel der fast ausschließlichen historischen Handels- und Verkehrsstadt. Es wächst — jeweilig an dem Durchschnittsgrad der städt. Entwicklung gemessen — fast vollständig normal im stetem Gleichmaß der Jahrhunderte. In seinem Stadtbilde tritt die Industrie — abgesehen von den neueren Bestrebungen, solche in vermehrtem Maße heranzuziehen — verhältnismäßig zurück. In Düsseldorf, das sich mit Eifer bemüht, seinen alten Ruf als Residenz- und Gartenstadt auch in dem neuen Zeitalter der industriellen Arbeit zu bewahren und zu befestigen, macht sich — infolge der Nähe des Steinkohlengebietes — schon ein wesentlicherer eisenindustrieller Einschlag bemerkbar. Den früheren Vorsprung des textilindustriellen Elberfeld hat Düsseldorf längst eingeholt und weit überflügelt. Essen dagegen, eine Stadt ohne die wasser- und verkehrstechnischen Vorteile der unmittelbar am Rhein

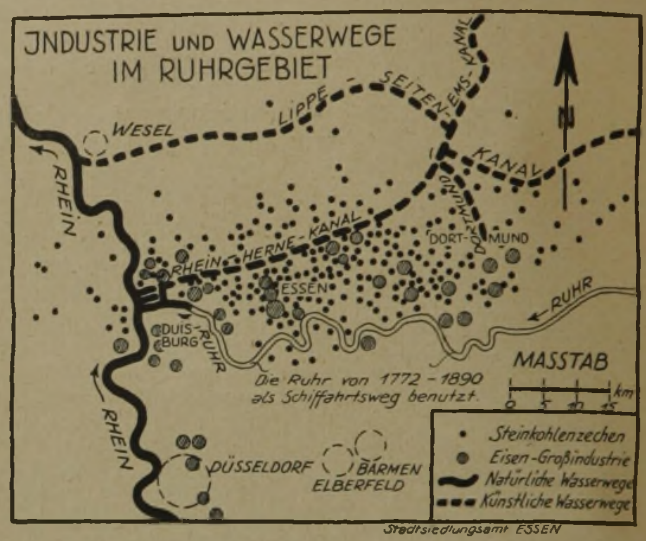

Abb. 4. Industrie u. Wasserwege im Ruhrgebiet.

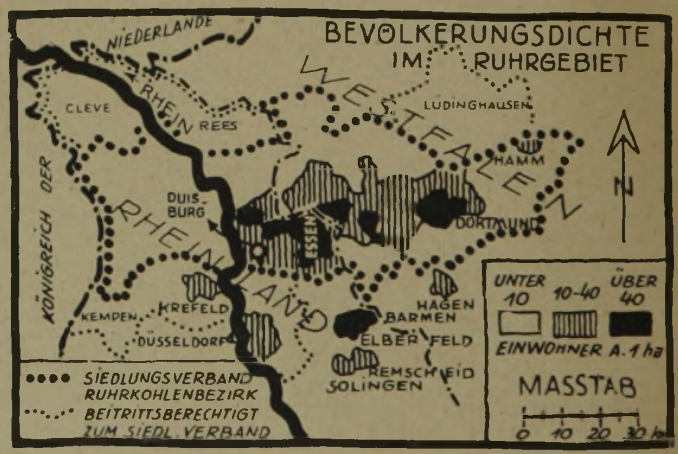

Abb. 5. Bevölkerungsdichte im Ruhrgebiet.

