

Arbeiten zur Rheinischen Landeskunde
Herausgegeben vom Geographischen Institut der Universität Bonn
ISSN 0373-7187

Heft 10

Zerstörung und Aufbau der Großstadt Essen

von

Erich Heyn

1955

Bonn

Zerstörung und Aufbau der Großstadt Essen

Mit 15 Bildern
und 22 Abbildungen und Karten

von
Erich Heyn

Im Selbstverlag des
Geographischen Instituts der Universität Bonn
1955

Gedruckt mit Unterstützung
der Stadt Essen
der Industrie und Handelskammer zu Essen
des Vermessungsamtes der Stadt Essen und
des Landschaftverbandes Rheinland

alle Rechte vorbehalten

V o r w o r t

Die vorliegende Arbeit gilt der geographisch-geschichtlichen Untersuchung der Entwicklung der Großstadt Essen, der Herzstadt des Ruhrgebietes, in ihrer jüngsten Epoche mit den furchtbaren Vernichtungen des letzten Weltkrieges und ihrer Neugeburt in schweren Jahren des Aufbaus.

Der umfangreiche Gegenstand der Untersuchung, die Neuartigkeit der Aufgabe, das in so kurzer Zeit vollzogene Geschehen der Zerstörung und des Aufbaues eines solchen komplexen Gebildes im Zentrum eines der größten europäischen Industriegebiete zu erfassen, brachten es mit sich, daß der Rahmen zeitlich und räumlich, namentlich aber hinsichtlich des Feldes der zu bearbeitenden Erscheinungen und Probleme weit zu spannen war.

Entsprechend dem Bemühen, der Besonderheit der Entwicklung und der Individualität der Stadt gerecht zu werden, ergaben sich eigenständige Schwerpunktbildungen und Fragestellungen. Die angestrebte Weite des Blickfeldes und die ganzheitliche Schau beruhen auch auf den Voraussetzungen der Fortschritte stadtgeographischer Forschung und der tatkräftigen Unterstützung durch die verschiedensten örtlichen Stellen, denen der Verfasser zu großem Danke verpflichtet ist. Vor allem gilt dies für den Oberbürgermeister der Stadt, Herrn Dr. H. T o u s s a i n t, durch dessen Verständnis und Entgegenkommen die Untersuchung gefördert wurde. Dank sei hier allen denen gesagt, die durch die Bereitstellung von Unterlagen, Auskünfte und Hinweise an dem Zustandekommen der Arbeit mitgeholfen haben, insbesondere den Herren der Stadtverwaltung, und zwar namentlich dem Baudezernat unter Leitung von Herrn Dr. Ing. H o l l a t z und dem Planungsamt unter Leitung von Herrn Oberbaurat W e c k e r, den Herren des Statistischen Amtes und seinem Direktor Herrn Dr. Z w i c k, dem Gartendirektor Herrn S c h m i d t, ferner den Herren der Städtischen Werke, der Wasserwirtschaftsverbände, des Ruhrsiedlungsverbandes, der Essener Verkehrsgesellschaft, der Bundesbahndirektion Essen, dem Rheinisch-Westfälischen Institut für Wirtschaftsförderung, dem Arbeitsamt Essen und vielen Wirtschaftsunternehmen, namentlich auch der Firma Krupp.

Zu besonderem Dank fühle ich mich verpflichtet Herrn Liegenschaftsdirektor Dr. B o n c z e k für wertvolle Hinweise und Unterlagen; ihm ist es zu verdanken, daß die Karte 1:50 000 beigelegt werden konnte.

Dem Amt für Wirtschafts- und Verkehrsförderung unter Leitung von Herrn Verwaltungsrat S t r i e w i s c h gebührt besonderer Dank auch für die Bildausstattung durch die städtische Bildstelle.

Dankbar verbunden bin ich auch für die Hilfe, die ich in der Bergbaubücherei, im Ruhrland- und Heimatmuseum und im Rheinisch-Westfälischen Institut für Wirtschaftsforschung fand.

Zu besonderem Dank fühle ich mich Herrn Dr. D . W e i s vom Statistischen Amt der Stadt Essen verpflichtet, der von Anfang an die Arbeit mit Rat und Tat begleitete und durch sein Werk über die Großstadt Essen wesentliche Voraussetzungen gab.

Aus herzlichem Bedürfnis sei vor allem meinem hochverehrten Lehrer, Herrn Professor Dr. C a r l T r o l l, Bonn, gedankt für das geistige Rüstzeug, das ich bei ihm erhielt. Er förderte nicht nur den Gang der Arbeit durch Anregungen und Ratschläge, sondern er bewahrte auch über eine jahrzehntlange kriegsbedingte Trennung hinweg meinem Schicksal und Wirken tiefes Verständnis, freundliches Entgegenkommen und trug für die Aufnahme in die Veröffentlichungen des Geographischen Instituts der Universität Bonn Sorge.

Die Drucklegung der Arbeit wurde ermöglicht durch einen namhaften Zuschuß von Seiten der Stadt, sowie auch von der Industrie- und Handelskammer, wofür dem Herrn Oberstadtdirektor G r e i n e r t und Herrn Beigeordneten H e i t m a n n sowie dem Hauptgeschäftsführer der Industrie- und Handelskammer Herrn Dr. B u r a n d t Dank gesagt sei.

Da der Aufbau der Stadt noch lebhaft im Gange ist, so erscheint es angebracht, darauf hinzuweisen, dass die Untersuchung etwa zu Beginn des Jahres 1954 abgeschlossen, die weitere Entwicklung der Stadt in der Zeit bis zur Drucklegung, d.h. bis zum Sommer 1955 aber weitmöglichst nachgetragen wurde.

Essen, im Juni 1955

Erich Heyn

I N H A L T S V E R Z E I C H N I S

	Seite
EINFÜHRUNG	1
I. DIE STADT ESSEN VOR BEGINN DES ZWEITEN WELTKRIEGES	2
II. DIE FÜR DEN AUFBAU DER STADT WESENTLICHEN ENTWICKLUNGS-GRUNDLAGEN	5
1. Die naturlandschaftliche Gliederung, Oberflächengestaltung und Lagebeziehungen	5
2. Die geologisch-tecktonischen Bedingungen des Untergrundes	7
3. Die bergbaulichen Einwirkungen	8
4. Die Grundbesitzverhältnisse	9
III. DIE ZERSTÖRUNG DER STADT IM ZWEITEN WELTKRIEG	12
1. Die Luftschutzbauten	12
2. Die Opfer der Bevölkerung	14
3. Der Gang der Zerstörungen	15
a) Die Luftangriffe	15
b) Die Erdkämpfe und Überschwemmungskatastrophen	17
4. Das Schadensbild der Stadt	18
IV. DIE INDUSTRIE-DEMONTAGEN NACH KRIEGSENDE	21
V. DER AUFBAU DER STADT NACH DEM KRIEGE	24
A. ÜBERBLICK	24
1. Die Auswirkungen auf die Entwicklung und die Struktur der Bevölkerung	25
a. Die Veränderungen der Bevölkerung insgesamt	25
b. Die Veränderungen der Bevölkerung in den verschiedenen Stadtgebieten	29
2. Die Enttrümmerung der Stadt	30
B. DIE WANDLUNGEN IM WIRTSCHAFTSGEFÜGE UND IHRE AUSWIRKUNGEN AUF DAS BILD DER STADT	36
1. Das Arbeitslosenproblem und die sozialen und wirtschaftlichen Strukturveränderungen bis 1950	36
2. Essen als Zentrum des Ruhrkohlenbergbaues und der deutschen Energiewirtschaft	40
a. Der Kohlenbergbau	40
b. Der Ausbau der Elektrizitätswirtschaft	45
c. Der Ausbau der Gasversorgungswirtschaft	47
3. Das Krupp-Problem	50
a. Stellung und Bedeutung der Kruppwerke innerhalb der Stadt und des Ruhrgebietes	50
b. Die Kruppwerke vor und nach dem Kriege	52
4. Die Neuansiedlung von Betrieben, der Anstieg der Beschäftigung und die Erweiterung der Wirtschaftsgrundlagen	55

	Seite
a. Die Neuansiedlung von Industrie- und sonstigen Betrieben	55
b. Der Beschäftigungsanstieg und die eingetretenen Veränderungen	57
c. Die Metallindustrie	62
d. Die Elektrotechnische Industrie	62
e. Die chemische Industrie	63
f. Die Glasindustrie	63
g. Die Textil- und Bekleidungsindustrie	64
h. Die Bauwirtschaft und Baustoff-Industrie	65
i. Sonstige Industrien	65
k. Zusammenfassung	66
5. Die Entwicklung Essens als Einkaufsstadt	67
C. DIE STÄDTEBAULICHE NEUGESTALTUNG DER STADT	74
1. Der Wohnungsbau und der Wandel des Siedlungsbildes	74
a. Der Wohnungsbau	74
b. Der Neubau von Siedlungen	77
c. Der Wiederaufbau zerstörter Wohngebiete	80
d. Die räumliche Verteilung des Wiederaufbaues und des Neubaues von Wohnungen	83
2. Entwicklung und Aufgaben des Verkehrs	86
a. Der Eisenbahnverkehr	86
b. Der Ausbau des Strassennetzes	90
c. Die Entwicklung der Nahverkehrsmittel	96
d. Der Ausbau und die Industrialisierung des Stadthafens	99
e. Der Ausbau der Ruhr als Wasserweg	101
f. Die Zukunft des Flughafens Essen-Mülheim	102
3. Der Ausbau der Wasserwirtschaft	102
a. Bedeutung der Wasserwirtschaft im Ruhrgebiet	102
b. Die Wasserversorgung	103
c. Die Entwässerung	106
d. Ruhr und Emscher - zwei Typen wasserwirtschaftlicher Nutzung	111
4. Die Wandlungen der Grünflächen und der Landwirtschaft	111
a. Die Ausweitung und Umgestaltung der Grünflächen	111
b. Der Rückgang der agraren Flächen und die Intensivierung der Landwirtschaft	117
c. Die Festigung und Ausweitung des Landschaftsschutzes	119
D. ZUSAMMENFASSUNG	120
1. Die Phasen des Aufbaues	120
2. Wesenszüge der neuen Stadtgestaltung	122
3. Die Stadt Essen als zentraler Ort	127
4. Die räumliche Gliederung des Stadtgebietes	131
LITERATURVERZEICHNIS	141

VERZEICHNIS DER BILDER

- Bild 1: Luftbildaufnahme der flächenhaft zerstörten Innenstadt.
Bild 2: Trümmerlandschaft im Gebiet des Stadtkernes.
Bild 3: Die Fried.Krupp Gußstahlfabrik nach der Zerstörung.
Bild 4: Die Fried.Krupp Gußstahlfabrik vor der Zerstörung (Ausschnitt).
Bild 5: Die Fried.Krupp Gußstahlfabrik nach den Demontagen (1950).
Bild 6: Das Gelände der Fried.Krupp Gußstahlfabrik nach dem Anlaufen der industriellen Neubesiedlung (1953).
Bild 7: Neue Bergmannssiedlung der Zeche Zollverein in der Westbergstrasse.
Bild 8: Neue Wohnsiedlung an der Margarethenhöhe (Lürmannwald).
Bild 9: Ausschnitt aus dem Wiederaufbauvorhaben Holsterhausen.
Bild 10: Hauptbahnhof vor der Zerstörung.
Bild 11: Hauptbahnhof nach der Zerstörung (1947).
Bild 12: Hauptbahnhof vor Beginn des Neubaues (1952).
Bild 13: Durch Kriegszerstörung hervorgerufener Abwasserstausee am Stoppenberger Bach.
Bild 14: Der Stoppenberger Bach nach der Wiederherstellung (1950)
Bild 15: Kettwiger-Tor-Haus

Herkunft der Aufnahmen :

Städt. Bildstelle : 2,3,6,7,8,9,10,11,12,15.

Städt. Vermessungsamt : 1.

Fa. F.Krupp : 4.

Emschergenossenschaft : 4,13,14.

Stadtplanungsamt : 5.

VERZEICHNIS DER ABBILDUNGEN UND KARTEN

- Abb. 1: Bodensenkungen 1935 - 1946
" 2: Besitzaufteilung 1952
" 3: Trefferbild der bis Ende 1942 abgeworfenen Bomben
" 4: Trefferbild vom Grossangriff am 26.7.1943
" 5: Hochbauschäden
" 6: Stand der Trümmerbeseitigung am 1.4.1953
" 7: Bevölkerungsbewegung 1939 - 1952
" 8: Verteilung der Bevölkerung 1939/1948
" 9: Verwertung der abgefahrenen Trümmer- und Müllmassen 1945 - 1953
" 10: Schwerpunkte des Aufbaues der Stadt Essen 1945 - 1952.
" 11: Kriegs- und Demontageschäden der Fried.Krupp Gußstahlfabrik
" 12: Umgestaltung des Industriegeländes der Fried.Krupp Gußstahlfabrik
" 13: Zusammenlegung Ehrenzeller Platz, Essen-Altendorf
" 14: Zusammenlegungsverfahren Ehrenzeller Platz, Essen-Altendorf
" 15: Der Wiederaufbau des Strassenbahnnetzes der Essener Strassenbahnen
1945 - 1952
" 16: Wasserversorgung der Stadt Essen
" 17: Die räumliche Gliederung des Essener Stadtgebietes
" 18: Die untere Ruhr vom Rhein bis Essen-Steele
" 19: Abwasserwirtschaft 1939/1953
" 20: Ausschnitt aus dem Stadtkern Zustand 1945 und 1953
" 21: Verkehrsstrassen 1939/1953
" 22 Nahverkehrsnetz 1938/1955
ohne Nr. mehrfarbige Übersichtskarte 1:50 000 des Stadtgebietes von Essen

E I N F Ü H R U N G

Die zerstörten Städte bildeten für den Fremden wie auch für den aus der Ferne zurückkehrenden Einheimischen eine der eindruckvollsten Hinterlassenschaften des letzten Weltkrieges. Bei der zunehmenden Bedeutung der Stadt als ausserordentlich komplexe Erscheinung innerhalb des gesamten Kultur- und Wirtschaftslebens mussten die ungeheueren Verwüstungen zu den mannigfaltigsten Folgen führen und die zerstörte und wieder aufzubauende Stadt von den verschiedensten Seiten her zum Objekt der Untersuchung machen. Für die geographische wie historische Forschung erhoben sich hier neue Fragestellungen und Aufgabengebiete, die bislang noch keinesfalls in ausreichendem Masse in Angriff genommen wurden, worauf in neuerer Zeit wiederholt aufmerksam gemacht wurde. So forderte der Deutsche Geographentag 1951 in Frankfurt a.M. "die Behandlung kriegsbedingter Veränderungen der deutschen Stadt". (Nach "Erdkunde" Jg. 1951 S. 261 (177) + Weitere Hinweise über die Notwendigkeit, Möglichkeiten und Ziele der stadtgeographischen Forschung finden sich vor allem in dem vorzüglichen Überblick über dieses umfangreiche Gebiet von P. S c h ö l l e r (120). Als beispielhafte Arbeiten, in denen die Zerstörungen der Städte in ihrem Umfang und in ihren Auswirkungen verfolgt werden, seien hervorgehoben die geographische Untersuchung von H. V o i g t über Kiel (154) und die Wirtschafts- und Sozialuntersuchung von H. H e l l g r e w e über Dortmund (48).)

Die Stadt Essen schien als Metropole des Ruhrgebietes für eine solche Einzeluntersuchung in vielfacher Hinsicht besonders geeignet zu sein. Die Zerstörungen sowohl als auch der Aufbau und die sonstigen charakteristischen Kriegs- und Nachkriegerscheinungen gewannen hier in eindringlicher Weise ihre Verwirklichung, die Probleme des gesamten Ruhrgebietes fanden vornehmlich hier ihre Zuspitzung.

Im einzelnen ging es darum, den Gang der Entwicklung der Stadt, die in so kurzem Zeitraum noch nie eine solch grundlegende Umgestaltung erfuhr, ihre Veränderungen in ihrer inneren Struktur und äusseren Erscheinungsweise, in ihren Funktionen und die an die Lebenskraft der Stadt rührenden Fragen zu erfassen. Darüber hinaus sollten ausser den allgemeinen Entwicklungserscheinungen einer weithin zerstörten und im Aufbau begriffenen Stadt die die Individualität der Stadt Essen bestimmenden Besonderheiten herausgestellt und eine zeitliche und räumliche Gliederung erzielt werden.

Für die Stadtgeographie ganz allgemein bietet die Großstadt Essen insofern noch einen besonderen Reiz, als sie ein extremes Beispiel einer Industriestadt war, die als solche und auch wegen ihres relativ früh einsetzenden vorbildlichen Siedlungsbaues weltweite Beachtung gefunden hat, wie das u.a. aus den Darstellungen in den grossen Werken der Stadtgeographie, wie z.B. von D i c k i n s o n (22), M u m f o r d (86) und T a y l o r (148) hervorgeht. Der regionale Zusammenhang inmitten eines Industriegebietes, einer der grossen Städteballungen des Kontingents, verleiht der Stadt Essen ebenfalls eine gewisse Eigentümlichkeit. Essen steht von Anfang an in engster Bindung mit dem gesamten Ruhrrevier in seiner Entwicklung, in seiner Problematik und seiner Erscheinungsweise, besonders in der jüngstvergangenen Epoche. So richten sich diese Betrachtungen auch auf die regionalen Zusammenhänge und auf die Entwicklung der funktionalen Stellung innerhalb eines grösseren Bereiches, und zwar soweit es im Hinblick auf die Erfassung des Stadtganzen erforderlich und im Rahmen der Untersuchung als möglich erschien. Im übrigen sollte im Sinne der Forderung nach einer ganzheitlichen Schau der stadtgeographischen wie überhaupt der Großstadt-Forschung, die schon H. S c h r e p f e r (121) erhoben hatte und der neuerdings auch P. S c h ö l l e r (120), E. O t r e m b a (93), E. P f e i l (94), J. U m l a u f (153) u.a.m. Ausdruck gaben, versucht werden, nach der analytisch vorgehenden Untersuchungs-

weise zu einer Synthese zu schreiten und entsprechend dem Herausstellen zeitlicher Phasen auch zu einer räumlichen Stadtgliederung zu gelangen, in der strukturelle, funktionale und physiognomische Merkmale zusammengefasst sind.

In einer Zeit, in der die Großstadt grundsätzlich und überall, auch in den vom Krieg verschonten Lebensräumen der Erde als brennendes Problem der menschlichen Gesellschaft empfunden und die Existenz der grossen Städte in Frage gestellt wird (s. hierzu besonders E. Pfeil (94), ferner W. Hellpach (49), P. Rappaport (104 u. 106) L. Mumford (86 u. 20), H. Gaede (34) und H. Carol (12)), mögen sich auch von dem Einzelbeispiel der Zerstörung, des Wiederaufbaues und des neuen Wachstumes einer grossen Stadt zu dem Gesamtproblem Einsichten und Ausblicke ergeben.

Für den Fortgang der Untersuchung erwies es sich als recht günstig, dass die geschichtliche und siedlungsgeographische Entwicklung der Stadt durch die Arbeiten von Archivrat Dr. R. Jahn und Dr. D. Weiss die "Essener Geschichte" (57) und "Die Großstadt Essen" (157), die erst 1952 und 1951 erschienen und bis an die Schwelle des zweiten Weltkrieges führen, ausreichend geklärt und dargestellt wurde und als Grundlage benutzt werden konnte. An dieser Stelle verdient auch die grundlegende Denkschrift des Baudezernates der Stadt Essen von 1927 "Der Organismus Essen" (Ehlgötz, 30) erwähnt zu werden, die in ihren allgemeinen Ausführungen und auch in ihrer städtebaulichen Zielsetzung noch heute Gültiges enthält.

Rückblickend auf die vergangenen eineinhalb Jahrzehnte und vorausschauend auf die künftige Entfaltung der Stadt, erscheint der Zeitpunkt der Untersuchung bemerkenswert. Wenngleich die Nachkriegsentwicklung noch nicht völlig abgeschlossen und die Kriegswunden der Stadt noch nicht alle verheilt sind, so haben doch bis heute die das Gesicht der neuen Stadt bestimmenden Grundzüge und Entwicklungstendenzen Form gewonnen. Die Stadt erreichte jetzt, zu Beginn des Jahres 1954, nicht ganz 9 Jahre nach Beendigung des Krieges, ihren alten Bevölkerungsstand von 1939, der im Mai 1945 auf weniger als die Hälfte zurückgegangen war. Aus dem Bisherigen zeichnet sich das weitere neue Wachstum der Stadt über den Vorkriegsumfang hinaus deutlich ab. Der zeitliche Abstand von der Katastrophe gestattete auch, diese erst im vollen Ausmass zu erkennen, was in den ersten Jahren nach 1945 nicht möglich war. Der Zeitpunkt lag auch nicht zu spät, um die an sich nicht reichen Quellen, die von dem raschen Tempo des Aufbaues zudem ferner gerückt oder beseitigt werden, noch an den verschiedensten Stellen zu erreichen.

Es waren dazu eigene Nachforschungen, Begehungen, Kartierungen erforderlich; es wurden ausser den statistischen Angaben, die sich oft als nicht ausreichend oder nicht völlig zuverlässig erwiesen, Akten, Denkschriften, Gutachten, Karten, Geschäftsberichte, Werkzeitungen, Bildaufnahmen zur Darstellung benutzt. Bei Vergleichen mit den Vorkriegsverhältnissen ist eher an die Jahre 1937 und 1938 als an 1939 zu denken. Weitere Einzelheiten über die Leistungen und Leiden der Bevölkerung möge man nachlesen in den seit 1947 wieder erscheinenden "Beiträgen zur Geschichte von Stadt und Stift Essen" (168).

I. DIE STADT VOR BEGINN DES ZWEITEN WELTKRIEGES

Die elfhundertjährige Entwicklung der Stadt Essen, die 1952 feierlich begangen wurde, ist in den neuen Arbeiten von R. J a h n (87) und D. W e i s (157) ausreichend erhellt und dargestellt worden. Hier sei nur darauf hingewiesen, dass entsprechend der naturlandschaftlichen Zweigliederung auch siedlungsgeschichtlich zwei Kernpunkte hervortreten, die erst 1929 zu einer Verwaltungseinheit zusammengefasst wurden: Aus dem Ruhrtal entfalteten sich um 800 n.Chr. das Stift Werden und am Hellweg nur wenige Jahrzehnte später das Stift Essen zu unabhängigen Städten und Territorien, wobei sich der Einfluss der Verkehrslage im Schnittpunkt Süd-Nord und West-Ost gerichteter Wege erkennen lässt. Von den sonstigen im Ruhrtal und in der Hellwegzone vorhandenen mittelalterlichen Siedlungskernen vermochte noch Steele durch seine günstige Lage an Ruhr und Hellweg den Charakter einer Stadt mit Handels- und Gewerbefunktionen zu gewinnen. Der grundlegenden Veränderung der politischen Verhältnisse im Jahre 1803 mit der Säkularisierung der Stifte Essen und Werden folgte bald die völlige Wandlung der Wirtschafts-, Bevölkerungs- und Siedlungsstruktur durch die Industrialisierung mit der Entfaltung des Kohlenbergbaues und der eisenschaffenden und anderer Folgeindustrien. Die Stadt Essen, die zu Beginn dieser neuen Epoche, sicherlich nicht ohne den Einfluss der besseren geographischen Lagebedingungen, die Stadt Werden schon überflügelt hatte, wuchs nunmehr in einer geradezu stürmischen Entwicklung zur ersten und grössten Stadt des Ruhrgebietes empor. (Vgl. P a u l B r a n d i , 168, Jg. 60; G r e w e , 40; L a p p e n b u s c h , 74; S p e t h m a n n , 138; Z i e g l e r , 163.)

Von verschiedenen Krisen abgesehen, brachte erst das Ende des ersten Weltkrieges mit der im Anfang der zwanziger Jahre folgenden Ruhrbesetzung durch fremde Truppen einen ernsten Einschnitt in die aufsteigende Entwicklung der Stadt. Mit der Stabilisierung der allgemeinen politischen und wirtschaftlichen Verhältnisse und der Produktionsumstellung und -ausweitung der Essener Industrien setzte in den Jahren nach 1925 ein erneuter Aufschwung ein. Ausdruck dieser Epoche, die einen gewissen Abschluss und Höhepunkt bedeutet, ist die letzte große Umgemeindung von 1929, die im Rahmen der kommunalen Neugliederung des Ruhrgebietes durchgeführt wurde, wobei die gebietsinneren Landkreise, darunter auch der Landkreis Essen, fortfielen. Indem damals u.a. Werden, und Steele im Süden, Kray, Frillendorf, Schonnebeck, Stoppenberg und Katernberg im Osten und Karnap im Norden zu dem erweiterten Stadtkreis kamen, erhielt dieser seine heutige Gestalt, die durch historische, siedlungsmäßige und wirtschaftliche Entwicklungen vorgezeichnet war.

Für die ausgesprochene Industriestadt musste die allgemeine Wirtschaftskrise der dreissiger Jahre besonders fühlbar werden. Gerade als die Anzeichen der Überwindung der durch diese Krise hervorgerufenen Stagnation des städtischen Lebens sichtbar wurden, stürzte der zweite Weltkrieg die Stadt in ein ungeahntes, furchtbares Schicksal.

Die Stadt Essen bildet zu Beginn des zweiten Weltkrieges ein weitreichendes Stadtsystem (W e i s , 157), bestehend aus der Altstadt, dem in Umwandlung zur "City" befindlichen alten Stadtkern als beherrschenden Mittelpunkt, um den sich die Innenstadt und ein grosser zusammenhängend bebauter Siedlungskomplex schliessen, und aus zahlreichen von diesem Komplex durch Freiland, Verkehrs- und Industrieflächen getrennten Siedlungsindividuen, von denen Steele, Borbeck und Werden das Gepräge einer Trabantenstadt aufweisen mit ausgeprägtem Stadtkern und Ansätzen einer Citybildung. Die übrigen Siedlungsindividuen sind voneinander deutlich sich abhebende Stadtteile, hervorgegangen aus älteren ländlichen Siedlungen oder jüngeren Gründungen und Ausbauten im Gefolge der Industrialisierung. Diese Siedlungsstruktur mit einem beherrschenden Zentrum und einer Vielzahl von verschieden grossen und verschieden gearbeteten Satellitensiedlungen unterscheidet Essen sehr von anderen Städten wie z.B. Köln oder Düsseldorf. Charakteristisch für die Struktur und das Erschei-

nungsbild der Stadt sind ferner die Verknüpfung von Werk und Siedlung, die ausgesprochene Gemengelage von Industrie-, Verkehrs-, Wohn- und Freilandflächen, und zwar in allen Naturlandschaftszonen, und das oft unharmonische Nebeneinander von älteren und jüngeren Siedlungen und Bauformen. Die räumliche Verbreitung der Industrie zeigt wiederum eine Zweigliederung: Die das Wirtschaftsleben der Stadt bestimmende Grossindustrie, die Schwerindustrie, hat ihren Platz in der nördlichen Hellweg- und in der weiträumigen Emscherzone gefunden, während die Klein- und Mittelindustrien sich nahezu über das gesamte Stadtgebiet erstrecken und besonders auch in den Ruhrtalsiedlungen hervortreten. Die südlichen Stadtgebiete, besonders die nördlichen und südlichen Ruhrberge und das Ruhrtal, weisen noch grosse Wohn- und Freilandflächen auf. Zur leichteren Orientierung sei auf die als Abschluss der Arbeit gegebene Karte über die räumliche Gliederung der Stadtgebiete in Essen hingewiesen, sowie auf die Kartenbeilage, die das Bild der Stadt im Jahre 1954 im Maßstab 1:50 000 wiedergibt.

Weitreichender als das 18 845 ha grosse, vornehmlich in Nord-Süd-Richtung sich erstreckende Stadtgebiet ist der Essener Raum, worunter die geographisch nicht genau abgrenzbare weitere Umgebung verstanden wird, die in einem unmittelbaren funktionalen Zusammenhang mit der Stadt steht. Den grossen Rahmen für die Stadt bildet das Ruhrgebiet, in dessen Kernraum sie liegt. Ruhrgebiet ist die wohl gebräuchlichste Bezeichnung für das Gebiet am Übergang des Rheinischen Schiefergebirges zur Westfälischen und Niederrheinischen Bucht, dessen wirtschaftliches Leben im wesentlichen vom Kohlenbergbau ausgeht oder ursprünglich gestaltet wurde. Die Bezeichnungen Ruhr"gebiet" und Ruhr"revier", die einander gleichgesetzt werden, drücken schon durch ihre Sprachform aus, dass es sich nicht um eine physischgeographische oder alte historische Landeinheit handelt, sondern um ein junges Raumgebilde, das durch wirtschaftliche Faktoren bestimmt wird. Ursprünglich galten diese Namen nur für das Gebiet an der mittleren Ruhr, wo der Kohlenabbau zuerst umging. Mit der Ausdehnung des Kohlenbergbaues nach Norden, Westen und Osten hat sich die Gültigkeit des Begriffes erweitert, ungeachtet dessen, dass die Ruhr nunmehr selbst an den Südrand des gewachsenen Reviers gerückt ist und die Kohleförderung auf das linke Rheinufer übergegriffen hat. Gegenwärtig umfasst das Gebiet etwa den Raum zwischen der Ruhr im Süden, der Lippe im Norden, Moers im Westen und Hamm im Osten, wobei die Grenzziehung im Flusse ist. Der Begriff "Ruhrbezirk" weist demgegenüber ein genau umrissenes Gebilde nach: Es ist der vom Siedlungsverband Ruhrkohlenbezirk betreute Raum von 18 Stadt- und 6 Landkreisen sowie von 3 Teilgebieten von Landkreisen, für den also statistische Angaben zu ermitteln sind. Er umfaßt 4 590 qkm und hatte am 1. März 1953 eine Einwohnerzahl von 4 883 226, was einer durchschnittlichen Bevölkerungsdichte von 1 064 Einwohnern je qkm entspricht. (Geordnet nach den Einwohnerzahlen (Stand 1952 in Klammern) handelt es sich im einzelnen um folgende Gebiete:

Stadtkreise: Essen (624 141), Dortmund (534 538), Duisburg (426 657), Gelsenkirchen (329 818), Bochum (301 308), Oberhausen (211 104), Mülheim (153 410), Hagen (154 900), Herne (113 291), Recklinghausen (108 743), Bottrop (96 596), Wanne-Eickel (89 898), Witten (79 111), Gladbeck (73 495), Castrop-Rauxel (73 716), Wattenscheid (68 886), Lünen (62 684), Hamm (62 049),

Landkreise: Recklinghausen (254 667), Moers (245 946), Ennepe-Ruhr (223 250), Unna (192 867), Dinslaken (83 239), Geldern (73 710),

Teilgebiete von Landkreisen: Iserlohn (36 800), Rees (34 000), Düsseldorf-Mettmann (16 300).

Gesamtzahl der Einwohner 1952: 4 725 124)

II. DIE FÜR DEN AUFBAU DER STADT WESENTLICHEN ENTWICKLUNGSGRUNDLAGEN

1. Die naturlandschaftliche Gliederung, Oberflächengestaltung und Lagebeziehungen

Wenn hier kurz auf die natürlichen Bedingungen des Essener Raumes eingegangen wird, so nur deshalb und insoweit, als die jüngste Entwicklung der Stadt davon beeinflusst wird. Wesentliche Bedeutung haben dabei die Oberflächengestaltung und die hydrographischen Verhältnisse, sowie die Lagebeziehungen und vor allem die geologische Beschaffenheit des Untergrundes. Am klarsten lassen sich die naturlandschaftlichen Verhältnisse erkennen, wenn man durch das Ruhrgebiet in Nord-Süd-Richtung einen Schnitt legt. Es heben sich dann folgende Zonen der Naturlandschaft voneinander ab (Nach Weis, 1957 u.a.)

Naturlandschaftszonen im mittleren Ruhrgebiet

<u>Landschaftszone</u>	<u>Großlandschaft</u>
N 1. Lippe-Talung	
2. Vestischer oder Recklinghauser Höhenzug	
3. Emschertalung	Westfälische Bucht
4. Hellweg	
=====	
5. Niederbergisches Land	
a) Nördl. Ruhrberge	
6. Ruhrtal	
5. Niederbergisches Land	Rhein. Schiefergebirge
b) Südl. Ruhrberge	

Anteil des Essener Stadtgebietes an den Zonen

Das Essener Stadtgebiet erstreckt sich rund über 20 km von der Kernzone des Hellweges aus nach Norden bis zur Talung des Emscherflusses, der im Ortsteil Karnap etwa um 2 km überschritten wird und nach Süden über das Ruhrtal hinweg ins Niederbergische Land. Es gehört damit zwei sehr verschieden garteten Flußgebieten, dem der Ruhr und dem der Emscher an. Westfälische Bucht und Rheinisches Schiefergebirge gehen hier ineinander über und erzeugen eine Gunst der Lage und einen besonderen landschaftlichen Reiz, der sich offenbart in einer Mannigfaltigkeit landschaftlicher Formen und anziehender Gegensätze. Das sei beispielhaft veranschaulicht durch die Unterschiede in der Höhenlage des Geländes, die sich innerhalb des Stadtgebietes vorfinden:

Die höchste Stelle von 202 m liegt ganz im Süden im Bereich der dem Niederbergischen Land zugehörigen Velberter Platte. Dagegen haben die Talsohle des Ruhrtales eine Höhe von etwa 45 - 55 m und die Niederungen der Emscher von 30 - 40 m Höhe. Der Abstieg vom Niederbergischen Land zur Emschertalung vollzieht sich stufenförmig, wobei Verebnungsflächen ausgeprägt sind in Höhen von etwa 160-170 m, 120 m und 80 m, so daß schon von Natur aus recht unterschiedliche Siedlungslagen gegeben sind. Eine starke Zertalung durch sogen. "Siepen", kleine Kerbtäler, im Gebiet des Hellweges, des Ruhrtales und des

Niederbergischen Landes erhöht diese Unterschiedlichkeit.

Das in großen Windungen in die Verebnungsflächen des Niederbergischen Landes 100 - 120 m tief eingelassene Ruhrtal hebt sich durch scharf ausgebildete Gleit- und Prallhänge, Schuttkegel an den Mündungen der Nebenbäche, durch die unterschiedliche Gesteinsbeschaffenheit bedingte enge und vorherrschend weite Talstrecken und ein in etwa dem Rheintal entsprechendes Terrassensystem als besondere Landschaftszone ab. Die verhältnismässig breite Talsohle, die Beschaffenheit der durchschnittlich 8 - 10 m mächtigen Niederterrasse und die weite geschwungene Talung kommen der wasserwirtschaftlichen Nutzung entgegen, deren Anlagen im Verein mit der Geländegestaltung die Bedingungen für die Funktion als bevorzugtes Wohn- und Erholungsgebiet schaffen.

Die Landschaftszone des Hellweges hat den Hauptanteil am Stadtgebiet. Sie erhält ihren Charakter durch die allgemeine Abdachung von Süd nach Nord und die zahlreichen Siepentälchen, die in die von Löss überdeckten Verebnungen eingeschnitten sind, wozu im Osten der Stadt im Hallo-, Mechten- und Stoppenberg noch kleine Inselberge treten, so dass insgesamt ein sehr hügelreiches, in Riedel aufgelöstes Gelände entstanden ist, das das Zusammenwachsen der hier zahlreich verbreiteten Siedlungskerne zu einem Großstadtkomplex alten Stils und die Schaffung eines zügigen Verkehrssystems erschwert, der modernen Grünflächenplanung jedoch Ausbaumöglichkeiten bietet sowie den Forderungen eines neuzeitlichen Städtebaues entgegenkommt.

Das Emschertal bildet in den Kreidemergeln eine flache, weite Talung mit sehr geringem natürlichen Gefälle. Es stösst nach Süden, gerade in Richtung auf den Stadtkern, in einer weiten Ausbuchtung vor, um die sich sichelförmig das Hellweg-Hügelland legt, wodurch der Ansiedlung grosser Industrieanlagen Anreiz gegeben wird, nachdem der siedlungsfeindliche Charakter des ursprünglich sumpfigen Emschertales im Laufe des 19. Jahrhunderts verloren ging.

Die natürliche Oberflächengestaltung hat durch den Menschen, namentlich in der jüngsten Epoche, manche Abwandlung erfahren. Von der Bebauung durch Siedlungen, Industrie- und Verkehrsanlagen abgesehen, sind es vor allem die Bergsenkungen, die das Gelände verändern, worauf im folgenden noch näher eingegangen wird, und dann die Trümmeranschüttungen, die ganze Tälchen verschwinden machen, und die zahlreichen Halden, die nach wie vor wesentliche Gestaltelemente der Landschaft bilden, ragen sie doch oft höher als die natürlichen Inselberge aus ihrer Umgebung hervor. Alle diese verschiedenen Einwirkungen, einschliesslich der durch die Bebauung hervorgerufenen, haben teils einen die Reliefunterschiede verschärfenden, teils einen ausgleichenden Charakter auf die Gestaltung der Oberfläche. Die städtebauliche Entfaltung Essens nach der Zerstörung zeigt, im ganzen gesehen, trotz der gegenüber früher gewachsenen technischen Möglichkeiten mehr als je den Einfluss der durch die Natur gegebenen Bedingungen. Nach wie vor bildet die West-Ost-Orientierung der Landschaftszonen und der damit verbundene Mangel ausreichender Nord-Süd-Verbindungen angesichts der Süd-Nord gerichteten natürlichen Abdachung des Geländes und besonders der durch die Kohlenlagerung bedingten Ausbreitung des Bergbaues nach Norden einen entscheidenden Faktor und ein schwieriges Problem der städtebaulichen und verkehrlichen Gestaltung Essens.

Aus der Lage der Stadt in der Mitte des Ruhrgebietes zwischen den wirtschaftlichen Brennpunkten im Osten und Westen, dem Raum um Dortmund-Hamm und dem Raum um Duisburg-Krefeld-Düsseldorf, an dem erwähnten Übergang des Bergischen Landes zur Westfälischen Bucht, erwachsen Essen nach der Zerstörung ausserordentliche Impulse für Wirtschaft und Bevölkerung, wie sie in der Entwicklung Essens zur Einkaufsstadt besonders sichtbar werden. Andererseits aber ist mit dieser zentralen Lage eine gewisse Raumeinheit verknüpft, die für die künftige Entfaltung der Stadt noch mehr als sich bisher schon zeigte, eine Rolle spielen wird, wodurch Essen im Unterschied steht etwa zu Dortmund oder den im nördlichen Ruhrgebiet emportwachsenden Städten.

Bei der Erörterung der Lagebeziehungen bedarf es noch eines Hinweises auf die vermittelnde Funktion, die Essen einnimmt zwischen den alten Kulturräumen des Rheinlandes im Westen und Westfalens im Osten, deren Wirkungen trotz der großen, über alte Stammesgrenzen hinweggreifenden Bevölkerungsumschichtungen

und Wirtschaftsentwicklungen noch spürbar sind. Die hierin liegenden Lagepotenzen der Stadt Essen können sich auch in Zukunft noch fruchtbar auswirken, es sei hier nur an die nach dem Kriege neu aufgeworfene Frage einer politischen Neugliederung erinnert.