gelegenen Städte, vor 100 Jahren ein bescheidenes Landstädtchen mit $^1/_{10}$ der Einwohnerzahl Kölns und ⅓ derjenigen Düsseldorfs, ist allein durch die Siedlungskraft einer unmittelbar auf der Steinkohle fußenden Eisenschwerindustrie mit beispielloser Schnelligkeit aus dem Boden gewachsen. Düsseldorfs Einwohnerzahl hat es überschritten und nähert sich Kölner Ausmaßen. (Vgl. Abb. 2, oben: Wohndichte in Essen). Die Industrieanlagen, denen sich ein aus der Industrie geborener Handels- und Verkehrsmittelpunkt anschließt, und die Wohn- und Erholungsgebiete der Industriebevölkerung geben dem Stadtbilde Essens das charakteristische Gepräge. Wir stellen also fest, daß der Metallindustrie, namentlich der Eisenschwerindustrie, ein äußerst starker siedlungszusammenballender Wesenszug eigen ist, der alle aus dem Mittelalter überkommenen Anlässe zu Siedlungsverdichtungen — wie sie zu Anfang genannt wurden — weit überholt.

Ganz andere Einwirkungen auf das Siedlungswesen hat dagegen die Bergwerksindustrie. Nur im Allgemeinen gesehen — vom Standpunkte der gesamten Landessiedlung — wohnt ihr eine gewisse konzentrierende Charaktereigenschaft inne, wie wir eine solche bei der Eisenindustrie beobachten konnten. Der Aufschwung des Bergbaues im 19. Jahrhundert hat nämlich die Zusammenziehung großer Bevölkerungsteile nach den Bodenschatzgebieten zur Folge gehabt. (Vergl. Abb. 3, S. 106, Bodenschätze u. Volksdichte.) In den betreffenden Gebieten selbst sorgt der Bergbau aber, da er naturgemäß von der — bandartigen — Lagerung der Bodenschätze abhängig ist, für eine Verteilung der Besiedlung. Dichter liegende Schachtanlagen in der Nähe alter Siedlungshäufungen können allerdings auch die konzentrische Siedlungstendenz derselben verstärken. Vorhandene Verkehrswege fördern gewiß die Entwicklung des Bergbaus (es sei hier an die alte Ruhrschiffahrt und den Stollenbau im Ruhrtal erinnert), doch besitzt der Bergbau — im Gegensatz zu der Abhängigkeit der Metallindustrie von berits vorhandenen Verkehrslinien — die Kraft, neue große Verkehrsadern, wenn er ihrer bedarf, selbst zu entwickeln, wie das Beispiel der Köln-Mindener Bahn und des Rhein-Herne-Kanals im Ruhrgebiet lehrt. Im Rahmen einer allgemeinen siedlungsverstärkenden Einwirkung, d. h. also Umwandlung agrarwirtschaftlicher Landstriche in industrielle Gebiete, hat der Bergbau mithin einen durchaus siedlungsverteilenden Wesenszug, wie er günstiger für unsere heutigen Siedlungspläne nicht sein kann.

Abb. 6. Lageplan der Siedlung Essen-Stadtwald.

Wäre die Erkenntnis der vorstehend geschilderten Zusammenhänge zwischen Industrie und Siedlungsbildung frühzeitig genug ausgewertet worden, so gäbe es heute wahrscheinlich kaum ein „Großstadtproblem". Schon der Verkehrsknotenpunkt allein birgt Gefahren einer unnatürlichen Siedlungszusammenballung in sich. Es müssen aber diese Gefahren noch mehr wachsen bei übermäßiger Verpflanzung solch' intensiver konzentrischer Siedlungsbildner wie die Metall- und Maschinenindustrie an hervorragendere Knotenpunkte (Berlin). Mit Hilfe des Verkehrsnetzes hätten diese Wirtschaftsmotore auch ebenso gut über das breite Land verteilt werden können, wo sie dann in ihrer siedlungstechnischen Auswirkung dem Bergbau würden nachgeeifert haben. Heute kommt der Ruf nach einer solchen innerdeutschen Kolonisation leider schon um Vieles zu spät.

Abb. 7. Waldbestand bei Oberhausen im Jahre 1823.

Es ist ein durchaus falscher Begriff in unser Volk gekommen: Industrie und häßliche Siedlungsweise, unschöne Stadt- und Landschaftsbilder sind nach Meinung Vieler nicht mehr zu trennen. Schuld daran trägt aber nicht allein die vorgenannte fehlerhafte Haufenansiedlung der Metallindustrie an einzelnen Stellen, sondern überall in Deutschland hat der Städtebau des vergangenen Jahrhunderts gegenüber den gewaltigen Aufgaben, die ihm aus der Umstellung unserer Volkswirtschaft vom Agrar- zum überwiegenden Industriecharakter erwuchsen, versagt. Von seiner hohen künst-

lerischen Stufe im Mittelalter sank er zum starren Schematismus herab. Eine für Agrarverhältnisse berechnete Stadtplanung wurde ohne Bedenken auf das Industriezeitalter übertragen. Die falsche Fortentwicklung in die Höhe — statt in die Breite mußte den Industrie- und Handelsplätzen aber die natürlichen Quellen rauben, aus welchen die Bevölkerung des Agrarstützpunktes immer wieder ihre Auffrischung hatte vornehmen können. Das froh begrüßte, aber leider der ordnenden Hand entbehrende „freie Spiel der Kräfte" im aufblühenden Industriestaat tat im Verein mit der falschen konzentrischen Ausnutzung der Verkehrsmittel mit der falschen konzentrischen Ausnutzung der Verkehrsmittel ein Übriges, das Chaos auf städtebaulichem Gebiet zu vollenden, bis das Ende des 19. Jahrh. sich in den Klauen des Ungeheuers „Großstadt" gefangen sah und nun mühsam nach einem gangbaren Ausweg suchte.

Das 20. Jahrhundert sieht nunmehr folgerichtig die Stadt, den Arbeitsplatz der Industrie, den Knotenpunkt des Handels und Verkehrs, als selbständige körperliche Erscheinung im Lebensprozeß unserer Volkswirtchaft an, in der alle Produktionseinheiten, wie sie sich aus dem Zusammenwirken von Natur und Mensch in der Wirtschaft ergeben, ohne gegenseitige Behinderung Plaz finden müssen. Wir haben es heute mit drei grundlegenden Forderungen zu tun: Bereitstellung eines mit dem Maßstabe gesunder Bevölkerungs- und Wirtschaftspolitik bestimmten Flächenmindestbedarfs für Arbeits-, Wohn-, Erholungs- und Verkehrszwecke,

Abb. 8. Großwohnungsviertel am Haumannplatz.

Abb. 9. Krupp'sche Siedlung Alfredshof, Essen, Hochbauteil.

systematische Ordnung dieser Flächen untereinander, und endlich Ausbau und Aufbau derselben nach technisch-wirtschaftlich zweckmäßigen und schönheitlichen Gesichtspunkten. Städtebau und Siedeln werden damit zu gleichgerichteten Maßnahmen. Dem Städtebau wird zwar auch weiterhin der Hauptteil der deutschen Siedlungsarbeit zufallen, denn eine durchgreifende Innenkolonisation durch dezentralisierende Ausnutzung jedenfalls erscheinen, die hauptsächlichsten Probleme dieser Art an dem praktischen Beispiel des industriell höchstentwickelten Gebietes Deutschlands, des Ruhrgebietes, zu erläutern.

Es wird ohne weiteres einleuchten, daß das ohne bedeutende Tradition fast ganz aus der Industriewirtschaft geborene Ruhrkohlengebiet wesentliche Merkmale der siedlungspolitischen Unordnung des 19. Jahrh.

Abb. 10. Siedlungshäuser in Osterfeld.

Abb. 11. Bergmanns-Siedlung in Essen-Borbeck aus der Nachkriegszeit.

unseres Eisenbahn- und Wasserstraßennetzes wird — so wünschenswert das wäre — unsere und die nächste Generation kaum erleben. Aber die Erweiterung unserer vorhandenen Großstädte kann nur in Frage kommen in dem Sinne der Umbildung der Großstadt zur Großsiedlung, noch deutlicher: zur Stadtlandschaft.