2. Die geologisch-tektonischen Bedingungen des Untergrundes

Die geologischen Bedingungen des Untergrundes wirkten sich nicht nur in der Vergangenheit auf die Entwicklung von Wirtschaft, Bevölkerung, Siedlung, Verkehr und Landschaft aus, sondern ebenso gerade in der jüngsten Epoche des Wiederaufbaues. Der markanten Zweiteilung der Naturlandschaftszonen in einen gebirgigen Süd-Teil und einen hügligen und flachen Nord-Teil entspricht auch im Untergrund eine ausgeprägte Gegenüberstellung der geologischen Verhältnisse. Im Süden der Stadt, im Bereich des Niederbergischen Landes und des Ruhrtales, treten die flözführenden Schichten des Karbons, die etwa bis zur südlichen Stadtgrenze reichen, offen zu Tage. In den nördlich davon gelegenen Naturlandschaften des Hellweges und der Emschertalung dagegen liegen leicht nach Norden einfallende, ungefaltete Mergel- und Sandschichten, die sogenannten Essener Grünsande und die Emschermergel der oberen Kreide, diskordant auf dem Steinkohlengebirge. Sie bilden das "Deckgebirge", das von Süden nach Norden an Mächtigkeit zunimmt; in der Stadtmitte ist es etwa 30 - 50 m, an der Nordgrenze der Stadt 180 m mächtig. Die etwas nördlich der Naturlandschaftsgrenze des Niederbergischen Landes verlaufende, durch eine Lössdecke verdeckte südliche Grenze des Deckgebirges spielte eine wichtige Rolle in der Geschichte des Ruhrkohlenbergbaus: Bis zum ersten Drittel des 19. Jahrhunderts wurde die Kohle nur in den deckgebirgsfreien Gebieten abgebaut, d.h. im Bereich des Ruhrtales, wo der Fluss das Kohlengebirge durch die Zertalung gut aufgeschlossen hat. Nachdem 1832 / 34 erstmals im Ruhrgebiet das Deckgebirge im Essener Raum in einem Schacht durchstossen worden war (S p e t h m a n n , 139) und damit die tiefgelegenen Flöze des Hellweg- und Emschergebietes dem Zugriff preisgegeben waren, begann die Ausweitung des Kohlenbergbaues in diese Zonen.

Mit der von Süden nach Norden zunehmenden Tiefe des flözführenden Karbons ist zugleich eine Verschiedenheit in der Ausbildung der Kohle verknüpft. Im Süden lagern vorwiegend die älteren Magerkohlen, nach Norden zu treten die jüngeren Ess-, Fett-, Gas-, und in Karnap auch Gasflammkohlen auf, die vornehmlich in der Industrie, zur Verkokung und als Kohlenwertstoff verwendet werden.

Durch die große Nord-Süd-Ausdehnung des Stadtgebietes finden sich so in seinem Bereich alle Kohlenarten und Zechentypen. Der Abbau trifft jedoch in Essen gegenwärtig insofern auf besondere Bedingungen, als die gut erreichbaren und bisher als abbaulohnend angesehenen Kohlenvorräte im Süden zum Teil erschöpft und auch die tektonischen Verhältnisse hier schwieriger als im Norden des Ruhrgebietes sind. Vor allem schaffen letztere eine Gliederung in kohlenreiche geologische Mulden und kohlenärmere Sättel und senkrecht zu den WSW - NON streichenden Schichten verlaufende kohlenärmere Horste und kohlenreichere Gräben (O b e r s t e - B r i n k , 88, 89, 90). Die Falten und damit auch die Flöze sind im Süden steiler als in der Emscherzone, die Faltenachsen streichen im Westen der Stadt nach oben hin aus, die Flözmächtigkeiten nehmen nach Osten und Nordosten zu. Diese Bedingungen wirken sich auf der Erdoberfläche aus in der Verteilung der Zechen, der Industrie, der Siedlungen, der Verkehrswege und deren verschiedenen Artung. Die heute noch fördernden Ruhr-talzechen Essens liegen im Bereich der Bochumer Mulde, an die sich nach Norden der breite, kohlenarme Wattenscheider Sattel schliesst, der bei der städtebaulichen Neugestaltung eine wichtige Rolle spielt, worauf im folgenden Abschnitt über die bergbaulichen Einwirkungen noch eingegangen wird. Etwas nördlich des Stadtkernes erstreckt sich die breite, kohlenreiche Essener Mulde und an der

Emscher die noch grössere Emschermulde, die beide voneinander durch den nur schmal ausgebildeten Gelsenkirchener Sattel getrennt sind. So gesellt sich, im grossen gesehen, zu der flachen Ausbildung der Oberfläche im Norden eine günstigere und reichere Kohlenlagerung im Untergrunde, während sich im Süden der gebirgige Oberflächencharakter mit weniger umfangreichen und schwerer abzubauenen Kohlenvorkommen verbindet.

3. Die bergbaulichen Einwirkungen

Die unterschiedlichen geologisch-tektonischen Bedingungen erzeugen im Verein mit der kohlefördernden Tätigkeit des Menschen die sogenannten "bergbaulichen Einwirkungen", ohne deren Kenntnis manche wesentliche Erscheinung beim wirtschaftlichen und städtebaulichen Aufbau unerklärlich bleibt. Durch den Abbau der Kohle entstehen Hohlräume, so dass das darüberliegende Gestein nachbricht. An der Erdoberfläche wirkt sich das aus in Bodensenkungen, Einbrüchen, Rissen und horizontalen Pressungen und Zerrungen. Beim Bruchbau, einem Kohlenabbau, bei dem die Hohlräume unausgefüllt bleiben, betragen die Senkungen bis zu 90 % der abgebauten Flözmächtigkeit. Daher ist man jetzt mehr und mehr zum Versatzbau übergegangen, bei dem die abgebauten Strecken mit "Bergen", d.h. dem nicht kohlehaltigen in der Zeche mit abgebauten Gestein, sowie Waschbergen und Trümmerschutt oder Haldenmaterial ausgefüllt, d.h. versetzt werden, wobei die Senkungen an der Erdoberfläche etwa 40 - 50 % der Flözmächtigkeit ausmachen. Da die Senkungen also nicht völlig vermeidbar sind, versucht man durch einen "harmonischen" Ab- und Ausbau gleichförmige Senkungen ohne das Auftreten von Rissen und Tagesbrüchen zu erreichen. Das Nachsinken des Bodens geht langsam vor sich, oft noch jahrelang nach dem Erliegen des Abbaues.

Da der Bergbau ortsgebunden ist, und die bergbaulichen Einwirkungen nicht zu vermeiden sind, stellen sie einen wichtigen Faktor in Wirtschaft, Verkehr und im Siedlungsbau dar. Zunächst belasten sie vor allem die Kohlenförderung selbst, da jede Zeche für die in ihrem Bereich auftretenden Bergschäden aufzukommen hat. Diese Bergschädenbelastung je Tonne geförderter Kohle hat sich im Ruhrgebiet seit der Vorkriegszeit etwa verdreifacht, da man in den Jahren vor und während des Kriegs in der Beseitigung der Schäden in Rückstand geraten war, und die Schäden mit dem fortschreitenden Abbau zwangsläufig anwachsen. Während die bergbaulichen Einwirkungen in den Jahrzehnten vor dem Kriege nicht oder nur ungenügend bei Bauvorhaben berücksichtigt wurden, beeinflussen sie gegenwärtig die neue Planung, nachdem ihr Ausmass und ihre näheren Bedingungen erkannt und erforscht worden sind (s. J. Weisner, 158, 159).

Die Karte über die Bodensenkungen (s. Abb. 1) in dem Jahrzehnt 1935 - 1946 gibt eine anschauliche Vorstellung von deren Umfang und der Verbreitungsweise in mulden- und trichterförmigen Vertiefungen, wobei sich deutlich eine Abhängigkeit von den geologischen Sätteln und Mulden im Untergrund erkennen läßt. In dem Gebiet der Emscher und Essener Mulde erreichen die Bodensenkungen ihr höchstes Ausmass, nämlich bis zu 5 m innerhalb eines Jahrzehntes. Seit den Zeiten vor dem ersten Weltkrieg hat sich hier der Boden stellenweise insgesamt schon über 10 m gesenkt. In Zukunft rechnet man hier bei einem Abbau der Flöze bis zu 1200 m Tiefe noch mit weiteren Senkungen bis zu 15 m. Demgegenüber haben die Senkungen im Süden, im Bereich der Bochumer Mulde infolge der geringeren Gesamtmächtigkeit der Flöze ein kleineres Ausmass. Sie bleiben unter 2 m und ihre Verbreitung ist weit beschränkter. Während der Gelsenkirchener Sattel wegen seiner schmalen Ausbildung im Norden Essens in den Bodensenkungen kaum hervortritt, hat der Wattenscheider Sattel, der sich als breite, senkungsfreie oder senkungarme Zone zwischen den nördlichen und südlichen Stadtteilen einfügt, besonderer Einfluss auf die städtebauliche Gestaltung nach dem Kriege gewonnen: Fast alle Hochhäuser, die nach 1945 wieder hergestellt oder neu errichtet wurden, liegen innerhalb oder am Rande dieses Gebietes. Die Ausweitung der Verwaltungsvierte in südlicher Richtung wird davon beeinflusst. Der senkungsfreie Südwesten der

Stadt, der vordem von der Bebauung verhältnismäßig wenig erfasst worden war, empfiehlt sich daher für den Siedlungsausbau. Der Rückgang der Senkungen in den südlichen Stadtteilen begünstigt dort die fortschreitende Besiedlung. Dem Ausbau der Stadt im Süden und Südwesten sind jedoch Grenzen gesetzt, indem gerade hier die großen, schönen, unter Landschaftsschutz gestellten Gebiete liegen.

Es ist eine Eigenart der Bergsenkungen, dass sie in normalen Zeiten kaum unmittelbar auffallen, zumal im Ruhrrevier im Unterschied zu anderen Bergbaugebieten im allgemeinen die Nutzung des abgesunkenen Geländes durch Industrie, Verkehr und Siedlung nicht unmöglich wird. Am ehesten zeigen sich die bergbaulichen Einwirkungen an den Wasserläufen, da bei diesen ein Absinken des Geländes sofort ein Steigen des Wasserspiegels und unter Umständen, wie in den Kriegs- und Nachkriegsjahren, Versumpfungen und Überschwemmungen hervorrufen, wovon noch mehrfach die Rede sein wird. Hingewiesen sei auf die Schwierigkeit, solche Störungen zu beseitigen; denn mit dem Wasserlauf müssen zugleich mitgehoben oder gesenkt werden: Brücken, Schleusen, Kanäle, Energieleitungen, Häfen, Dükerrohre u.a.m., wie sich das bei den gegenwärtig durchgeführten Regulierungsarbeiten am Rhein-Herne-Kanal besonders eindrucksvoll zeigt. In ähnlicher Weise wurden nach dem Kriege, von den Wasserläufen abgesehen, besonders bei den senkungsempfindlichen Eisen- und Strassenbahnen Massnahmen nötig. So waren z.B. im Gebiet des Bahnhofes Essen-Nord und an der Zeche Bonifacius in Kray umfangreiche Anschüttungen erforderlich, um Bahngleise und Brücken zwei bis drei Meter zu heben. Bei der Behebung der Schäden und bei Neubauten von Industrie-, Verkehrs- und wasserwirtschaftlichen Anlagen sowie auch von Siedlungen in Senkungsgebieten sind oft besondere technische und bauliche Vorkehrungen erforderlich (s. *W e d l e r - L u e t h e n s*, 155), wie z.B. der Einbau von Beton-Zerriegeln in den Fundamenten oder von schlaffen Eisenbetonplatten u.a.m., wodurch erreicht werden soll, dass der Baukörper alle Erdbewegungen elastisch mitmachen kann, ohne Schaden zu erleiden. Man vermeidet, grössere zusammenhängende Baublöcke oder lange miteinander verbundene Hausreihen zu errichten. Betondecken werden daher im Straßenbau kaum angewandt; die Stahlbetonbauweise der neuen Großbauten entspricht dagegen sehr den besonderen Bedingungen; die Abwässerkanäle werden möglichst oberirdisch angelegt und weisen eine bestimmte Bauweise auf, ebenso sind die unterirdischen Leitungen durch Profil und Beschaffenheit diesen besonderen Anforderungen gemäß gehalten; über die Erhöhung und Verstärkung der Dämme der Wasserläufe und über Geländeanschüttungen wird noch mehrfach zu sprechen sein. Auf diese Weise finden die bergbaulichen Einwirkungen mittelbar auch im Städtebild Ausdruck; die Lösung insbesondere städtebaulicher, versorgungswirtschaftlicher und verkehrlicher Fragen hängt von ihnen oft weitgehend ab.

4. Die Grundbesitzverhältnisse

Für die geographische Betrachtung einer Stadtgemeinde war es im Gegensatz zu einer Landgemeinde und ihrer Flur bisher kaum üblich, auf die Bodenbesitzverhältnisse einzugehen. Im Verlauf der Untersuchung zeigte es sich jedoch, wie wesentlich die Eigentumsverhältnisse den Neuaufbau der Stadt Essen beeinflussen und auch schon früher auf die Entwicklung und siedlungsgeographische Gestaltung der Stadt Essen eingewirkt haben.

Nach der Zerstörung der Stadt, die Hab und Gut der Einwohner in grossem Umfang vernichtete, hielten die Grundbesitzer, sei es als Einzelpersonen oder als Unternehmen, umso zäher an dem Eigentum an Grund und Boden fest, das alle Zeitläufe überstanden hatte, und zwar in den überkommenen Grenzen. Daraus erklärt sich das allenthalben wahrnehmbare Bestreben, unbedingt an der alten Stelle das zerstörte Grundstück wieder aufzubauen. Es leuchtet ein, dass diese Tendenz einer grosszügigen städtebaulichen Neuplanung entgegensteht. Auch fehlten die gesetzlichen Handhaben für diesen unvorhergesehenen

Katastrophenfall in den ersten Jahren nach dem Zusammenbruch. Als man nach der Konsolidierung der politischen Verhältnisse daran ging, diese zu schaffen (In Nordrhein-Westfalen erschienen die wesentlichen Aufbaugesetze seit 1950/52), stiess die praktische Handhabung weiterhin auf Schwierigkeiten, um den vom Gemeinwohl bestimmten Willen der Planung überall und rasch durchzusetzen. So kommt dem Grundbesitz der Gemeinde selbst eine erhöhte Bedeutung für den Aufbau der Stadt zu, indem diese als Grundbesitzer für die neuen Planungen Boden zur Verfügung stellen, mit anderen Grundbesitzern Grundstücke tauschen und auf dem allgemeinen Grundstücksmarkt auf die Bodenpreise regulierend einwirken kann. In dieser Hinsicht stellt sich der Besitz der Stadt Essen an Baugrundstücken und baufähigem Gelände gegenüber anderen Städten, wie z.B. Köln oder Dortmund, als sehr gering heraus. 1951 gehörten der Gemeinde 3 873 ha, also ca. 21% des Stadtgebietes, davon waren rund 500 ha Grundstücksflächen und 580 ha forstwirtschaftlich und 862 ha landwirtschaftlich und gärtnerisch genutzte Flächen (Angaben des Stat. Amtes und Vermessungsamtes). Demgegenüber macht der in Händen verschiedener grosser Bergbauunternehmen befindliche Besitz ohne den Anteil der Kruppzechen 3 240 ha aus (Angaben von 1948). Als Grossgrundbesitzer des Bergbaus treten in Essen vor allem auf (unter den alten Vorkriegsbezeichnungen): Math.Stinnes in Karnap, Schönebeck, Altendorf und Frohnhausen; das Rheinisch-Westfälische Elektrizitätswerk im Nordviertel; die Hoesch A.G. nördlich der Köln-Mindener Bahn in Altenessen; die Ver. Stahlwerke im Osten, d.h. bes. in Katernberg und Kray und die Essener Steinkohlen im Süden der Stadt in Werden, Heisingen und Rellinghausen.

Das aus dem Privat-, Industrie- und Zechenbesitz bestehende Land von Krupp umfasste insgesamt 2 035 ha. Ausserdem treten noch Industrieunternehmen, die Bundesbahn u.a. öffentliche Einrichtungen als Grossgrundbesitzer auf, deren Besitz wie der der Zechen so gut wie festgelegt ist. Dem freien Grundstücksmarkt sind daher in Essen von vornherein enge Grenzen gezogen. Besser noch als die angegebenen Zahlen vermittelt die Karte über die räumliche Verteilung des Besitzes diese Verhältnisse (s.Abb. 2). Da tritt deutlich hervor, dass die stadteigenen Gebiete grösseren zusammenhängenden Ausmasses in erster Linie Grünflächen sind. Zusammen mit dem Privat-Besitz von Krupp und zwei privaten Grosswaldungen bilden sie einen geschlossenen Zug von Grünflächen, insbesondere Waldungen, der sich von den Wassergewinnungsanlagen in Übrerruhr über den Schellenberger Wald, den Stadtwald, den Bredeneyer und den Heissiwald bis nach Kettwig erstreckt. Auch der sonst in allen Stadtteilen verstreute städtische Besitz besteht vorwiegend aus Grünflächen, d.h. Friedhöfen, Parkanlagen und Sportplätzen. Eine Ausnahme bildet das Stadthafengelände, wo sich die Stadt nach dem Bau des Rhein-Herne-Kanals künftiges Industrieland sicherte, das unter den jetzigen Bedingungen erhöhte Bedeutung erlangt hat, da die Nachfrage nach baureifem Industrieland aus dem freien Grundstücksmarkt nicht erfüllt werden kann. Ähnlich wie die Stadt nach dem ersten Weltkrieg zur Vergrösserung der Wirtschaftsgrundlagen an den Bau des Stadthafens ging, führte die Notlage nach dem zweiten Weltkriege zu einer besonderen Massnahme: Sie erwarb nach langwierigen Verhandlungen einen grossen Teil des demontierten Kruppe-Geländes, um dort die Ansiedlung neuer Industrieunternehmen zu fördern. Bei dem Erwerb der über 43 ha umfassenden Industriefläche spielte die Tatsache eine Rolle, dass nach dem Kriege auf Grund der Pläne der Besatzungsmächte die Kruppwerke von der neuen Bundesstrasse 224 durchschnitten wurden, wodurch die Abgabe der von dieser Durchschneidung betroffenen Werkflächen erleichtert war. Wie aus Abb. 12 zu ersehen ist, veräusserten und verpachteten die Kruppwerke weitere Geländeteile der ehemaligen Gußstahlfabrik an private Unternehmungen, so dass insgesamt auf einem recht grossen Gebiet in verkehrsgünstiger, zentraler Lage die Neuansiedlung von Industriebetrieben durchgeführt werden konnte und in Zukunft noch möglich ist.

Gegenüber diesen grossen Besitzveränderungen, deren Auswirkungen noch an anderer Stelle behandelt werden, erscheinen alle übrigen weniger bedeutungsvoll. Immerhin verdient der Erwerb von Grünflächen, und zwar noch während des Krieges, wie z.B. des Schlossparkes zu Borbeck und des Geilingshaushofes in

Heidhausen durch die Stadt erwähnt zu werden. Von 1943 bis 1948 fand fast kein Grundstücksumschlag bei der Stadt statt. Erst seit 1949 konnte die Stadt wieder für die Planung und zur Förderung des Wohnungsbaues Grundstücke kaufen und abgeben. Die Abgabe von Grundstücken geschieht zumeist unter der Bedingung, dass der Erwerber sich verpflichtet, innerhalb weniger Jahre darauf zu bauen. Der Grundstücksumschlag der Stadt, d.h. der Ankauf, Verkauf, und Tausch machte 1938 rd. 193 ha, dagegen 1950 bei völlig veränderten Voraussetzungen nur 34 ha aus, wozu noch 21 ha Land in Erbpacht gegeben wurden, ein Vorgang der 1938 kaum vorkam. Der Grundstückserwerb betraf vor allem den Stadtkern, wo im Rahmen der Neuplanung zahlreiche Grundstücke zur Umwandlung in Verkehrsflächen erstanden oder eingetauscht wurden. Es braucht wohl nicht weiter ausgeführt zu werden, dass der Grundstücksumschlag bei weitem nicht dem Bedarf der städtebaulichen Neugestaltung und der Lenkung des Wiederauf- und Neubaus entspricht, was sich besonders beim Neubau von Wohnungen auswirkte. Erst später nach 1952 fand man dann in der Zusammenlegung von Grundstücken eine gewisse neue Möglichkeit, auf die im Zusammenhang mit dem Siedlungsbau eingegangen wird.

Aus der Verbreitung der Kruppschen Besitzungen lässt sich klar die räumliche Entwicklung dieses Unternehmens und sein bestimmender Einfluss, sowohl früher als auch noch heute, auf die Gestaltung der Stadt erkennen: Aus einer kleinen Zelle unmittelbar westlich des Stadtkernes dehnte sich der Betrieb nach Westen, Norden und Süden aus, wobei die Richtung nach Norden zur kohlenreichen und platzbietenden Emscherniederung und zum Rhein-Herne-Kanal für die Industrieanlagen und Zechen und die Richtung nach Süden für die Werksiedlungen, den Kleingartenbau, den Wohnsitz der Familie Krupp und für die Wasserversorgung aus der Ruhr entscheidend wurden. Der grosse geschlossene und zudem der in den westlichen Stadtteilen reichlich vorhandene Streubesitz, der vorwiegend den Siedlungsvorhaben diente und noch dient, lässt das ehemals geprägte Wort "von einer Stadt in der Stadt" und die unterschiedliche Entwicklung der östlichen und westlichen Stadtteile verständlich erscheinen. Der noch verbliebene Gesamtbesitz sichert einen bleibenden Einfluss auf die Gestaltung der Stadt auch nach dem Kriege.

Die Ausdehnung des Zechenbesitzes zeigt deutlich, wie bestimmend der Bergbau für die wirtschaftliche und siedlungsgeographische Struktur der Stadt Essen war und ist und wo sein Schwerpunkt liegt. Im Norden und Nordosten des Stadtgebietes befindet sich der Boden fast ganz in der Hand der grossen Bergbau-Unternehmungen. Im Süden heben sich die Gebiete einzelner fördernder und nach dem Kriege stillgelegter Schächte ab. Im Westen liegt um Borbeck und Altendorf eine weitere Bergbauzone, die mit der von Mühlheim-Heissen in Verbindung steht. Das räumliche Erscheinungsbild des Zechenbesitzes ist ein anderes als bei Krupp. Der Besitz schliesst sich jeweils um die Zeche, nicht regelmässig, sondern eher in Abhängigkeit der Abbaufelder und der Verkehrsbedürfnisse. Er dient nicht nur zur Deckung des Bedarfes an Betriebs- und Verkehrsanlagen und des Geländes für Wohnsiedlungen, sondern die Entwicklung des ausgedehnten Zechenbesitzes war und ist jetzt in steigendem Masse davon bestimmt, dass jede Zeche sich den durch bergbauliche Einwirkungen betroffenen Bereich zu sichern bemüht ist, um Bergschadenforderungen zu vermeiden. Die Grundeigentumsverhältnisse sind für die Entwicklung des Bergbaues und der Siedlungen nach dem zweiten Weltkriege insofern bedeutungsvoll, als die Zechen dadurch in der Lage sind, auf eigenem unbebauten Boden in der Nähe der Grube die dringend notwendigen neuen Siedlungen zu errichten und die Umbauten und Erweiterungen ihrer Betriebs- und Verkehrsanlagen durchzuführen.

III. DIE ZERSTÖRUNG DER STADT IM ZWEITEN WELTKRIEG

1. Die Luftschutzbauten

Es war nach Ausbruch des letzten Krieges zu erwarten, dass die Stadt im Zentrum des wichtigsten deutschen Industriegebietes im besonderen Masse das Ziel feindlicher Luftangriffe sein würde. Ein dementsprechend starker Ausbau des Luftschutzes für die Stadt vor Beginn des Krieges lässt sich jedoch nicht feststellen. Die Anlage von Schutzräumen vor 1940 ist kaum nennenswert. Erst seit Beginn der Feindseligkeiten und mit der zunehmenden Wucht der Luftangriffe wurde fortschreitend der Luftschutz ausgebaut. Wie an anderen Orten errichtete man in Essen Tief- und dann bevorzugt Hochbunker aus Beton. Letztere in Form von viereckigen oder runden Türmen und häuserähnlichen Blöcken. Es herrschte dabei das Bestreben, diese Bauten dem jeweiligen Stadtbild anzugleichen. Der Hauptanteil der Luftschutzräume entfiel in Essen im Laufe der Kriegsjahre mehr und mehr auf eine andere Art, die sich durch die geologisch-morphologische Gestaltung des Bodens, durch das Vorhandensein des Kohlenbergbaues und aus wirtschaftlichen Erwägungen heraus anbot: auf die Stollen. Nach Beginn des Luftkrieges lag der Ausbau und die Verwendung alter vorhandener Bergstollen und unter Tage liegender Strecken der Zechen als Zufluchtsstätten nahe. Besonders nach dem ersten Grossangriff von 1943, als sich die Unzulänglichkeit des bis dahin üblichen Luftschutzes z.T. herausgestellt hatte und dringend Abhilfe geschaffen werden sollte (168, Jg.1943), ging man allgemein zum Stollenbau über. Eine entscheidende Rolle spielte dabei der beim Stollenbau geringe Bedarf an Baurohstoffen, insbesondere an Beton. Unter den Kriegsverhältnissen konnten in Essen bei der angespannten Verkehrslage, der Materialnot und dem Arbeitskraftmangel die üblichen Betonschutzbauten nicht im erforderlichen Umfang erstellt werden. Während man bei einem Hochbunker mit einem Betonaufwand von 4 cbm je geschützte Person rechnete, betrug die entsprechende Menge für einen Stollen mit Betontunnel nur 0.5 cbm.

Im übrigen benutzte man für den Ausbau der Stollen ausser Beton alles mögliche Material, das man auftreiben konnte, wie z.B. Schienen, Eisenträger und vor allem Grubenholz. Allenthalben wurden von den Industrierwerken, städtischen und militärischen Stellen, Gefangenen und der Zivilbevölkerung Stollen in die Erde getrieben, wobei das mannigfaltig durch die Siepen aufgeschlossene Gelände von Vorteil war. Die Stärke der Decken betrug je nach den Verhältnissen 10 undmehr Meter, an anderen Stellen und in den ersten Jahren aber auch weniger. In den nördlichen Teilen der Stadt, wo der z.T. durch die Bergsenkungen hervorgerufene hohe Grundwasserstand die Anlage von Schutzbauten, ja stellenweise selbst von Schutzgräben, erschwerte, boten die Riesenhalden die beste Möglichkeit für die Anlage von Stollen. Die mit allen technischen Mitteln ausgerüsteten Schutzbauten der Krankenhäuser waren sämtlich in Form von Stollen angelegt. Mit der Zunahme der Luftangriffe stieg der Anteil der in Selbsthilfe ausgegrabenen Stollen, wobei sich Betriebsangehörige, Nachbarschaften und Lagerinsassen zusammenschlossen.

Vielfältig und überall verbreitet waren die behelfsmässigen Luftschutzeinrichtungen in Form ausgebauter, abgestützter Keller, Gräben, Bunker usw.

Die Zahlenangaben der folgenden Übersicht sind z.T. geschätzt. Sie sollen einen Anhalt und eine Vorstellung geben über die in Essen angewandten Arten und den Umfang des Luftschutzes sowie über die Entwicklung während der Kriegsjahre. Es ist dabei zu bedenken, dass ein Teil der Luftschutzbauten bei den Angriffen verloren ging. Durch die ständige absolute Zunahme des Gesamtfassungsvermögens der Luftschutzbauten und durch die laufende Abwanderung der Bevölkerung während der Kriegsjahre stieg der Anteil der jeweils anwesenden Bevölkerung, die in den Luftschutzräumen Platz fand. Der Schutz war jedoch bei der ständig zunehmenden Stärke der Angriffe für die Bevölkerung nie aus-

Die Luftschutzbauten in der Stadt Essen während des Krieges

Fassungsvermögen (Zahl d. Personen)	Ende des Jahres				April
	1941	1942	1943	1944	1945
a) bombensichere Schutzbauten	13000	51000	231000	396000 ?	216000
in % d. anwesen- den Bevölkerung	2	9	45	?	75
b) splitter- u. trüm- mersichere Bauten	110000	177000	180000	?	274000
in % d. anwesen- den Bevölkerung	17	32	42	?	95

Übersicht über die Luftschutzbauten in der Stadt Essen am
Ende des Krieges

	Zahl	Fassungsvermögen (Personen)
1. Tief- u. Hochbunker	24	48 000
2. Tunnelbauten	8	32 000
3. Krankenhausstollen	8	2 000
4. Stollen	25	24 000
5. Alte Bergstollen		27 000
6. Stollen von Zechen u. sonstigen Werken		25 000
7. Selbsthilfestollen		58 000
Insgesamt		216 000

Nach Angaben in der Stadtchronik

reichend, (was jedoch manche zeitbedingte Angaben in der Stadtchronik des Jahres 1944 glauben machen sollen). Die wachsende Zahl der Todesopfer redet eine deutliche Sprache. Insgesamt gesehen, scheint das Fassungsvermögen der bombensicheren Schutzbauten bei Kriegsende für etwa 216 000 Menschen gegenüber anderen Städten hoch gewesen zu sein. (V o g t , 154, gibt für Kiel 43 Bunker und sicheren Luftschutzraum für 34 345 Menschen an; Bevölkerungszahl 1939: 261 000).

Die Massnahmen des aktiven Luftschutzes können hier nicht erörtert werden. Das Stadtgebiet war allenthalben von zahlreichen Feldstellungen der Luftabwehrgeschütze durchsetzt, wobei die Halden, Inselberge, hohe Gebäude und Geländepunkte sich als günstige Standorte anboten. Darüber hinaus waren in den Aussenbezirken Sperrballone in einem Sicherungsgürtel eingesetzt.

Alle diese verschiedenen kriegsbedingten Einrichtungen und Massnahmen wandelten das Aussehen der Stadt erheblich. Ausser den verschiedenen Formen der Bunker und der vielen Feldstellungen waren vor allem noch charakteristisch die in den Anlagen, Gärten, Wiesen und Feldern ausgeworfenen Splittergräben und die über das Stadtgebiet verteilten, neu errichteten Feuerlöschteiche, die verschiedenen Massnahmen der Tarnung und zur Verdunkelung der Stadt bei Nacht. (Nach der Stadtchronik zählte man im Jahr 1943 84 Feuerlöschteiche und 19 Zisternen.) Um den feindlichen Fliegern die Orientierung zu erschweren, wurde so z.B. der Baldeneysee abgelassen. Später kamen dann noch die durch die Bomben und Brände hervorgerufenen Zerstörungen und Bombenkrater, Notwohnungen, Baracken u.a.m. als Gestaltmerkmale dazu.

Die räumliche Verteilung der Luftschutzbunker im Stadtgebiet (s. die Karte der Luftschutzbauten in den Essener Beiträgen Jg. 1950, 168) zeigt, dass die für das Stadtbild so charakteristischen Hochbauten im nördlichen Stadtgebiet, im südlichen dagegen die Stollenbauten überwiegen. Bredeney, Stadtwald, Heisingen, Überruhr, Kupferdreh und Werden verfügten nur über Stollenbauten oder Zechenstollen. Im mittleren Stadtgebiet der Hellwegzone kamen beide Arten vor.

2. Die Opfer der Bevölkerung

Die Zahl der Opfer, die der Luftkrieg von der Zivilbevölkerung forderte, wird mit 6803 angegeben (146). Die Zahl der Verletzten betrug bei jedem Angriff jeweils ein Vielfaches der Toten. Ein Teil von ihnen erlag den erlittenen Verwundungen; diese Todesfälle sind nicht in der oben angegebenen Zahl der Gesamt-opfer enthalten. Auch aus anderen Gründen dürfte die wirkliche Zahl der Todesopfer des Luftkrieges höher liegen als von der Statistik ausgewiesen wurde. (z.B. sind in der Zahl nicht enthalten die durch Luftangriffe Verschiedenen aus der Zeit von September 1939 bis August 1941, die jedoch sehr gering gewesen sein dürfte, ebenso nicht die Zahl der Vermissten, deren Zahl bis Ende des Jahres 1944 mit 196 angegeben wird). Im Verhältnis zu den hohen Gebäudeschäden, die die Stadt erlitt, erscheint die Zahl der Todesopfer noch als gering. Die Leiden und wahren Opfer der Bevölkerung lassen sich weder ermessen noch schildern. Die zentrale Lage Essens im Ruhrgebiet brachte es mit sich, dass in der Stadt auch dann Alarm gegeben werden musste, wenn andere Teile des Ruhrgebietes angegriffen wurden. Darüber hinaus kam es häufig vor, dass die feindlichen Flugzeuge beim Angriff auf im Binnenland gelegene Ziele auf dem An- und Rückflug über Essen flogen und die Bevölkerung alarmierten. Bei mangelhafter Ernährung durfte nach schlaflosen Nächten die tägliche Arbeit nicht eingestellt werden. Insgesamt wurden von 1939 bis 1945 1162 Alarme, mit den sogenannten Klein-(Vor-) Alarmen 2528 Nacht- und Tagesalarme gegeben.

Im Anschluß hieran seien die Gesamtverluste der Bevölkerung Essens erwähnt, die im Krieg eintraten und die erstmals zehn Jahre nach der Kapitulation vom 8. Mai 1945 nach langwährenden Bemühungen des Statistischen Amtes der Stadt "mit möglichster Vollständigkeit" ermittelt werden konnten. Die Gesamtzahl der Essener Kriegsverluste beläuft sich danach auf mindestens 33 134, d.s. 5 % der Vorkriegsbevölkerung. Sie gliedert sich wie nachfolgend aufgestellt auf. (S.S.15)

Die Verteilung der Kriegssterbefälle auf die einzelnen Jahre zeigt, daß die Zahl der Opfer von Jahr zu Jahr zunahm. Bis 1944 überwogen bei den Gefallenen die Ledigen, erst 1945 erreichte der Anteil der verheirateten Gefallenen den Anteil der gefallenen Ledigen. Rund die Hälfte der beurkundeten Kriegssterbefälle unter den Männern entfällt auf die Altersgruppe der Zwanzig- bis Dreißigjährigen. Im ersten Weltkrieg wurden im Stadtgebiet heutigen Umfanges 14 990 oder 2,5 % der Bevölkerung als Opfer gezählt. Es scheint weitgehend zutreffend zu sein, daß die Bevölkerungsverluste der Stadt im zweiten Weltkrieg mindestens doppelt so groß waren als im ersten. (Die Zahl der Toten bei den ausländischen Kriegsgefangenen und Fremdarbeitern beträgt 1 356. Nach der

Inschrift auf dem Sarkophag vor der Synagoge sind "mehr als 2500 Juden der Stadt Essen" umgekommen. Vor dem zweiten Weltkrieg lebten rund 4300 Juden in der Stadt.)

	Wehrmachts- angehörige	Zivilper- sonen	Zus.	dar. weibl.
Kriegssterbefälle (standesamtlich beurkundet)	17 605	6 379	23 984	2 728
Toterklärte (nach den Todeserklärungen Essener Amtsgerichte)	3 896	119	4 015	39
Vermißte (ohne beim Roten Kreuz ge- führte Kriegsgefangene, Straf- und Untersuchungs- gefangene)	5 006	129	5 135	132
zusammen	26 507	6 627	33 134	2 899

3. D e r G a n g d e r Z e r s t ö r u n g e n

a) Die Luftangriffe

Im September 1939 begann der zweite Weltkrieg, die ersten Luftangriffe auf Essen erfolgten im Mai 1940. Bis zum Jahresende 1940 hatte Essen 35 Angriffe erleiden müssen. Zahl und Stärke der Angriffe blieben im Folgejahr, das 37 Angriffe brachte, in gleichem Rahmen. Erst seit März 1942 lässt sich eine Verschärfung erkennen: die Flugzeuge erscheinen in grösserer Anzahl, sie fliegen höher als vordem, der Angriff erfolgt öfter im Tiefflug. Die im Februar 1942 vom britischen Kriegskabinett erlassene Weisung zur Verschärfung des Luftkrieges führte in der Nacht vom 8./9.3.1942 zum ersten verstärkten Angriff auf eine deutsche Stadt, und zwar auf Essen. Der Abwurf einer Vielzahl von Bomben, insbesondere von Brandbomben, rief eine sehr verschärfte Wirkung hervor. (Vgl. hierzu und dem Folgenden: Sir A r t h u r H a r r i s : Bomber Offensive (45)). Die Zahl der Angriffe bleibt mit 27 im Jahr 1942 noch gering. Seit Juli 1942 setzen dann auch die Tagesangriffe ein. Einzelangriffe nehmen bestimmte Stadtteile und Objekte zum Ziel. Wie sich aus der Karte über die bis Ende 1942 abgeworfenen Bomben erkennen lässt, liegen die Einschläge über das ganze Stadtgebiet verteilt, selbst die weniger industrialisierten und weniger dicht bevölkerten Stadtteile im Süden sind dabei nicht verschont worden. Eine gewisse Flugstille in den letzten Monaten des Jahres 1942 leitet dann den 1943 einsetzenden, neuen Abschnitt eines sehr verstärkten Luftkrieges ein. In einer neuen Angriffstaktik werfen zunächst Lotsenflieger Leuchtzeichen zur Orientierung und Zielabgrenzung ab, dann folgen die ersten Angriffswellen mit Brandbomben und danach die Wellen mit Sprengbomben. Zahl und Wucht der Angriffe steigern sich seitdem bis zum Kriegsende. Von 49 Angriffen im Jahre 1943 steigert sich die Zahl auf 55 im Jahre 1944 und auf 41 allein in den ersten vier Monaten des Jahres 1945. Nachdem Essen, wie es scheint, zunächst noch in den ersten Monaten des Jahres 1943 einen gewissen Schutz fand durch seine zentrale, durch Flaksperrren geschützte Lage, erfolgte völlig überraschend der erste Grossangriff auf eine deutsche Stadt am 5.3.1943, 21⁰⁰ auf Essen. Das Charakteristische dieses Angriffes und der folgenden war der Massenabwurf von Stab- und Phosphorbrandbomben, die Vielzahl der Sprengbomben und der Einsatz grosser

Luftminen auf möglichst zusammenhängende Zielräume in kurzer Zeit, etwa innerhalb einer Stunde. Bei den ersten drei Grossangriffen vom 5. und 12.3. und 3.4.1943 fielen mehr Bomben auf die Stadt als in den dreieinhalb Jahren vorher! Bei dem ersten Grossangriff vom 5.3.1943 wurden von örtlichen Stellen gezählt: 80 Minen, 1050 Sprengbomben, 120 000 Stabbrandbomben und 17 000 Phosphorbrandbomben. (146).

Der erste Grossangriff traf verhängnisvollerweise den Stadtkern und die nördlich daran anschliessenden Teile des Segerothviertels bis nach Altenessen. Es kann angenommen werden, dass dieser Angriff der Kruppschen Fabrik gelten sollte, wobei jedoch die Markierungsbomben zu weit östlich abtrieben und die Flächenabwürfe die Innenstadt trafen, infolge der für Essen typischen engen Nachbarschaft von Industrie-, Wohn- und Gewerbeflächen. Die nur wenige Tage danach folgenden weiteren 2 Grossangriffe richteten sich wiederum gegen die Kruppschen Werke. Der Trefferraum ist in einzelne Flächen aufgelöst, wahrscheinlich als Folge einer verstärkten Bodenabwehr. Getroffen wurden Teile der Kruppschen Fabrik und in weit grösserem Umfange die in der Nähe liegenden Wohngebiete von Essen-West und Holsterhausen. Während sich beim ersten Grossangriff in der Innenstadt Riesenbrände entwickelten, entstanden beim zweiten und dritten Grossangriff Flächenbrände geringeren Ausmasses. Die Bekämpfung der Brände litt unter der mangelnden Wasserzuführung, da die Wassertürme rasch leerliefen und Rohrbrüche auftraten; die vorhandenen Löschteiche reichten nicht aus. Der nächste Grossangriff in der Nacht vom 25./26. Juli 1943, dessen Trefferbild ebenfalls wiedergegeben ist, zeigt deutlich, wie die Hauptindustriefläche der Stadt Essen im Mittelpunkt einer riesenhaften Flächenzerstörung liegt, wobei vor allem auch die Wohnkomplexe und Eisenbahnanlagen getroffen sind.