Der beschränkte Raum dieser Zeilen gestattet kein Eingehen auf Einzelheiten. Angezeigt dürfte es aber an sich tragen muß. Aber wenn man vergleichsweise mit Groß- und Riesenstädten in anderen Teilen Deutschlands den stadtbaukünstlerischen Erbnachlaß aus dem Mittelalter unberücksichtigt läßt, findet man, daß die Schäden des Schematismus im Ruhrgebiet trotz der überstürzten Entwicklung und großen Siedlungsdichte zum mindesten nicht größer, vielfach aber geringer sind, als sonst irgendwo. Man sieht sogar, daß hier schon frühzeitig Natur und Mensch einen soliden Sockel

geschaffen haben, auf dem der unter dem Zeichen städtebaulicher Flächenentwicklung stehende Siedlungsaufbau der Neuzeit sich recht günstig gründen läßt.

Abb. 12. Grünanlagen am Moltke-Platz in Essen.

Abb. 13. Häuser am Nordhof in Essen
Links Flachbau 1860, rechts Hochbau 1900, in der Mitte Krupp'sche Siedlungshäuser 1871, im Hintergrund ein Teil der Krupp'schen Fabrik.

Die Oberfläche des Gebietes trägt im großen ganzen den Charakter des Überganges von dem südwestdeutschen Bergland zur norddeutschen-holländischen Tiefebene. So kommt es, daß die Ruhrgegend als Ausläufer des südlichen Berglandes wellige, für Wohngebiete vorzüglich geeignete Formen aufweist, während auf der anderen Seite das Emschertal unter dem die wertvolleren und reichhaltigeren Kohlenlager sich befinden, fast ausschließlich Flachlandgepräge trägt und damit für Industrieflächen und Güterbahnen wie geschaffen erscheint. Daß Untergrund und Oberfläche sich so vorteilhaft ergänzen, kommt dem Siedlungsaufbau der Städte zwischen Ruhr und Emscher sehr zu statten, wie später an dem Beispiel der Stadt Essen gezeigt werden soll.

Das „Band" der Ruhrkohle hat zudem die als erste Ausgangspunkte dichterer Besiedlung in Frage kommenden Zechenanlagen auf weite Landstrecken unabhängig von Gemeinde- und Provinzgrenzen verteilt. Der mit hervorragenden siedlungsverteilenden Eigenschaften ausgerüsteten Bergbauindustrie ist es auch besonders zu danken, daß sie von Anfang an den Flachbau und das Kleinhaus zur Keimzelle ihrer Wohnungspolitik machte und so die Eingewanderten durch Bietung günstiger Wohnverhältnisse an die neue Heimat band (Abb. 10, S. 109).

Weitere Verteilungsgrundlagen schufen zu gleicher Zeit die zunächst in mehreren Parallelsträngen den natürlichen westöstlichen Talmulden folgenden Eisenbahnlinien, wie man noch heute an den mehrfachen Stadtreihen des Gebietes zu erkennen vermag. Der über einen breiteren Landstrich ausgedehnte Bergbau hat es also hier zuwege gebracht, die sonst ausschließlich konzentrische Siedlungsauswirkung der Verkehrslinien wesentlich abzuschwächen.

Im Gegensatz zu diesen zerstreuenden Wirkungen brachten allerdings die Verkehrsknotenpunkte und vor allem die Eisengroßwerke das ausgesprochen konzentrisch verdichtende Moment in die Siedlungsbildung des Bezirkes und führten zu großstädtischen Entwicklungen nicht nur im Anschluß an die ehemaligen Landstädte, sondern selbst an kleinste Kirchdörfer. (Ein Vergleich der Abb. 4, S. 106, „Industrie und Wasserwege" und Abb. 2, S. 106, „Bevölkerungsdichte im Ruhrgebiet" zeigt deutlich, daß sich an den Standorten der Eisengroßindustrie die Bevölkerung wesentlich dichter zusammengeballt hat.) In solchen Fällen wurde die Bauweise in der damaligen, allzusehr auf bloße Verdienstmöglichkeiten eingestellten Zeit natürlich nicht immer vor Irrwegen bewahrt. Während sich die zweifelhafte fremde Architektur der Gründerzeit zwischen die bodenständigen bergischen Giebelreihen der kleinstädtischen Gassen drängte, erstanden draußen auf den Feldmarken einige „Industrienomadenviertel", die glücklicherweise nicht allzu häufig und für die Gesamtheit des Gebietes nicht charakteristisch sind. (Auf der Abb. 13, neben, sehen wir z. B. in unmittelbarer Nähe der Kruppfabrik das einstöckige Kleinhaus, das zweistöckige Siedlungshaus und die vielstöckige „Mietkaserne" dichtgedrängt zusammen.) Die Städte unmittelbar am südlichen Emscherufer, wo die Industrieanlagen die größte Dichte erreichen, leiden unter solchen städtebaulichen Irrtümern am schwersten. Zudem sind ihnen in dem Drange der Industrialisierungsperiode auch fast alle Grünflächen verloren gegangen. (Der auf Abb. 7, S. 107, dargestellte Grün-

kranz um Oberhausen vor 100 Jahren ist nahezu gänzlich vernichtet. Hätte ein fürsorgender Städtebau ihn erhalten, so hätte heute Oberhausen ein Siedlungsbild, wie es kaum idealer erdacht werden kann.)

Die von jeher weiträumigere westdeutsche, vielleicht von der Einzelhofsiedlung der Kelten abzuleitende Siedlungsgepflogenheit hat aber dazu beigetragen, daß die städtische Siedlungsgrenze des deutschen Ostens (man vergleiche die germanische Haufendorfsiedlung) selbst an den dichtesten Zusammenballungspunkten des Ruhrgebietes nicht nachgeahmt wurde. Das „Dreifensterhaus" ist im Rheinlande landesüblich. Würden wir bei dem Begriff „Mietkaserne" lediglich die Quantität zu Grunde legen, also etwa die Wohnbauten mit mehr als 20 Wohnungen darunter verstehen, so waren in Essen (und ähnlich auch in den übrigen südwestlichen Städten) um die letzte Jahrhundertwende nur 0,05 v. H. aller vorhandenen Wohnhäuser Mietkasernen, dagegen in Berlin 42 v. H., in Breslau und Stettin 20 v. H. Gegen Berlin, das ¾ seiner Fläche mit 4- und 5-geschossiger Bauweise, mit Mietkasernen von erschreckend hoher Bebauungsziffer, mit zahlreichen Hinterhäusern und Flügelbauten belegt, trägt die überwiegend 2- und 3-geschossige Bauweise des Ruhrgebietes — selbst innerhalb der geschlossenen, auf der Grundlage der Eisenindustrie entstandenen Städte — fast dörflichen Charakter. Ein Beweis, daß Industrie und häßliche Siedlungsweise nicht unbedingt zusammengehören!

Ein weiteres zur Gesundung der großen westdeutschen Industriesiedlung ist die schon früh einsetzende, meist dem Flachbau und der räumlichen Trennung der Arbeits- und Wohnstätten zugewandte Wohnungsfürsorge der Eisenindustriellen. Es hat unter ihnen stets ethisch eingestellte Persönlichkeiten gegeben, die das Wohl der Menschheit in den Mittelpunkt des Produktionszweckes stellten und daher auch das Wohnungswesen nicht roher Spekulation anvertrauten, sondern, gestützt auf eine vorausschauende Bodenpolitik, mit guten Beispielen den übrigen Baukreisen Weg und Ziel angaben. Verdankt die Seidenstadt Crefeld ihr sauberes, geordnetes Stadtbild der geschlossenen Errichtung ganzer Straßenzüge und Stadtviertel, wie es der stoßweise erfolgende Konjunkturaufstieg der Textilindustrie erforderlich machte, so trugen auch die geschlossen errichteten großen Arbeitersiedlungen des Ruhrgebietes nicht unwesentlich zur frühen Klärung des Gesamtsiedlungsbildes bei.