Seit 1944 ist auch eine gewisse Wirkungslosigkeit der Flugabwehrgeschütze spürbar, die die in Höhe von 10 000 und mehr Metern angreifenden Flugzeuge kaum mehr erreichen. Mit der gegen Ende des Jahres 1944 näherrückenden Front vermehrt sich die Fliegertätigkeit. Nach Beginn des Jahres 1945 erfolgen fast täglich auch Tieffliegerangriffe. Zum grössten Verhängnis für die Stadt erfolgte der stärkste Angriff noch in der letzten Kriegsphase, zu einem Zeitpunkt, als der Feind schon das rechte Rheinufer betreten hatte und nachdem seit dem 9.2. das Kruppgebäude unter Beschuss der Fernartillerie lag. Der Angriff vom 11.3.1945 übertraf alle vorhergehenden an Wucht und Umfang. Rund 1100 Bomberflugzeuge griffen die Stadt ungestört an, eine geregelte Abwehr war nicht mehr vorhanden. Das Entscheidende dieses Angriffes war nicht nur die bis dahin unerhörte Zahl der Flugzeuge und Bomben, sondern auch die Verwendung von Bomben besonderer Grösse und Wirkung. Die bis zu 11 Tonnen schweren Bomben übten eine besondere Tiefenwirkung aus, wodurch das Netz der Energieleitungen und die Kanalisation aufs empfindlichste zerstört wurden. Die Schwere des Angriffes wurde selbst von der Feindseite bestätigt. (Vgl. E i s e n h o w e r : Von der Invasion zum Sieg, Bern 1948). Allein an schweren Sprengbomben wurden über 8000 abgeworfen. Der Komplex der Innenstadt und die Kruppwerke waren wiederum verheerend getroffen. Dazu fielen vor allem auch die bis dahin noch weniger zerstörten Stadtteile von Essen-Süd und Rüttenscheid der Vernichtung anheim. Die außergewöhnliche Tiefenbeschädigung wurde das von anderen heimgesuchten Städten entscheidend abweichende Zerstörungsmerkmal Essens.

Während bei allen vorhergehenden Angriffen stets die Aufräumung sofort nach dem Angriff eingesetzt hatte, blieb sie nach dem letzten nahezu aus, da mit der näherrückenden Front allgemeine Auflösungserscheinungen einsetzten. Essen wurde dadurch gegenüber anderen Städten, bei denen die Angriffe nicht in dem allerletzten Kriegsabschnitt erfolgten, ein recht schwerer Ansatz für den Wiederaufbau gegeben.

Insgesamt erlebte Essen 272 Angriffe einschliesslich der örtlich beschränkten 30 grösseren und 15 Grossangriffe. Allein auf die Kruppschen Werke wurden 55 Luftangriffe durchgeführt.

b) Die Erdkämpfe und Überschwemmungskatastrophen

Die Endphase des Krieges brachte ausser dem letzten grossen, alle vorhergehenden übertreffenden Luftangriff noch Tod und Zerstörung durch Erdkämpfe. Es kann noch als ein glücklicher Umstand bezeichnet werden, dass durch die Umgehung und Einkesselung des Ruhrgebietes das Stadtgebiet von Essen nicht zum Hauptkampffeld wurde. (Am 3.4.1945 wurde der Kessel geschlossen. Siehe hierzu H. S p e t h m a n n und K. M e w s in den Essener Beiträgen Jg. 1950 ff., 168). Trotzdem musste die Stadt noch empfindliche Verluste hinnehmen. In erster Linie sind hier die Sprengungen der noch vorhandenen Strassen- und Eisenbahnbrücken über Emscher, Rhein-Herne-Kanal und Ruhr zu nennen, was sich in der Folgezeit verhängnisvoll auswirkte. (Insgesamt wurden 27 Brücken gesprengt. In Werden wurde die Vernichtung der wichtigen Strassenbrücke über die Ruhr, die zur Sprengung vorbereitet war, noch verhindert.) Die Sprengung weiterer für den Bestand der Stadt wertvoller Anlagen wie z.B. der Wasserwirtschaft und der Zechen konnte noch abgewendet werden.

Die Einnahme der Stadt geschah von Norden her, wobei die Emscherlinie eine zeitlang die Front bildete. Der Artilleriebeschuss, der schon seit dem 9.2. auf das Kruppgelände gerichtet war, betraf jetzt auch die südlich gelegenen Stadtteile wie Bredeney, Stadtwald, Rellinghausen, Steele, Kray und Kupferdreh sowie Werden. Vom 7. bis 11. April wurde das Gebiet nördlich der Ruhr ohne Kämpfe besetzt. Die amtliche Übernahme der Stadt fand am 11.4. statt. Werden musste einen noch andauernden Widerstand mit erheblichen Menschen- und Gebäudeverlusten bezahlen. Es wurde erst am 17.4. eingenommen. So fügten die letzten Kriegstage der Stadt durch den stellenweise auftretenden Artilleriebeschuss und den nach der Besetzung auftretenden mit Brandstiftung verbundenen Unruhen der Fremdarbeiter gerade in den bisher noch am meisten von den Zerstörungen verschonten Aussenbezirken Einbussen an Menschen, Gebäuden und Material zu. (Siehe M e w s Essener Beiträge Jg. 1950, 168, und Stadtchronik.) Insgesamt stehen jedoch die durch die Erdkämpfe hervorgerufenen Schäden in keinem Vergleich zu den durch die Luftangriffe erzeugten Verlusten.

Zu erwähnen bleibt noch eine besondere Schadensart, die z.T. mittelbar, z.T. unmittelbar durch den Krieg hervorgerufen, während und nach dem Kriege die Stadt heimsuchte: die Überschwemmungen. Am 17.5.1943 zerstörte ein Luftangriff durch ein Torpedo die Sperrmauer der Möhnetalsperre, der grössten Talsperre des Ruhrsystems. Etwa 130 Mill. cbm Wasser stürzten zu Tal und riefen eine ungeheure Überschwemmungskatastrophe hervor, die sich auch im Stadtgebiet von Essen noch auswirkte. Weite Teile von Steele, Rellinghausen, Kupferdreh, Heisingen und Werden wurden überflutet und verwüstet, die Schutzdeiche in Überraehr auf 100 m Länge aufgerissen und die Wassergewinnungsanlagen der Stadt überschwemmt, die Ruhrbrücken bei Steele und Kupferdreh zerstört. Dabei war es noch ein glücklicher Umstand, dass der Baldeneysee abgelassen worden war und der Anprall der Fluten dadurch gemildert wurde.

Im Februar 1946 kam es infolge übermässiger Niederschläge erneut zu Überschwemmungskatastrophen. Wiederum wurden die obengenannten Ortsteile überflutet, abermals ging die inzwischen hergestellte Brücke zwischen Heisingen und Kupferdreh verloren. Darüber hinaus suchte das Hochwasser auch den Norden der Stadt heim. Die durch Bergsenkungen notwendig gewordene Erhöhung der Emscherdeiche war im Kriege unterblieben, und so konnten die Deiche das Wasser nicht fassen. An zwei Stellen brachen sie auseinander. Völlig überraschend wurden weite Teile von Karnap und Horst überflutet. Das Wasser reichte bis in die Höhe des zweiten Stockwerkes der Häuser. 3000 Menschen wurden vorübergehend obdachlos, die wasserwirtschaftlichen Anlagen verwüstet. Die ungeheuren Wassermassen flossen nicht von selbst ab, sondern mussten, da es sich um Poldergebiete handelte, leergepumpt werden.

So verbanden sich in Essen die verschiedensten Schadensarten, um aus ihr eine der am meisten zerstörten Großstädte Deutschlands zu machen.

4. D a s S c h a d e n s b i l d d e r S t a d t

Es besteht kaum Aussicht, den erlittenen Gesamtschaden vollständig in Zahlen auszudrücken. Die dahingesunkenen Werte einer mehr als tausendjährigen Entwicklung, die Leiden und Opfer einer schwer geprüften und auseinander gesprengten Bevölkerung, die Vernichtung der Lebenskraft eines europäischen Industriezentrums mit weltweiten Beziehungen, die Zerstörung eines sehr komplizierten Versorgungssystems und einer in Jahrhunderten geprägten Erscheinungsweise - das lässt sich nicht vollständig in messbare Grössen bannen. Die Unterscheidung einzelner Schadensarten bietet jedoch immerhin die Möglichkeit einer angenäherten Vorstellung des Gesamtschadens und eines rohen Vergleiches. Im Ruhrgebiet bildete Essen zweifellos die am meisten zerstörte Stadt. Nach H. H e l l g r e w e s Untersuchung über Dortmund (48 S.101) erreichten auch Düsseldorf und Hamburg nicht einen solchen Schadensgrad wie Dortmund und Essen, da dort vorwiegend Brand- und weniger Tiefschäden auftraten. Auf die Einzelschäden der für Essen charakteristischen Lebensgebiete wie der Industrie, des Verkehrs, der Wasserwirtschaft u.a. soll im übrigen im Zusammenhang mit der Betrachtung des Aufbaues eingegangen werden. Auf diese Weise erlangen die Bedingungen des Aufbaues, die eingetretenen Veränderungen gegenüber dem früheren Zustand und die Grösse des in den Nachkriegsjahren Geleisteten eine erhöhte Deutlichkeit. Bei den Schadensfeststellungen zeigte es sich in der Regel, dass der Umfang der Verluste erst nach Jahren, und zwar im Zuge des Aufbaues und der Wiederinstandsetzung einigermaßen richtig erkannt werden konnte. Die aus den ersten Nachkriegsjahren hervorgegangenen Zählungen und Schätzungen der Schäden bleiben zumeist unter dem später festgestellten Ausmass. (Dieser Umstand ist bei überörtlichen Vergleichen zu beachten. So sind z.B. die von H. V o i g t (154) und H. H e l l g r e w e (48) über Essen mitgeteilten Zahlen inzwischen überholt.)

Einen Anhalt für das Ausmass der Zerstörung bieten die Gebäudeschäden. Sie sind im Diagramm über die Hochbausschäden dargestellt. Die stärkste Vernichtung mit 98 % Total- und schweren Schäden erfuhr der Stadtkern, das Geschäftszentrum. Besonders gross sind in Essen die Wohnungsschäden, rund 80 % der Wohnungen erlitten totale und schwere Schäden. Wie sehr das kulturelle Leben der Stadt getroffen wurde, möge das Beispiel der Kirchen und Schulen veranschaulichen, die zu etwa 70 % in Trümmern sanken. In den Tiefschäden, d.h. in der Zerstörung der Strom-, Gas-, Wasser-, Abwasser- und Telephonleitungen dürfte Essen weitaus an der Spitze aller Städte der Bundesrepublik stehen. Die Beeinträchtigung der verschiedengearteten Industriebetriebe lässt sich nicht ohne weiteres wie etwa bei den Wohnbauten nach dem Umfang der erhalten gebliebenen Bauteile graduell einschätzen. Die einzelnen industriellen Anlagen eines Werkes haben einen unterschiedlichen Wert für die Gesamtanlage. Jedes Werk erfordert gewissermassen einen eigenen Maßstab. Prozentuelle Schadensangaben sind hier bei Vergleichen mit besonderem Vorbehalt aufzunehmen. Immerhin gibt der im Diagramm verzeichnete Schadensgrad von 50 - 55 % zu erkennen, dass die Zerstörungen einen geringeren Umfang besitzen als bei den Wohnsiedlungen und Geschäftshäusern. Es hängt diese Erscheinung zusammen mit der verschiedenen Schadensempfindlichkeit der Bauwerke und Anlagen und zum andern mit der räumlichen Verteilung der Kriegseinwirkungen.

Das Hauptschadensgebiet liegt in der Altstadt; rund 90 % aller Gebäude wurden total, der geringe Rest schwer oder leicht beschädigt. Die enge Bebauung, die Vielfalt von Geschäftshäusern, Verwaltungsgebäuden, Kulturbauten, älteren Patrizierhäusern und Wohnblocksiedlungen, der Wechsel von alten und neueren Bauweisen, von grösseren Bauten und niedrigen, kleinen Bürgerhäusern liess hier infolge der wiederholten flächenhaften Zerstörung durch Riesenbrände und Sprengbomben ein schreckhaftes Bild der Vernichtung entstehen: Die Ruinen staffelten sich in verschiedenen Höhen klotzig und ausgebrannt gegen den Himmel. Die älteren meist in Ziegelstein oder in Fachwerkbauweise errichteten bis zu zwei Stockwerken hohen Häuser wurden in Schutthaufen verwandelt, manchmal ragten noch die geschwärzten Grundmauern und Schornsteinruinen aus

den Trümmern. Diese flächenhafte Einebnung fand sich besonders im nördlichen Teil des Stadtkernes. Die aus Ziegelstein und Natursteinen bestehenden Grossbauten aus der Zeit vor der Jahrhundertwende wie z.B. die Kirchen, das Rathaus, die Oper u.a. bewahrten auch als Ruinen ihre wuchtige, wenngleich gestörte Form. Anders war dagegen das Bild der aus Beton und Stahl aufgeführten Grossbauten des zwanzigsten Jahrhunderts. Die ehemals klare Gliederung der sachlichen Zweckformen war verwandelt in ein Gewirr von durchgebrochenen und verbogenen Betondecken, zersplitterten Pfeilern, verschobenen Gesteinsklötzen aus denen überall das rostige Gewürm der Eisenarmaturen quoll und mächtige Eisenträger starr und verbogen aus Wänden und Schuttmassen hervorragten. Im Gegensatz zu den kleineren Bauten hatten die Grossbauten ihre Höhe und ihren Umfang, wenn auch stellenweise unter starken Einbussen, auch als Ruinen erhalten. Die Häufung der Grossbauten in dem Gebiet zwischen Marktkirche und Hauptbahnhof schuf dadurch das grausige Bild einer bizarren Grossruinenlandschaft mit einer unruhigen fremdartigen Silhouette.

Die an den Stadtkern anschliessenden Zonen totaler Zerstörung zeichnen sich aus durch eine Zunahme der aus Ziegelstein bestehenden Wohnhausruinen, die im Norden, im Segerothviertel und im Osten und Westen des Stadtkernes eng, südlich der Rheinisch-Märkischen Bahnstrecke etwas weiter auseinanderstehen. In diesen Zonen fand eine starke Einebnung statt, zum grossen Teil ragten dort die Umrissmauern der Grundstücke aus den Schuttbergen hervor. Eine anschauliche Vorstellung von der verschiedenen Ausprägung der Trümmerlandschaft vermitteln die beigegefügte Bildaufnahmen.

Um das Kerngebiet der stärksten Kriegseinwirkung, dem Stadtkern und die Kruppwerke, schliesst sich im Westen und Süden und Norden ein Gürtel starker Zerstörung, der im Westen und Süden aus schwer getroffenen Wohnvierteln, im Norden aus beschädigten Industrieanlagen und zerstörten Wohnsiedlungen besteht. Das sind vor allem die um die Kruppschen Werke gruppierten Stadtteile von Altendorf, Teile von Frohnhausen und fast ganz Holsterhausen. Diese geschlossenen bebauten Viertel sind zumeist flächenhaft betroffen; nur wenige Strassenzüge oder Teile von Strassenzügen kamen mit geringeren Schäden davon.

Ein ähnliches Bild flächenhafter Verwüstung bietet das Südviertel südlich des Hauptbahnhofes und etwas abgeschwächt die angrenzenden Teile von Rüttenscheid. Einzelne breitere Strassenzüge und Grünanlagen und das Vorhandensein von einzeln hervortretenden Grossruinen sowie auch geringer zerstörter Gebäude und Hausreihen wandeln das Bild der Zerstörung ab, entsprechend dem Charakter dieser Gebiete als Wohn-, Verwaltungs- und Geschäftsviertel.

In einem weiteren Ring um das Kruppgebiet und den Stadtkern zeigen die Zerstörungen ein geringeres Ausmass. Die erhaltenen oder nur mittel- und leichtbeschädigten Strassenzüge überwiegen. In den übrigen Aussenbezirken der Stadt treten die Zerstörungen stellenweise auf. Dabei heben sich die nördlichen Stadtteile, wie Borbeck, Frintropp, Vogelheim, Altenessen und Karnap von dem mehr östlich und südlich gelegenen, wie Frillendorf, Katernberg, Schonnebeck, Bergerhausen, Bredeney, Heisingen, Werden, Kupferdreh durch weit grössere Gebäudeverluste ab. Die geringsten Verluste an Gebäuden hatten Kray, Steele, Stadtwald, Werden, Heisingen, Überrauch, Haarzopf und Schuir. Als völlig unbeschädigt kam eine kleine Zone ganz im Süden an der Stadtgrenze im ländlich gearteten Heidhausen davon.

In unmittelbarem Zusammenhang mit dem Kerngebiet der Zerstörung in der Altstadt steht das bis zur Unkenntlichkeit verwandelte Gelände der Kruppwerke. Diese Schäden nehmen in dem allgemeinen Bild der Zerstörung eine Sonderstellung ein. Handelt es sich doch dabei um eine Fläche unmittelbar neben dem Stadtzentrum von der siebenfachen Grösse des Stadtkernes! Das Bild der Zerstörung ist hier ein völlig anderes als im übrigen Stadtgebiet. Eine graduelle Einstufung der Schäden ist vom blossen Anblick her sehr erschwert. Die eng zusammengeschachtelten, sehr verschiedenartigen, in über hundert Jahren nacheinander erstandenen Gebäude und Einrichtungen von Werkhallen, Verwaltungshäusern, Fabrikationsstätten, Kessel-, Energie- und Verkehrsanlagen boten einen seltsamen Anblick von verbogenen Eisenträgern, zusammengesunkenen Dach-

und Gebäudekonstruktionen, verschlugenen und zerfetzten Röhrenleitungen, umgekippten Kränen, verworfenen Schienen, verschütteten Werkstrassen, blossgelegten Maschinenungeheuern, Betonquadern und Kraterfeldern. Alles in allem ein chaotisches Trümmergebiet.

Nach Norden zu löst sich der kompakte Werkkomplex auf durch eingestreuete Wohnviertel, Verkehrsanlagen, Lagerplätze und Anlagen der Wasserwirtschaft, so dass hier zu den beschädigten Betrieben und zerstörten Siedlungen noch Kraterfelder, aufgerissene Kaianlagen, versenkte Schiffe, gesprengte Brücken und durch Überschwemmungen hervorgerufene Geländezerstörungen und offene Wasseranstauungen treten. Die östlichen Gebiete der Stadt mit den grossen Zechen wurden ebenso wie die industriellen und gewerblichen Anlagen in den südlichen Stadtteilen und in der Ruhrtalzone im allgemeinen nicht so sehr von den Schäden betroffen. Daraus erklärt sich u. a. a. der relativ geringe Schadensgrad der Essener Industrie insgesamt gegenüber den grossen Einbussen an Wohngebäuden.

Aus der vergleichenden Betrachtung der Trümmerbauten auch hinsichtlich ihrer räumlichen Verteilung lassen sich Schlüsse ziehen für die Schadensempfindlichkeit der Bauten und den Einfluss der Lagebeziehungen auf die Zerstörungen. Im ganzen gesehen zeigen die Wohnhäuser eine grössere Anfälligkeit als Bauten, die industriellen, gewerblichen oder geschäftlichen Zwecken dienen. Offensichtlich ist ferner die stärkere Widerstandsfähigkeit der Grossbauten gegen Bomben und Brand im Vergleich zu Kleinbauten. Ebenso sind in moderner Skelettbauweise errichtete Gebäude weniger empfindlich als ältere Häuser. Unter den industriellen Anlagen zeichnen sich die bergbaulichen durch eine gewisse geringere Schadensempfindlichkeit aus im Verhältnis zu den eisenverarbeitenden Werken. Die Dichte der Bebauung und insbesondere das Fehlen von breiten Strassenzügen und Grünstreifen in der Innenstadt sowie in den südlich und westlich davon gelegenen Stadtteilen wirkte sich verhängnisvoll aus. Auf die Folgen der in Essen so innigen Verquickung von Industrie-, Geschäfts- und Wohnflächen wurde schon mehrfach hingewiesen.

Es sei noch hervorgehoben, daß die bei Kriegsende vorhandene Trümmerlandschaft nicht in einem Zustande verharret, sondern laufend einer starken Wandlung unterliegt. Ruinen, die 1945 als nur schwer oder mittelschwer beschädigt galten, können sich nach wenigen Jahren als total vernichtet darbieten. Wenn der Wiederaufbau der Ruine nicht stattfindet, wirken Wind und Wetter und vor allem die laufenden Entnahmen an Schrott und sonstigem Baumaterial auf die noch vorhandenen Gebäudereste sehr zerstörend. Zudem sacken die am Boden liegenden Trümmernmassen in sich zusammen. Die Massnahmen der Entrümmerung und der Demontage sowie des Wiederaufbaues sorgen darüber hinaus für eine fortschreitende Veränderung.

IV. DIE INDUSTRIE-DEMONTAGEN NACH KRIEGSENDE

Das schwere Schicksal der kriegszerstörten Stadt hatte sich nach der Einstellung der offenen Feindseligkeiten im Jahre 1945 noch nicht erfüllt. Während sich andere betroffene Städte sofort ganz dem Aufbau widmen konnten, schwebte über Essen noch jahrelang die Ungewissheit der hinausgezogenen Entscheidung der Siegermächte über die Zukunft der für Essen so lebenswichtigen Industrie, insbesondere der Kruppwerke. Der legendär übertriebene Ruf der Stadt als "Waffenschmiede" sollte sich abermals verhängnisvoll auswirken, in dem Essen mit den Kruppwerken in den Blickpunkt der Besatzungspolitik geriet und "verschiedenen Nachkriegsmassnahmen" unterworfen wurde (S. W. D ä b r i i n 162). Von diesen Massnahmen sollen besonders jene hervorgehoben werden, die durch Abbau und Vernichtung von Gebäuden, Werkeinrichtungen die Wirtschaftsstruktur, den Aufbau und das Bild der Stadt beeinflussten und umgestalteten. Sie seien zusammengefasst als Demontagen im weiteren Sinne. Sie stellten eine besondere Form der Zerstörung dar und ihnen ist auch eine charakteristische Erscheinungsweise eigen.

Hervorgehoben sei, dass die Wirkung der Demontagen und der Besatzungspolitik zahlenmässig nicht voll erfasst werden kann, da diese Massnahmen und Beschränkungen ohne Rücksicht auf die komplizierte Verbundwirtschaft des Ruhrgebietes durchgeführt wurden und die Wirkungen der Eingriffe weit reichten.

In Essen waren, wie schon erwähnt, vor allem die Kruppwerke betroffen, die schon nach dem ersten Weltkrieg die Demontage von 9000 Maschinen und 800 000 Werkzeugen erfahren hatten (G. v o n K l a s s , 63). Darüber hinaus standen, was kaum bekannt ist, noch zwei weitere Werke in Gefahr. So sollte auch das Grosskraftwerk der Rheinisch-Westfälischen Elektrizitätsgesellschaft in der Viehofer Strasse demontiert werden. Hier gelang es jedoch, dieses Stammwerk der deutschen Elektrizitätsversorgung von der Demontageliste abzusetzen.

Dagegen wurde die Maschinenfabrik von Rudolf Wilhelm in Essen-Altenesse ein mittleres Werk, das als Zulieferant für den Bergbau arbeitete, voll betroffen. Das Werk konnte nach der durchgeführten Demontage durch die Beschaffung neuer Maschinen bereits 1949 die Produktion wieder anlaufen lassen. (183, Jg. 1949).

Weit schwerwiegender, verwickelter und langwieriger verliefen die Massnahmen gegen die Kruppwerke, dem Hauptwirtschaftsträger der Stadt, die bis heute noch nicht völlig aufgehoben sind. Der Nachweis, dass die Kruppwerke gar nicht in dem grossen Umfang, wie angenommen wurde, vor und während des Krieges für die Rüstung eingesetzt waren, konnte die verschiedenen Demontagemassnahmen nicht aufhalten. In den Jahren 1938/39 bis 1942/43 machten die Weimachtslieferungen 23,5 % des Gesamtumsatzes aus und rund 42,5 % der Gesamtarbeiterbelegschaft waren damit beschäftigt. Die Friedensfertigung, die in den Jahren nach 1918 in einer grossartigen Betriebsumstellung aufgenommen worden war, lief also selbst im zweiten Weltkrieg in beträchtlicher Masse weiter (s. 142, 143 und 67).

Die Eingriffe der Demontagen werden erst im Vergleich mit den Kriegszerstörungen der Kruppwerke einigermaßen erkennbar. Zweifellos waren die Kruppwerke das Hauptangriffsziel der Stadt während des Krieges gewesen. (Von der Belegschaft erlitten im Werk während des Krieges 180 den Tod und 300 Verletzungen.) Der Umfang der Kriegsschäden im Krupp Gelände in Essen zeigt folgende Übersicht (nach Angaben in 67):

Vollständig zerstörte Gebäudefläche	ca. 500 000 qm	32 %
Mittelschwer bis schwer beschädigte Gebäudefläche	" 450 000 "	29 %
Unbeschädigte bis leicht beschädigte Gebäudefläche	" 600 000 "	39 %
Gesamte bebaute Gebäudefläche des Werkes	" 1 550 000 qm	100 %

Wie schon erwähnt, ist bei Industrieanlagen das Ausmaß der zerstörten Gebäude nicht gleichzusetzen mit dem Umfang des Gesamtschadens. Der äusserlich sichtbare Hochbauschaden ist geringer als der Gesamtschaden. Insgesamt wurden die Kriegsschäden auf rund 30% des Bestandes an Gebäuden, Maschinen und Einrichtungen geschätzt (40, S.149). Wenn die Kriegsschäden nicht einen noch grösseren Umfang erreichten, dann mag das bei der Intensität der Angriffe u.a. auch zu erklären sein aus der Eigenart der vornehmlich in Stahl und Beton aufgeführten Werkanlagen, der riesengrossen Ausdehnung des Werkgeländes mit seiner Auflösung in einzelne Komplexe im Norden der Stadt und vor allem der laufenden Schadensbeseitigung und dem Ausbau während des Krieges. So waren wertvolle Werkteile erhalten geblieben bzw. hätten nach Kriegsende wieder instand gesetzt werden können. Vor allem hatte das moderne Hüttenwerk Borbeck am Rhein-Herne-Kanal nur geringfügige Schäden erlitten.

Nach der Besetzung der Stadt im April 1945 durch amerikanische Verbände wurde daher die Arbeit wieder in Gang gebracht. Die Belegschaft stieg 1945 rasch auf 20 000 Mann an, von denen über 5000 zu Aufräumarbeiten in der Stadt abgestellt wurden. Das Borbecker Hüttenwerk lief wieder an.

Als im September 1945 dann britische Truppen einzogen, wurde das gesamte Werk mit nur wenigen Ausnahmen stillgelegt und unter die Kontrolle der britischen Militärverwaltung gestellt. Grünflächen sollten anstelle der Werkanlagen angelegt werden. Zunächst blieb das Werk in weitem Umfange verwüstet liegen, da erst im Oktober 1947 die sogenannte "Demontageliste" erschien. Doch erst der "Liquidationsplan" des Obersten Alliierten Kontrollrates vom Dezember 1948 brachte die Entscheidung über den Umfang der Demontagen und der weiteren Verwendung der verschiedenen Teile des Kruppwerkes. Die darin angeordneten Demontagen wurden bis Februar 1951 durchgeführt.

Unabhängig von diesen unmittelbaren Demontagen, oder Demontagen im engeren Sinne, liefen die Reparationslieferungen: Als Kriegsreparation wurde das nahezu unversehrte Borbecker Hüttenwerk mit sämtlichen Einrichtungen von Januar 1946 bis April 1949 abgebaut und nach der Sowjet Union verschickt. Von den übrigen Reparationslieferungen sei noch hervorgehoben der Abbau der weltberühmten 15 000 to-Schmiede, die nach Jugoslawien kam. Insgesamt wurden etwa 270 000 to Einrichtungen und Maschinen als Reparationsgut versandt.

Im Rahmen der "Massnahmen zur Vernichtung des deutschen Kriegspotentials" wurden 80 Gebäude niedergerissen, Werkanlagen und Maschinen zerstört und verschrottet. 180 000 to Schrott wurden aus dem Werk nach Grossbritannien geliefert. Die Entmilitarisierungsmassnahmen wurden im September 1950 eingestellt.

Die Formen der Nachkriegsvernichtung, die bis 1951 andauerte (!), sind demnach Abbau, Ausbau, Verschrottung und Zerstörung von Werkanlagen, Maschinen und Gebäuden.

Insgesamt war der mit ca. 40% des gesamten Bestandes an Gebäuden, Maschinen, Einrichtungen berechnete Schaden dieser verschiedenen unmittelbaren Nachkriegsmassnahmen grösser als die erlittenen Einbussen durch die unmittelbaren Kriegsereignisse. Flächenmässig gesehen wurden 825 000 qm Gebäudefläche von der Demontage erfasst. Auch das ausgedehnte, sehr verwickelte Netz der Verkehrsanlagen wurde dabei nicht verschont. Abgesehen von den kriegszerstörten oder beschädigten Brücken, Strassen, Kränen usw. wurden das gesamte Schmalspurnetz und ca. 14 km Gleise der Normalspurwerkbahn demontiert. Die Einrichtungen des grossen Krupp-Werkhafens am Rhein-Herne-Kanal blieben, soweit sie nicht durch Kriegseinwirkungen beschädigt waren, erhalten, da der Versand des Schrottes und der Demontagegüter zum grössten Teil über den Hafen abgewickelt wurde.

Zu diesen verschiedenen Demontagemassnahmen traten noch weitere, durch die dem Werk und der Stadt Schaden zugefügt wurden. Das sind vor allem Produktionsverbote und -beschränkungen, die Entflechtung des Kruppkonzerns und Eingriffe in die Besitzverhältnisse, deren Klärung erst 1953 erfolgte. Wesentlich für die Betriebsverhältnisse war die Auflage einer Durchschneidung des Werkgeländes durch Strassen und einer Eisenbahnstrecke im Rahmen des sogen. "Masterplanes". Als Beispiel für die schädigende Wirkung solcher Beschränkungen sei angeführt, dass es bis zur Bekanntgabe des Liquidationsplanes im Dezember 1948 verboten

war, über das Werkgelände durch Verkauf und z.T. auch Verpachtung zu verfügen: Infolge dieser Umstände sahen zahlreiche Firmen, die ursprünglich ein Interesse an einer Niederlassung in Essen zeigten, von einer Ansiedlung ab. Dadurch wurde auch eine bemerkenswerte Verzögerung der Aufnahme wirtschaftsfördernder Maßnahmen hervorgerufen.

Alle Kriegs- und Nachkriegsmassnahmen zusammen bedeuten eine grundlegende Umwandlung der Kruppwerke und damit auch der Wirtschaftsstruktur der Stadt. Das spiegelt sich auch wieder in der Veränderung der Physiognomie der Industrielandchaft in weiten Teilen der Stadt.

Geographisch und wirtschaftlich gliederte sich das Kruppgelände in der Hauptsache in zwei Teile: in das am Rhein-Herne-Kanal gelegene Borbecker Stahlhüttenwerk und in die sogenannte Gußstahlfabrik unmittelbar westlich des Stadtkernes. Dazu traten noch Einzelwerke, die vom Gesamtkomplex, wenn auch nur auf geringe Entfernungen, getrennt waren, z.B. der erst während des Krieges errichtete Panzerbau in Borbeck.

Der beigelegte Plan "Kriegszerstörungen und Demontagen in der Fried. Krupp Gußstahlfabrik Essen" zeigt die räumliche Verbreitung der Demontagen ohne das Borbecker Hüttenwerk, das sich nördlich an dem im Plan abgebildeten Werkkomplex anschliesst. Die grundlegende Umwandlung des Werkes ist daraus zu erkennen. An die Stelle der Vielzahl der eng aneinander gebauten, grossen und kleinen Gebäude, riesiger Werkhallen sind weite Demontageflächen getreten. Zahlreiche Schornsteine sind dahin gesunken. Die in dem Plan als "teilweise zerstört" bezeichneten Gebäude bilden ausgeräumte Stahlskelette von Werkhallen und halbzerfallene, hohe Ruinen. Dazwischen fallen die wieder instand gesetzte Gebäude und Hallen, insbesondere die hohen Verwaltungshäuser in der Mitte des Komplexes umsomehr auf. Der Unterschied zwischen dem chaotischen Aussehen der kriegszerstörten Werkanlagen und der durch flächenhaft abräumende Wirkungsweise gekennzeichneten Industrie-Demontagen ist an den beigelegten Bildern ersichtlich. Diese eigenartigen Demontageflächen wurden mit besonderen Mitteln erzeugt. Die Demontagen stellten eine gefährliche Form antrengender Arbeit dar. Vor allem mit Schweissgeräten und Sprengungen, die jahrelang die gesamte Stadt durch ihren dumpfen Widerhall an diese fragwürdige Art der Zerstörung mahnten, ging man den mehr oder weniger durch die Kriegshandlungen beschädigten Anlagen und Gebäuden zu Leibe. Anstelle der phantastisch gereckten Stahlkonstruktionen, des chaotischen Gewirres von aufgerissenen Mauern, Trümmern, Betonklötzen, zerfetzten und verbogenen Röhrenleitungen, zerbombten Strassen und Schornsteinen, eingesunkenen Dächern und turmartigen Gebäuderesten trat ein weites, unebenes Trümmerfeld mit Resten von Fundamenten und vereinzelt stehen gebliebenen Schornsteinruinen. Ein trauriges Bild einer bis in die Wurzeln gehenden Zerstörung. Die unheimliche Stille dieser Flächen wirkte umso befremdender, als diese sich inmitten der Stadt erstreckten und vor allem zu einem Zeitpunkt entstanden, als der Wiederaufbau der Stadt mächtig einsetzte. Auf diesen Flächen selbst tauchten vereinzelt, dann namentlich nach Abschluss der Demontagen in steigendem Masse die Anzeichen neuen wirtschaftlichen Lebens in Gestalt neuer Industriebauten oder wiederhergestellter, alter Werkanlagen und neuer Verkehrsanlagen auf. So schwinden die Demontageflächen im Bereich der ehemaligen Gußstahlfabrik von Monat zu Monat. Nur die nördlichen Komplexteile des Werkes, d.h. vor allem das Gebiet des ehemaligen Borbecker Hüttenwerkes liegen nach wie vor öd und leer da. Sie stellen eine wichtige Planungsreserve für die Kruppwerke dar.

V. DER AUFBAU DER STADT NACH DEM KRIEGE

A ÜBERBLICK

Die Kriegszerstörungen und die Demontagen waren von den mannigfaltigsten Folgen für Bevölkerung, Wirtschaft und die städtebauliche Gestaltung begleitet. Mit dem Aufbau der Stadt waren daher schwierige Fragen verbunden, die in Essen, ungleich anderen zerstörten Städten, ihre besondere Zuspitzung erfuhren. Die Stadt stand als zentraler Ort des Ruhrgebietes im Brennpunkt der grossen politisch-wirtschaftlichen Entwicklung, ohne selbst zu dieser Entwicklung massgebend beitragen zu können. Das Wort eines englischen Stadtkommandanten aus dem Jahre 1947 charakterisiert die Lage der Stadt nach dem Krieg: "In Essen zeigt sich das Ruhrproblem zehnfach stärker als anderswo." (Stadtchronik, 14o Jg.1947) Besonders lähmend auf den Aufbau wirkten sich aus das Hinausschieben der Entscheidung über die Zukunft der Kruppwerke und die bis 1951 andauernden Demontagen. Essen hatte dadurch ausserordentlich schwere Startbedingungen für den Aufbau. Das Auftreten von Streiks und Demonstrationen der Bevölkerung im Frühjahr 1947 reden eine deutliche Sprache. Wenngleich die Währungsreform 1948 und die damit verbundene, gewisse Normalisierung der allgemeinen Lebens- und Wirtschaftsverhältnisse auch für den Aufbau der Stadt einen wichtigen Abschnitt einleiteten, so mussten doch noch 1950 Notstandsmassnahmen in die Wege geleitet und die Hilfe des Landes und des Bundes angerufen werden. (S.142 u. 143)

Nach der Einstellung der Demontagen und Entmilitarisierungsarbeiten schritt dann allerdings seit 1951 der Aufbau der Stadt rasch voran. Bei einer späteren Beurteilung des in diesen Jahren Geleisteten wird man diese politisch - wirtschaftlichen Verhältnisse, die Notlage, den Zwang zur Sparsamkeit in den Mitteln zur Gestaltung der Stadt berücksichtigen müssen. Diese Umstände beeinflussen auch das Verhältnis der Stadtplanung zu den aus sich selbst heraus entwickelnden, die Wirtschaft und das Stadtbild mitformenden Kräften, wobei es schwer fällt, dieses Verhältnis näher zu bestimmen. Sicherlich haben in Essen, dem Sitz des Siedlungsverbandes Ruhrkohlenbezirk und der grossen mit Planungsaufgaben vertrauten Wirtschaftsverbände die Bestrebungen für eine wirkungsvolle Planung günstige Voraussetzungen gefunden, zumal auf den verschiedenen Planungsgebieten auf Vorarbeiten aus der Zeit vor und während des Krieges zurückgegriffen werden konnte. Nicht zu vergessen sind schliesslich auch die in den Ländern verschiedenen gesetzlichen Möglichkeiten für die Durchführung einer neuen Stadtgestaltung (s.195).

Aus den bisherigen Ausführungen wurde schon mehrfach deutlich, was sich im Laufe der Untersuchung immer wieder herausstellte, dass nämlich die Fragen der städtebaulichen Neugestaltung aufs engste verknüpft sind mit der Gestaltung der wirtschaftlichen Verhältnisse. Daher wurde auf die Darstellung der wirtschaftlichen Fragen Gewicht gelegt. Mehr als in anderen Ruhrgrössstädten änderten sich hier die Bedingungen dafür. Mehr als die Kriegszerstörungen riefen die Demontagen grundlegende strukturelle Änderungen in der Wirtschaft hervor, die auch entscheidend in der Gestaltung des Stadtbildes ihren Niederschlag finden. Essen konnte nicht wie andere Städte auf dem wichtigsten alten Wirtschaftsfundament aufbauen; die grösste Industriefläche der Stadt durfte in den ersten Nachkriegsjahren nicht genutzt werden, und zu einem grossen Teil liegt sie noch heute brach. Es galt also den Kräften nachzuspüren, die das neue Wachstum und Bild der Stadt ermöglichen und beeinflussen und die für die weitere Entwicklung Bedeutung haben.

Zunächst seien die Bevölkerungsentwicklung und die Entrümmerng betrachtet, die in gewisser Weise als Voraussetzungen für die folgenden Abschnitte an besten einführen in die Fragen, die sich für den wirtschaftlichen und städtebaulichen Aufbau der Stadt ergaben.