Daß auf dem Boden der Industrie die gute Saat der Wohnungspflege leicht aufgeht, sehen wir auch in der Textilstadt Elberfeld. Schon in den ersten Jahrzehnten des vergangenen Jahrhunderts entwickelte sich dort die gemeinnützige Bautätigkeit. Leider ist sie dort aber infolge der außerordentlichen Enge des Wuppertales früher nicht zu einem maßgebenden Einfluß auf das gesamte Stadtbild gekommen. Im Ruhrgebiet geht dagegen, abgesehen von der städtebaulich notwendigen Vervollständigung

Abb. 14 (oben). Krupp'sche Siedlung Alfredshof um 1910.

Abb. 15 (Mitte, oben). Bergmanns-Siedlung „Viktoria Matthias" in Hochbauweise.

Abb. 16 (Mitte, unten). Krupp'sche Kolonie Friedrichshof um 1900.

Abb. 17 (unten). Krupp'sche Kolonie Kronenberg aus den 70er Jahren.

dichterer Bebauung früheren Ursprungs in der Nähe alter Siedlungskerne (Baulückenschließung und Ausnutzung baureifer Straßenfronten in den Randgebieten der Großstädte), die allgemeine Entwicklung auf die zweigeschossige Bauweise ohne Hinter- und Flügelbauten mit ausreichender Hof- und Gartenfläche hinaus. Wenn man auch allmählich unter dem Druck der heutigen Wirtschaftsverhältnisse den besonders bei den neuesten Bergmanns-Siedlungen geübten wirtschaftlichen Irrtum des Einzelhauses einsieht und zum Reihenhaustyp zurückkehrt, so hat auch das neue Gruppen-Mehrfamilienhaus durchaus zweckmäßige wohnliche Charaktereigenschaften (Abb. 11, S. 109).

Abgesehen von einer gewissen Unordnung in der Verteilung der Arbeits- und Ruhegebiete, von der Uneinheitlichkeit des Verkehrsnetzes und dem offenbaren Mangel an Grünflächen in der Nähe des Emscherlaufes, in der dichtesten Kristallisationszone der Industrie, kann man deshalb mit Recht sagen, daß die Siedlungsansätze des Ruhrgebietes im allgemeinen keine ungesunden sind, daß vor allem das Wohnungswesen in der „Werkstatt des deutschen Reiches" auf achtunggebietender Höhe steht. Seit 1920 ist zudem — wie bekannt — ein aus den einzelnen Kommunen auf Grund eines besonderen Gesetzes gebildeter Siedlungsverband mit der Beseitigung der allgemeineren siedlungstechnischen Mängel der Ruhrsiedlung energisch beschäftigt. — (Schluß folgt.)

Vermischtes.

Die Entwicklung der Stadt Buer i. W. und ihrer Grünflächen. Während die fortschreitende Entwicklung des Bergbaues und der Industrie im Rhein.-Westfäl. Industriegebiet die Waldbestände und Grünflächen in der Umgebung der Städte im allgemeinen unerbittlich vernichtet hat und erst in der Neuzeit wieder der Versuch gemacht wird, durch Neuanlagen Abhilfe zu schaffen, macht die Stadt Buer i. W. davon eine erfreuliche Ausnahme, so daß sie in der Rhein.-Westf. Zeitung vom 3. Mai d. J. in einem Aufsatz von Magistrats-Ass. Große-Boymann, Buer, als „die Stadt im Grünen" bezeichnet wird. Wir entnehmen diesem Aufsatz folgende Angaben:

Ein Schulbeispiel für den überraschenden Aufschwung selbst unbedeutender Dörfer durch die Entwicklung der Industrie ist die Stadt Buer, die auf der Wasserscheide zwischen Emscher und Lippe gelegen ist. Nach 1871 zählte das Dörfchen 4531 Einwohner. Mit der Niederbringung des Schachtes der Zeche „Hugo" 1873 hielt die Industrie ihren Einzug. Zahlreiche weitere Werke folgten. Heute zählt die Stadt 10 Schachtanlagen mit 19 Schächten, deren Belegschaft von 28 729 Mann im Jahre 1925 an Kohle 5,12 Mill. t, d. h. 5 v. H. der Kohlenförderung des gesamten Ruhrgebietes leistete.