1. Die Auswirkungen auf die Entwicklung und die Struktur der Bevölkerung

a) Die Veränderungen der Bevölkerung insgesamt

Bester Gradmesser für die Lebenskraft der Siedlungen ist die Entwicklung der Bevölkerung. Die Einwohnerzahl Essens war in den Krisenjahren nach dem ersten Weltkrieg etwas gesunken und dann bis 1939 ziemlich stetig bis auf 666743 gestiegen. (Nach der Volkszählung vom 17.5.1939 zählte die Stadt ohne Angehörige der Wehrmacht 664 523 Einwohner.) Der Bevölkerungszuwachs beruhte vor dem zweiten Weltkriege im wesentlichen auf einem Geburtenüberschuss. Von 1925 bis 1939 verlor die Stadt 35000 Menschen durch Abwanderung, davon allein 28000 Männer. Mit Ausbruch des zweiten Weltkrieges wandelten sich dann grundlegend die Bevölkerungsverhältnisse. Wie das Diagramm über die "Einwohnerbewegung 1939-1955" erkennen lässt, nimmt die Einwohnerzahl seit dem Einsetzen der Luftangriffe zunächst noch verhältnismässig langsam ab bis auf 587 000 Ende 1942. Die Verschärfung des Luftkrieges mit den Grossangriffen bewirkt danach ein rapides Abfallen der Einwohnerschaft auf 427 000 im Sommer 1943. Die Abhängigkeit der Bevölkerungszahl von den Luftangriffen geht eindeutig aus den Statistiken über die Lebensmittelkartenempfänger hervor (146, S.20): Nach jedem Grossangriff sinkt die Zahl der Empfänger und späterhin steigt sie wiederum ein wenig an, aber nicht mehr auf den alten Stand vor dem jeweiligen Angriff. In diesem Zeitraum finden auch die ersten Evakuierungen statt, und zwar einmal der nichtarbeitsfähigen Bevölkerung und zum anderen auch von Betrieben bzw. Betriebsteilen mit der dazugehörigen Belegschaft in vorwiegend ländliche, vom Luftkrieg nicht heimgesuchte Gebiete. Seit dem zweiten Halbjahr 1943 vollzieht sich das Absinken langsamer: Die Bevölkerung hat gelernt, sich auf diese Kriegsführung einzustellen, und die Massnahmen des Luftschutzes wirken sich aus. Ein neuer Abschnitt in der Entwicklung der Bevölkerung hebt mit dem Ausgang des Jahres 1944 an, indem die Endphase des Krieges mit den verstärkten Luftangriffen im März 1945 und die Einbeziehung der Stadt in die Erdkämpfe die Einwohnerschaft noch einmal rasch und stark auf den Tiefstand von 285 000 Menschen im Mai 1945 absinken lässt. Da die noch anwesende Bevölkerung den in den Endtagen vor der Einnahme der Stadt an sie ergangenen Befehl zur Räumung (der Befehl wurde später auch zurückgenommen) nicht befolgte, so spiegelt der erreichte Tiefstand der Einwohnerzahl die tatsächliche Notlage der Stadt in jenen April- und Maitagen des Jahres 1945 wieder. (In den angegebenen Bevölkerungszahlen sind nicht enthalten die meist in Lägern untergebrachten ausländischen Arbeiter und Gefangenen. An der Jahreswende 1944/45 waren unter den Versorgungsempfängern der Stadt Essen: 15766 Kriegsgefangene, 11296 Ostarbeiter, 12326 ausländische Zivilarbeiter und Sonstige 146.) Gegenüber 1939 besass Essen im April 1945 nur noch 43% der Bevölkerung. Nach den von V o i g t , mitgeteilten Zahlen berechnen sich die entsprechenden Prozentsätze der verbliebenen Bevölkerung bei Kriegsende für Kiel, Frankfurt a.M., Stuttgart und München auf 49, 52, 57 und 57 %. Der ausserordentliche Tiefstand Essens ist daraus deutlich zu erkennen; die besonders hohen Wohnungsverluste drücken sich darin u.a. mit aus.

Die Nachkriegsentwicklung zeigt einen erstaunlich steilen Anstieg der Bevölkerung bis auf 478 000 Einwohner am Ende des Jahres 1945. Dabei ist zu bedenken, dass Essen wegen der Katastrophenlage und der Seuchengefahr im Oktober 1945 für den Zuzug gesperrt wurde, und darüber hinaus noch insgesamt etwa 8000 nicht berufstätige Personen vom 1.9.1945 bis 1.5.1946 aus der Stadt evakuiert wurden!

Während im Kriege die Evakuierungen auf grosse Entfernungen, besonders nach Süddeutschland, durchgeführt wurden, richteten sie sich nach dem Kriege in die unmittelbare Nähe der Stadt ins Bergische Land und ins Sauerland,

darunter vor allem nach Langenberg, Neviges, Wülfrath, Velbert, Heiligenhaus und Kettwig. Das trug in der Folgezeit dazu bei, die Wirtschafts- und Verkehrsbeziehungen der Stadt in diese Richtungen auszuweiten und zu verstärken. Wenn trotz dieser Nachkriegsaussiedlungen und der Zuzugssperre die Einwohnerzahl Essens unmittelbar nach Kriegsende so rasch wieder emporschnellte, so offenbart das die ungewöhnliche Anziehungskraft auch der zerstörten Stadt. Gegenüber Köln, Dortmund, Kiel u.a. Städten holte Essen am raschesten die Bevölkerungsverluste in den ersten Nachkriegsjahren auf. Bei diesem ersten Zustrom der Bevölkerung dürfte es sich vorwiegend um Rückfluten der ausgebombten Einwohner gehandelt haben. Darin mag sich auch die Werk- und Bodengebundenheit der Bevölkerung ausdrücken, die, aus heterogenen Elementen zusammengesetzt, schon zu einem heimatverbundenen Typ des Ruhrarbeiters geführt hatte (vergl. W. B r e p o h l , 10).

Der weitere Anstieg der Bevölkerung in den Jahren 1946, 1947, 1948 vollzieht sich, insgesamt gesehen, bei weitem weniger rasch. Von 1949 an wird das Tempo der Zunahme von Jahr zu Jahr langsamer. Essen bleibt jetzt gegenüber anderen Städten wie Hannover, Frankfurt, Düsseldorf und weiteren Städten im Ruhrgebiet, die weniger zerstört waren, zurück. (Siehe hierzu L o r e n z - F i s c h e r : Zur Entwicklung der Einwohnerzahlen in Köln sowie in den großen Städten des Landes Nordrhein-Westfalen und der deutschen Bundesrepublik 1946 bis 1950. Ber. z. dt. Landeskunde 1951 Bd. 10.) Der Zuzug hängt jetzt ab von der Schaffung neuer Arbeitsplätze und Wohnungen, nachdem in der ersten Nachkriegszeit Unterkunftsmöglichkeiten vor allem durch Behelfsbauten und Instandsetzung geschaffen werden konnten. Die lähmende Wirkung der Demontagen wird spürbar. Das verdeutlicht ein Vergleich mit Oberhausen und Mülheim, wo, von dem geringeren Grad der Kriegszerstörungen abgesehen, die frühe Wiederaufnahme der Eisenerzeugung u.a. Industrien einen grossen Bevölkerungsanstieg selbst über den Stand von 1939 ermöglicht.

Bevölkerungszunahme, Geburtenüberschuss und Wanderungsbewegung nach dem Kriege

Jahr	Bevölkerungszunahme	davon durch Geburten	davon durch Wanderungsgewinn	Zuwanderung	Abwanderung
1945 ¹⁾	197 853	(-1004) ²⁾	198 857	?	?
1946	48 718	1 434	47 284	47 951(?)	667(?)
1947	19 168	1 656	17 512	33 791	16 279
1948	22 193	2 721	19 472	34 667	15 195
1949	18 413	2 897	15 516	30 583	15 067
1950	18 823	2 122	16 701	33 754	17 053
1951	15 098	1 938	13 160	34 505	21 345
1952	15 078	1 978	13 100	32 462	19 362
1953	22 878	2 327	20 551	42 408	21 857
1954	15 213	3 059	12 154	34 613	22 459

1) Seit 1.5.1945.

2) Mehr Sterbefälle als Geburten.

Wohnbevölkerung und der Anteil der Vertriebenen

1. Januar	Wohnbevölkerung		Vertriebene	
	Zahl	% von 1939	Zahl	% der Bevölkerung
1939 1)	664 523	100,0	-	-
1945 2)	285 192	42,9	-	-
1946	483 107	72,7	6 000(?)	?
1947	531 825	80,0	11 006	2,1
1948	550 993	82,9	16 032	2,9
1949	573 186	86,3	24 917	4,3
1950	591 599	89,0	25 121	4,2
1951	610 422	91,9	31 362	5,1
1952	625 520	94,1	36 854	5,9
1953	640 598	96,4	42 003	6,6
1954	663 476	99,8	47 397	7,1
1955	678 689	102,1	58 651	8,6

1) Volkszählung 17.5.1939.

2) Kriegsende 1.5.1945.

Nach Angaben des Stat.Amtes Essen.

Der Zustrom der Bevölkerung bringt, besonders seit 1948, neben Evakuierten und rückkehrenden Kriegsgefangenen von Jahr zu Jahr zunehmend auch Neue, Vertriebene und Flüchtlinge in die Stadt. Der Mangel an Unterbringungsmöglichkeiten zeigt sich u.a. darin, dass von den während des Krieges nach Bayern ausgesiedelten Essenern bei ihrer Rückkehr im Oktober 1946 500 Personen in der Umgegend von Köln, weitere 500 in einer Waldbaracke bei Hösel südlich Kettwig untergebracht wurden. Noch 1947 fand eine Evakuierung von 75 Familien nach Gevelsberg im Bergischen Land statt.

Zusammenfassend sei ein wesentlicher Unterschied in der Bevölkerungsentwicklung der Nachkriegszeit hervorgehoben: Im Gegensatz zu den ersten Nachkriegsjahren, in denen das Rückfluten der Bevölkerung und ein Flüchtlingsstrom das rasche Ansteigen der Bevölkerungszahl hervorrufen, handelt es sich bei dem verlangsamten Zuwachs der Bevölkerung seit 1951 vorwiegend um eine e te Zuwanderung infolge der Erstellung von Arbeitsplätzen.

Die Bevölkerungsbewegung nach dem Kriege ist überhaupt im Fluss; denn neben dem Zustrom der Rückkehrenden und neuer ortsfremder Menschen besteht eine starke Abwanderung: Mancher Facharbeiter, der seinen alten Arbeitsplatz nicht mehr vorfindet, wird anderswo aufgenommen; für viele scheint Essen auch ein Sprungbrett zu sein, von dem aus sie die vielfältigen Möglichkeiten des Ruhrgebietes wahrnehmen. Im Durchschnitt der Jahre von 1947 bis 1950 beträgt die Zahl der Abwanderer etwa die Hälfte der Zuwanderer. Hingewiesen sei noch auf die Abhängigkeit der Bevölkerungsbewegung vom Bergbau: Der Kohlenbergbau als der wichtigste Wirtschaftsträger der Stadt in dieser Zeit erzeugt zur Deckung des grossen Bedarfes an Arbeitskräften, z.T. in organisierter Form, einen erheblichen Zustrom Ortsfremder, von denen allerdings nur ein gewisser Teil dem Bergbau auf die Dauer gewonnen wird, ein beträchtlicher Teil wandert nach kurzer Zeit aus dem Bergbau wieder ab in die übrige Industrie des Ruhrgebietes, wofür die Stadt Essen zunächst selbst noch nicht genug Arbeitsmöglichkeiten bietet. Die Zahl der Flüchtlinge und Vertriebenen, die sich bei der Stadt als solche meldeten, betrug

am Jahresende 1946 10 223 und am Jahresende 1954 58 651.

Nach dem Stand vom 31.12.1954 ergibt das einen Anteil der Flüchtlinge an der Gesamtbevölkerung der Stadt von 8,6 %. Da der Zustrom an Flüchtlingen anhält, erhöht sich ihr Anteil an der Gesamtbevölkerung laufend. Das Gepräge der Stadtbevölkerung hat damit nach dem Kriege eine wesentliche Änderung erfahren. Die Zugewanderten stammen besonders aus Ostpreussen, Schlesien, dann in weitem Abstand auch aus Berlin, Westpreussen, Pommern und anderen Gegenden Mittel- und Ostdeutschlands. Es handelt sich dabei vorwiegend um arbeitsfähige Menschen. Da die Vertriebenen überwiegend aus evangelischen Gebieten stammen, erhöht sich der Prozentanteil der evangelischen Konfession (Nach der Volkszählung von 1950 gehören 53,4% dem katholischen, 41,3% dem evangelischen Glauben an, 5,1% sind Freireligiöse u.a.)

Der Zuwachs an Neubevölkerung ist in Essen wie in anderen schwer zerstörten Großstädten stärker als im Landesdurchschnitt. Das mag zurückzuführen sein u.a. auf die gegenwärtig allgemein spürbare Tendenz zur Verstädterung; bei Essen mag dabei auch die Anziehungskraft der Stadt, ihre Wirkung als zentraler Ort eine Rolle spielen.

Eine weitere wesentliche Veränderung gegenüber dem Vorkriegsstand weist die Zusammensetzung der Bevölkerung auf: Kamen 1939 rund 107 weibliche auf 100 männliche Personen, so war dieses Verhältnis nach der Volkszählung 1946: 117:100. Berücksichtigt man den Umstand, daß 1939 etwa 10000 bis 12000 Männer zur Wehrmacht eingezogen waren, so stellt sich die Relation 1939 auf 103:100! Durch die Rückkehr von Kriegsgefangenen und das Überwiegen männlicher Arbeitskräfte unter den Zuwanderern ergab sich im Jahre 1951 ein Verhältnis von 108,7 : 100 und im März 1952 ein solches von 108,6 : 100. Betrachtet man jedoch den Frauenanteil an der Gesamtbevölkerung nach Altersgruppen, so zeigt sich ein anderes Bild: In der Gruppe der 25- bis 40-jährigen, d.h. der besonders arbeitsfähigen Jahrgänge, entfallen 1952 infolge der Kriegsverluste fast 130 Frauen auf 100 Männer! Aus diesem Frauenüberschuss erwachsen der wirtschaftlichen Planung für den Wiederaufbau der Stadt besondere Aufgaben; es gilt also bei der Neugestaltung des Wirtschaftslebens bevorzugt Arbeitsplätze für Frauen zu schaffen.

Den Unterschied im Altersaufbau der Bevölkerung, sowohl der weiblichen wie der männlichen, vor und nach dem zweiten Weltkrieg zeigt das Bild des Lebensbaumes mit den Einbussen gerade der arbeitsfähigen Jahrgänge, besonders der Männer. 1939 betrug der Anteil der 20- bis 40-jährigen Frauen und Männer an der Gesamtbevölkerung 33,4%, 1950 dagegen nur 27,9%. Dem steht ein Anstieg des Anteils der Rentner an der Gesamtbevölkerung gegenüber: Er betrug 1939 10,6% und 1950 13,5%. Was dieser erhöhte Anteil von Rentnern für die Wirtschaft der Stadt bedeutet, zeigt sich am Beispiel der Kruppwerke, die eine eigene Altersversorgung besitzen: einer dezimierten Belegschaft steht eine erhöhte Zahl von Pensionären gegenüber.

Die Jahre 1945 bis 1948 heben sich auch dadurch als besondere Phase der Bevölkerungsentwicklung ab, als bei den Rück- und Zuwanderern männliche Personen überwiegen, was hervorgerufen wird durch die Rückkehr von Kriegsgefangenen und die Zuwanderung von Arbeitskräften besonders für den Bergbau. Seit den Jahren 1949/50 gleicht sich der männliche und weibliche Anteil unter den Rück- und Zuwanderern wieder aus.

Nach den 1953 eingeleiteten Ermittlungen, die noch nicht abgeschlossen sind, rechnet man 1954 mit etwa über 15 000 Essenern, die noch evakuiert sind.

Die Übersichten über die Zunahme der Bevölkerung nach dem Kriege geben im einzelnen Aufschluß über den Umfang der Zu- und Abwanderung und den Anteil der Vertriebenen. Bei der starken Bevölkerungszunahme im Jahre 1953 dürften verschiedene Faktoren, u.a.a. politische und die gestiegene Wirtschaftskraft und die Auswirkungen des intensivierten Wohnungsbaues eine Rolle spielen. Später als in anderen Ruhrgebiets-Großstädten wurde in den ersten Februar Tagen des Jahres 1954 der Vorkriegsstand der Bevölkerung erreicht. Die Bevölkerungszunahme hält seitdem weiterhin an, so daß Essen bald über 700 000 Einwohner zählen wird. Die Stadt besitzt gegenwärtig unter allen Großstädten des Ruhrgebietes die größte Bevölkerungsdichte; damit erwachsen dem Wiederaufbau und der Gesamtplanung der Stadt besondere Aufgaben.

b) Die Veränderungen der Bevölkerung in den verschiedenen Stadtgebieten

Bei der Grösse und der unterschiedlichen Gestaltung des Stadtgebietes, das von den Kriegseinwirkungen ungleichmässig betroffen wurde, traten innerhalb der Stadt selbst umfangreiche Verlagerungen und Strukturänderungen der Bevölkerung auf. Die Karte über die "Verteilung der Bevölkerung im Stadtgebiet Essen" gibt den Nachkriegsstand der Bevölkerungsverteilung im Vergleich zu 1939 wieder. Sie lässt die Verschiebung der Einwohnerschaft aus den vom Luftkrieg zerstörtesten Stadtteilen der Stadtmitte und des Nordens in die Aussenbezirke deutlich hervortreten. Das Westviertel der Innenstadt, d.h. das Gebiet, das zwischen den Kruppwerken und dem Stadtkern liegt, weist unter allen Stadtteilen die stärkste Bevölkerungsabnahme auf. Es zählte 1939 12714 Einwohner, im Dezember 1945 dagegen nur 1049, das sind 8,3 % des Standes von 1939. Am 31.12.1948 war die Einwohnerzahl in diesem Bezirk auf 1609 (12,7% des Standes von 1939), ein Jahr darauf auf 1745 (13,7%) und am 30.6.1952 auf 1827 (14,4%) gestiegen. Eine ähnliche Umschichtung erfuhren der Stadtkern, worauf noch an anderer Stelle eingegangen wird, das Nordviertel mit dem in diesem Stadtteil am meisten betroffenen Viertel des Segeroth, das Ost- und Südviertel sowie die nördlichen Teile von Holsterhausen und Altendorf und die östlichen Teile von Frohnhausen. Die Zone der stärksten Bevölkerungsverluste lagert sich also um die ehemals so dicht bewohnten Gebiete rings um die Kruppfabrik und den Stadtkern. In den industriereichen Stadtteilen des Nordens, also in Vogelheim, Bochold und Altenessen wohnen an der Jahreswende 1947/48 noch über 60% der Bevölkerung von 1939, in dem Geschäfts- und Wohnstadtviertel Rütten-scheid im Süden der Innenstadt und in dem vom Bergbau bestimmten Stadtteil Stoppenberg im Nordosten machen die Bevölkerungsverluste zu diesem Zeitpunkt über 80% aus.

Scharf heben sich die Gebiete mit einem Zuzugsgewinn ab. Am stärksten treten die südlichen Stadtteile nördlich und südlich der Ruhr hervor. Bezeichnend ist, dass nicht die von den Hauptschadensgebieten am entferntesten gelegenen Ortsteile wie etwa Heisingen, Werden und Kupferdreh prozentual den grössten Zuwachs erhielten, sondern die nähergelegenen Wohnviertel wie Stadtwald, Margarethenhöhe und Teile von Bergerhausen. Der Ortsteil Schuir fällt durch eine hohe prozentuale Zunahme auf; es handelt sich dort um ein ausgesprochen ländlich geartetes Gebiet mit ursprünglich geringer Besiedlung, die nach dem Kriege relativ stark zunahm, der absolute Zuwachs ist jedoch nicht gross. Im Nordwesten der Stadt bildet Gerschede ein Gegenstück zu der starken Bevölkerungszunahme im Süden. Sie ist gebunden an eine ausserordentliche Überbelegung der vorhandenen Räume. Hier tritt deutlich hervor, worauf oben gerade hingewiesen wurde: Die ausgebombte Bevölkerung hat das Bestreben, möglichst in der Nähe des alten Wohnortes und vor allem in der Nähe des Arbeitsplatzes zu bleiben. Die unzulänglichen Verkehrsverhältnisse während der Kriegs- und Nachkriegsjahre mögen dabei eine nicht geringe Rolle gespielt haben. So ist es nicht verwunderlich, dass auch die Bergbau- und Industriegebiete im Osten, Norden und Nordwesten der Stadt zu den Aufnahmeorten zählen, abgesehen von den durch Bombenschäden am meisten betroffenen Teilen Altenessen Vogelheim und Bochold.

Es sei aber nochmals betont, dass das Bild der relativen Bevölkerungsveränderung eine einseitige Vorstellung gibt, wie das am Beispiel des Ortsteiles Schuir offenbar wird.

Die grosse Spannung zwischen entvölkerten und überbevölkerten Stadtteilen wie sie 1947/48 bestand, verschärfte sich noch in den Folgejahren. So hatte der Stadtwald an der Jahreswende 1951/52 153,4%, die Margarethenhöhe 176% Gerschede 184% und Schuir 203,8% der Bevölkerung von 1939, während das zerstörte Westviertel zu diesem Zeitpunkt immer nur noch 13,9% aufwies. Diese Entwicklung der Bevölkerungsverteilung innerhalb der Stadt deutet auf ein schwieriges Aufbauproblem hin: Soll die durch den Krieg hervorgerufene Umsiedlung der Bevölkerung von den Innen- und werknahen Gebieten in die Aussenbezirke, die Entvölkerung der Innenbezirke beibehalten werden? Sollen die Trüm-

erflächen der zerstörten Gebiete wieder aufgebaut oder die weniger betroffenen Aussengebiete weiter ausgebaut werden? Auf diese Fragen wird im Zusammenhang mit dem Wiederaufbau der Stadt näher eingegangen.

Mit den grossen Bevölkerungsverlagerungen ist auch eine mehr oder weniger tiefgreifende Änderung der sozialen Struktur der Stadtteile verbunden, was in den Nachkriegsjahren in der Bevölkerung häufig zu Klagen führte (Stadtchronik, 40). Von den Kriegseinwirkungen betroffen waren in erster Linie die Arbeiterwohngegenden, deren Bewohner z.T. umsiedelten in mehr ländlich geartete Stadtteile und in Wohnkörper, die vorwiegend bestimmt waren durch Angestellte, Geschäftsleute oder Handwerker. Allenthalben drangen auch die ortsfremden Zuwanderer ein. Die Berufsgruppen der Bevölkerung wurden auf diese Weise stärker durchmischt. In der jüngsten Zeit jedoch macht sich besonders in den bevorzugtesten Wohngebieten der Stadt, also in Bredeney, Stadtwald und Margarethenhöhe eine Entmischung bemerkbar, indem in diesen Stadtteilen sich vornehmlich leitende Angestellte, Geschäftsleute und freiberuflich Tätige ansiedeln. In den Gebieten mit den starken Bevölkerungsverlusten findet sich auch die stärkste Überbelegung der Räume. Durch die Zerstörung des Stadtteils Segeroth hat dieser Stadtteil seinen Charakter als Elendsviertel verloren. Insgesamt gesehen, scheint auf die Dauer der Bevölkerungsentwicklung die Tendenz innezuwollen, die schon vor dem Kriege herrschte. Der Arbeiter wohnt gern in der Nähe der Arbeitsstätte, auch in der Umgebung von Trümmern, bei leitenden Angestellten und freien Berufen besteht die Neigung, ausgesprochene Industrieviertel und Trümmergebiete zu meiden und grössere Entfernungen zum Arbeitsort in Kauf zu nehmen; diese Gruppen bevorzugen ausgesprochene Wohngegenden in aufgelockerter Bauweise wie Bredeney, Stadtwald, Margarethenhöhe, dann aber auch Heisingen und Werden-Land. Das soziale Gefälle, das W. B r e p o h l (10) allgemein für das Ruhrgebiet von Süden nach Norden feststellt und das W e i s (157) für Essen durch Zahlen erweist, scheint sich wieder einstellen zu wollen. Was bisher noch nicht genügend beachtet wurde, ist die Sonderstellung der Ruhralsiedlungen: Werden, Kupferdreh und Steele schliessen sich dem oben erwähnten Gefälle nicht an. Sie besitzen, was in geringerer Masse für jeden Stadtteil im einzelnen gilt, eine ausgesprochene eigene soziale Struktur und sozial-geographische Gliederung. Die Arbeiterschaft nimmt hier etwa einen ebensolchen Anteil ein wie in den mittleren und nördlich gelegenen Stadtteilen wie Essen-West, Altstadt oder Borbeck, da hier auch eine eigene Industrie am Platze ist. Auch in Heisingen hat sich die Gemengelage verschiedener Bevölkerungsschichten nach dem Kriege sehr verstärkt. Im übrigen drückt sich die soziale Struktur auch in den Mietpreisen aus, die in den reinen Wohngebieten mit offener Bebauung wie in Bredeney und Stadtwald am höchsten liegen.

Die inneren Verlagerungen der Bevölkerung sind noch nicht abgeschlossen. Erstmals nach dem Kriege setzte 1954 eine leicht rückläufige Bewegung in den Einwohnerzahlen der verschiedenen Stadtbezirke ein, und zwar verloren die überbelegten Außenviertel wie Dellwig, Stadtwald, Kupferdreh u.a. an Einwohnern gegenüber den im verstärkten Wiederaufbau befindlichen ehemals zerstörten inneren Wohngebieten wie insbesondere Essen-West.

Wenn man die Bevölkerungsverlagerung insgesamt betrachtet und auch die Ansiedlung der Bevölkerung in die benachbarten Ortschaften des Bergischen Landes berücksichtigt, so werden die ausserordentlichen Folgen für den Wiederaufbau und insbesondere für die Verkehrsverhältnisse offensichtlich.

2. Die Enttrümmerung der Stadt

Das trostlose Bild der Stadt zu Kriegsende war, ausser durch die verschiedenen Formen der Ruinen, geprägt durch die allenthalben wild durcheinander geworfenen Massen der Trümmer der zerstörten Gebäude, die sich meterhoch auf Strassen und Plätzen und Gebäudegrundstücken türmten. Das Ausmass dieser ungeheuren Schuttmengen wurde anfangs nicht voll erkannt. Die erste vorliegende Schätzung aus dem Jahr 1945 (Statist. Amt) nennt 6 814 000 cbm Trümmer, die vorläufige

Ermittlung der zuständigen Behörde (Tiefbauamt, siehe Stadtchronik Jg. 1945, 140) kam auf 8 Mill. cbm. Nach Beginn der Enttrümmerung ergaben spätere genauere Erhebungen eine Schuttmasse von 12 242 000 cbm, wobei die Berechnung von der Geländeoberkante ausging. Das am 23.6.1949 vom Lande Nordrhein-Westfalen verkündete Trümmergesetz legte eine Räumung der zerstörten Gebäude bis zur Kellersohle zugrunde. Nach dieser Berechnungsgrundlage und neuen Erhebungen ergaben sich die Trümmersmassen auf insgesamt 15 625 000 cbm. (Siehe Verwaltungsberichte der Stadt von 1949 und 1950, 106. Diese Angabe gilt für den Staat unmittelbar nach Beendigung der Kriegshandlungen, in ihr ist ein gewisser Auflockerungsfaktor enthalten, da bei der Abfuhr die zusammengesunkenen Trümmer aufgelockert werden.)

Es erscheint nötig, an dieser Stelle auf die Problematik der Erfassung und des Vergleiches des Ausmasses der Trümmersmassen verschiedener Städte hinzuweisen, da die Angaben nicht überall auf gleichem Wege gewonnen wurden, und auch der Zweck der Angaben eine Rolle gespielt zu haben scheint (z.B. Bewilligung von Geldmitteln zur Enttrümmerung der Städte). In der Menge der Trümmer als auch im Gang der Enttrümmerung weist Essen im Vergleich zu anderen zerstörten Großstädten recht ungünstige Verhältnisse auf. Darin drückt sich u.a. auch die lähmende Wirkung der Demontagen aus. Essen hatte seinen grössten Wirtschaftsträger verloren; in weiten Bereichen der Stadt musste die Enttrümmerung auf Jahre hinaus ausgesetzt und dann sogar das Zerstörungswerk fortgesetzt werden. In Essen waren noch um 1949/1950 rund 5000 Arbeitskräfte und eine Menge wichtiger Arbeitsgeräte sowie Transportmittel in der Demontage eingesetzt. Das war ein Mehrfaches der Kräfte, die für die Enttrümmerung verfügbar waren! Dabei stellte die Beseitigung der Schuttmassen eine der ersten Maßnahmen des Wiederaufbaues dar.

Mit ausserordentlichen Massnahmen rückte man nach Kriegsende dem Trümmer- und Ruinenchaos zu Leibe: Arbeitskräfte und -mittel der Stadt, privater Unternehmen, Leihkräfte von Zechen und der Firma Krupp sowie vom Arbeitsamt verpflichtete Männer und Frauen wurden in den ersten Nachkriegszeiten eingesetzt. Die Bevölkerung führte zum grossen Teil in Selbsthilfe die Enttrümmerung durch (Nach der Währungsreform von 1948 wurde für die Bevölkerung auch ein Räum-Ehrendienst eingerichtet). Der Mangel an Arbeitskräften, Mitteln, Grossgeräten wie Baggern und insbesondere an Transportmöglichkeiten sowie die schlechte Ernährungslage der Bevölkerung hielten, wie aus dem Diagramm über die Enttrümmerung der Stadt Essen hervorgeht, in den Jahren unmittelbar nach Kriegsende die Räumleistungen sehr in Schranken. Erst nach der Währungsreform im Juni 1948 setzt eine sprunghafte Steigerung der Enttrümmerung ein. (Ende 1946 waren von der Stadt eingesetzt für Räumzwecke: 10 Dampflokomotiven, 7 Diesellokomotiven, 150 Feldbahnkippwagen je $\frac{3}{4}$ cbm, 10 Bagger, 2 Reichsbahnvollwagen. Stadtchronik 1946. Im Durchschnitt des Jahres 1947 waren insgesamt etwa 2160 Arbeiter von der Stadt eingesetzt, und zwar 780 für den Strassenbau, 600 für die Kanalisation, 670 für die Aufräumung und 110 für den Brückenbau. Tiefbauamt der Stadt.)

Die Mittel, mit deren Hilfe der Schutt geräumt wurde, wechselten im Laufe der Jahre. In den ersten Nachkriegsjahren leisteten die Feldbahnen die meiste Arbeit, dazu wurde die Strassenbahn besonders zur Abfuhr von Schutt auf weite Entfernungen herangezogen. In Essen bestanden, wie aus der Karte über die Trümmer- und Müllabfuhr zu ersehen ist, drei Feldbahnsysteme; das eine transportierte den Schutt aus der Stadtmitte in nördlicher Richtung nach Altenessen, insbesondere zum Bergeversatz in den Zechen Anna und Heinrich, das andere von der gleichen Ausgangsstelle in östlicher Richtung nach Frillendorf, wo am Salkenbergsweg zur Strassenerhöhung grosse Mengen angeschüttet wurden. Das dritte System griff die Trümmerflächen von Süden an und führte, entgegen dem natürlichen Gefälle, die Massen nach Süden zum Stadion an der Norbertstrasse. Die Strassenbahn brachte seit 1946 den Schutt vornehmlich aus der Innenstadt weit hinaus nach Haarzopf, wo durch das Steinbachtal ein hoher Strassendamm angeschüttet wurde, und zum Freistein nach Stoppenberg.

Nach der Währungsreform 1948 setzte sich rasch der Lastkraftwagen als Haupttransportmittel durch. In dem Mangel an diesen Fahrzeugen und an Treib-

stoff lag der schlimmste Engpass für die Enttrümmerung in dieser Zeit. (1936 entfielen in Essen auf 1000 Einwohner 4,1 Lastwagen, in Köln 5,9 und in Düsseldorf 7,2.) Zahlreiche Personenkraftwagen waren damals zur Abfuhr von Schutt umgebaut. (1947 gab es in Essen etwa 1700 Lastkraftwagen und etwa 1000 als Lastkraftwagen umgebaute Personenkraftwagen). Der Vorzug der Trümmerabfuhr mit dem Lastkraftwagen beruht vor allem in der grösseren Beweglichkeit und Schnelligkeit gegenüber den schwerfälligen und langsamen Feld- und Strassenbahnen. Immer rascher setzte sich die Arbeitsweise durch: Beladen durch Bagger, Abfuhr durch Lastkraftwagen. Der Trümmertransport mit der Strassenbahn, der 1948 und 1949 den Höhepunkt erreicht hatte, lief 1951 aus. Die Feldebahn stellte Ende 1950 die Abfuhr ein.

Eng verbunden mit der Art der benutzten Transportmittel sind die Formen der Räumung, die in Essen angewandt wurden. Wie das Diagramm über den Stand der Schuttbeseitigung am 1.4.1953 zeigt, ist zwischen einer endgültigen und einer vorläufigen Räumung unterschieden. In den Jahren vor der Währungsreform begnügte man sich stellenweise, die Trümmer z.T. hinter die Fluchtlinie der Grundstücke von der Strasse weg oder auf sogenannte Zwischenkippen zu schütten, was man seit Juni 1948 streng vermied.

Die in den ersten Nachkriegsjahren vornehmlich angewandte Art der Räumung erklärt sich auch aus der Notwendigkeit, zuerst und aufs schnellste die Lebensadern der Stadt, die Hauptverkehrswege und die Versorgungsleitungen freizulegen. Das ergab die Form einer Linienräumung, bei der zeitweilig 16 Bagger den Schutt von den Strassen räumten. Dann trat, allerdings in geringem Umfange, eine Flächenräumung hinzu, wie z.B. an den Rändern des Stadtkernes, und zwar meist in Bindung an die Ausgangsstellen und Linienführung der Feldebahnen. In Essen fand nicht wie in anderen Städten, z.B. in Dresden, eine generelle Räumung statt, bei der nach einem bestimmten Plan gewisse Gebiete restlos enttrümmert werden, so dass als Ergebnis weite bis zur Erdgleiche planierte Flächen zurückbleiben. Vielmehr trat hier nach der Währungsreform eine andere Form der Enttrümmerung hervor, die Punkträumung, bei der je nach dem Bedürfnis des Wiederaufbaues das entsprechende Grundstück aufgeräumt wird, das aufgebaut werden soll. Es leuchtet ein, dass diese Form der Enttrümmerung der Abfuhr des Schuttes durch Lastkraftwagen am meisten entgegenkommt. Dieses System der Räumung, das für die Stadt Essen charakteristisch ist und für andere Städte zum Vorbild diente, zeigt den engen Zusammenhang von Räumung und Wiederaufbau. Während bei der Flächenräumung das Einvernehmen der verschiedenen Grundstückseigentümer oft schwer oder gar nicht zu erreichen ist, tritt bei der punktuellen Räumung der Eigentümer selbst als Auftraggeber der Enttrümmerung auf, so dass in Essen keine Rechtsstreitigkeiten mit Grundstückseigentümern bei der Enttrümmerung durch die Stadt entstanden. Dem Beschauer der im Aufbau begriffenen Stadt bietet sich durch diese Form der Räumung das kontrastreiche Bild von hoch emporragenden Wiederauf- und Neubauten und benachbarter Gebäuderuinen und Trümmerhaufen.

In dieser Form der punktuellen Räumung erfolgt auch der Abbruch einsturzgefährdeter Ruinen und die sogenannten Giebelräumungen. Die Bedeutung der Entfernung baufälliger Ruinen geht daraus hervor, dass allein bei einem orkanartigen Sturm am 1.3.1949 7 Personen durch einstürzende Gebäudereste ums Leben kamen und 32 Personen verletzt wurden. Auch sonst traten durch solche Zusammenbrüche von Ruinen Schäden und Verkehrsstörungen auf. Bis zum 15.7.1951 wurden etwa 4200 Ruinen abgebrochen.

Unter Giebelräumung versteht man die Beseitigung der Trümmer, die an den Giebeln neuer oder wiederaufgebaute oder bewohnter alter Häuser lagern. Um die bewohnten Wohnungen vor eindringender Feuchtigkeit zu schützen, werden die Trümmer in einem Streifen längs der Giebel entfernt.

Um eine Vorstellung zu geben von dem Anteil der verschiedenen Formen der Enttrümmerung, sei eine Übersicht mitgeteilt über die durchgeführten Räumarbeiten aus der Zeit vom 1.4.1951 bis 31.3.1952.

1. Grundstücksräumung für den Wiederaufbau	680 978	cbm
2. Abbruch einsturzgefährdeter Ruinen	64 535	"
3. Grundstücksräumung aus anderen Gründen (Selbsthilfe, Ehrendienst u.a.)	248 286	"
4. Räumung von Strassen und Plätzen	166 715	"
Enttrümmerung insgesamt	1 160 514	cbm

Nachdem rund ein Drittel der Trümmermasse geräumt worden war, setzte gegen Ende des Jahres 1952, etwa im November, ein neuer Abschnitt der Enttrümmerung ein: Zu der Punkträumung kommt seit diesem Zeitpunkt nunmehr die Flächenräumung hinzu, was ermöglicht wird durch den Umfang der vordem geleisteten Räumarbeit und der gewachsenen Wirtschaftskraft der Stadt. Vordem waren Flächenräumungen, bei denen das Gelände bis zur Erdgleiche planiert wird, nur in Einzelfällen, meist aus verkehrstechnischen Gründen (so z.B. an der Akazienallee und der Dellbrücke, am Zwölfling und der Steeler Strasse, an der Rellinghauser-, Roland- und an der Holsterhauser Strasse), durchgeführt worden. Nunmehr können auch aus allgemein städtebaulichen, hygienischen und ästhetischen Gründen Grundstücke, die vorläufig nicht bebaut werden, enttrümmert werden. Mit dieser neuen Form der Räumung ist im allgemeinen zugleich auch eine gewisse Begründung verbunden. Zur Verschönerung des Stadtbildes, der Vermeidung des wilden Abkippen von Abfällen und dergleichen und der Verringerung der Staubbildung werden diese Flächen, vorwiegend an den Rändern der geräumten Flächen in Form von sogen. Blenden, mit Sträuchern und jungen Bäumen bepflanzt.

Die Schwierigkeit der Enttrümmerung besteht nicht nur in der Beseitigung der Schuttmassen von Strassen und Grundstücken und dem Abbruch der Ruinen, sondern ebenso auch in der Verwertung der anfallenden Trümmer im engeren und weiteren Sinne. Nach einer Schätzung sollen etwa 28% der Trümmermassen Essens als Baustoff wieder verwertbar sein (K e g e l, 173, Jg.1947), was eher zu hoch als zu tief gegriffen erscheint. Es ist nicht möglich, einen verlässlichen Überblick über die aus den Trümmern erhaltenen Baustoffe, also die Trümmerverwertung im engeren Sinne, zu gewinnen. Nach der Statistik wurden bis zum 31.12.1951 in Essen aus den Schuttmassen geborgen:

20 196 000 St. Ziegelsteine,
1 480 to Nutzeisen,
2 790 to Stahlschrott.

In Wirklichkeit dürften die tatsächlich gewonnenen Mengen ein Mehrfaches der angegebenen Zahlen erreichen, da in diesen Angaben nicht die von der Bevölkerung in Selbsthilfe und häufig in "wilder Form" erstandenen Nutzstoffe enthalten sind, die bei der Knappheit der Baustoffe sehr gefragt und hoch im Preis waren. Auch die von den Industrieunternehmen durchgeführten Materialentnahmen bei der Enttrümmerung ihrer Werke sind nicht in obigen Zahlen enthalten. Die Verarbeitung des Schuttes zu Kunststeinen, Splitt und Sand hat in Essen keine grosse Bedeutung erlangt. Eine Reihe kleinerer Unternehmen verwerteten so z.B. im Jahre 1948 7,3% der Trümmermassen. (Eine Trümmerverwertungsanlage befand sich seit 1944 und bis in die ersten Nachkriegsjahre hinein auf dem Platz des heutigen Omnibusbahnhofes.) In der Zeit vom 1.4.1951 bis 31.3.1952 wurden 19 500 cbm Schutt zu Splitt und Sand verarbeitet, das entspricht 1,7% der Gesamtmasse der in diesem Zeitraum durchgeführten Enttrümmerung. Es scheint, dass die Nähe leistungsfähiger Ziegeleien und der Rohstoffquellen für die Betonherstellung dazu beitrug, dass es hier bei der Verwendung der bisherigen Baustoffe von Ziegelsteinen, Beton und Schwemm- und Hüttensteinen blieb. Zudem bestand in Essen nicht eine solche Notwendigkeit der Trümmerverwertung wie andernorts, da für den anfallenden Schutt weitere Verwendungsmöglichkeiten offenstanden.

Das führt zur Trümmerverwertung im weiteren Sinne, d.h. zur Verwertung der Trümmer ohne Verarbeitung und Zubereitung einfach als Schüttmaterial. Als eine für Essen charakteristische Art dieser Verwertung ist die Verwendung der

Trümmer als Bergeversatz im Kohlenbergbau zu nennen. Besonders der Schutt aus der Stadtmitte wanderte, erst mit der Feldbahn, später mittels Lastkraftwagen, nach den im Norden der Stadt gelegenen Zechen Anna und Heinrich.

Im gleichen Raum erfolgten auch hauptsächlich die Anschüttungen von Trümmern in freies, durch Bergschäden abgesunkenes Gelände, um dieses wieder zugänglich und für die Aufschliessung durch Ansiedlung von Industriewerken reif zu machen. Diese flächenhaften Anschüttungen erstrecken sich besonders am Bahnhof Vogelheim und im Stadthafengelände; sie sind bis 5 m hoch. Zu dem gleichen Zweck erfolgten auch am Ruhrufer bei Rellinghausen Anschüttungen.

In engem Zusammenhang damit steht die Verwendung der Trümmer zur Hintanfällung und zur Verstärkung von Deichen. 67 000 cbm Trümmermaterial wurden für die Deiche der Emscher bei Karnap und über 10 000 cbm für die Bernedeiche angefahren (Vgl. H. C a r p , 13, 14).

Am verbreitetsten ist wohl die Verwendung der Trümmer zur Auffüllung der im Stadtgebiet so verbreiteten und für die Verkehrsgestaltung so hinderlichen Dellen oder, wie der Volksmund oft sagt, der "Löcher". Selbst unmittelbar am Stadtkern, d.h. also im geschlossen bebauten Gebiet, wurden in den Einschnitten der ehemaligen Tälchen der Berne und Limbecke, d.h. im Verlaufe der heutigen Schützenbahn und der Hindenburgstrasse stellenweise Anschüttungen vorgenommen, die z.B. im Bereich des von Waldthausen Parkes eine Mächtigkeit bis zu 5 m besitzen.

Vor allem hat man die Enttrümmerung und Beseitigung der Schuttmassen verbunden mit der Ausgestaltung der Verkehrsanlagen, insbesondere des Strassennetzes. Die Anlage neuer Strassen und die Umlegung alter erfordert erhebliche Schuttmengen, insbesondere zur Überwindung von Siepentälchen und zur Anfahrt bei Brücken. Allein an einer Stelle an der Grenze von Mülheim und Essen wurden zur Verkürzung des Ruhrschnellweges 250 bis 300 000 cbm Schuttmassen angeschüttet.

Schliesslich wurden die Trümmermassen wie auch in anderen Städten zum Ausbau vorhandener und der Errichtung neuer Sportplätze verwandt. Zum Neubau des Stadions an der Norbertstrasse an der Stelle des ehemaligen sogen. Montagsloches wurden 230 000 cbm. Trümmer angefahren, 28 000 cbm Boden gesprengt und gebaggert und 60 000 qm planiert. Diese Zahlen mögen die im Zusammenhang mit der Enttrümmerung der Stadt hervorgerufenen Umgestaltungen des Geländes beispielhaft veranschaulichen.

Ebenso wurden erhebliche Schuttmassen zur Herstellung alter und neuer Grünanlagen verwandt; z.B. wurden bei der Wiederherstellung der Gruga 16 000 cbm Trümmerschutt angefahren. Auf angeschütteten Trümmermassen entstehen neu der Volkspark in Bergeborbeck und der Essen-Ost-Park. Grosse Schutt- und Müllmengen nimmt die Wiederherstellung und Erweiterung des Flugplatzes Essen-Mülheim in Anspruch.

Im Zusammenhang mit der Beseitigung der Trümmermassen sei auch kurz auf die Unterbringung des anfallenden Mülls hingewiesen, dessen Gesamtmenge im Jahr 1952 mit 242 000 cbm den Vorkriegsstand überschritt. Die Verwendungsmöglichkeiten sind gegenüber dem Trümmermaterial beschränkt. So kann z.B. der Müll nicht in die absinkende Ruhrtalaue bei Rellinghausen geschüttet werden, da dadurch das aus der Ruhr gewonnene Trinkwasser verseucht werden könnte. So sind hier oft weite Abfahrtswege und Anschüttungen in Haldenform nötig.

Eine Übersicht über die Verbreitung der zu verschiedenen Zwecken angelegten Kippstellen, d.h. Abladestellen, gibt die Karte über die Verwertung und räumliche Verteilung der Trümmer- und Müllmassen. (Sie beruht auf Angaben des Tiefbauamtes, eigenen Erkundungen und Kartierungen. Es zeigte sich dabei, dass die Anschüttungen durch Bebauung, Errichtung von Verkehrsanlagen durch natürliche und künstliche Begrünung rasch nicht mehr als solche erkenntlich und bekannt sind.) Die Verbreitung lässt das Bemühen erkennen, die Transportwege kurz zu halten. Die Kippstellen häufen sich südlich und nördlich der Trümmerflächen der Innenstadt. Der lange Feldbahnweg nach Norden wird erleichtert durch das nach Norden abfallende Gelände. Im Gegensatz zu den Kippstellen der Trümmermassen liegen die Müllabladestellen sämtlich ausserhalb des geschlossen bebauten Wohnkörpers an der Peripherie, ja zwei sogar ausserhalb der des Stadtgebietes

auf Mülheimer und Gelsenkirchener Boden. Bei der zunehmenden Bebauung des Geländes und dem vermehrten Anfall von Abraum wird die Müllbeseitigung in der bisher üblichen Art in Zukunft auf immer grössere Schwierigkeiten stossen. Die angeschütteten Müllflächen eignen sich vorzüglich für die landwirtschaftliche und gärtnerische Nutzung. Eine großzügige Lösung der Frage der Müllverwertung wäre im ganzen Ruhrgebiet sehr erwünscht.

B DIE WANDLUNGEN IM WIRTSCHAFTSGEFÜGE UND IHRE AUSWIRKUNGEN AUF DAS BILD DER STADT

1. Das Arbeitslosenproblem und die sozialen und wirtschaftlichen Strukturveränderungen bis 1950

Die Bevölkerungsbewegung nach dem Kriege gibt nicht ohne weiteres auch Aufschluss über die eingetretenen Veränderungen in den sozialen und wirtschaftlichen Verhältnissen. Die Bevölkerung nahm in den ersten Jahren nach dem Kriege rascher zu als die Arbeitsmöglichkeiten wuchsen. Die Entwicklung des durch die geschilderten Schwierigkeiten behinderten wirtschaftlichen Aufbaues und die Bevölkerungsbewegung zeigten in den ersten Nachkriegsjahren eine entgegengesetzte Tendenz. Das führte zu einer Notlage, die sich u.a. in dem Aufkommen eines Erwerbslosenproblems äusserte und verschiedene Fördermassnahmen nötig machte. Einen gewissen Höhepunkt erreichte diese Entwicklung 1950, als rund 5000 Arbeiter der Demontage und der Entmilitarisierungsaktion sowie etwa 2500 Beschäftigte der Militärverwaltung entlassen wurden und den Arbeitsmarkt belasteten. Während die Bevölkerung Ende März 1950 um 9,9% gegenüber 1939 differierte, betrug der Rückstand der Beschäftigung beim selben Vergleich 19,3% (Unter Einschluss der Demontearbeiter; nach 142). Am 17.5.1939 gab es in Essen 253 760 undselbständige Beschäftigte (Angestellte, Arbeiter, Beamte), d.s. 42,4 % der Einwohnerzahl, am 31.3.1950 dagegen 211 052 Beschäftigte, d.s. 35 % der Einwohnerzahl; zieht man die oben erwähnten zur Entlassung bereitgestellten Kräfte ab, so bleiben nur 203 250 produktiv Beschäftigte, d.s. nur 33,8 % der Bevölkerung. Ausserdem zählte man zu diesem Zeitpunkt 14 215 Erwerbslose. (In den Krisenjahren 1931/1933 gab es über 75 000 Erwerbslose in Essen).

In Essen war also die Erwerbsgrundlage einschneidend vermindert worden und die Arbeitslosigkeit zum grössten Teil eine strukturelle, als Ausdruck der eingetretenen Veränderungen der Wirtschaftsstruktur, vor allem infolge der Kriegszerstörungen und Demontagen. Zudem sank auch der Anteil der produktiven Bevölkerungsschicht von 43,3 % im Jahre 1939 auf 41,4 % im Jahre 1950. Umgekehrt stieg der Anteil der selbständigen Berufslosen auf 19,4 im Jahr 1950. In ihm drückt sich die gestiegene soziale Belastung aus als Folge der Überalterung der Bevölkerung, hervorgerufen durch den Abfall der Geburtenziffer, die erhöhte Lebenserwartung und die Ausfälle im Krieg. Die schon vor dem Kriege geringe Erwerbsdichte - 1938 standen im damaligen Reich von 100 der Bevölkerung 50 im Erwerbsleben, in Essen dagegen nur 42,3 - erklärt sich aus der Wirtschaftsstruktur vor dem Kriege, indem Wirtschaftszweige, die auch Frauen, Jugendlichen und älteren Arbeitskräften Beschäftigung hätten bieten können, nur schwach vertreten waren, wogegen die Schwerindustrie mit vorherrschender Männerarbeit die Struktur wesentlich bestimmte. Für den Wirtschaftsaufbau der Stadt nach dem Kriege ergab sich daraus die Forderung nach Wirtschaftszweigen, die auch vornehmlich Frauen Beschäftigungsmöglichkeiten bieten.

Aus der Übersicht über die soziale Gliederung nach der Stellung im Beruf (s.S.37) lassen sich die Besonderheiten der Essener Erwerbsbevölkerung und die eingetretenen Veränderungen in der sozialen Struktur erkennen. Die Verminderung der mithelfenden Familienangehörigen nach dem Kriege ist u.a. zu erklären aus der häufigen Verselbständigung der Familienangehörigen, die zeitbedingt ist. Dem Anstieg der Angestellten und Selbständigen steht der zurückgebliebene Prozentsatz der Arbeiter gegenüber, der jedoch Essen nicht den Charakter einer Industriestadt nimmt. Das Gesamtbild der sozialen Gliederung und die noch laufende Entwicklung lassen erkennen, daß Essen auf dem Wege ist, verstärkt typisch großstädtische Funktionen, wie z.B. die der Verwaltung und des Handels auszubauen und überhaupt weitere Funktionen aufzunehmen.

Die Gliederung der Erwerbspersonen mit ihren Angehörigen ohne Hauptberuf nach ihrer wirtschaftlichen Tätigkeit zeigt die Verschiebungen seit 1938 in de

Wirtschaftsabteilungen.

Bevölkerung nach der Erwerbstätigkeit
1939/1950.

	1 9 3 9		1 9 5 0	
	Zahl	%	Zahl	%
Erwerbspersonen	281 751	42,4	250 485	41,4
Deren Angehörige	283 633	42,7	237 487	39,2
Selbständige	} 99 141	} 14,9	75 099	12,4
Berufslose			} 42 340	} 7,0
Deren Angehörige				
Bevölkerung insgesamt	664 525	100,0	605 411	100,0

Soziale Gliederung nach der Stellung im Beruf
der Erwerbspersonen
1939/1950.

	1 9 3 9		1 9 5 0		1 9 5 0	
	Zahl	<u>E s s e n</u> %	Zahl	%	<u>Nordrhein- Westfalen</u> %	<u>Bund</u> %
Selbständige	21 068	7,5	21 187	8,5	11,8	14,8
Mithelfende Familien- angehörige	6 923	2,5	3 058	1,2	7,0	14,4
Beamte	13 091	4,6	10 437	4,2	4,0	4,0
Angestellte	61 250	21,7	59 165	23,6	18,6	16,0
Arbeiter	179 419	63,7	156 638	62,5	58,6	50,9
Erwerbspersonen insg.	281 751	100,0	250 485	100,0	100,0	100,0

Nach Angaben des Stat. Amtes Essen.

Vor allem fällt auf, dass die entscheidenden Veränderungen die Industrie betreffen. Während der Anteil von Industrie und Handwerk von 68,7 im Jahre 1939 auf 64,1 im Jahre 1950 fiel, erhielten Handel und Verkehr sowie die öffentlichen und privaten Dienstleistungen einen Zuwachs nach dem Kriege. Die umfangreichen industriellen Veränderungen werden daher gesondert betrachtet, zumal sie auch wesentlich sich im Stadtbild ausprägen. Letzteres gilt auch vom Handel und der Verwaltung, auf sie wird im Rahmen der Behandlung Essens als Einkaufsstadt und als zentraler Ort näher eingegangen. Der starke Rückgang der häuslichen Dienste um die Hälfte des Vorkriegsstandes ist hervorgerufen durch die veränderten Lebens- und Wohnverhältnisse und auch andernorts zu beobachten. Die Veränderungen der Bevölkerungsschicht, die in der Land- und Forstwirtschaft ihren Erwerb finden, kommen in der Übersicht kaum zum Ausdruck, da in dieser

Abteilung zugleich die Gärtnereien berücksichtigt sind, wodurch Rückgänge in der Landwirtschaft aufgehoben werden können. Die Veränderungen traten zudem hauptsächlich in den Jahren nach 1950 erst ein, sie werden in den Abschnitten über den Beschäftigungsanstieg und die Entwicklung der Landwirtschaft noch erörtert.

Gliederung der Erwerbsbevölkerung
nach Wirtschaftsabteilungen
1939/1950.

=====

Wirtschaftsabteilung	Erwerbspersonen und Angehörige ohne Hauptberuf			
	1 9 3 9		1 9 5 0	
	Zahl	%	Zahl	%
Land- und Forstwirtschaft, Gärtnerei	5 803	1,0	5 500	1,1
Industrie u. Handwerk	388 371	68,7	312 596	64,1
Handel und Verkehr	104 186	18,4	102 108	20,9
Öffentl. Dienst, private Dienstleistungen	50 650	9,0	54 884	11,2
Häusliche Dienste	16 364	2,9	7 080	1,5
ohne Angabe	-	-	5 804	1,2
insgesamt	565 374	100,0	487 972	100,0

Nach Angaben des Stat. Amtes Essen.

Am besten verdeutlicht die Übersicht über die "Veränderungen in der Beschäftigtenstruktur 1939/50" die eingetretenen Umstrukturierungen. Es ist dabei zu beachten, dass sich die Vorkriegszahlen nur für Angestellte und Arbeiter ermitteln liessen; bei dem geringen und in diesem Zeitraum noch wenig veränderten Bestand der Beamten geben die Zahlen die Verhältnisse ziemlich treffend wieder.

Eindeutig heben sich vor und nach dem Kriege die beiden wichtigsten Wirtschaftsgrundlagen der Stadt, die Eisen- und Metallindustrie und der Bergbau ab. Vor dem Krieg boten beide rund 45 % aller Beschäftigten Arbeit, 1950 noch etwa 40 %. Andere Wirtschaftszweige konnten also ihren Anteil erhöhen. Entscheidend ist jedoch, wie sich das Verhältnis der beiden Hauptwirtschaftsträger gewandelt hat. Vor dem Kriege stand die Metallindustrie mit über 60 000 und 1939 sogar rund 74 000 Beschäftigten an der Spitze in weitem Abstand vor allen anderen Wirtschaftszweigen. Infolge des erwähnten Ausfalles von rund 40 000 Arbeitsplätzen (Nach dem Stand von 1939 ergeben sich 40 000, nach dem von 1938 jedoch 35 000 Arbeitsplätze) trat dieser Wirtschaftszweig auf den zweiten Platz hinter dem Bergbau zurück. Dieser Rückfall, die sogen. "Krupplücke" erscheint in den Beschäftigtenzahlen von 1950 nicht voll ausgeprägt, sondern durch den Anstieg anderer Wirtschaftszweige ist er z.T. verdeckt. Der Bergbau ist damit zur Hauptgrundlage der Wirtschaft geworden, sein Anteil an den Beschäftigten nahm von 1938 bis 1950 um über 5 % zu. Zu den strukturbestimmenden Wirtschaftszweigen zählen dann noch das Baugewerbe und der Handel. Die starke absolute und relative Zunahme der Beschäftigten des Baugewerbes ist in Hinsicht auf die Anforderungen, die der Aufbau der Stadt stellt, erklärlich. Beim Handel dagegen ist zu berücksichtigen, dass er von den Kriegseinwirkungen mit am stärksten betroffen war. Trotzdem konnte er bis 1950 schon nahezu seinen Anteil des Vorkriegstandes

wieder erreichen.

Veränderungen in der Beschäftigtenstruktur
1938/1950

=====

Beschäftigte Arbeitnehmer (ohne Beamte) in den strukturbestimmenden und in strukturmitbestimmenden Wirtschaftszweigen.

	Juni 1938	Juni 1950	Zu- oder Abnahme seit 1938	1950 in % von 1938
1. Bergbau	44 126	50 220	+ 6 094	114
2. Eisen- u. Metall- erzeugung u. -ver- arbeitung	60 370	32 417	-27 953	53
3. Bau- u. Baunebenge- werbe	21 824	24 434	+ 2 610	112
4. Handel, Geld- u. Versicherungswesen	30 004	25 434	- 5 570	85
5. Verwaltung	9 598	14 307	+ 4 709	149
6. Verkehrswesen	7 409	9 985	+ 2 576	135
7. Bekleidungs-gewerbe	5 461	6 409	+ 948	117
8. Übrige Wirtschafts- zweige	55 730	53 893	- 1 837	98
Insgesamt	234 522	207 099	-18 423	88

Nach Angaben des Arbeitsamtes Essen.

Zudem sei noch darauf hingewiesen, dass die selbständigen Berufstätigen nicht in der Tabelle erfasst sind, ihr Anteil am Handel dürfte jedoch besonders hoch sein. Die in der Übersicht noch einzeln angeführten Wirtschaftszweige der Verwaltung, des Verkehrswesens und des Bekleidungs-gewerbes können als strukturmitbestimmend angesprochen werden. Sie konnten alle nach dem Kriege ihre Beschäftigung absolut und relativ erhöhen. Der grosse Zugang in den Verwaltungszweigen ist z.T. auch auf das Vorhandensein von Beschäftigten bei der Besatzungsmacht zurückzuführen. Die ansteigende Entwicklung im Bekleidungs-gewerbe weist schon auf die noch zu besprechenden Bemühungen, um das Beschäftigungsdefizit zu beseitigen.

Die Wirtschaftsstruktur bestimmt maßgeblich auch das Steueraufkommen der Stadt. Essen weist in dieser Hinsicht um 1950 eine strukturelle Steuer-schwäche auf (Vgl. die Übersichten über die Steuereinnahmen von Städten in Nordrhein-Westfalen im Rechnungsjahr 1952 berechnet je Kopf der Bevölkerung in den "Wirtschaftlichen Nachrichten der Industrie- und Handelskammer" vom 15.11.53. (Lit.Verz.193)); die Stadt steht in dieser Beziehung hinter den Großstädten entsprechender Größe in Nordrhein-Westfalen, weit hinter Düsseldorf und Köln, aber auch hinter den Ruhrgebiets-großstädten wie Dortmund und Duisburg. Für den Wiederaufbau waren diese Verhältnisse nicht ohne Einfluß.

Nachdem die wirtschaftlich-sozialen Strukturveränderungen an einer ent-

scheidenden Stelle der Nachkriegsentwicklung dargestellt worden sind, sei die Entfaltung der verschiedenen Wirtschaftsbereiche im einzelnen und vor allem der Maßnahmen der Wirtschaftsförderung betrachtet, die insgesamt zu erstaunlichen Erfolgen und zu einem schärferen Hervortreten der Strukturveränderungen führten und überhaupt wesentlich das neue Gepräge der Stadt formten.

2. Essen als Zentrum des Ruhrkohlenbergbaues und der deutschen Energiewirtschaft

a) Der Kohlenbergbau

Die starken Impulse, die vom Kohlenbergbau auf die wirtschaftliche, städtebauliche und bevölkerungsmässige Entwicklung der Stadt nach dem zweiten Weltkrieg ausgingen, erfordern, auf diesen wichtigsten Wirtschaftszweig besonders einzugehen. Das Essen der Vorkriegszeit erhielt sein Gepräge, auch in physiognomischer Hinsicht, durch die miteinander in engster Verbindung stehende Eisen- und Stahlindustrie und den Kohlenbergbau. Mit der Zerstörung und Demontage der Eisen- und Stahlerzeugenden und eines grossen Teiles der -verarbeitenden Industrie wurde der Kohlenbergbau zum wichtigsten wirtschaftlichen Faktor der Nachkriegszeit. Das zeigen nicht nur die gegenüber 1949 erheblich gestiegenen Beschäftigungszahlen in dieser Wirtschaftsgruppe, sondern infolge der Veränderung der allgemeinen wirtschaftlichen Bedingungen Deutschlands und Europas nach dem Kriege hat Essen auch als Kohlenstadt des Kontinents an Bedeutung gewonnen. Die Entfaltung des Bergbaues selbst stiess und stösst gegenwärtig noch auf grössere Schwierigkeiten als vor dem Kriege. Zudem haben sich im örtlichen Bergbau und in der Stellung Essens zum Gesamtbergbau des Ruhrgebietes Wandlungen vollzogen.

Im Verhältnis zu den nachhaltigen und umfangreichen Schäden, die die Wohngebiete, die Innenstadt und die Kruppschen Werke während und nach dem Kriege erlitten, kamen die Zechen in der Regel mit weit geringeren Beeinträchtigungen davon. Sie zeigten im Kriege eine relativ weniger grosse Empfindlichkeit gegen Luftangriffe; wahrscheinlich spielte dabei u.a. die Streulage der Zechen, ihre geringere Flächenausdehnung über Tage eine Rolle. Beabsichtigte Sprengungen der Werkanlagen bei der Einnahme der Stadt konnten verhindert werden. Nachhaltiger wirkten sich die Schäden der Verkehrsanlagen, wie z.B. die gesprengten Eisenbahnbrücken und durch versenkte Schiffe gesperrte Wasserstrassen und Hafenanlage auf die Kohlenförderung aus. Bis Ende des Jahres 1945 waren im allgemeinen die Gleisanschlüsse an das Eisenbahnnetz und zu den Hafenanlagen wiederhergestellt. Der Mangel an Transportmitteln hinderte bis Ende 1947 die Abfuhr der Kohle (L a a s e r , 68). Von den Demontagen blieb der Bergbau verschont, da die Besatzungsmächte an einer möglichst hohen Förderung interessiert waren.

Die grossen Schwierigkeiten des Bergbaues liegen wie im gesamten Ruhrgebiet in betriebstechnischen Bedingungen und vor allem in der Beschaffung der Arbeitskräfte. In Essen wirken sich zudem noch besonders die geschilderten geologisch-tektonischen Verhältnisse aus. Die Kohlenfelder grenzen hier an den südlichen Rand des Ruhrgebietes, sie sind wie z.B. im Gebiet von Werden und Bredeneu z.T. abgebaut und zudem weisen sie geringere Vorräte und erschwerte Förderbedingungen auf. In den Nachkriegsjahren wurden die Zechen Langenbrahm in Bredeneu, Ludwig in Bergerhausen und Carolus Magnus in Bergeborbeck stillgelegt. Diese Auslassungen der Zechen stehen aber auch im Zusammenhang mit der betrieblichen Entwicklung, die auf eine Konzentrierung der Förderung auf eine geringe Zahl von Grosskohlenbergwerken hinausläuft.

Alle Faktoren zusammen liessen die Kohleförderung in Essen, die im April mit einer Monatsleistung von 11 200 t ihren Tiefstand erreicht hatte, nur lang wieder ansteigen. Die Übersicht über die "Kohleförderung in Essen" zeigt die entscheidenden Änderungen gegenüber dem Vorkriegsstande:

Kohlenförderung in Essen

=====

Jahr	Beschäftigte am Jahresende	Steinkohlenförderung in 1000 t		
		insgesamt	arbeitstäglich	in % des Ruhrreviers
1937	41 677	17 464	57,3	13,7
1947	45 995	7 449	24,6	11,2
1948	48 616	9 265	30,3	11,4
1949	50 075	11 307	37,0	11,7
1950	49 686	11 726	38,6	11,3
1951	50 483	12 197	40,3	11,0
1952	51 869	12 561	41,5	11,0
1953	53 345	12 567	41,5	10,9
1954	52 565	12 766	42,1	10,8

Angaben des Stat. Amtes der Stadt Essen.

Während 1937 41 677 im Bergbau Beschäftigte eine Jahresleistung von 17 464 000 t erreichten, vermochten 1948 die um 7000 erhöhte Zahl von 48 616 Beschäftigten nur 9 265 000 t zu fördern. 1951 wurde in Essen wie im Revier erstmalig etwa der Förderungsstand von 1936 erreicht bei einer weit höheren Beschäftigungszahl. Der zurückgebliebene Stand und die veränderten Arbeitsbedingungen des Bergbaues erhellen eindeutig aus der Entwicklung des Jahresförderanteiles auf eine beschäftigte Person unter Tage: 1913 kamen auf 1 Person eine Leistung von 375 t, 1925 von 370 t, 1937 von etwa 600 t und 1950 von nur 369 und 1951 von 384 t (Stat. Amt)! Der in den Aufbaujahren erzielte Wiederanstieg der Förderung wurde also vornehmlich durch einen vermehrten Einsatz von Arbeitskräften erzielt. Die von auswärts kommenden Arbeiter sind in der Regel bergbaufremd, sie bedürfen erst langer Einarbeitung. Zudem wechselt der Bestand an Bergleuten stark, weil viele Zuwanderer für den Bergbau nicht geeignet sind oder ihn nur als eine erste Möglichkeit ansehen, im Ruhrgebiet oder in Westdeutschland Fuss zu fassen, um später sich nach einer anderen Verdienstmöglichkeit umzusehen oder den alten Beruf wieder zu ergreifen. Im Jahr 1952 standen z.B. 14000 Neueinstellungen 13000 Abkehrungen vom Bergbau gegenüber, so dass also die Belegschaft der Essener Zechen sich nur um rund 1000 Arbeitskräfte aufstocken konnte (Mitt. des Arbeitsamtes Essen). In den Vorjahren war das Ergebnis noch unbefriedigender. Die hohe Zahl der Abkehrungen vom Bergbau erklärt sich z.T. auch durch die Überalterung der Belegschaft. Um dem ausserordentlich starken Arbeiterwechsel vorzubeugen, ging man zur bevorzugten Erstellung von Bergmannswohnungen über, nachdem schon in den ersten Nachkriegsjahren den Bergmännern eine bevorzugte Lebensmittelversorgung gewährt worden war. Anstelle der Baracken und der Instandsetzung von Wohnungen trat, vornehmlich seit 1949, der Bau von Bergarbeiterwohnungen, meist in Form von Wohnsiedlungen in Zechennähe. Als völlig neue Form der Gewinnung eines jungen Arbeiterstammes kam die Einrichtung der sogenannten Pestalozzidörfer auf, in denen grösstenteils ortsfremde junge Bergbaulehrlinge in Gemeinschaft von erfahrenen Bergleuten betreut werden, was die Entstehung einer völlig neuen Siedlungsform, eben des "Pestalozzidorfes" zur Folge hatte. Es ist zu hoffen, dass diese Massnahmen zur Lösung der Bergarbeiterfrage in quantitativer und qualitativer Hinsicht in Zukunft mehr und mehr beitragen und sich günstig für die Wirtschaftslage der Stadt auswirken werden.

So wurde der Bergbau zum Hauptsiedlungsträger der Nachkriegszeit. Wie in früheren Jahrzehnten erwies sich die Zeche als wesentlicher Siedlungsfaktor, auch die ehemals übliche Nachbarschaft von Werk und Wohnung verwirklichte sich von neuem. Die umfangreichen Bergmannssiedlungen gestalten das Stadtbild zumeist in den peripher gelegenen Gebieten entscheidend um.

Aber auch die betrieblichen Einrichtungen des Bergbaues selbst erfahren tiefgreifende Veränderungen. Zunächst sei auf eine typische Nachkriegserscheinung von z.T. nicht nur temporären Charakter hingewiesen, auf die sogenannten Kleinzechen. Ähnlich wie nach dem ersten Weltkrieg rief die allgemeine Notlage diese Betriebsweise wieder hervor. Die kleinen Abbaubetriebe suchten erneut, alte eingegangene Stollen und Schächte im Ruhrtal und seinen Nebentälern, also im Bereich von Werden, Kupferdreh und Heisingen auszubeuten. Die gewonnene Kohle, die in der Regel nicht der allgemeinen Bewirtschaftung unterliegt, wird dabei zumeist ohne Verarbeitung und Wäsche auf Lastkraftwagen abgefahren und z.T. sogar im Stadthafen mit dem Schiff verfrachtet. Im Gegensatz zu den Kleinzechen des 19. Jahrhunderts weisen jetzt diese Betriebe auch grössere Belegschaften bis zu 60 und mehr Mann auf. 1949 standen im Gebiet von Essen 6 Kleinzechen und 3 weitere Stollenzechen in Betrieb, deren Fördermenge nicht in den statistischen Angaben erscheint. Während die kleineren unter diesen Betrieben seit 1952 in Rückgang begriffen sind, halten sich die größeren nach wie vor. Noch 1955 wurde in Steele eine neue Kleinzeche in Betrieb genommen. Es ist jedoch bezeichnend für die nach dem Kriege einsetzende Bewegung, früher aufgegebene Bergbaufelder wieder in Nutzung zu nehmen, dass zwei dieser Kleinzechen, die über eine Belegschaft von 100 - 200 Mann verfügen, in die Reihe der planmässigen Zechen als Dauerbetriebe aufgenommen wurden, so dass 1952 sich die infolge der betrieblichen Rationalisierungsmaßnahmen auf 19 zurückgegangene Zahl der in Essen fördernden Zechen auf 21 erhöhte.

Die betrieblichen Veränderungen, die auf allen Zechen nach dem Kriege wahrzunehmen sind, zielen auf eine weitere betriebliche Konzentration, Mechanisierung und Intensivierung der Förderung, wodurch oft das äussere Erscheinungsbild der Zechen entscheidende Wandlungen erfährt. Neue Förder-, Aufbereitungs-, Energieanlagen und Verladeeinrichtungen geben so u.a. besonders den Zechen Bonifacius, Math. Stinnes, Katharina, Königin Elisabeth, Sälzer-Amalie und Helene ein neues Gesicht. Die Schächte wurden allenthalben vertieft. Der tiefste Schacht Deutschlands, ein Wetterschacht, wurde auf der Zeche Helene bis auf über 1200 m Tiefe niedergebracht. Die neuen Förderanlagen der Matthias Stinnes in Karnap, die stärksten ihrer Art überhaupt, erlauben eine künftige Förderung aus Tiefen von über 1400 m. Bemerkenswert erscheinen auch die Betriebszusammenfassungen, die fortschreitende Konzentration der Förderung auf zentrale Förderschächte. So wurden z.B. die Felder der stillgelegten Zechen Langenbrahm in Bredeney und Ludwig in Bergerhausen z.T. von den Zechen Langenbrahm in Rellinghausen und Pörtingsiepen übernommen. Die vier Bergwerke der Essen-Rossenray AG, der Rechtsnachfolgerin der Fr. Krupp Bergwerke Essen, von denen Sälzer Amalie und Helene besonders schwer zerstört waren, wurden zu einer grossen Betriebseinheit zusammengefasst, was umfangreiche Aufschliessungsarbeiten erforderte. Auf die verschiedenen besitzlichen Veränderungen kann nicht eingegangen werden, da diese noch nicht abgeschlossen sind. Beachtung verdient jedoch noch die im Gange befindliche Wiedererschließung alter, vorwiegend in den zwanziger Jahren stillgelegter Felder in der Ruhrzone, besonders im Bereich von Steele (u.a. durch die Zechen Katharina, Heinrich wie auch von den Kleinzechen).

Diese rückläufige Bewegung des Kohlenbergbaues in südliche Richtung, die verschiedenen Maßnahmen einer fortschreitenden Mechanisierung und Rationalisierung und der Ausbau der Kohleverwertung weisen auf eine anhaltende, gesicherte Entwicklung des Kohlenbergbaues im Essener Raum.

Mit der neuen Bewegung im Kohlenbergbau in Essen stellen sich auch für die Raumgestaltung Auswirkungen ein, indem mit der Zunahme der Teufen und der betrieblichen Konzentration der Bodenbedarf für die Übertageanlagen der zentralen Schächte wächst; zusammen mit den umfangreichen Flächen, die für die neuen Wohnsiedlungen benötigt werden, ergeben sich stellenweise Schwierigkeiten in der Beschaffung des erforderlichen Raumes.

Die Vergrößerung der betrieblichen Anlagen und der Bergbausiedlungen lässt die Stadtteile, in denen der Bergbau seinen Schwerpunkt hat, also besonders im Nordosten der Stadt noch schärfer als ehemals als ausgesprochene Bergbaugebiete erscheinen. In der räumlichen Verteilung und Erscheinungsweise wirken sich ferner noch die Stilllegung der Schächte in Bredenei und Bergerhausen und die Ausdehnung des Bergbaues im Ruhrtal von Steele bis Heidhausen aus. Durch die Ausweitung des Abbaues im Süden der Stadt tritt die Gliederung der Zechen in Magerkohlenzechen mit weniger umfangreichen Betriebsanlagen in der Ruhrtalzone und mittleren und grösseren Ess- und vor allem Fettkohlenzechen mit ihren mächtigen Werkanlagen und z.T. auch Kokereien in der Hellweg- und Emschertalzone stärker hervor. Wie aus der Übersicht über die Stellung Essens im Ruhrkohlenbergbau zu ersehen ist, handelt es sich bei den Zechen nicht nur um Anlagen der reinen Kohlenförderung, sondern eng verbunden sind mit ihnen die der Kohleveredelungswirtschaft. In Essen sind das vor allem die Kokereien und die Brikettfabrikation. Die Kokereien, bei denen mit der Gewinnung von Koks auch die Gewinnung von Gas, Rohteer, Rohbenzol, Ammoniak und in einigen Fällen auch die Erzeugung von Phenol verbunden ist, haben in dem vergangenen Jahrzehnt eine noch stärkere Wandlung durchgemacht als die Zechen. Zunächst waren die komplizierten technischen Anlagen in weit höherem Masse den Kriegseinwirkungen ausgesetzt. Die Beseitigung der umfangreichen Kriegsschäden währte etwa bis 1949. Erst seit 1947 stieg die Kokserzeugung wieder merklicher an infolge der zunehmenden Schadensbeseitigung. Die erwähnte betriebliche Konzentrationsbewegung und Rationalisierung im Kohlenbergbau wirkt sich hier noch deutlicher als bei den Zechen aus. Anstelle von 11 Kokereien im Jahre 1938 befinden sich 1954 nur noch 6 im Bereich der Stadt, wobei die Kapazität dieser wieder hergestellten oder neu erbauten Anlagen gesteigert wurde, sie haben als zentrale Anlagen die Produktion der ausgefallenen Kokereien mit übernommen.

Die Stellung Essens im Ruhrkohlenbergbau

1952

	Ruhrgebiet	Essen	Anteil am Ruhrgebiet	
	Zahl	Zahl Erzeugung in t	in %	
			1952	1938
Schachtanlagen	143	21 12.560.920	11,0	13,7
Brikettpressen	18	6 1.295.844	31,0	38,3
Kokereien	63	7 2.146.926	6,5	8,6

Die Brikettfabrikation der Zechen hat kaum wesentliche Veränderungen erfahren. Sie ist gebunden an die Förderung der Magerkohlen am Südrande des Kohlenreviers, wo auch die Kriegseinwirkungen am geringsten waren. Der Anteil Essens an der Gesamterzeugung dieser wertvollen Kohlenart innerhalb des Reviers konnte dagegen gesteigert werden.

Mit der Erzeugung von Koks und den Kuppelprodukten Gas, Teer und Ammoniak sowie der Brikettierung der Magerkohle erschöpft sich im wesentlichen die Kohleveredelungswirtschaft in Essen. Die Grossindustrie einer weitergehenden Kohleveredelung und der Kohlechemie hat sich namentlich in der Emscherzone und in den genügend Freiland und Kohle bietenden randlichen Teilen des Reviers entfaltet. Doch in Essen haben nach wie vor die großen, auch im Ausland weithin bekannten Unternehmen des Koksofenbaues wie die Firmen Heinrich Koppers, Didier-Kogag-Hinselmann und die Hinselmann Koksofenbaugesellschaft ihren Sitz, denen die Kohleveredelungs-Wirtschaft entscheidende Erfindungen und Fortschritte

verdankt. Auf die durch mannigfache Beziehungen mit der Kohlewirtschaft verbundene chemische Industrie wird noch besonders eingegangen.