Die Entwicklung der Industrie ist natürlich auf die Struktur des Stadtgebietes von tief einschneidendem Einfluß gewesen. Im Jahre 1822/23 lagerte sich um die Freiheit Buer ein dünner Siedlungskern, um den sich im Umkreis von rd. 5 km kleine Bauernschaften, Einzelgehöfte und Adelssitze gruppierten. Der Gemeindebezirk, der mit 6200 ha derselbe geblieben ist, zeigte 45 v. H. Grünflächen, die bis 1918 auf 22,38 ha oder 35 v. H. zusammengeschmolzen waren. Im Krieg ging er infolge der Nachfrage nach Kleingartenland und Steigerung der Holzpreise auf 1343 ha oder 22 v. H. zurück.

Hand in Hand damit ging eine starke Verbreiterung des Siedlungskernes und die Schaffung neuer Siedlungen an der Peripherie des Stadtgebietes, leider ohne planmäßiges, einheitliches Vorgehen, lediglich privaten Interessen folgend, so daß auch Buer von eintönigen, schematischen Häuserreihen, ohne Erholungsmöglichkeit, in der Nähe der Schachtanlagen nicht verschont blieb.

Hier war es der staatliche Bergbau, der der Siedlungspolitik neue Wege wies. In nicht ganz zwei Jahrzehnten schuf er 4000 Wohnungen in Bergmanns-Siedlungen, die ohne baulichen Schematismus und unter Schonung des Waldbestandes zu kleinen Gartenstädten heranwuchsen. Die Trabantensiedlungen, dem Stadtkern enger anzugliedern, und so für das System der Radial- und Trabantenstadt eine glückliche Verbindung zu schaffen, ist man jetzt bestrebt. Eine Bauordnung ist erlassen, die für das ganze Gebiet Flachbau vorsieht, Hinter- und Seitengebäude verbietet und mindestens je 250 qm nutzbares Gartenland fordert. Außerdem ist für Freihalten eines Grüngürtels Sorge getragen, der sich halbkreisförmig zwischen Stadtkern und Außenbezirke einschiebt. Die dauernd freizuhaltenden Grünflächen werden 2436 ha umfassen, also den Stand von vor hundert Jahren wieder erreichen. Der sich um den Stadtkern ziehende Grüngürtel wird 250 ha Fläche haben. Er umfaßt neben naturgewachsenem Buchenwald, den durch einen Gartenarchitekten ausgestalteten Stadtwald, Zentralfriedhof, Spiel- und Sportplätze, Kleingärten und den bekannten Park des Schlosses Berge.

Die Bodenpolitik der Stadt ist außerdem tatkräftig auf Abwehr einer ungesunden Bodenpolitik und Vermehrung des städtischen Grundbesitzes gerichtet. Dieser ist von 51,4 ha im Jahre 1912 auf nicht weniger als 274,8 ha im Jahre 1924 gestiegen.

Die industrielle Entwicklung hat naturgemäß auch das Verkehrswesen stark beeinflußt. Die historischen Durchgangsstraßen sind jetzt Geschäftsstraßen geworden und Zubringer für den, den Stadtkern umgebenden Verkehrsring. Der Stadtbezirk wird außerdem in Zukunft von folgenden Verbandsstraßen durchzogen werden: Elberfeld-Coesfeld, Soest—Geldern, Düsseldorf—Münster, Mülheim—Recklingshausen und Buer—Dorsten. Die Stadt wird von Norden nach Süden von der 1880 in Betrieb genommenen Eisenbahnlinie Wanne—Winterswyk durchquert. Im Jahre 1905 trat die Ost-West-Verbindung Oberhausen—Hamm hinzu. Genehmigt ist bereits eine Linie Essen—Buer—Haltern—Münster—Hamburg, die die Stadt mit dem Industriezentrum Essen, dem Welthandelsplatz Hamburg verbinden soll. Dazu kommt die geplante Linie Dortmund—Wesel, so daß die Stadt dann mit vier durchgehenden Eisenbahnlinien Verbindung hat, also auch zu einem wichtigen Eisenbahnknotenpunkt wird. —