Aufteilung der Förderung in Essen nach
Kohlenarten
(1951)

	%
Fettkohle	58,0
Gasflamm-u.Gaskohle	16,7
Anthrazit und Magerkohle	15,6
Ess-Kohle	9,7
	100,0

Kokereien

Math.Stinnes 1/2
Zollverein (seit 1.12.1953
stillgelegt)
Emil Emscher
Friedrich Ernestine
Helene
Wolfsbank
Königin Elisabeth
(Schacht Joachim)

Brikettfabriken

Carl Funke
Katharina
Pörtingsiepen
Heinrich
Langenbrahm
Sälzer - Amalie
Königin Elisabeth seit
1.5.1953

Den veränderten Betriebsbedingungen mit den betrieblichen Konzentrations- und Rationalisierungsbewegungen, den Stilllegungen, der Zunahme der Fördertiefe, dem Aufleben der Kleinzechen, den neuen Bergmannssiedlungen gesellt sich noch eine weitere Änderung hinzu, die insbesondere die Stellung Essens im Bergbau des Reviers betrifft. Betrug 1937 der Anteil der in Essen geförderten Kohle an der Gesamtförderung des Reviers 13,7%, so beträgt er in den Jahren nach 1950 nur noch 11%, als Folge der Ausdehnung des Bergbaues in den Randgebieten des Ruhrgebietes. Diese Anteilzahlen beleuchten die Frage des abnehmenden Ertrages und der erschwerten Förderungsbedingungen in Essen. Mit dem Anteil von 11 % an der Gesamtkohlenförderung ist Essen nach wie vor die grösste Kohlenstadt des Reviers und Kontinents. Dem verringerten Anteil an der Gesamtförderung steht jedoch ein Gewinn an Bedeutung in der Stellung Essens gegenüber als Sitz der Organisation der Kohlenförderung, der Verteilung, des Verkaufs und der Erforschung der Kohle. Diese wachsende Vorrangstellung als Verwaltungszentrale der Kohlenwirtschaft drückt sich u.a. darin aus, dass in Essen die grössten Bergwerksgesellschaften Deutschlands ihren Sitz hatten und nach dem zweiten Weltkrieg diesen wieder hier nahmen, und vor allem die Spitzenorganisationen für den gesamten Kohlenbergbau der Bundesrepublik, die Deutsche Kohlenbergbauleitung, der Deutsche Kohlen-Verkauf und deren Nachfolgeverbände. Das "Rheinisch-Westfälische Kohlen-Syndikat" wurde nach dem Kriege zunächst durch Kontrollorgane der Besatzungsmächte ersetzt bis im Jahre 1950 der Deutsche Kohlen-Verkauf (DKV) geschaffen wurde, der 1953 ebenfalls aufgelöst wurde. Seitdem besteht die "Gemeinschaftsorganisation Ruhrkohle", genannt "Georg", mit sechs Verkaufsgesellschaften.

Diese Gemeinschaftsorganisation wie auch der Steinkohlenbergbauverein, der Unternehmensverband Ruhrbergbau, die Gesellschaft für Kohletechnik, der Technische Überwachungsverein, die Steinkohlen Elektrizitäts AG u.a. Unternehmen und Verbände tragen mit ihren verschiedenen Einrichtungen, Laboratorien und Versuchs-

anstalten dazu bei, Essen zum Forschungs- und Verwaltungszentrum des Bergbaus zu machen. Als Beispiele seien folgende Einrichtungen genannt: die Hauptstelle für das Grubenrettungswesen in Kray, die Treuhandstelle für Bergmannswohnstätten, die zentrale Bücherei des Steinkohlenbergbauvereins, die Bergbauschule und der Glückauf-Verlag. Auf dem 1955 stillgelegten Schacht Wilhelm der Zeche Königin Elisabeth in Frillendorf wird eine große Kokerei - und Schwelöfen - Versuchsanlage entstehen, um die Veredelung und Umwandlung der Kohle voranzutreiben. Nach einem Beschluß des Steinkohlenbergbau-Vereins von 1954 soll in Essen eine neue zentrale Forschungsanstalt errichtet werden. Nachdem 1954 das Bergamt in Werden aufgelöst wurde, bestehen im Stadtgebiet noch drei Bergämter.

b) Der Ausbau der Elektrizitätswirtschaft

In engstem Zusammenhang mit der Entwicklung des Kohlenbergbaues steht die Entfaltung der Energiewirtschaft. Nachdem Krupp 1887 elektrischen Strom mittels Kohle für den eigenen Betrieb zu erzeugen begonnen hatte und 1888 in Altenessen die erste öffentliche elektrische Strassenbeleuchtung eingerichtet worden war, entwickelte sich in Essen, erstmalig in Deutschland, eine Stromerzeugung unmittelbar auf der Kohle, die bald über den kommunalen und einzelbetrieblichen Bereich hinausreichte und sich zu einem umfassenden System der Stromversorgung, zur sogenannten "Verbundwirtschaft" gestaltete, in der Steinkohle, Braunkohle und Wasserkraft als Energiequellen dienen, wobei Hochspannungsleitungen über grosse Entfernungen hinweg die verschiedenen Energiespender untereinander und mit den Verbraucherkreisen verbinden. Keimzelle dieser Grossraumverbundwirtschaft war Essen mit dem Sitz der 1898 gegründeten RWE, der "Rheinisch-Westfälischen-Elektrizitätswerk Aktiengesellschaft", in der kommunale und private Kreise zu einem gemischtwirtschaftlichen Unternehmen vereinigt sind (107). Aus einer kleinen Stromversorgungsanlage in Essen erwuchs in wenigen Jahrzehnten das grösste europäische Energieunternehmen. Essen war nicht nur Sitz der Verwaltung des RWE, sondern innerhalb des Stadtgebietes wurde auch die Stromerzeugung gesteigert.

Der zweite Weltkrieg brachte der stets in aufwärts begriffenen Energieversorgung schwere Einbussen, insbesondere durch den Verlust der internationalen Stromverbindungen, die weitgehende Zerstörung des Überland-Hochspannungsnetzes und teilweise auch der Kraftwerke. Aus der folgenden Zahlenübersicht wird aber deutlich, dass diese Schäden verhältnismässig rasch aufgeholt werden konnten. Bereits 1948 hatte die Leistung in der Stromabgabe den Stand von 1939 und im Jahre 1949 die Stromerzeugung von 1944 erreicht.

Die Entwicklung der Stromabgabe des RWE

Geschäftsjahr	Nutzbare Stromabgabe in kWh
1939/40	6 298 136 424
1940/41	6 852 319 130
1941/42	7 553 211 447
1942/43	7 859 202 956
1943/44	7 860 441 802
1944/45	3 975 619 578
1945/46	4 019 579 871
1946/47	5 432 345 345
1947/48	5 901 333 393
1948/49	7 381 000 000
1949/50	8 568 000 000
1950/51	10 582 000 000
1951/52	11 900 000 000
1952/53	13 473 000 000
1953/54	15 999 000 000

Dieser rasche Aufstieg nach dem Kriege ist zurückzuführen auf die gesteigerte Verwendungsfähigkeit des elektrischen Stromes, die leichte Verlegbarkeit der Leitungen und die grösseren Möglichkeiten einer weitgehenden Verzweigung zu den Stromverbrauchern. Die Bedeutung der Steinkohle für die Energieversorgung in Deutschland ist nach dem Kriege gewachsen. Innerhalb des Kohlenbergbaues übt die Elektrizitätserzeugung insofern eine bestimmte Funktion aus, als dazu bevorzugt minderwertige Kohlensorten, die sonst weniger gebrauchsfähig sind, verwendet werden. Auch im Rahmen einer gesamteuropäischen Wirtschaft dürfte das im RWE verwirklichte Prinzip der Grossraumverbundwirtschaft an Geltung gewinnen. So wurde der Stromaustausch zwischen dem RWE und Österreich, der Schweiz, Luxemburg, Holland, Belgien und Frankreich wieder hergestellt und z.T. erweitert. Im Ruhrgebiet selbst konnte das RWE sein Versorgungsgebiet erweitern, indem es weitere kommunale und private Betriebe übernahm. Auch in Essen wurde die Stromversorgung nach 1945 vereinheitlicht; ein kleines Restgebiet, (Kupferdreh wurde bis 1951 von der Bergischen Elektrizitäts Gesellschaft beliefert), wurde dem RWE angeschlossen. Wie die übrigen Versorgungseinrichtungen hatte auch die örtliche Stromversorgung schwerste Schäden erlitten: Von 55 000 Hausanschlüssen wurden rd. 30 000 zerstört, das Leitungsnetz wies insgesamt 18 000 Störungen auf, über 300 Netz- und Transformatorstationen waren außer Betrieb. Mit dem Aufbau des Netzes waren Maßnahmen der Erweiterung, Rationalisierung und Vereinheitlichung verbunden. U.a. wurde der Anteil an der öffentlichen Straßenbeleuchtung vergrößert. Die Kapazität der Stromerzeugung hat sich in der Stadt gegenüber 1939 dagegen sehr erheblich gesteigert, vor allem durch den Bau eines modernen Grosskraftwerkes in Essen-Karnap. Das bereits vor dem Krieg begonnene Werk wurde 1939 z.T. in Betrieb genommen, aber erst im September 1944 fertiggestellt. Es blieb glücklicherweise ebenso wie das kleine Wasserkraftwerk am Baldeneysee vor grösseren Zerstörungen bewahrt. Dagegen wurden das Stammwerk des RWE und das Hauptverwaltungsgebäude, beide an der Viehofer Strasse, unmittelbar nördlich des Stadtkerns gelegen, schwer betroffen. Die Demontage dieses Werkes konnte vermieden werden; es wurde bald unter bedeutender Erhöhung der Erzeugungskapazität wieder aufgebaut. Eine weitere, wenn auch sehr geringe Vermehrung der Stromerzeugung im Essener Raum brachte die Fertigstellung des Kettwiger Stausees 1951. Folgende Zahlenübersicht lässt das Wachstum der Kapazität der Stromerzeugung durch das RWE in Essen seit 1939 erkennen:

		Kapazität der Stromerzeugung in MW	
Kraftwerk		1939	1952
Wasserkraftwerk	Baldeneysee	9,2	9,2
	Kettwiger See (ausserhalb des Stadtgebietes)	-	5,2
Kohlenkraftwerk	Viehoferstrasse	30,0	76,0
	Karnap	50,0	250,0

Ausser diesen aufgeführten Energiequellen besitzen innerhalb der Stadt die Firma Krupp und vor allem die Zechen eigene Kraftwerke. Im Kupferdreh unterhält die Bergische-Elektrizitäts-Versorgungsgesellschaft ein großes Kraftwerk.

Es ergibt sich also eine ausserordentliche Ballung der Energieerzeugung in Essen, die auch dem Beschauer der Stadt ins Auge fällt. Das Stammwerk des RWE an der Viehofer Strasse bildet mit der ihm verbundenen Zeche Victoria Mathias einen eindrucksvollen Abschluss der Innenstadt im Norden in einem Bild konzentrierter industrieller Kraft mit hohen Kühltürmen, einer Gruppe sich steigernder Schornsteine und aneinandergfügten grossen Werkgebäuden. Das moderne Grosskraftwerk Karnap dagegen hat seinen Platz im industriellen Planungsraum der Stadt in der weitflächigen Emscherzone in der Gesellschaft der Grossbergwerke und in der Nähe des Rhein-Herne-Kanals gefunden. Im Gegensatz zu der in Jahrzehnten entstandenen Formung des Stammwerkes des RWE ist diese grosszügige Anlage mit ihrer

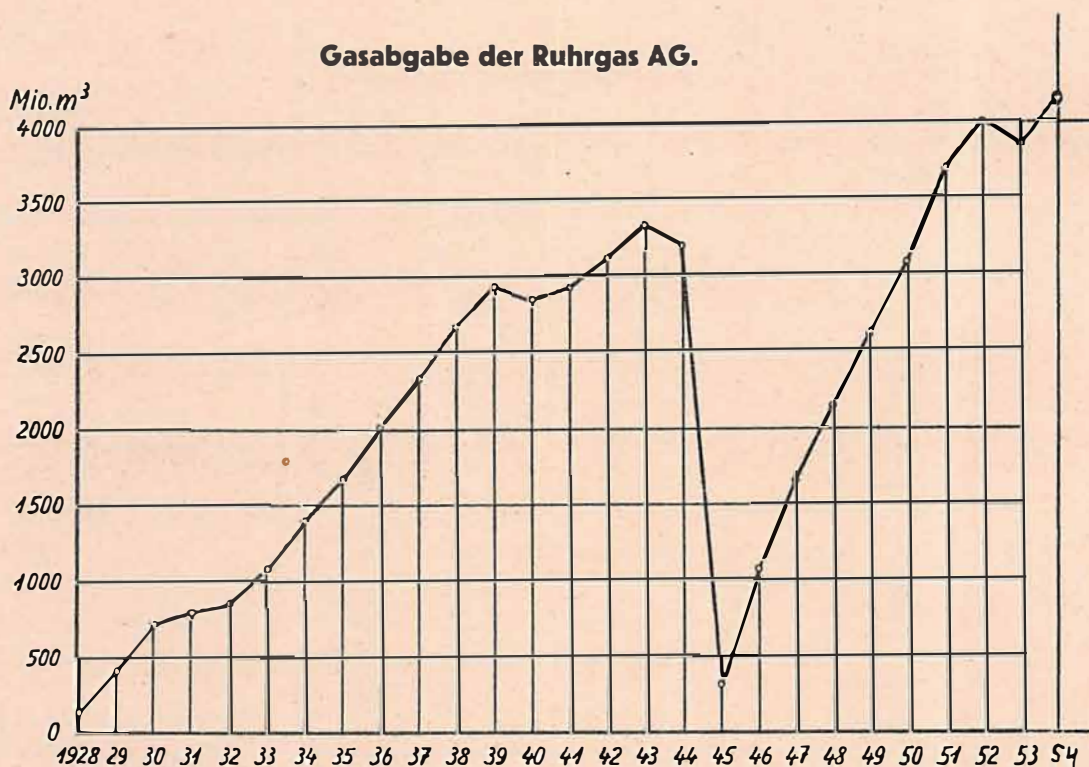
wichtigen kubischen Umrissen ein Ergebnis moderner Planung. Hier im Norden der Stadt mehren sich auch die Hochspannungsleitungen. Eine Hochvoltleitung wurde 1948 von Karnap nach Wesel errichtet; eine weitere wird von Kray über Kupferdreh ins Bergische Land noch gezogen werden. Im Süden der Stadt fügen sich die kleinen Wasserkraftwerke harmonisch in den Bau der Stauwehre der Stauseen ein.

Die führende Stellung Essens in der deutschen Energiewirtschaft geht daraus hervor, dass 1951 ein Drittel der von allen öffentlichen Elektrizitätswerken der Bundesrepublik erzeugten Stromes auf das RWE entfiel, das im Geschäftsjahr 1950/51 10,5 Milliarden kWh abgab. Darüber hinaus werden von Essen aus die Kraftwerke der Kohlenzechen des Ruhrgebietes gesteuert, die sich in den dreissiger Jahren zu einer Gemeinschaft, der Steinkohlen-Elektrizitäts-AG -STEAG- zusammenschlossen, die seit 1950 in Verbindung mit dem RWE steht. Von dem 1952 im Verwaltungsviertel der Stadt erbauten Verwaltungs- und Betriebsgebäude aus werden der Stromausgleich zwischen den Zechen und die Überführung von Stromüberschüssen an das öffentliche Versorgungsnetz geregelt. Die Jahreserzeugung dieser Zechenkraftwerke betrug nach 1950 etwa 6 Milliarden KWh, wozu noch 2 Milliarden KWh aus eigenen Kraftwerken der Gesellschaft kommen. In Essen ist weiterhin der Sitz der Vereinigung industrieller Kraftwirtschaft, in der rund zwei Drittel des in Eigenanlagen erzeugten Stromes in der Bundesrepublik vertreten sind. Angesichts dieser Massierung der Energiewirtschaft werden die reichen Möglichkeiten für die Entfaltung einer elektrotechnischen Industrie in Essen offenbar.

c) Der Ausbau der Gasversorgungswirtschaft

Als Gegenstück zu der Stromversorgung entwickelte sich in Essen in ähnlicher Weise und z.T. in unmittelbarem Zusammenhang damit die Gasversorgungswirtschaft. Sie gelangte erst zu grösserer Bedeutung, als sich die Gasversorgung der Stadt nicht mehr auf eigene Gaswerke stützte, sondern als es gelang, das bei den Kokereien anfallende Gas für die Verwendung in der Wirtschaft und im Haushalt nutzbar zu machen. (Bereits 1818 probierte der Essener Fabrikant Dinnendahl das Gaslicht in seinem Werk in Essen-Steele aus. Aber erst seit 1856 entstanden verschiedene Gaswerke im Raum von Essen, die aber nach der Jahrhundertwende stillgelegt wurden und zum Kokereigasbezug übergingen. Vgl. S p e t h m a n n , 66 und N i e r a a d in 89, Jg. 1952.) Von 1905 bis 1911 wurde innerhalb des heutigen Stadtgebietes die Gaswirtschaft auf Koksofengas nach und nach umgestellt. Seit der Verwertung des Kokereigases entwickelte sich das Gas zu einer bedeutenden Energiequelle besonders im Ruhrgebiet, zumal die Wirtschaft, insbesondere die Eisenindustrie, in steigendem Masse auch Koksabnehmer wurde und zugleich die bei der Kokserzeugung anfallenden Nebenprodukte immer weitergehende Verwendung fanden. Mit dem Bau moderner Zentralkokereien nach dem ersten Weltkrieg stiegen die anfallenden Gasmengen. Das gab den Impuls zur Entfaltung einer grossräumigen Ferngasversorgung durch die Gründung der heutigen "Ruhrigas Aktiengesellschaft" durch Albert Vögler und A. Pott 1926 in Essen, deren Wirken beispielhaft für Deutschland und darüber hinaus wurde. Der grösste Teil des Kokereigases des Ruhrgebietes wurde dadurch zusammengefasst, und in unterirdisch verlegten Gasfernleitungen wird seitdem der Überschuss des Ruhrgases in alle Richtungen auf hunderte von Kilometern zu den Verbrauchern geleitet. Infolge der Bindung der Gaswirtschaft an die wenigen in Essen vertretenen Kokereien lag die Bedeutung der Stadt weniger in der Erzeugung als vielmehr in der Verteilung und Verwaltung. Die örtliche Gasversorgung erlitt besonders grosse Kriegsschäden. Über 6000 Kriegs-Schadensstellen wurden im Rohrnetz der Stadt gezählt. Gasbehälterraum im Umfang von 160 000 cbm Inhalt sowie die Regel- und Meßanlage wurden vernichtet. Von zehn Übernahmestationen von den Gaslieferzechen waren sieben zerstört oder beschädigt. Vom Stadtrand her nach dem Stadttinnern zu wurde der Wiederaufbau vorangetrieben, der im wesentlichen 1951 abgeschlossen war. Die wichtigste Veränderung gegenüber dem Zustand vor dem Kriege besteht in der Vereinheitlichung des von verschiedenen Gaswerken hervorge-

gangenen Netzes; vor allem wurde nach dem Kriege der Bau einer grossen, die Aussenbezirke umschliessenden Hochdruck-Ringleitung erforderlich, hervorgerufen durch die Bevölkerungsverlagerungen und den Neubau von Siedlungen.



Verteilung der Gasabgabe auf die Verbrauchergruppen

Von der Gesamt-Gasabgabe entfielen auf die einzelnen Verbrauchergruppen (in Mio. cbm):

Gruppe	1953	1952
Kommunalgas	22,8 %	20,7 %
Eisenschaff. Industrie	16,5 %	18,4 %
Eisenverarb. Industrie	36,7 %	37,1 %
Chemische Industrie	12,9 %	12,4 %
Glas- u. Keram. Ind.	5,1 %	5,0 %
NE-Metall-Industrie	4,8 %	4,4 %
Sonstige Industrie	0,8 %	1,0 %
Export	0,4 %	1,0 %
Insgesamt	100,0 %	100,0 %

Nach Geschäftsberichten der Ruhrgas AG.

Diese neue Ringleitung, deren Bau bereits 1955 beendet werden wird, speist über Regleranlagen das Niederdrucknetz und ermöglicht den Anschluß weiterer Gaslieferanten, wodurch die Sicherheit und die Kapazität der Gasversorgung der Stadt erhöht werden. Den raschen Aufschwung der städtischen Gasversorgung mögen die folgenden Zahlen über die Gasabgabe durch die Städtischen Werke veranschaulichen:

	(in Mio cbm)
1936/37	45,94
1939	56,12
1945	3,44
1946	17,97
1947	27,88
1948	32,81
1949	36,16
1950	42,81
1951	46,49
1952	53,35
1953	55,84
1954	61,54

Die Ferngaswirtschaft erlebte in ähnlicher Weise einen raschen Aufschwung nach dem Kriege. Die bei Kriegsende zerstörten oder ausser Betrieb gesetzten Fernleitungen wurden inzwischen nicht nur wiederhergestellt, sondern erheblich erweitert. Das Ruhrgas-Leitungsnetz (einschliesslich der Gemeinschaftsleitungen mit den Thyssenschen Gas- und Wasserwerken) vergrösserte sich von 928 km im Jahr 1928 auf 1490 km im Jahr 1939. Gerade auch im Kriege wurde die Ferngasversorgung vorangetrieben, da sie die Verlegung der Industrie aus den luftgefährdeten Grosstädten und Industriegebieten begünstigte.

So war das Netz im Jahre 1944 auf 1691 km und im Jahr 1950 auf 1874 km angewachsen. Der 2000. km wurde im Herbst 1952 fertiggestellt (Ruhrgas, 111). Während 1928 aus dem Essener und Duisburger Raum je eine Fernleitungsader in das Bergische Land über Wuppertal in Richtung Köln vorgetrieben war, weist das gegenwärtige Bild ein weitverzweigtes Netz von Ferngasleitungen auf, wobei Essen zentral auf der Hauptversorgungsachse des Ruhrgebietes liegt. Die Ferngasleitungen reichen bis nach Hannover, Osnabrück und Salzgitter, nach Holland wohin seit 1946 wieder ein Gasexport stattfindet, über Siegen und das Rheintal in das Rhein-Main-Gebiet. In Köln verbindet sich das Ruhrgas mit dem Gas aus dem Aachener Revier und in Worms und Mannheim mit dem des Saarferngases. Der Gesamtabsatz der Ruhrgas-A.G. stieg von 130 Mill. cbm im Jahr 1928 auf 2949 cbm im Jahr 1939, 3206 cbm im Jahr 1944. 1945 betrug die Gasabgabe nur 320 Mill. cbm, 1951 jedoch schon wieder 3,7 Milliarden und 1952 über 4 Milliarden cbm. Der aus dem Diagramm über die "Gasabgabe der Ruhrgas AG." sowie aus dem Anteil der Verbrauchergruppen an den Gaslieferungen ersichtlich werdende Rückgang der Gasabgabe im Jahre 1953 spiegelt die Lage der Grundstoff-Industrie wieder, indem einem temporären rückgängigen Koksbedarf auf der einen Seite, eine weiterhin ansteigende Tendenz des Gasbedarfs gegenübersteht. Die Zahlenübersicht über die Verteilung der Gasabgabe auf die einzelnen Verbrauchergruppen veranschaulicht auch die Stellung der Gaswirtschaft im Verbund der Gesamtwirtschaft der im übrigen durch Wirtschaftsverträge nach dem Kriege gesichert und gesteigert wurde. Die wachsende Bedeutung der Gaswirtschaft erhellt daraus dass das Gas nicht nur eine Energiequelle für die Industrie und allerdings in weit geringerem Masse auch für die Hauswirtschaft darstellt, sondern mehr und mehr auch als Ausgangsstoff für die chemische Industrie dient und auch aus allgemein energiewirtschaftlichen Erwägungen heraus die Umwandlung von Kohle in Gas ratsam erscheint.

Wenn man bedenkt, dass die Hälfte der gesamten Gasabgabe innerhalb der Bundesrepublik Deutschland gegenwärtig auf die Ruhrgas-A.G. entfällt, so begreift man, dass Essen zu einem energiewirtschaftlichen Zentrum Deutschlands wurde, woraus unmittelbar und mittelbar die mannigfaltigsten Wirkungen auf das Wirtschaftsleben der Stadt ausgehen. Ausser der Verwaltung nicht nur

des Ferngasnetzes und des Behälterraumes sondern auch verschiedener im Ruhrgebiet gelegener Gewinnungs- und Aufbereitungsanlagen haben in Essen Forschung und technische Entwicklungen ihren Platz. Die wärmetechnische Industrie und Spezialmontagefirmen für die Gasversorgungswirtschaft nehmen in Essen und Umgebung am Aufschwung der Gaswirtschaft teil.

Wenn man von den Kokereien absieht, wo das Gas vor dem Eintritt in das Fernleitungsnetz in besonderen Gasreinigungs- und Kompressionsanlagen unter Gewinnung von Nebenprodukten aufbereitet wird, so ist es eine Eigenart dieses neuartigen Wirtschaftszweiges, dass er physiognomisch in der Kulturlandschaft wenig hervortritt. Im Ruhrgebiet zeugen zwar noch die grossen Gasbehälter, vorwiegend längs der Emscher in einer Reihe aufgereiht, von dieser Energiequelle, an den weitentfernten Verbrauchsorten wird der Beschauer und der Bewohner kaum durch äusserlich sichtbare Bauten daran erinnert, dass Licht und Wärme aus dem Ruhrgebiet gespeist und von Essen aus gesteuert werden, da die Ferngasleitungen unterirdisch verlegt sind.

Im Weichbild der Stadt Essen künden ausser dem nach dem Kriege erweiterten Verwaltungsgebäude der Ruhrgas-A.G. im Verwaltungsviertel der Stadt noch die wieder errichteten Grossraumgasbehälter mit poligonartigem Grundriss am Reckhammerweg und der 106 m hohe Behälter bei der Zentralkokerei Prosper in Bottrop von diesem Wirtschaftszweig. Ein weiterer Grossraumbehälter unmittelbar jenseits der Stadtgrenze bei der Zeche Nordstern in Gelsenkirchen wird nicht wieder errichtet werden. Zur Speicherung des Gases sucht man nach den Erfahrungen des Krieges, dem manche grossen Behälter des Ruhrgebietes zum Opfer fielen, nach neuen Formen wie z.B. durch Speicherung in Hochdruckanlagen oder unter der Erde in geeigneten geologischen Schichten. Neue technische Verfahren werden in Zukunft die Bedeutung der Gaswirtschaft weiter steigern.

3. D a s K r u p p - P r o b l e m

a) Stellung und Bedeutung der Kruppwerke innerhalb der Stadt Essen und des Ruhrgebietes

Der enge Zusammenhang der Kruppwerke mit der Entwicklung der Stadt Essen offenbart sich in vielfacher Weise, am eindeutigsten vielleicht in dem Bevölkerungsanstieg der Stadt, der seit mehr als 100 Jahren von der Entwicklung der Belegschaft der Kruppwerke abhängt. (Siehe D. W e i s , 157, wo die Einwohnerzahlen Essens mit den Belegschaftszahlen verglichen sind.) Die städtebaulichen, verkehrsmässigen, kulturellen und sozialen Verhältnisse der Stadt wurden durch das Vorhandensein dieses Werkes entscheidend mitgeformt. Der Kruppsche Arbeiter gab auch der Gesamtbevölkerung der Stadt das Gepräge. (Krupp war bestrebt, vor allem durch eine ausgebaute Werkfürsorge, den Werkwohnungsbau, Krankenanstalten, Büchereien, den Bildungsverein und die Altersversorgung den meist zugewanderten Arbeiter sesshaft zu machen und mit der einheimischen Bevölkerung zu verschmelzen, wodurch Essen insgesamt den Charakter einer ruhigen Arbeiterstadt erhielt. Der Kruppsche Wohnungsbau beeinflusste massgeblich das Siedlungsbild der Stadt.

Krupp war schon jahrzehntelang vor dem ersten Weltkrieg bei weitem der grösste Arbeitgeber und Steuerzahler der Stadt Essen. Darüber hinaus erstreckte sich der Einfluss infolge der intensiven wirtschaftlichen Verflechtung auf das gesamte Ruhrgebiet und weit darüber. Die Kruppwerke in Essen bildeten einen Teil eines Riesenkonzerns, dessen Werke und Beziehungen über ganz Deutschland und weite Teile des Auslandes verbreitet waren. Keimzelle und Verwaltungszentrum des Unternehmens lagen in Essen. Von den Essener Kruppwerken gingen zahlreiche Erfindungen und Fortschritte auf dem Gebiet der Stahlerzeugung und der Stahl- und Eisenverarbeitung aus, die später Allgemeingut der technischen Welt wurden. Als durch den Ausgang des zweiten Weltkrieges und der folgenden Nachkriegsmassnahmen der Krupp-Konzern auseinandergebrochen und die Werkanlagen in Essen zum grössten Teil vernichtet wurden, musste das für das Ruhrgebiet und insonderheit

für die Stadt Essen zu den schlimmsten Folgen führen. Allein der plötzliche Ausfall des grössten Arbeitsplatzes musste die zudem so sehr zerstörte Stadt auf das schwerste treffen. Es entstand ein wirtschaftliches Vakuum, das auch räumlich seinen sinnfälligen Ausdruck fand in den öden Demontageflächen. Damit war das "Krupp-Problem", wie es bald allgemein hiess, geschaffen. Es bestand und besteht noch darin, dieses wirtschaftliche Vakuum zu beseitigen, die Industrierüwüstungen des Krieges und der Demontagen wieder mit Leben zu erfüllen.

Die Bedeutung der Essener Kruppwerke für die Stadt vor dem letzten Kriege und die veränderten Verhältnisse nach dem Kriege soll folgende Zahlenübersicht veranschaulichen (Stadt Essen, 189, Jg. 1949), wobei zu berücksichtigen ist, dass die Beschäftigten der Kruppschen Zechen in Essen nicht einbezogen sind.

Beschäftigte
(mit Sozialbetrieben)

im Jahr	Zahl	je 100 Einwohner der Stadt Essen
1939	66 021	9,53
1949		
a) ohne Demontage arbeiter	9 800	1,67
b) mit "	14 839	2,51

Vor dem Kriege war also jeder 10. Einwohner der Stadt Essen bei Krupp beschäftigt, nach dem Kriege jeder sechzigste. 1949 sind insgesamt ohne die Beschäftigten in der Demontage und in den Sozialbetrieben der Firma Krupp nur 7 900 Menschen tätig.

Nicht in Zahlen auszudrücken sind die Schädigungen des Wirtschaftslebens des Ruhrgebietes und darüber hinaus der Bundesrepublik, die durch den Ausfall der Produktion der Kruppschen Werke hervorgerufen wurden. Essen hatte durch Krupp in langer Entwicklung eine bestimmte Funktion in der Wirtschaft des Ruhrgebietes erworben. Es war der ausgesprochene Standort einer aufs äusserste spezialisierten Eisen- und Stahlerzeugung, der sich anschließenden schweren und mittelschweren Verarbeitung, der Stahlveredelung sowie der darauf aufbauenden Herstellung von Qualitätswaren, und der Entwicklung und Fertigung einer Vielzahl von Spezialerzeugnissen.

Das Zentrum des Ruhrgebietes hob sich als optimaler Standort dieser eigenartigen, arbeitsintensiven Industrie von der auf eine Massenproduktion eingestellten schweren Eisenindustrie im östlichen und westlichen Ruhrgebiet im Raum Dortmund und Duisburg deutlich ab. Die eigenen Erzlager des Ruhrreviers erwiesen sich für die seit der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts gesteigerte Eisen- und Stahlerzeugung als ungenügend, und die Massenproduktion suchte die für die vom In- und Ausland herangeführten Erze die bestgelegenen Stellen des Reviers am Rhein und am Ausgang des Dortmund-Ems-Kanal auf. Das mittlere Revier aber, zu dem das Erz einen weiten Weg zurückzulegen gezwungen war, entwickelte unter der Führung der Kruppwerke eine Vorrangstellung auf dem Gebiete der Stahlveredelung und der verfeinerten Verarbeitung; die Metallindustrie besass hier einen ausgesprochenen arbeitsintensiven Charakter mit einem spezialisierten Facharbeiterstamm, der in den Bemühungen zur Lösung des Krupp-Problems immer wieder eine grosse Rolle spielt. Es leuchtet ein, dass bei der Grösse des Objektes, der Bedeutung der Kruppwerke für die Wirtschaft des Ruhrgebietes und die Volkswirtschaft, diese Bemühungen nicht nur von der Firma und der Stadt getragen wurden, sondern auch die Arbeiterschaft, der Staat und die übrige Wirtschaft waren an der Lösung interessiert. Diese geht in zwei Richtungen, und zwar zielt sie einmal auf den Wiederaufbau einer Friedensproduktion der Essener Kruppwerke,

wobei der Schwerpunkt in der Errichtung eines Stahlwerkes in Essen liegt, zum anderen auf die Ansiedlung völlig neuer Industrien auf dem Kruppgelände. Der Fragenkreis um die Neuansiedlung von Industrien hat inzwischen solche Bedeutung für die Stadt gewonnen, dass er gesondert behandelt werden soll.

b) Die Kruppwerke vor und nach dem Kriege

Seit 1811 hatten sich die Kruppwerke in Essen zu einem Grosskonzern entfaltet, für den die vertikale Gliederung von der Rohstoffgrundlage bis zur hochgradigen Verarbeitung charakteristisch war. Neben dem Kernwerk in Essen gehörten zum Konzern Erz-, Kohlen- und Tongruben, Hütten- und Stahlwerke, Betriebe der Eisen- und Stahlverarbeitung, des Eisen- und Kohlenhandels, Werften, Reedereien u.a.m.

Übersicht über die Essener Kruppwerke vor dem
zweiten Weltkrieg:

- I. Rohstoffbetriebe: vier Bergwerke (Sälzer-Amalie, Helene, Wolfbank und Christian-Levin).
- II. Für die Kohleveredelung: eine Kokerei mit Gewinnung der Nebenprodukte und das Treibstoffwerk Essen.
- III. Für die Eisen- und Stahlgewinnung: das Hüttenwerk Borbeck mit zwei Hochöfen, einem Stahlwerk mit zehn Öfen und einem Walzwerk, die sogen. Gußstahlfabrik mit zwei Stahlwerken, 1 Elektrostahlwerk, 4 Walzwerken, 9 Schmieden, 7 Giessereien.
- IV. Für die Verarbeitung und Verfeinerung: die Gußstahlfabrik mit über 100 Betrieben der Metallverfeinerung, darunter Maschinenfabriken, Rüstungsbetriebe, die Hartmetallfabrik, Forschungs- und Versuchsanstalten.
- V. Zahlreiche Hilfs- und Nebenbetriebe zur Versorgung der Werke mit Dampf, Gas, Wasser, Strom, Pressluft. Werkeisenbahn mit insgesamt 170 km Gleislänge, Werkhafen am Rhein-Herne-Kanal, grosse Reparaturwerkstätten, Bauunternehmen. In den Hilfs- und Nebenbetrieben waren 1943 allein 9000 Menschen beschäftigt.
- VI. Das Sozialwerk: mit grossen Krankenanstalten und Kliniken, etwa 16 000 Werkwohnungen, Konsumanstalt, Werkkrankenkasse, Werk-Altersversorgung, Büchereien u.a.m.
- VII. Die Verwaltung des Kruppkonzerns und verschiedene Verkaufsorganisationen.

Um die Situation der Kruppwerke vor und nach dem zweiten Weltkrieg zu be-
greifen, ist es nötig, kurz auf die Parallelen aufweisende Epoche während und
nach dem ersten Weltkrieg hinzuweisen. Die Belegschaft der Kruppwerke in Essen
war im ersten Weltkrieg bis auf 115 000 Menschen gestiegen und sank dann nach
Kriegsende und zur Zeit des Ruhreinbruchs der Franzosen um mehr als die Hälfte
Ein neuer Anstieg setzte etwa seit 1925 ein, der in den Krisenjahren von 1931/
unterbrochen wurde. Zu Beginn des zweiten Weltkrieges betrug die Belegschaft
in Essen über 65 000 Menschen, die des Gesamtkonzerns stieg im Kriege auf etwa
25 000, die in Essen auf 83 000 Menschen. Für den Anstieg der Kruppwerke nach
dem ersten Weltkrieg war die grundlegende Umstellung der Werke von entschei-
dender Bedeutung: die Firma wandte sich damals völlig neuen Betriebszweigen,
d.h. der vermehrten Fertigfabrikation zu. In dieser Phase entstanden anstelle
ehemaliger Rüstungsfabriken u.a. die Lokomotivenfabrik, die Eisenwaggonfabrik,
der Kruppsche Kraftwagenbau, der Landmaschinenbau, der Motorenbau, der Brücken-
bau, die Hartmetallfabrik (Widia), die Herstellung feinmechanischer Geräte
(zahnärztliche Instrumente, Zahnersatz aus Kruppstahl) u.s.w..Gegenüber der La-
ge der Kruppwerke um 1918, wo eine völlige Umstellung der Produktion und der
Betriebsorganisation unter grossen Schwierigkeiten eingeleitet werden musste,
wäre 1945 die Fortsetzung der Friedensproduktion ohne weitgehende Umstellungen
möglich gewesen, da die Friedensfertigung auch während des zweiten Weltkrieges
beibehalten worden war. Die Rüstungsfertigung nahm vor dem zweiten Weltkrieg
nicht mehr als ein Viertel und in der Zeit des höchsten Beschäftigtengrades
während des Krieges 1943 weniger als die Hälfte der Gesamtproduktion ein. Trotz-
dem erfolgten die verschiedenen Nachkriegsmassnahmen und Demontagen in einem
Maasse, wie sie andernorts im Ruhrgebiet nicht auftraten (Staat und Wirtschaft,
188, Jg. 1952). Die von der britischen Besatzungsmacht Ende 1945 eingeleiteten
Pläne sahen die Vernichtung aller Anlagen der Firma in Essen vor, selbst des
Verwaltungsgebäudes. Doch bald erzwangen die Verhältnisse Korrekturen der ur-
sprünglichen Pläne: Die Stadt Essen konnte auf die Kruppschen Energie- und Bau-
betriebe, die Verkehrseinrichtungen, die Bundesbahn nicht auf die Eisenbahnre-
paraturwerkstätten der Firma, der Bergbau nicht auf die Hartstähle der Widia-
fabrik für die Bohreinrichtungen verzichten, sollte nicht die Katastrophenlage
noch schlimmere Formen annehmen. So wurden zunächst zeitlich befristete Arbeits-
erlaubnisse für gewisse Werkteile erreicht, während zugleich die verschiedenen
Massnahmen des Industrieabbaues und der Industriezerstörung anliefen oder kriegs-
erstörte Anlagen in ihrem Zustand liegen blieben. Abgebaut, verschrottet oder
zerstört wurden vor allem sämtliche Werke für die Eisen- und Stahlgewinnung, da-
unter das moderne Hüttenwerk Borbeck. Die Bemühungen, wichtige Betriebe und Ma-
schinen zu erhalten, waren vergebens. Selbst Maschinen für die Herstellung von
Spielzeug und Schranken wurden demontiert (183, Jg.1950). Die Wiedererrichtung
kruppscher Betriebe konnte erst sehr spät und nach langwierigen Verhandlungen
erreicht werden. Insbesondere blieben in Betrieb oder wurden wieder instand ge-
setzt die Bergwerke, der grösste Teil der Hilfs- und Nebenbetriebe und die Ein-
richtungen des Sozialwerkes. In der Verarbeitung waren 1949 wieder in Gang: Die
Lokomotivfabrik, die Hartmetallfabrik, die Elektrowerkstätten und ein Maschinen-
Ausbetrieb. Der Wiederaufbau einer Giesserei und einer Schmiede wurde im Oktober
1950 erlaubt. Von den etwa 15 000 Beschäftigten des Jahres 1949 waren etwa
500 - 5000 in der Demontage, und 8500 in der Metallverarbeitung eingesetzt; die
Rest verteilt sich auf die Verwaltung, das Sozialwerk usw. Die Demontage- und
Reparationsgut-Entnahmen endeten erst 1951, die Kontrolle des Werkes sogar erst
1953, als die Besitzfrage endlich geklärt und der Konzern "entflochten" wurde.
In der Phase des Wiederaufbaues der Kruppwerke gewannen Bedeutung die Lokomotiv-
fabrik, die sich 1950 von der Reparatur wieder auf den Neubau umstellte, der
Neubau der Landmaschinenfabrik (1952/53), die Rückführung der Lastwagenfabrik

aus Kulmbach und Nürnberg, wohin sie während des Krieges verlagert worden war. Die meisten der anderen von den etwa 50 während des Krieges nach Mitteldeutschland und Schlesien angesiedelten Betriebe gingen für das Stammwerk verloren. Ähnlich wie nach dem ersten Weltkrieg bemühen sich die Kruppwerke, durch Aufnahme neuer Fertigungen Arbeitsmöglichkeiten zu schaffen. So wurden bereits in dieser Nachkriegsphase wiederum neue Hartmetalle entwickelt. In manchen Fällen wird die Tradition Kruppscher Erzeugung, deren Fortführung durch Krupp selbst verboten war, in neu gegründeten Firmen weitergeführt bzw. wieder aufgebaut. Die seit 25 Jahren von Krupp betriebene Herstellung von Schweiss-Elektroden wurde durch die Demontage 1950 mit der Entnahme aller Maschinen unterbrochen. Eine neue Firma nahm aber mit der von Krupp übernommenen Arbeiterschaft die Fabrikation in von den Kruppwerken gemieteten Gebäuden unter Aufnahme neuer Entwicklungen wieder auf. Umgekehrt schlossen sich die Kruppwerke auch mit neu hinzugezogenen Firmen zusammen: Als neuer Zweig kam so hinzu der Maschinenbau für die Blechverarbeitung aufgrund einer Bindung mit einer ausgewanderten sächsischen Firma. Die alte Kruppsche Landmaschinenfabrik, die 1943 völlig zerstört wurde, hatte sich aus eigener Initiative zunächst behelfsmässig innerhalb der Lokomotivfabrik nach dem Kriege wieder eingerichtet. Sie gestaltete sich zu einem neuen Werk unter Beteiligung auswärtiger Firmen, das auf dem Demontagegelände Platz fand und neue Produktionszweige aufnimmt.

So vollzieht sich trotz des Verlustes des gesamten Maschinenparkes und der Zerstörung der Werkanlagen schrittweise und unter grossen Schwierigkeiten der Neubau der Kruppwerke, wobei alte und neue Wege beschritten werden, und sich vor allem die Betriebsform verändert hat, was sich auch äusserlich in der verschiedenartigen Gestaltung der neu oder wieder errichteten Gebäude ausdrückt. Durch diese Massnahme gelang es der Firma, die bis Februar 1951 in der Demontage eingesetzten Arbeitskräfte grösstenteils wieder in den Produktionsprozess einzureihen. In den Jahren 1952 und 1953 konnte die Belegschaft in Essen je etwa um rund 2500 erhöht werden (165). Der Verlust von etwa 40 000 Arbeitsplätzen durch Demontage und Kriegszerstörung konnte bisher allerdings nicht voll ausgeglichen werden, da vor allem der Kern der Essener Kruppwerke, die Stahlerzeugung fehlt. Stadt, Staat und Wirtschaftskreise drängten bisher vergebens auf die Genehmigung zur Errichtung eines Stahlwerkes in Essen (Siehe hierzu "Stadt Essen", 142, 143). Gerade die enge Verknüpfung von Stahlerzeugung, Stahlveredelung und Stahlverarbeitung waren für die Kruppwerke charakteristisch gewesen. Die Standortfaktoren, die diese Eigenart erzeugten, dürften sich kaum geändert haben. Ohne die Grundstufen der Eisen- und Stahlerzeugung und der schweren Verarbeitung ist die Wirtschaftlichkeit der weiterverarbeitenden Betriebe gefährdet. Zudem können die nach wie vor im In- und Ausland gefragten Stahlqualitäten und Spezialerzeugnisse nicht ohne weiteres von anderen Stellen ersetzt werden. Eine wesentliche Rolle spielt dabei der unwägbare Schatz menschlichen Erfahrungsgutes einer eingearbeiteten Arbeiterschaft. Eine Erhebung über den Verbleib ehemaliger Kruppscher Facharbeiter ergab, dass ein Teil bereits abwanderte in andere Berufszweige oder ausserhalb Essens Beschäftigung fand (142). Die Errichtung eines Stahl- und Walzwerkes in Essen dürfte zugleich für die weitere Ansiedlung stahl- und eisenverarbeitender Betriebe förderlich sein, und eine Steigerung der Exportfähigkeit der Essener Industrie bewirken.

Nach der Fertigstellung des Krupp-Planes mit der Auflage der Entflechtung des Gesamtkonzernes und der Klärung der Eigentumsfrage am 4.3.1953 übernahm Alfried Krupp von Bohlen und Halbach wieder die Leitung der Firma, wobei eine organisatorische Neuordnung der verbliebenen Werke vorgenommen wurde. Die Firma Krupp bildet heute ein Unternehmen der Weiterverarbeitung und des Handels mit einem weitgespannten Produktionsprogramm; sie besteht aus einer Vielzahl kleiner, mittlerer und größerer Betriebe, die in und ausserhalb Essens liegen, und ist an einer Reihe anderer Firmen wie z.B. an der Weser A.G. in Bremen und an den Harburger Eisen- und Bronzewerken beteiligt.

So erstaunlich die Erfolge der im folgenden behandelten Neuansiedlungen von Industrien auf dem Kruppgelände sind, so haben sie doch noch nicht die Krupp-Lücke in dem Wirtschaftsbild der Stadt schliessen können. Noch künden grosse Flächen des Industrietodes von der gestörten und veränderten Wirtschaftsstruktur

und den noch nicht ausgeschöpften wirtschaftlichen Möglichkeiten der Stadt.

4. Die Neuansiedlung von Betrieben, der Anstieg der Beschäftigung und die Erweiterung der Wirtschaftsgrundlagen

a) Die Neuansiedlung von Industrie und sonstigen Betrieben

Schon früh nach Beendigung des Krieges bemühte sich die Stadt, für die zu einem so grossen Teil ausgefallenen Wirtschaftsgrundlagen einen Ausgleich zu schaffen, nicht nur durch den Wiederaufbau der ursprünglich vorhandenen, sondern vor allem durch die Heranziehung völlig neuer Industrien nach Essen. Zu diesem Zweck wurde 1945 das "Amt für Wirtschafts- und Verkehrsförderung" eingerichtet. Da aber bis 1948 jede Verfügung über das Kruppgebiet, das hierfür hauptsächlich in Frage kam, untersagt war, und der Zustand dieses Werkgeländes bis dahin eine Ansiedlung stark behinderte, wurden wertvolle Jahre versäumt, während andere westdeutsche Städte sofort Nutzen aus der Abwanderung von Industrieunternehmen aus Mittel- und Ostdeutschland ziehen konnten. Über 40 mittlere und grössere Betriebe, die an einer Ansiedlung in Essen interessiert waren, gingen bis Ende 1948 der Stadt aus diesem Grunde verloren (Denkschrift, 142). (Nur in einem Falle konnte nach mehrjährigen Verhandlungen die Erweiterung der Essener Werkstätten der AEG durch die Neuaufnahme der vordem in Berlin betriebenen Elektroturbinen-Produktion in einer Halle der Kruppwerke bereits vor 1949 erreicht werden. Z.B. kam die Ansiedlung eines bedeutenden sächsischen Werkes der Kraftfahrzeugherstellung nicht zustande, das sich in der Folge in Düsseldorf niederliess. Nach der Freigabe des Geländes der ehemaligen Gußstahlfabrik und unter dem Einfluß der allgemeinen Besserung der Wirtschaftslage im Bundesgebiet, strebte der wirtschaftliche Wiederaufbau der Stadt rasch voran.

Als Ansiedlungsgelände für industrielle und gewerbliche Betriebe standen zur Verfügung:

1. vor allen anderen das Kruppsche Werkgelände,
2. das Gebiet des Stadthafens,
3. verschiedene Flächen innerhalb des gesamten Stadtgebietes, darunter das Gelände der stillgelegten Zechen bzw. Schächte, so von Carolus Magnus in Bergeborbeck, von Ludwig in Bergerhausen und Langenbrahm in Bredeney. Ferner das sogen. Union-Gelände nördlich des Viehhofer Platzes und das Gebiet des ehemaligen Kruppschen Lazarettes im Westviertel der Innenstadt.
4. Das Gelände ganz oder teilweise zerstörter privater Produktionsbetriebe.

Die Vorzüge, die die Stadt Essen bei der Neuansiedlung von Industrien geltend machen konnte, waren die Gunst der Verkehrslage im Mittelpunkt des grössten deutschen Industriegebietes und die Verkehrsmöglichkeiten auf dem Wasser-, Strassen- und Schienenweg, insbesondere auch das dichte Netz der Werkbahnen und Bahnanschlüsse, das Vorhandensein der Versorgungsanlagen für Wasser, Strom, Gas, Druckluft, sowie einer geschulten Facharbeiterschaft, vielfältiger Einkaufs- und Absatzmöglichkeiten. Vor allem bietet Essen im Zentrum des Ruhrgebietes die Vorteile einer ausgebauten Verbundwirtschaft mit ihrer intensiven Verflechtung der verschiedensten Arten von Grundstoffproduktionsmittelindustrien. (Bei der Industrieansiedlung der vergangenen Jahre zeigte es sich, dass in Essen die durchschnittlichen Aufbaukosten für einen neuen Arbeitsplatz sich vergleichsweise niedrig, nämlich auf 3000.- bis 4000.- DM stellten.)

Die Organisation und Form der Ansiedlung verdienen wegen ihrer Eigenart hervorgehoben zu werden. Die Ansiedlung neuer Industrien setzt im einzelnen weitgehende Planung voraus. Das Ansiedlungsgelände muss aufgeteilt und aufgeschlossen werden. Verkehrserschliessung und Industrialisierung sind, namentlich beim

Kruppgelände, aufs engste miteinander verknüpft. Auch die Eigenart der neuen Firmen erfordert Rücksicht: Anstelle eines Riesenwerkes treten kleinere und mittlere Betriebe, für die der Rahmen und die Anlagen vereinzelt stehengebliebener Hallen oder Fundamente zu gross sind. Zudem gehören die neuen Firmen vorwiegend der mittleren und leichten Verarbeitungsindustrie an. Um den vielfältigen Ansprüchen einer grosszügigen Industrieansiedlung gerecht zu werden, wurde für die Ansiedlung auf dem Kruppgelände eine eigene Form gefunden in der Gründung einer "Industrieförderungsgesellschaft", an der das Land Nordrhein-Westfalen und die Stadt Essen gleichen Anteil haben. Diese 1949 ins Leben gerufene Gesellschaft verfügt über die durch den Liquidationsplan von 1948 frei gewordenen Teile der Gußstahlfabrik. Um den neu ansässig gewordenen Firmen eine grössere Unabhängigkeit gegenüber dem Grundeigentümer Krupp zu schaffen, war es eine letzte Konsequenz, dass die Stadt schliesslich den Hauptteil des in Frage stehenden Komplexes, ca. 430 000 qm Grundstücksfläche von der Firma Krupp erwarb. Der Erfolg der Neuansiedlung von Betrieben in Essen in der Zeit nach 1945 spiegelt sich in der beigefügten Übersicht wieder.

Die Um- und Neuansiedlung von Betrieben 1945-1954.

Wirtschaftszweig (Gewerbe u. Industrien)	Zahl der Betriebe									Betriebe insgesamt
	1945									
	1946									
	1947	1948	1949	1950	1951	1952	1953	1954		
Kleineisen- u. Metallindustrie	5	6	4	6	5	3	8	11	48	
Maschinen- u. Apparatebau	12	12	3	6	2	4	2	2	43	
Verkehrstechn. Betr.	5	5	3	5	2	3	2	2	27	
Wärmetechn. Betriebe	-	1	3	1	1	-	-	-	6	
Elektrotechn. Betr.	9	8	5	7	5	3	8	6	51	
Feinmechanische Betr.	5	7	3	1	4	3	2	1	26	
Chemisch-technische B.	11	11	9	10	4	3	7	2	57	
Glas- u. Keramische B.	6	4	4	1	1	-	2	-	18	
Bauwesen	11	7	4	7	6	2	13	2	52	
Textil- u. Bekleidungs- gewerbe	3	18	15	15	9	9	10	3	82	
Lederwarengewerbe	6	2	2	1	1	1	-	1	14	
Holz- u. Möbelindustrie	3	3	8	9	2	6	-	-	31	
Papier- u. Schreibwaren	6	7	3	1	2	1	-	2	22	
Nahrungs- u. Genussmittel	13	5	3	4	1	3	7	5	41	
Sonstige Gewerbe u. Industrien	2	2	10	13	8	10	13	9	67	
Gesamtzahl d. Betriebe	97	98	79	87	65	46	74	46	592	
Gesamtzahl der Be- schäftigten	2300	2700	1400	2000	1700	1030	1256	757	13143	

Nach Unterlagen des Amtes f. Wirtschafts- u. Verkehrsförderung.

Die räumliche Verteilung der bis Anfang 1953 neu gewonnenen rund 11 000 Arbeitsplätze lässt sich nur in etwa feststellen. Am sichersten ist die für das Krupp Gelände ermittelte. Bis zum 1.4.1952 wurden dort durch Neuansiedlung und Ausbau vorhandener Betriebe ca. 5000 Arbeitsplätze geschaffen; an zweiter Stelle steht das Hafengelände der Stadt, auf das ca. 1800 Arbeitsplätze entfallen; die übrigen verteilen sich auf das Stadtgebiet, vor allem aber auf den industriellen Norden. Mit der räumlichen Gruppierung geht eine zeitliche parallel: Die Neuansiedlung auf dem Krupp Gelände kam erst nach 1949 zum Zug, im Hafengelände und in dem übrigen Stadtgebiet reichen die Bemühungen um Neuansiedlung und Wiederbelebung der Industrie in die Zeit unmittelbar nach Kriegsende zurück. Das Gelände der ehemaligen Carolus Magnus Zeche wurde zwei Jahre nach der Zerstörung der Anlage durch Bomben in kleinem Umfange wieder nutzbar gemacht für neue Betriebe, aber erst seit den Enttrümmerungs- und Aufräumungsarbeiten in den Jahren 1952/53 gewinnt die Neubesiedlung grössere Möglichkeiten.

Die Gewinnung neuer Arbeitsplätze hält allenthalben noch an, und zwar einmal durch Zuzug oder Neugründung weiterer Firmen und zum anderen durch Ausbau der bereits angesiedelten Betriebe. Bis Ende des Jahres 1954 vermehrte sich die Gesamtzahl der neugeschaffenen Arbeitsplätze auf dem Krupp Gelände auf 9000, im Hafengelände auf rd. 2000. Wenn also ein abschliessendes Urteil noch nicht möglich ist, so lässt doch die für das Krupp Gelände angegebene Zahl zu Ende 1954 von 9000 neu gewonnenen Arbeitsplätzen erkennen, dass die "Krupplücke" selbst nach wie vor aufklafft.

Die neu angesiedelten Betriebe stammen z.T. aus den Gebieten jenseits von Oder und Neiße, aus Mitteldeutschland und aus Berlin; einige wechselten bereits mehrfach ihren Standort, andere gingen in einheimischen Unternehmen auf. Eine genaue Aufgliederung nach der räumlichen Herkunft konnte daher nicht erstellt werden.

Bei der Schaffung neuer Erwerbsmöglichkeiten handelt es sich jedoch nicht nur um eine reine Neuansiedlung oder Neugründung von Firmen, sondern auch die alteinheimischen Betriebe führen Erweiterungen durch oder verbinden sich mit neu hinzugezogenen Firmen, deren Produktion sie als neue Betriebszweige aufnehmen. Von den 1945 bis 1954 durch das Amt für Wirtschafts- und Verkehrsförderung und die Industrie-Förderungs-Gesellschaft durchgeführten Um- und Neuansiedlungen von Betrieben dürfte, gemessen an der Zahl der in diesen Betrieben Beschäftigten - über 13 000 nach der beigegebenen Übersicht - etwa die Hälfte auf die Umsiedlung entfallen.

Manche einheimische Firmen, die ausgebombt und behelfsmäßig untergebracht waren oder die infolge von Verkehrsbauten und der Umlegungsprojekte von ihren alten Plätzen weichen mußten, haben sich ebenfalls auf dem Krupp- und Hafengelände angesiedelt.

Die Industrie-Förderungs-Gesellschaft siedelte bis Ende 1955 insgesamt über 50 Betriebe an auf den ihr zur Verfügung stehenden Flächen. Doch noch stehen zerstörte Hallen und wüste Flächen auf dem Krupp Gelände einer künftigen Bebauung offen. Die Firma Krupp führte in den Jahren 1954/55 den Abbruch ungenützter, zerstörter Hallen durch, womit dem weiteren Aufbau neue Möglichkeiten geschaffen wurden.

b) Der Beschäftigungsanstieg und die eingetretenen Veränderungen

Die Sonderentwicklung des Bergbaues, die Beseitigung der Kriegsschäden, die Ansiedlung neuer Betriebe und die Verbesserung der allgemeinen Wirtschaftslage führten zu einem fortgesetzten Anstieg der Beschäftigung, wie aus folgender Übersicht hervorgeht.

Während bis 1949/50 etwa die Bevölkerung in Essen rascher anstieg als die Beschäftigungsmöglichkeiten, schritt in den Jahren danach umgekehrt die Schaffung neuer Arbeitsplätze stärker voran als die Zunahme der Einwohnerschaft.

Der Anstieg der Beschäftigten
seit 1949.

Zeitpunkt	Bevölkerungs- zahl	Zahl der Beschäf- tigten (nur un- selbständig)	Beschäftigte in % der Bevölkerung
1.1.1949	573 186	201 794	35,2
30.6.1949	580 943	203 325	35,0
1.1.1950	591 599	208 734	35,3
30.6.1950	601 733	215 537	35,8
1.1.1951	610 422	220 429	36,1
30.6.1951	617 637	230 161	37,3
1.1.1952	625 520	232 352	37,1
30.6.1952	632 169	241 627	38,2
1.1.1953	640 598	245 614	38,5
30.6.1953	650 946	254 069	39,0
1.1.1954	663 476	256 561	38,7
30.6.1954	669 979	263 709	39,4
31.3.1955	681 021	266 323	39,1

Nach Angabe des Arbeitsamtes und
des Stat. Amtes Essen.

Der Anteil der Beschäftigten an der Gesamtbevölkerung kletterte von 35,2% im Jahr 1949 auf über 39% im Jahr 1954. Die Zahl der Erwerbslosen ging von 15 000 - 17 000 im Jahr 1950 auf 8 000 - 9 000 im Jahr 1953 zurück, wobei zu berücksichtigen ist, dass die Zahl der Stellen, die nicht besetzt werden konnten, zunahm; sie betrug 1953/55 etwa 2000 - 3000. (Saisonbedingte Schwankungen bleiben hier ausser Betracht.) Damit dürfte nahezu der Stand der Vollbeschäftigung und die Angleichung an die Verhältnisse im übrigen Ruhrgebiet erreicht sein. Vermerkt sei noch, daß die Übersicht "Der Anstieg der Beschäftigten seit 1949" nur die Zahl der unselbständig Beschäftigten, d.h. die der Beamten, Angestellten und Arbeiter angibt. Es ist aber gerade eine typische Erscheinung der Nachkriegsjahre, daß die Zahl der Selbständigen zugenommen hat; nach einer Schätzung des Statistischen Amtes beträgt sie etwa 28 000 (darunter rd. 3000 mithelfende Familienangehörige).

Beachtenswert erscheint ferner, daß gegenüber 1938 infolge der allgemein eingetretenen Verarmung der Bevölkerung und den veränderten sozialen Bedingungen neue Bevölkerungskreise, namentlich Frauen, als Arbeitnehmer auftreten. Die Zunahme der Frauenarbeit zeigt aber auch das Gelingen der Bemühungen, entsprechende neue Arbeitsmöglichkeiten zu schaffen, die u.a. der Entwicklung des Handels, des Geld- und Versicherungswesens, der Verwaltungsfunktionen und der nichtmetallverarbeitenden Gewerbe zu verdanken sind. Betrug 1949 nach der Übersicht "Entwicklung der Beschäftigung nach Wirtschaftsabteilungen 1949/1953" der Anteil der Frauen an der Zahl der unselbständig Beschäftigten 24,2 %, so stieg er bis zum 30.9.54 auf 27,8 %! Während der Beschäftigungsgrad der Frauen schon 1951 den Vorkriegsstand überschritten hatte, erreichte die allgemeine Beschäftigung in Essen erst im Laufe des Jahres 1953 diesen Grad. 1954 gab es rund 15 000 Arbeitsplätze für Frauen mehr als 1939. Über den Anteil der Frauenarbeit in charakteristischen Wirtschaftszweigen gibt folgende Übersicht des Statistischen Amtes :

Anteil der Frauenarbeit in bestimmten Wirtschaftszweigen

1954

Wirtschaftszweig	Beschäftigte Frauen am 30.9.1954	
	Zahl	% aller Beschäftigten des Wirtschaftszweiges
Textilgewerbe	2 117	68,1
Bekleidungs-gewerbe	4 095	88,8
Handel und Handelshilfs- gewerbe	22 462	60,1
Druck- und Vervielfäl- tigungsgewerbe	2 377	44,6
Gaststättenwesen	3 493	72,1
Fürsorge u. Volkspflege	677	82,5
Krankenpflege	3 396	78,5
	38 617	63,9
Sämtliche weibl. Beschäftigte	74 486	27,8

(Nach Angaben des Stat.Amtes)

Die gestiegene Wirtschaftskraft und die derzeitige Wirtschaftslage mögen noch durch folgenden Vergleich veranschaulicht werden: Am 25.6.1938 zählte man in Essen 275 604 Beschäftigte (Selbständige, Unselbständige und mit-helfende Familienangehörige) bei einer Gesamteinwohnerzahl von 667 725, am 30.9.1954 dagegen waren rund 20 000 Essener als Arbeitgeber und Arbeitnehmer mehr beschäftigt und zwar 295 533 bei einer Einwohnerzahl von 673 787. (Sta-tist.Amt nach Unterlagen des Arbeitsamtes). Die Bevölkerung nahm also um 0,9%, die Zahl der Beschäftigten um 7,2% zu, obwohl die Kruppwerke rund 35 000 Menschen weniger als vor dem Kriege in Essen beschäftigten.

Mit dem Zuzug neuer Betriebe und der industriellen Ausweitung der vor-handenen erfährt die Wirtschaftsstruktur entscheidende Veränderungen: An die Stelle des alle anderen Zweige weit überragenden Mammutbetriebes tritt die Vielzahl kleinerer, mittlerer und großer Betriebe. Zugleich hat sich der Schwerpunkt der industriellen Erzeugung von der schweren und mittelschweren zur mittleren und leichten verschoben. Als wesentlichen Zug des neuerstande-nen industriellen Lebens ist zudem die wachsende Vielseitigkeit hervorzuhe-ben. Diese gestiegene Mannigfaltigkeit der industriellen Erzeugung soll in Zukunft auch einen Schutz gegen mögliche Wirtschaftskrisen bieten, unter de-nen die Stadt besonders in den 30er Jahren zu leiden hatte. Der wirtschaftli-che Strukturwandel der Stadt lässt sich auch an dem Anteil der Frauenarbeit erkennen. Während im Ruhrgebiet 1952 unter 100 beschäftigten Arbeitern, An-gestellten und Beamten 23 Frauen sind, beträgt der Anteil der Frauenarbeit zu diesem Zeitpunkt in Essen 26,4. Essen unterscheidet sich dadurch wesent-lich von den weiter nördlich gelegenen Bergbaustädten des Reviers, wo der Anteil der Frauenarbeit erheblich geringer ausfällt. Er beträgt zum gleichen Zeitpunkt z.B. im Arbeitsamtbezirk von Herne-Wanne-Eickel 18,4 und in Gladbeck 19,4 v.H. Dabei sei vermerkt, dass in Essen selbst starke Unterschie-de in dem Anteil der Frauenarbeit vorhanden sind; namentlich in den vom Berg-bau bestimmten Ortsteilen im Nordosten, wie z.B. in Katernberg, Stoppenberg und Schonnebeck ist der Anteil der Frauenarbeit sehr gering. Die Veränderun-gen der Wirtschaftsstruktur prägen sich auch im Antlitz der Stadt aus, si-cherlich am eindrucksvollsten im Gelände der ehemaligen Gußstahlfabrik, zumal dieses Gebiet in der geschlossen bebauten Stadtmitte in unmittelbarer Nach-barschaft zur Innenstadt liegt. Der ehemalige Riesenkomplex von ineinander

geschachtelten grossen Werkhallen und Gebäuden, von eng aneinander geschlossenen Lagerplätzen, Energie- und Verkehrsanlagen, z.T. verschlungen mit Wohnkolonien, wie aus der Karte über die Kriegs- und Demontageschäden der Gußstahlfabrik zu erkennen ist, hat in einem kurzen Zeitabschnitt rasch mehrfach das Gesicht gewechselt. Nach dem Chaos, das die Kriegszerstörungen hier hinterliessen, folgte der industrielle Kahlschlag der Demontagen, bis dann die Massnahmen zur Aufgliederung und industriellen Neubesiedlung einsetzten und auf dem industriellen Unland hier und da neue Gebäude rasch aufgeführt, Strassen erweitert und neu angelegt wurden. Die ehemalige konzentrierte Bebauung hat einer Auflockerung Platz gemacht. Breite asphaltierte Strassen, zahlreiche Parkplätze, geschickt angelegte Grünstreifen breiten sich mehr und mehr aus. Die neuen Gebäude erscheinen weniger wuchtig als vielgestaltig aufgegliedert, in Klinkern und Beton ausgeführt, in klaren Linien und mit viel Fensterraum. Verschwunden sind die verrußten Häuserfronten. Wohl aber stehen noch einzelne der alten düsteren, riesigen Werkhallen in gähnender Leere zerstört da. Andere alte Werkgebäude sind wieder instand gesetzt worden. Unausgeglichen wirkt das Bild auch durch die noch nicht wieder bebauten Trümmer- und Demontageflächen, die z.T. als industrielle Reserveflächen verschiedener Unternehmen dienen. Es bleibt noch zu erörtern, welche Wirtschaftsgruppen im einzelnen nunmehr in Essen Raum gewonnen haben, und welche Aussichten sich aus der bisherigen Entwicklung ergeben. Darüber geben die beiden Übersichten über die Veränderung in der Beschäftigung der strukturbestimmenden Wirtschaftsabteilungen und über die Entwicklung der Beschäftigung Auskunft.

Entwicklung der Beschäftigung nach Wirtschaftsabteilungen
1949/1953.

=====
Beschäftigte(Arbeiter, Angestellte, Beamte)

	1949	30. Juni		1952	1953	1953 in % von 1949
		1950	1951			
Bergbau u. Energie- wirtschaft	52 323	54 781	57 276	58 188	60 208	115,1
Eisen-u. Metaller- zeug. u. -verarbeit.	32 592	32 349	36 520	38 595	40 689	124,8
Handel, Geld-u. Versicherungswesen	19 988	24 853	29 313	33 975	36 393	182,1
Bau-u. Baunebengewerbe	20 991	23 874	24 785	27 391	30 079	143,0
Nichtmetallverarbei- tendes Gewerbe	23 320	26 664	28 352	28 719	29 948	128,4
Öffentlicher Dienst	23 617	23 163	23 584	23 349	23 646	100,1
Dienstleistungen	14 299	13 766	14 214	15 601	16 630	116,3
Verkehrswesen	14 045	13 574	13 788	13 787	14 311	101,9
Land-u. Forstwirtschaft	2 150	2 513	2 329	2 022	2 165	100,7
Insgesamt	203 325	215 537	230 161	241 627	254 069	
darunter weibliche	49 139	53 099	59 285	63 699	68 009	
d. s. in % aller Beschäftigten	24,2	24,6	25,8	26,4	26,8	

Nach Angaben des Arbeitsamtes Essen.

Veränderungen in der Beschäftigung strukturbestimmender
Wirtschaftszweige
1938/1953.

		Juni 1938	Juni 1953	Zu-oder Abnahme seit 1938	1953 i. % von 1938 1938=100
a) Beschäftigte insgesamt 1)					
b) darunter Frauen					
Bergbau	a)	44 126	54 931	+ 10 805	124
	b)	337	1 257	+ 920	373
Eisen-u. Metallerzeugung u.-verarbeitung	a)	60 370	40 689	- 19 681	67
	b)	3 091	4 419	+ 1 328	143
Handel, Geld- u. Versicherungswesen	a)	30 004	36 711	+ 6 707	122
	b)	15 861	21 228	+ 5 367	134
Bau-u. Baunebengewerbe	a)	21 824	30 079	+ 8 255	138
	b)	701	1 175	+ 474	168
Verwaltung, Erziehung	a)	9 598	13 653	+ 4 055	142
	b)	3 380	4 967	+ 1 587	147
Verkehrswesen	a)	7 409	10 861	+ 3 452	147
	b)	606	1 845	+ 1 239	304
Bekleidungs-gewerbe	a)	5 461	7 141	+ 1 680	131
	b)	4 080	5 658	+ 1 578	139
Übrige	a)	55 730	51 435	- 4 295	92
	b)	29 928	26 267	- 3 661	88
Insgesamt	a)	234 522	245 500	+ 10 978	105
	b)	57 984	66 816	+ 8 832	115

1) Beschäftigte Arbeitnehmer ohne Beamte.

Nach Angaben des Arbeitsamtes Essen.

Um den gegenwärtigen Stand der Beschäftigung einzuschätzen, sind die erlittenen Kriegsschäden zu berücksichtigen sowie die zeitbedingten Rückgänge mancher Wirtschaftszweige während des Krieges, wie z. B. der Textil- und Bekleidungsindustrie, dem Baugewerbe und manchen Verarbeitungsgewerben.

Auffallend ist vor allem die ausserordentliche Entfaltung des Handels, der seit 1949 seinen Beschäftigungsstand um 83% heben konnte und nunmehr an die dritte Stelle unter den Hauptwirtschaftszweigen nach dem Bergbau und der Metallindustrie vorgerückt ist. Deutlich zeichnet sich auch der entscheidende Anteil der Frauen an der Ausweitung der Beschäftigung in den meisten Wirtschaftszweigen ab; besonders hoch ist er im Bekleidungs-gewerbe und im Handel; dann sind die Frauen noch reich vertreten in den verschiedenen Verwaltungen.

Ferner steigerte sich die allgemeine Beschäftigung namentlich noch im Baugewerbe und zwar um 43%, in den nichtmetallverarbeitenden Gewerben um 28% und in der Metallindustrie um rund 25%.

Die beiden Übersichten lassen klar den Bergbau, die Metallindustrie, Handel und das Baugewerbe als strukturbestimmende Wirtschaftsgruppen hervortreten. Für das Gepräge der Stadt sind aber noch eine Reihe weiterer Wirtschaftszweige als strukturbestimmende bedeutsam; gerade diese haben sich nach dem Krieg vermehrt und insgesamt verstärkt. So nahmen die verschiedenen Zweige der Verwaltung und des Verkehrswesens einen Aufschwung. Als für die Nachkriegsent-

wicklung charakteristische Zweige seien hervorgehoben die nichtmetallverarbeitenden Gewerbe, darunter vor allem die Bekleidungsindustrie, die Holzverarbeitung und das Papier- und Druckereigewerbe sowie die elektrotechnische und chemische Industrie. Unter den Zweigen, die bis 1953 noch nicht den Vorkriegsstand erreichen konnten, ist, abgesehen von der Metallindustrie, das Gaststättengewerbe bemerkenswert. Infolge der Zerstörung der Innenstadt, dem hauptsächlich Standort der Gaststätten und Hotels, hatte das Gewerbe starke Einbussen erfahren. Wenngleich besonders nach 1949 auch hier ein Aufschwung einsetzte, so wäre doch gerade im Hinblick auf die Bemühungen, den Fremdenverkehr, das Ausstellungs- und Kongresswesen, die landschaftlichen Vorzüge der Stadt zu heben, ein weiterer Ausbau der Beherbungsmöglichkeiten angebracht.

Das Zurückbleiben des gegenwärtigen Standes der Land- und Forstwirtschaft und zwar hinsichtlich der Zahl der Beschäftigten, die 1938 3 383, am 30.9.1954 2338 betrug, erscheint infolge der baulichen Nachkriegsentwicklung der Stadt erklärlich. Die Zahl der in häuslichen Diensten tätigen Personen ging von 15 789 im Jahr 1938 auf nahezu die Hälfte, nämlich auf 8425 im Jahr 1954 zurück; dieser Rückgang weist auf die durch den Krieg veränderten Lebensverhältnisse hin, Frauen und Mädchen bevorzugen heute andere Arbeitsmöglichkeiten.

c) Die Metallindustrie

Wenn auch Essen im Zentrum des Ruhrgebietes für die Eisen- und Stahlerzeugung durch die Nachkriegsereignisse bislang ausgeschaltet ist, so haben die anderen Zweige der Metallindustrie, d.h. insbesondere die einer mannigfaltigen Verarbeitung an Bedeutung innerhalb der Wirtschaftsstruktur der Stadt gewonnen. Ausser den bisher wieder eingerichteten Betrieben von Krupp beherbergt Essen eine Reihe altansässiger Unternehmen vorwiegend von mittlerer Grösse. (Genannt seien u.a. das Zweigwerk der Buderusschen Eisenwerke in Kray, die Essener Eisenwerke Schnutenhaus und Linnemann, das Eisenwerk Steele, die Gewerkschaft Christine in Kupferdreh; die Maschinenfabriken von R.Wilhelm, E.Wolff, W.zur Nieden, Hauhinco Hausherr, Jochums u.Co; die Roesler Draht A.G. usw. Metallerzeugende Betriebe sind die Zinkhütte der Altenberg AG. in Bergeborbeck, das Metallwerk Olsberg in Katernberg; ferner bestehen noch Betriebe der Hartmetallerzeugung.) Diese führten nach dem Kriege teilweise erhebliche Wiederaufbauten und Erweiterungen durch. Dazu traten eine Anzahl neuangesiedelter Betriebe. Diese metallverarbeitenden Werke stehen im Zusammenhang mit den Bedürfnissen vornehmlich des Bergbaues, der Wasser- und Energiewirtschaft, des Verkehrswesens und der Bauwirtschaft. Gegenüber der Vorkriegszeit wächst vor allem der Maschinen- und Apparatebau, die Verkehrs- und wärmetechnische Industrie. (Als neue Werke seien erwähnt: eine Fabrik für Industrieöfen, die aus einem einheimischen und einem zugezogenen Betrieb hervorging, eine Fabrik für Blechverpackungen, eine Autoreifenfabrik, sowie ein Spezialwerk für Gelenkwellenbau als Nachfolgerin eines bedeutenden Werkes in Thüringen). Ausserdem gelang es auch, mechanische Betriebe, die z.B. Signalanlagen und Fernsprengeräte für den Bergbau und sonstige Apparate herstellen, heranzuziehen, in denen bevorzugt auch weibliche Arbeitskräfte eingesetzt werden können.

d) Die Elektrotechnische Industrie

Die Entfaltung der elektrotechnischen Industrie in Essen nach dem zweiten Weltkrieg ist für die allgemeine Wirtschaftsentwicklung in dieser Periode besonders charakteristisch. Vor dem Kriege wurde der sehr grosse Bedarf des Ruhrgebietes an elektrotechnischen Waren von auswärtigen Firmen, besonders aus Berlin, Mittel- und Süddeutschland gedeckt. Diese Firmen unterhielten im Ruhrgebiet und da wiederum vor allem in Essen Niederlassungen und Verkaufszentralen. Nach dem Fortfall zahlreicher dieser herkömmlichen Lieferungsmöglichkeiten lag es nahe, am Verbrauchsort selbst zur Erzeugung überzugehen. Die günstige Lage, die Zusammenballung

zentraler Funktionen der Wirtschaft, insbesondere die führende Stellung Essens in der deutschen Stromversorgung trugen dazu bei, daß sich Essen, zusammen mit dem benachbarten Mülheim, zu einem Schwerpunkt auch in der Elektroindustrie des Ruhrgebietes entwickelte. Das wird auch sichtbar in den neuerrichteten oder erweiterten, großen Büro- und Lagerbauten der Großfirmen in der Innenstadt, wie die der Firmen Allgemeine Elektrizitäts Gesellschaft (AEG), Siemens-Halske, Siemens-Schuckert, Brown Boverie & Cie und Osram, sowie in den zumeist neuen Fabrikationsstätten auf dem Kruppgelände und im Norden der Stadt. Die AEG errichtete zwei Werke für die Herstellung von Turbinen, Kompressoren Schweißgeräten u.a.m., die zusammen bereits vier Jahre nach der 1948 erfolgten Niederlassung über 800 Menschen Arbeit geben; die Gesellschaft hatte mit einer ehemaligen Kruppwerkstatt auch einen Teil des Kruppschen Arbeiterstammes übernommen. Ursprünglich nur ein Reparatur-Betrieb, entwickelten sich daraus verschiedene Produktionszweige. Die bekannten Osramwerke nahmen in Essen die Leuchtröhren-Herstellung auf. Ferner sei von den neu angesiedelten Betrieben die ehemals in Dresden ansässige Firma Koch & Sterzel hervorgehoben, die auf dem Kruppgelände Transformatoren, Röntgenapparate usw. herstellt und nach vier Jahren Aufbauarbeit bereits über 500 Arbeitsplätze bietet. Obwohl die Zunahme der Zahl der Beschäftigten in der elektrotechnischen Industrie, der Feinmechanik und Optik gegenüber dem Vorkriegsstand mit 278 % überhaupt der höchste aller Industrie- und Gewerbebranche ist, (2991 Beschäftigte 1938 gegen 8327 am 30.9.1954), besitzt die elektrotechnische Industrie noch große Aussichten für eine weitere Entfaltung.

e) Die chemische Industrie

Die allgemeine Entwicklung der chemischen Industrie im Anschluss an die Kohleverwertung ist eng mit der Stadt Essen verbunden. Von hier gingen entscheidende Neuerungen aus, so z.B. der Bau der Grosskokereien, die Verflüssigung der Kohle durch Druckhydrierung nach Bergius, die Steinkohlen-Schwelverfahren, die Kunstharzerzeugung u.a.m.