Für eine günstige Weiterentwicklung Buers, auch im städtebaulichen Sinne, sind also alle Vorbedingungen gegeben. —

Einheitliche Behandlung unseres Verkehrswesens. Im Anschluß an eine von der „Deutschen Gesellschaft für Bauingenieurwesen" veranstaltete Reihe von Vortrags- und Aussprache-Abenden ist folgende Entschließung, die alle auf die Zusammenarbeit mit den einzelnen Zweigen unseres Verkehrswesen angewiesenen Wirtschaftsdienste interessiert, gefaßt worden:

„Sämtliche Verkehrsmittel stellen ein zusammenhängendes, in sich geschlossenes Gebilde dar, das der gesamten Wirtschaft dient, und sind dementsprechend nach einheitlichen Gesichtspunkten zu behandeln. Sie müssen ihrer technischen Eigenart entsprechend so angesetzt, ausgebaut und ausgenutzt werden, daß mit einem Minimum von Aufwand ein Maximum von Leistungen erzielt wird, und daß die Wirtschaft den größtmöglichen Vorteil aus ihnen zieht. Daraus ergibt sich, daß alle Verkehrsfragen organisatorisch von einer Stelle aus führend und entscheidend behandelt werden, und zwar vom Reichsverkehrsministerium, gestützt auf die dauernde Mitwirkung der verkehrtreibenden und am Verkehr besonders interessierten Wirtschaftskreise. Im besonderen muß diese Stelle auf die Durchbildung des Verkehrsnetzes und auf die Gestaltung der Betriebsverhältnisse und des Tarifwesens im allgemeinen Wirtschaftsinteresse entscheidenden Einfluß haben." —

Diese Forderung einer einheitlichen Behandlung aller Verkehrsfragen durch eine Reichsstelle, erscheint um so mehr geboten, nachdem die Reichseisenbahnen eine selbständige Verwaltung erhalten haben. —

Eine Sonderbauordnung für die an den früh. Friedhof der Domgemeinde in Berlin zwischen Kaiser-, Kurze- und Elisabethstr. grenzenden Grundstücke ist vom Ob.-Bürgermeister als Chef der Städt. Baupolizei am 28. 6. d. J. ergangen. Die an den Friedhof grenzenden Grundstücke an der Kaiser- und an der Elisabethstraße zwischen den Ecken dieser Straßen mit der Kurzestraße und der Ostgrenze des Friedhofes dürfen nur bis zu einer Grundstückstiefe von 15 m hinter der Baufluchtlinie bebaut werden. Auf dem durch die hiernach zugelassene Randbebauung geschaffenen Innengelände dürfen Baulichkeiten nicht errichtet werden. Alle Neu- und Umbauten auf den Nachbargrundstücken des Friedhofs sind so auszugestalten, daß die vom Friedhof aus sichtbaren Außenwände eine fassadenmäßige Ausbildung erhalten. Die Errichtung von Anlagen, die beim Betriebe durch Verbreitung übler Dünste durch starken Rauch oder ungewöhnliches Geräusch, Gefahren, Nachteile oder Belästigungen für die Nachbarschaft oder das Publikum überhaupt herbeizuführen geeignet sind, ist verboten. —

Inhalt: Industrie und Siedlung. — Vermischtes. —

Verlag der Deutschen Bauzeitung, G. m. b. H. in Berlin.
Für die Redaktion verantwortlich: Fritz Eiselen in Berlin.
Druck: W. Büxenstein, Berlin SW 48.