Bezeichnend dabei ist, dass die Grosswerke der chemischen Industrie nicht in Essen ihren Platz fanden, sondern vorwiegend in den industriellen Planungsräumen in den randlich gelegenen Teilen des Ruhrgebietes. In Essen aber liegen, abgesehen von mittleren und kleineren Werken einer spezialisierten Erzeugung vorwiegend Forschungsstätten, Verwaltungs- und Verkaufsorganisationen der Chemischen Industrie. Der alte Stand wurde trotz starker Kriegseinbußen wieder erreicht und überschritten (siehe K o p p e r s , 65). So wurde 1947 in Essen-Bredeney die Kohlenstoffbiologische Forschungsstation gegründet. Die landwirtschaftliche Versuchsanstalt der Thomasphosphat-Erzeuger siedelte nach dem Krieg von Berlin-Dahlem nach Essen über. Die Verkaufsvereinigung für Teererzeugnisse und die Gesellschaft für Teerstrassenbau kehrten nach Essen wieder zurück. Zu den alteinheimischen Produktionsbetrieben der chemischen Industrie, einer Zinkhütte, der ältesten deutschen Kunstharzfabrik in Borbeck und der Goldschmidt AG u.a. Werken traten nach dem Kriege neu hinzu die Ölraffinerie im Stadthafen und einige mittlere und kleinere Betriebe mit z.T. bisher noch nicht in Essen vertretenen Fertigungszweigen wie von Arzneimitteln und kosmetischen Artikeln.

f) Die Glasindustrie

Die Glasindustrie war schon lange in Essen heimisch, doch grössere Bedeutung gewann dieser Wirtschaftszweig erst, als nach dem ersten Weltkrieg in einer ähnlichen Situation, wie sie heute die Stadt erlebt, zur Steigerung der Krisenfestigkeit des Ruhrgebietes und im Zusammenhang mit der zunehmenden Verbundwirtschaft 1923 in einem neuen Werk zur Massenproduktion übergegangen wurde. Das modern auf Kohlebasis eingerichtete Werk der Glaswerke Ruhr AG war eines der

grössten deutschen Unternehmen auf dem Gebiete der Herstellung von Röhren, Wirtschaftsglas und Flaschen. Bemerkenswert erscheint der Standort des Grossbetriebes, der sich nicht im engräumigen Ruhrtal, dem überkommenen Standort dieser Industrie, sondern in dem Gebiet der stärksten Kohleförderung, in dem weiträumigen Norden der Stadt in Karnap in der Nähe des Rhein-Herne-Kanals neben einer Grosskokerei ansiedelte, deren Gas verwendet wird. (Siehe Ruhr-glas, 112) Nach der Beseitigung der erheblichen Kriegsschäden - es wurde zu 70% zerstört - ist der Vorkriegsstand schon wieder überschritten worden. Die Produktion wurde modernisiert und erweitert u.a. auch durch Aufnahme eines Kristallwerkes aus Hirschberg im Riesengebirge. Die jährliche Leistungskapazität beträgt jetzt 140 000 t Waren gegenüber 50 000 t vor dem Kriege; die Belegschaft zählt über 3 000 Mann. Ausser diesem Grossbetrieb und einem mittleren altansässigen Werk der Glasindustrie verfügt die Stadt noch über neue zugewanderte Betriebe aus Mittel- und Ostdeutschland. Wurden ehemals Essener Glaswaren als Halbzeug auch nach auswärts wie z.B. nach Thüringen zur weiteren Verarbeitung versandt, so findet nunmehr die weitergehende Verarbeitung und Erzeugung von speziellen Glaswaren am Ort selbst statt. Das altansässige Werk von Wisthoff u.Co. in Steele stellt vorwiegend Flaschen her, namentlich für den Arzneibedarf. Auf dem Carolus-Magnus-Gelände erzeugt eine angesiedelte Firma Brillengläser. Die günstige Entwicklung von Betrieben zur Herstellung eichpflichtiger Glasgeräte gab Anlass, dass am 1.4.55 eine amtliche Glaseichprüfstelle in Essen errichtet wurde, die für ganz Westdeutschland zuständig ist.

g) Die Textil- und Bekleidungsindustrie.

Gegenüber den Grundstoff- und Produktionsmittelindustrien war die Konsumgüterindustrie in Essen bisher schwach vertreten. Nach dem Kriege setzte aber auch hier eine Wandlung ein, vor allem durch die Bekleidungsindustrie, die ähnlich wie die Elektroindustrie einen starken Aufschwung nimmt. Die damit verbundene Änderung der Wirtschaftsstruktur spiegelt sich äusserlich wieder in den neuen, fensterreichen, russfreien Industriebauten besonders im Krupp Gelände.

Der Essener Raum besass seit altersher in den Tuchfabriken in Essen-Werden, Kettwig und Langenberg eine Textilindustrie, die, an der Ruhr und deren Zuflüssen gelegen, sich dem übrigen Textilgebiet des Bergischen Landes anschliesst, zu dessen Zentrum sich Wuppertal entwickeln konnte. Ähnlich wie dort entstand auch im Essener Raum eine Kunstseidenfabrikation in Essen-Kupferdreh und im benachbarten Langenberg. Während die Werke in Essen-Werden und Kettwig den Krieg glimpflich überstanden, wurde das Kupferdreher Unternehmen zur Hälfte zerstört. Trotzdem wurde in den Werken die Produktion gegenüber vor dem Kriege erhöht und teilweise das Produktionsgebiet erweitert, in Kupferdreh z.B. durch Errichtung einer eigenen Spinnerei.

Die Ausweitung der Textilverarbeitung, die nach dem zweiten Weltkrieg in Essen, und zwar vorwiegend im mittleren und nördlichen Stadtgebiet einsetzte, scheint weniger von der Textilerzeugung im Süden der Stadt als vielmehr durch die Bedeutung Essens als Handels- und Verbrauchsstätte beeinflusst zu sein, wobei ferner der Ausfall der mittel- und ostdeutschen Betriebe auf diesem Gebiete, die Möglichkeit der Frauenbeschäftigung und die sonstigen Vorzüge einer Industrie- und Handelsstadt eine Rolle spielen. So gesellten sich in den letzten Jahren zu den vorhandenen Bearbeitungsbetrieben eine Anzahl Fabriken für Herren- und Damenkleider, Strumpfwaren, Strick- und Wirkwaren, Trikotagen, Wäsche usw. Dadurch ist das Bild der Fertigung, die ehemals auf die Herstellung von Berufskleidung ausgerichtet war, sehr mannigfaltig geworden, zumal, wenn man bedenkt, dass zu diesen textilverarbeitenden Fabriken auch die Fabrikation von Knöpfen, Reissverschlüssen, Matratzen usw. völlig neu aufkam oder ausgeweitet wurde. Diese und die eigentlichen textilverarbeitenden Werke, die meist mittlere Betriebsgrösse aufweisen, sind nicht

an die Nähe der Ruhr und des Bergischen Landes gebunden; sie haben im Krupp-gelände und verstreut über die Stadt ihren Platz gefunden. Gerade in Hinsicht auf die Möglichkeit der Frauenbeschäftigung, die die Textilindustrie insgesam-bietet, erscheint dieser Industriezweig besonders ausbaufähig und för-dernswert.

h) Die Bauwirtschaft und Baustoff-Industrie.

Mit der starken Entwicklung der Metallindustrie und der Eisen- und Stahl-erzeugung hatte sich zugleich eine umfangreiche Bauwirtschaft entfaltet, de-ren Betriebe z.T. über Deutschland hinaus Bedeutung gewannen. Es leuchtet ein, dass beim Wiederaufbau dieser Wirtschaftszweig rasch eine steigende Bedeutung erlangte. Im Bau und Baunebengewerbe steigerte sich die Zahl der Beschäftig-ten allein von 1949 bis 1953 von 20 991 auf 30 000, was einem Zuwachs von 43% entspricht. Vom Juni 1953 bis Juni 1954 wuchs die Beschäftigtenzahl um 2049 auf insgesamt 32 128! Das Baugewerbe steht damit nach dem Bergbau, der Metallindustrie und dem Handel an vierter Stelle unter den Wirtschaftsgrup-pen. Insbesondere erstanden wieder der Eisen- und Stahlbau und Bauunternehmen für Bergwerks- und Industrieanlagen. U.a. liess sich 1954 auf dem Krupp-gelände die "Deutsche Schachtbau Gesellschaft" nieder, die auch in anderen deut-schen Bergbau-Gebieten Niederlassungen besitzt und deren Werk in der Sowje-tischen Besatzungszone enteignet wurde. Eine Anzahl Betriebe, vorwiegend mittleren und kleineren Umfanges, siedelten sich neu an. Abgesehen von die-sem Zuzug müssen zur Deckung des umfangreichen Baubedarfs in Essen Bauunter-nehmen aus West- und Norddeutschland herangezogen werden.

Den Aufschwung in der Bauwirtschaft teilten auch die Betriebe der Bau-stoff-Industrie, d.h. vor allem die Ziegel-Produktion, die häufig mit den Zechen verbunden ist, indem sie nicht nur die Kohle, sondern auch den bei der Kohleförderung anfallenden Tonschiefer verarbeitet. Die Ziegeleien der Essener Zechen erzeugten 1953 insgesamt 46 Mill. Stück Ziegel! Die bedeuten-de Stellung der Ziegelei-Industrie allgemein zeigt sich darin, dass nach dem Kriege in Essen eine Ziegler-Fachschule und ein Forschungsinstitut für Zie-gelei-Erzeugnisse eingerichtet wurden. Ebenso erhöhte sich die Kapazität der Zementherstellung in Kupferdreh und die Produktion von Betonsteinen. Kenn-zeichen dieses Wirtschaftszweiges sind, abgesehen von den Geschäftsgebäuden der Grossfirmen im Verwaltungsviertel der Stadt und den vielen Ziegeleien, vor allem die fast im gesamten Stadtgebiet mehr als vor dem Kriege anzutref-fenden zahlreichen Lagerplätze, die im Norden und Nordosten der Stadt die grösste Ausdehnung erreichen.

i) Sonstige Industrien.

Mit den bisher behandelten Industriezweigen ist das Gesamtbild der In-dustrie noch nicht erschöpft. Gegenüber vor dem Kriege hat es grosse Mannig-faltigkeit gewonnen. Die Hauptzüge und -wandlungen wurden hervorgehoben. Von den sonstigen Industrien, die an der Gesamtwirtschaft einen geringeren Anteil haben, aber nach dem Kriege eine Aufwärtsentwicklung erfuhren, seien erwähnt das Holz- und Papiergewerbe und die Nahrungs- und Genussmittelindu-strie. Im Zusammenhang mit der starken Bauindustrie, dem Holzbedarf des Bergbaus konnte auch die Holzindustrie, die in Werden, Altenessen und auf dem Krupp-gelände Schwerpunkte besitzt, den Vorkriegsstand überschreiten. Dabei wurden auch die an sich schon vielseitigen Fabrikationszweige wie z.B. die Sperrholzerzeugung, der Karosseriebau, der Holzbau und die Möbelherstel-lung erweitert.

Das Papier-, Druck- und Vervielfältigungsgewerbe spielt in Essen eine bedeutende wirtschaftliche und kulturelle Rolle. Gemessen an der Auflagen-

höhe, entwickelten sich die Essener Tageszeitungen mit zu den grössten der Bundesrepublik; ihr Verbreitungsraum erstreckt sich über das Ruhrgebiet und weite Teile Westdeutschlands. 60 periodische Zeitschriften, vornehmlich Fachzeitschriften, erscheinen etwa zur Zeit. Hinzu kommen eine Reihe bedeutender Verlage, deren Tätigkeit sich namentlich auf technische und wirtschaftliche Gebiete erstreckt. Umfangreicher noch als die Papiererzeugung, die in Werden nach dem Kriege ihre Produktion erhöhen konnte, ist der Papiergrosshandel. In der räumlichen Verteilung der Betriebe dieser Branche haben sich gewisse Schwerpunkte herausgebildet: Im Verwaltungsviertel westlich des Hauptbahnhofes haben sich die grossen Zeitungen gruppiert; Druckereien, Verlage und Papiergrosshandlungen konzentrieren sich an der Rüttenscheider Brücke.

Die Nahrungs- und Genussmittelindustrie war in ihren einzelnen Zweigen unterschiedlich stark vertreten, ohne dass der prozentuale Anteil an der Gesamtwirtschaft denjenigen anderer Ruhrgebietsstädte übertraf. Im Kriege stark angeschlagen, kam sie erst nach 1950 wieder zur stärkeren Entfaltung. Grossbäckereien, Brauereien, Mineralwasserfabriken besitzen überörtliche Bedeutung. Sie konnten im allgemeinen ihre Erzeugung und ihr Absatzgebiet gegenüber dem Vorkriegsstand vergrössern. Bei der Entwicklung Essens als Einkaufsstadt dürfte dem weiteren Ausbau dieses Wirtschaftszweiges Chancen offenstehen. Die Ansiedlung einer Zigarettenfabrik zeigt, dass die Möglichkeiten eines Ausbaues noch vielfältig gegeben sind.

k) Zusammenfassung.

Übersieht man den bisherigen Wiederauf- und Neubau von Industrie und Gewerbe in Essen, so lassen sich doch trotz der Mannigfaltigkeit der Ansätze und der Produktion gewisse Merkmale in der wirtschaftlichen Nachkriegsentwicklung erkennen, die allgemein für eine Planung aufschlussreich sein können. Zunächst treten auch hier im zeitlichen Ablauf voneinander unterschiedliche Phasen auf: Nach einer gewissen Gründerzeit in den ersten Jahren nach dem Kriege hebt sich etwa seit 1951/52 eine Phase ab, in der sich vor den kleineren und Kleinstbetrieben die mittleren Betriebe durchsetzen, von denen manche in Zukunft den Umfang eines Grossbetriebes noch erreichen dürften. Besonders erfolgreich waren neue Produktionsaufnahmen, die an bestehende Ansatzpunkte anknüpften. Daher auch der oft beschrittene Weg der Verschmelzung mehrerer Betriebe, vor allem neuer und altansässiger, was zudem noch bedingt wird durch die hohen Anforderungen an die wirtschaftliche Stärke bei der Neugründung eines Betriebes.

Trotz des Ausfalles der Eisen- und Stahlerzeugung bleiben Eisen und Metalle wesentliche Grundlagen des Wirtschaftslebens, von der vorherrschenden Stellung und der gegenüber von 1939 gestiegenen Bedeutung der Kohle abgesehen. Das besonders seit 1950 festzustellende Wachstum der Metallindustrie weist auf das Fortwirken der auch ehemals vorhandenen Wirtschaftsbedingungen und -kräfte hin, wenngleich innerhalb dieser Industriegruppe wie allgemein in den Produktionsmittelindustrien sich das Gewicht auf die Stufen einer zunehmenden Verarbeitung legte. Einer Abnahme der Schwerindustrie steht die Zunahme der mittleren und Leichtindustrie gegenüber. Die Spezialisierung in der Produktion und die Frauenarbeit haben zugenommen. Die verschiedenen Industriezweige haben sich integriert und untereinander noch dichter verzahnt. Das Vorhandensein vieler Ansatzpunkte, es sei nur an die mannigfaltigen und gestiegenen Bedürfnisse des Bergbaues, der Energiewirtschaft und der Grossindustrien sowie der Bauwirtschaft im Ruhrgebiet erinnert, erleichterten den Neuaufbau der industriellen Wirtschaft in Essen. Zu der Gunst der örtlichen Bedingungen und der Lage innerhalb eines mächtigen aufsteigenden Industriezweiges gaben der fortlaufend wachsende Verkehr und Verbrauch neuen industriellen Möglichkeiten Raum, die noch nicht erschöpft sind. Dadurch konnte auch die Verbrauchsgüterindustrie, besonders in der Form der Textil- und Bekleidungsindustrie, ihren Anteil an der Gesamtwirtschaft gegenüber vor dem

Kriege bedeutsam erweitern. In diesem Zusammenhang ist auch auf das Wachstum der zentralen Funktionen in der Verwaltung der Wirtschaft hinzuweisen. Das Gesamtbild der Wirtschaft ist mannigfaltiger, vollständiger, und wie man Ursache hat anzunehmen, auch krisenfester geworden, die Wirtschaftsgrundlagen der Bevölkerung wurden verbreitert, die Steuerkraft der Stadt gehoben. Der Wandel in den Betriebsgrössen wurde schon mehrfach erwähnt. Regional gesehen, hat Essen bei weitem die grösste Zahl der industriellen Neugründungen im Ruhrgebiet aufzuweisen (69), was nicht nur auf den grossen Umfang der Demontagen zurückzuführen ist. Die bisherigen Erfolge im Wiederaufbau, Aus- und Neubau der Wirtschaft von Essen lassen in der Zukunft auf ein Hinauswachsen der Bevölkerung und der Stadt insgesamt über den Vorkriegsstand schliessen. Nach den schweren Zerstörungen erhielt also die Stadt eine erhöhte Lebenskraft. Diese erstaunliche Entwicklung gewinnt aus einer anderen Blickrichtung eine aufschlussreiche Ergänzung: Die physiognomische Betrachtung der Industrie- und Gewerbeflächen sowie der noch vorhandenen Demontage- und Trümmerflächen zeigt nämlich, dass die Wirtschaft ihren ehemaligen räumlichen Umfang noch nicht wieder erreicht hat, wohl aber ihr Produktionsvolumen insgesamt. Infolge der gestiegenen Intensivierung der Wirtschaft beansprucht also die Produktion einen geringeren Raum.

5. Die Entwicklung Essens als Einkaufsstadt.

Dem Reisenden, der auf dem Essener Hauptbahnhof eintrifft, leuchten auf dem Handelshof, dem grossen Hotel auf dem Bahnhofsvorplatz, die Worte in riesengrossen Buchstaben entgegen:

ESSEN, die EINKAUFSSTADT.

In der Tat bildet die Geschäftsstadt in der Stadtmitte mit der Massierung grosser, meist neu emporgeschossener oder wiederhergestellter Geschäftshäuser und einer Vielzahl von Einzelhandelsgeschäften in typischen Kaufstrassen und einer Gruppierung von Banken und Vertriebsorganisationen das charakteristischste und beherrschendste Merkmal im Gesamtbild der Stadt. Essen gewinnt als "die Einkaufsstadt", in der man innerhalb des Ruhrgebietes, ja innerhalb Westdeutschlands am bequemsten und preiswertesten Waren der verschiedensten Art erstehen kann, nach dem zweiten Weltkrieg mehr und mehr einen Ruf. Diese Entwicklung zur Einkaufsstadt steht noch in vollem Fluss, wie die fortlaufenden Neubauten von Geschäftshäusern in der Stadtmitte es auch nach aussen hin eindrucksvoll sichtbar machen. Der Handel spielte in der jüngeren Geschichte der Stadt insofern schon einmal eine besondere Rolle, als er die Industrialisierung des 19. Jahrhunderts mit förderte: Die Familien Krupp, Huyssen, Grillo und anderer Industriellen, die in der Wirtschaftsgeschichte des Ruhrgebietes Bedeutung gewannen, gingen aus dem Handel hervor. Ein erster Ausbau der schon seit altersher geübten und durch die grosse Verbraucherzahl und die günstige Verkehrslage bedingten Handelsfunktionen der Stadt fand dann in den Jahren nach dem ersten Weltkrieg statt, als die industriellen Lebensquellen der Stadt zum grossen Teil gelähmt waren. In der Wirtschaftskrise um 1930 wurde das Werbewort von "Essen, die Einkaufsstadt" bewusst gebraucht und versucht, im Handel einen Ausgleich zu finden für die darniederliegende Industrie. Mit den damals wachsenden Handelsfunktionen begann sich auch das Bild des Stadtkerns zu wandeln, indem damals in den zwanziger und dreissiger Jahren im Stadtkern auf engstem Raum eine moderne Geschäftswelt mit Warenhäusern und einer Menge von Fachgeschäften, Grosshandelsfirmen und Banken zu entstehen begann. Durch die gerade die Altstadt so vernichtend treffende Zerstörung wurde die Entwicklung Essens als Handelsstadt jäh unterbrochen. Viele

Gutachter hielten es 1945 für unmöglich, die Ruinenfelder der Stadt wieder zu beleben (140). Die ausgebombten Firmen der Innenstadt hatten während des Krieges in den weniger betroffenen vom Stadtzentrum entfernten Trabantsiedlungen und in Nachbarstädten Unterschlupf gesucht. Die funktionale Selbständigkeit der äusseren Stadtteile mit ihrer plötzlich gewachsenen Bevölkerung wuchs gegenüber dem bedrohten Stadtzentrum, und die Ansätze einer eigenen "Citybildung" in diesen Stadtteilen wurden erheblich verstärkt. Das gilt vor allem für Steele, Werden und in geringerem Grade auch für Borbeck, Kray und Kupferdreh, sowie auch für die ausserhalb des Stadtgebietes gelegenen Orte des Ruhrgebietes und des Bergischen Landes.

Die Befürchtungen einer totliegenbleibenden Stadtmitte sollten sich jedoch nach dem Kriege nicht erfüllen. Von Anfang an liess sich nach der Beendigung der Kriegshandlungen das unbedingte Streben erkennen, an den alten Stellen, in denselben Strassen, auf denselben Grundstücken die Geschäfte wieder einzurichten. Es ist das ein sehr bemerkenswertes Ergebnis, dass vor allem durch die rasch wieder auflebenden Funktionen des Handels, bevor eine Planung wirksam werden konnte, die zentrifugalen Tendenzen in der Struktur des Stadtsystems nicht Macht gewannen, die Altstadt keine Trümmerfläche blieb, sondern der Stadtkern wieder zum beherrschenden Mittelpunkt des Stadtsystems wurde, wobei man sich vor Augen halten muss, dass die siedlungsgeschichtlichen und siedlungs-geographischen Eigenheiten der Stadt mit ihrem Stadtkern und den Trabantenstädten für die Nachkriegsentwicklung völlig andere Voraussetzungen boten als der ringförmige Aufbau der Siedlung in anderen Städten wie z.B. Köln oder Düsseldorf.

Ungeachtet der riesigen Trümmermassen, die bei der Enge der Bebauung und der Höhe der Gebäude Schwierigkeiten bei deren Beseitigung stellten, setzten nach 1945 sofort die Bemühungen um den Wiederaufbau der Altstadt ein. Ähnlich wie in den Krisen der zwanziger Jahre wurde der Handel in dieser Notzeit, allerdings in ganz anderem Grade, nach einem Wort des derzeitigen Oberbürgermeisters, zum "Schrittmacher des Wiederaufbaues", da die Wiedererweckung der industriellen Lebensquellen der Stadt durch die Massnahmen der Demontage in grossem Umfange gehemmt war, die zentralen Funktionen der Stadt, insbesondere auf dem Gebiete des Verkehrs, wuchsen und die Stadt in Erkenntnis dieser Lage die Entfaltung des Handels förderte.

Der Aufbau des Essener Einzelhandels vollzog sich räumlich und zeitlich in Stufen. Bis zur Währungsreform im Jahre 1948 lag das Verkaufszentrum in der Kettwiger Strasse und zwar im Anschluss an den Hauptbahnhof bis zum Rathaus sich hinziehend. Die uralte, die Niere des Stadtkernes beherrschende Nord-Süd-Achse auf der Mitte des hervorstehenden Riedels des Stadtkernes zeigte erneut ihre Anziehungskraft, zumal sie durch den Hauptbahnhof und seine Vorplätze die Haupteingangspforte des Stadtkernes bildet, und dort auch einige moderne Grossbauten den Bomben relativ gut standgehalten hatten. Seit 1949 dehnte sich dieses erste Nachkriegszentrum des Verkaufs nach Norden in Richtung zur Marktkirche und dann vor allem in ostwestlicher Richtung aus. Die völlig eingäscherte ehemals bekannteste Limbecker Strasse der Erste und Zweite Hagen kamen dann als Verkaufsviertel hinzu. Seit 1952 beginnen sich auch wieder die von den beiden Hauptachsen des Verkaufs, der Kettwiger - Viehofer Strasse (in Nord-Süd-Richtung) und der Limbecker Strasse (in West-Ost-Richtung) und von den Brennpunkten des Verkehrs, d.h. dem Hauptbahnhof, dem Limbecker- und Viehofer-Platz entfernter gelegene Teile des südlichen Stadtkernes wieder mit Bauten zu beleben, während der nördliche Teil der Altstadt vom Aufbau noch kaum erfasst wurde.

Inmitten des Stadtkernes gewann seit 1954 der völlig neu geschaffene Gil-denplatz durch die fortschreitende Umbauung mit grossen Geschäfts- und Bürohäusern als Zentrum des Geschäftslebens eine eindrucksvolle Gestalt. Auch im Südosten der Altstadtniere wurde der Geschäftsbereich u.a. besonders durch das Haus am Kettwiger Tor und das Allianzhaus ausgeweitet. Im Jahre 1955 erfolgte als wichtige städtebauliche Massnahme im Stadtzentrum die Verbreiterung der Kettwiger Strasse zwischen dem Haus am Kettwiger Tor und der I.Dellbrücke.

Damit ist das Gesicht der neuen Kettwiger Strasse frei von provinziellen Zügen; es hat jene grosse Form gewonnen, wie sie einer Hauptgeschäfts- und Einfallsstrasse in der Geschäftsstadt entspricht.

Im allgemeinen ist in der Standortverteilung der Geschäfte die ehemals herrschende Gruppierung wieder aufgetaucht. Erst in der jüngsten Phase des Wiederaufbaues, die sich seit etwa 1953 als solche abzeichnet, lassen sich Ansätze einer Verlagerung der Standorte erkennen: So beginnt die Hindenburgstrasse ihr völlig neues Gesicht zu zeigen. Als Bahnhofsstrasse wies sie ehemals noch zahlreiche Bürgerhäuser aus dem 19. Jahrhundert auf, in die das in den zwanziger Jahren errichtete Schauspielhaus schon eine Lücke gerissen hatte. Nunmehr erscheint sie als moderne Geschäftsstrasse, in der vor allem der Autoverkauf sich angesiedelt hat und der Strasse mit seinen grossen Schaufenstern das Gepräge gibt. In ähnlicher Weise wächst die Huyssenallee und die Umgebung der Freiheit in völlig veränderter Gestalt auf: Anstelle einer Patrizierwohngegend entsteht hier ein neues Geschäftsviertel mit Grossbauten des Grosshandels, des Verkaufs und der Versicherungen. Diese neuartigen Standortverlagerungen und Ausweitungen des Geschäftsviertels sind erst möglich geworden auf Grund einer wirksam werdenden Planung und Erleichterungen in den gesetzlichen Bedingungen für den Wiederaufbau. Sie werden in Zukunft noch an anderen Stellen das Gesicht und die Struktur der Geschäftsstadt entscheidend umgestalten.

Eine Differenzierung des Wiederaufbaues in zeitlicher Hinsicht lässt sich insofern feststellen, als in den ersten Nachkriegsjahren, vorwiegend bis 1948, Wiederinstandsetzungen und Behelfsbauten vorherrschten. Ein Merkmal dieser Jahre waren einfache hölzerne Verkaufsstände, einfacher Ausbau der Hausruinen nur im Erdgeschoss und vor allem als neue Lösung der Typ der Ladenstrasse. Es handelt sich dabei um Dauerbehelfsbauten ohne Stockwerke in leichter Bauweise, wie sie von vorübergehenden Ausstellungen her bekannt sind. Die Strassenfront zeigt nur Läden. Eine spätere Aufstockung ist ausgeschlossen, vielmehr sollen diese Bauten abgerissen werden und an ihrer Stelle ein Architektur-Platz entstehen. An vereinzelt Stellen, wie z.B. in der Hachestrasse am Hauptbahnhof, wo die nur erdgeschössigen Geschäfte mit ihrer Rückseite an den hochgelegenen Bahnkörper stossen, scheint die Form des nur erdgeschössigen oder einstöckigen Ladengeschäfts eine Dauerlösung zu bleiben, die von Vorteil ist, da dadurch der Anblick eines unschönen Bahndammes verschwindet. Nach 1948 gewannen die endgültigen Neubauten gegenüber den Behelfslösungen von Jahr zu Jahr mehr Raum. Die in den ersten Jahren nach dem Kriege üblichen Zusammenlegungen verschiedener Firmen in einem Geschäftsraum bezw. -Hause sind gegenwärtig verschwunden. Ebenso sind die blossen Verkaufsstände kaum mehr anzutreffen. Die Zahl der nur im Erdgeschoss oder nur bis zum ersten Stockwerk ausgeführten Geschäftsgebäude nimmt laufend ab. Die Baulücken schliessen sich in den Hauptgeschäftsstrassen, während sie in den Nebenstrassen noch aufklaffen und teilweise als Parkplatz dienen.

Der Wiederaufbau der Altstadt geschieht bewusst unter dem Gesichtspunkt der wachsenden Bedeutung Essens als Einkaufsstadt. Das drückt sich auch in einer grossen Geschäftsdichte auf engstem Raum aus. Der Aufbau bewahrt absichtlich die alte Enge der Geschäftsstrassen, um deren Charakter als Kaufviertel herauszustellen. Durch den Wegfall von den vor dem Kriege noch vorhandenen Wohngebäuden, an deren Stelle oft Geschäftsbauten treten, durch die grösseren Ausmasse der neuen Häuser ist die Konzentration der Geschäftswelt in den Kaufvierteln gestiegen. Die neu empor geschossenen Kaufhäuser zeichnen sich aus durch eine sachliche, zweckmässige Bauweise und vor allem wegen der oft geringen Grösse und des hohen Preises der Grundstücke - durch intensivste Ausnützung des Raumes. Grösster Wert wird bei diesen Gebäuden auf riesige, geschickt angeordnete und kostbar ausgeführte Schaufenster gelegt. Der Drang nach möglichst viel Schaufensterraum führt dazu, dass die tragenden Säulen des Bauwerkes von der Strassenfront weg ins Innere der Gebäude verlegt sind. Die Strassenfronten der Limbecker Strasse bestehen nur

aus Schaufenstern und Geschäftseingängen, selbst die ersten Stockwerke sind in dieser Strasse meist als Schaufenster eingerichtet. Zu dieser Front einer reinen Kaufsstrasse, die im übrigen nur dem Fussgängerverkehr geöffnet ist und streckenweise keine Fußsteige aufweist, da die gesamte Strassenbreite als Fussweg dient, gehört eine völlig anders geartete Hinterfront: Da fehlen die Schaufenster, dort befinden sich die Mauerfronten mit Ventilatoren, Lagerräume, die Zugänge für Lieferanten und das Verkaufspersonal und Halteplätze für Transportfahrzeuge. Nicht überall findet die Verkaufsstrasse eine Entsprechung in einer Hinterfrontstrasse, so z.B. in der Kettwiger Strasse, wo die Hinterfront z.T. in den Hofraum verlegt ist, der bei der Limbecker Strasse völlig fehlt, da bei dem engen Strassenabstand die Häuser von einer Strasse zur anderen durchgebaut sind. Als besonders neue Eigenheit der Nachkriegszeit an den Geschäftshäusern müssen die sogen. Passagen hervorgehoben werden. Es sind dies entweder Gebäudeunterführungen im Strassenniveau mit Geschäften oder Schaufenstergänge, die hinter die Gebäudefluchtlinie verlegt sind und meist in Eingängen zum Geschäft enden. Die Schaufenster der Geschäftshäuser sind in der Regel mit weit vorragenden Schutzdächern versehen, um dem Passanten auch bei Regen und Sonnenschein ein ungestörtes Betrachten der Auslagen zu ermöglichen. Die Zusammenballung der verschiedenartigsten Geschäfte, die Form der engen Verkaufsstrassen, die dem Fussgängerverkehr geöffnet, dem Fahrzeugverkehr zum grössten Teil verschlossen sind, die Front der Schaufenster und Passagen und die Fülle der Reklame schaffen eine kauffreudige Atmosphäre, die für Essen charakteristisch ist und dem Einkäufer erlaubt, ohne lange ermüdende Fusswege auf dem Asphalt die verschiedensten Gegenstände in der grössten Auswahl und in allen Preislagen in kurzer Zeit und auf engstem Raum erstehen zu können. Gegenüber dem Vorkriegsbild des Stadtkerns ist der Charakter als Geschäftsstadt durch die beschriebenen mannigfaltigen Eigenheiten erheblich gestiegen, was auch aus dem erwähnten Rückgang der Wohnbevölkerung in diesem Stadtteil hervorgeht. Weiterhin hat die restlose Herausnahme der Strassenbahngleise aus dem Stadtkern nach dem Kriege, die Schaffung zahlreicher Parkplätze und die Einrichtung des Strassenbahn- und Omnibusbahnhofs unmittelbar an der Mitte der Niere des alten Stadtzentrums dazu beigetragen, die funktionelle Bedeutung Essens als Einkaufsstadt zu erhöhen.

Ausser diesen in Westdeutschland einzigartig bequemen Einkaufsbedingungen hat Essen den Ruf, die preisgünstigste Stadt im Lande Nordrhein-Westfalen zu sein, was durch mehrfache vergleichende amtliche Untersuchungen bestätigt wurde (Statist. Rundschau 1952). So ist es nicht verwunderlich, dass etwa 40 % aller Käufer von auswärts stammen. Die Anziehungskraft der Essener Geschäfte reicht im Westen und Norden bis an den Niederrhein, im Süden bis vor die Tore Wuppertals und im Osten bis tief nach Westfalen. Die Evakuierung der Bevölkerung Essens während und nach dem Kriege in das Bergische Land hat mitgeholfen, den Wirtschaftsraum der Stadt gegenüber vor dem Kriege zu erweitern. Bei einer Zählung der Autos, die am Silbernen Sonntag 1953 in die Geschäftsstadt einfuhren, kamen 67 % der Wagen von auswärts; die Hälfte der auswärtigen Besucher stammte aus dem Regierungsbezirk Düsseldorf, die andere Hälfte aus den Regierungsbezirken Arnsberg und Münster.

Die Form der Geschäftstypen hat sich gegenüber 1939 nicht wesentlich geändert. Neben grossen Warenhäusern gibt es wieder grosse und kleinere Textil- und Bekleidungskaufhäuser und eine Vielzahl grosser, mittlerer und kleiner Fachgeschäfte. Im allgemeinen haben sich die alten Firmen eingefunden, dazu treten noch manche Neugründungen oder neue Niederlassungen. Ausdruck der steigenden Bedeutung Essens als Handelsstadt ist die Verlegung der Hauptverwaltung zweier grosser Einzelhandelsunternehmen nach Essen, deren Geschäftshäuser über das gesamte Bundesgebiet verteilt sind. In den zahlreichen in Essen vertretenen Zweigen des Einzelhandels haben sich gegenüber von 1939 kaum grundsätzliche Änderungen ergeben. Die Stadt besitzt im Verhältnis zu anderen Städten viele grosse Kaufhäuser. Vor allen anderen Handelszweigen führend sind die Geschäftshäuser der Textil- und Bekleidungsbranche, deren Umsätze die höchsten in Westdeutschland sind (vgl. S c h n o e p f in 98).

Essen besitzt das grösste Textilkaufhaus der Bundesrepublik (G r e w e 40). Ebenso weist Essen eine besondere Häufung der Möbelgeschäfte und Schuhhäuser auf, ferner auch der Eisen- und Haushaltwarengeschäfte.

In der Entwicklung Essens zur Einkaufsstadt spielten die seit dem 19. Jahrhundert ansässigen grossen Konsumanstalten eine nicht unwesentliche Rolle, insofern, als sie die niedrige Preisgestaltung beeinflussen. Während ehemals, noch in den zwanziger Jahren, wegen der schaufensterlosen Bauweise der zahlreichen Verkaufsstellen der Konsumanstalten Essen den Namen einer "Stadt ohne Läden" eingetragen hatte (Z i e g l e r , 163), haben nach dem Kriege diese alten Verkaufsstellen neuen, modernen mit grossen Schaufenstern Platz gemacht, die sich nicht von anderen Läden unterscheiden. Aus einer Stadt ohne Läden wurde eine Ladenstadt. Dies bezieht sich nicht auf die Geschäftsstadt, sondern auf das gesamte übrige Stadtgebiet.

Im einzelnen zeigen sich gewisse Unterschiede zwischen den Geschäften des Stadtzentrums und denen der Aussensiedlungen und Vororte. Im Stadtkern haben die Spezialgeschäfte ihren Platz. In den Aussenbezirken handelt es sich mehr um kleinere und mittlere Betriebe, es fehlen die grossen Unternehmungen; andererseits sind hier die Geschäfte des täglichen Bedarfs stärker vertreten als in der Innenstadt.

Von den zerstörten Geschäftsgebieten dieser übrigen Stadtteile, die nach dem Kriege wieder an den alten, meist verkehrsbevorzugten Stellen aufgebaut werden, verdienen hervorgehoben zu werden das Geschäftsviertel in Rüttenscheid, das sich an der Verlängerung der Kettwiger Strasse nach Süden an der Rüttenscheider Strasse erstreckt und bald die Verbindung zum Stadtkern erreicht hat, die vor dem Kriege nicht bestand; das Geschäftsviertel in Holsterhausen um den Gemarkenplatz und einige wiedererstandene Verdichtungen von Geschäften in Essen-West und in Altenessen. Von dem Ausbau der weniger von Kriegsschäden betroffenen Geschäftsviertel der Trabantsiedlungen, insbesondere von Steele, Werden und Borbeck war schon vorstehend die Rede.

Die Stärke und besondere Eigenart des Handels in Essen, die die Stadt von anderen Städten unterscheidet, liegt im Einzelhandel. Dieser prägt auch das Antlitz Essens als Einkaufsstadt. Aber auch im Grosshandel steht Essen an der Spitze unter den Städten des Ruhrgebietes (Statist.Rundschau 1952), (Nach B o h r e r , 2.) Im Vordergrund steht der Produktionsverbindungshandel als Belieferer der Industrie und des Handwerks, und zwar insbesondere mit Rohstoffen und Halbwaren der Kohle- und Mineralölwirtschaft, mit Fertigwaren der metallverarbeitenden Industrie und mit Rohstoffen der Bauwirtschaft (siehe L a p p e n b u s c h , 74). Besonders konnte sich nach dem Kriege der Schrotthandel und der Handel in Baustoffen ausdehnen. In dem anderen Zweig des Grosshandels, dem Absatzgrosshandel als Belieferer des Einzelhandels, steht der Grosshandel mit Nahrungs- und Genussmitteln weit an der Spitze. Während der Einzelhandel im Stadtkern konzentriert ist, verbreitet sich der Grosshandel über das Stadtgebiet und zwar vornehmlich über die gewerblich und industriell genutzten Flächen, wo sich die Läger befinden. Als neuer Schwerpunkt des Grosshandels beginnt sich das Stadthafengebiet zu entwickeln. Die Verwaltungsstellen des Grosshandels haben sich bevorzugt im Verwaltungsviertel südlich des Hauptbahnhofs niedergelassen, wo das neue Hochhaus des Eisenhandelunternehmens von Ferrostaal ein markanter Zeuge weltweiter Handelsbeziehungen darstellt.

Der starke Ausbau des Handels, die Neuansiedlungen und der Wiederaufbau von Betrieben sowie die verschiedenen Massnahmen zum Aufbau der Stadt führten auch einen entsprechenden Anstieg im Geld-, Bank- und Versicherungswesen herbei. Die schon vor dem Kriege bestehende Konzentration der Geldinstitute im Südwesten des Stadtkerns verstärkte sich, die neu errichteten grossen Gebäude der Banken usw. heben das Bankviertel, dessen Gebiet sich zudem erweitert hat, deutlich von dem Einkaufsviertel ab. Die hohen Bauten der Versicherungsanstalten geben dem Stadtkern als auch dem Verwaltungsviertel eine neue Note.

Das gesamte Handels- und Geldwesen wurde durch die Aufwärtsentwicklung nach dem Kriege, gemessen an der Zahl der Beschäftigten, zur drittichtigsten Lebensgrundlage der Stadt. Die besondere Bedeutung für die Wirtschaftsstruktur liegt auch darin, dass dieser Wirtschaftszweig namentlich Frauen Beschäftigung gibt. 1953 waren von 36711 beschäftigten Arbeitern und Angestellten 21228 Frauen (= 58%). Dadurch ist ein wichtiger Ausgleich geschaffen zu den Hauptwirtschaftszweigen des Bergbaues und der Metallindustrie, die vorwiegend Männer beschäftigen.

Der Beschäftigungsanstieg des Handels, Geld- und Versicherungswesens von 1949 bis 1954 ist mit 201% der höchste unter allen Wirtschaftszweigen. Allein innerhalb eines Jahres, von Juni 1953 bis Juni 1954 stieg die Beschäftigtenzahl von 36711 auf 40010, was den Fortgang der aufwärtsgehenden Entwicklung kennzeichnet. Wenngleich die Ergebnisse der Zählung von 1950 somit überholt sind, so seien sie trotzdem mitgeteilt, da sich das prozentuale Verhältnis der Fachzweige zueinander weniger stark verändert haben dürfte.

Gliederung des Einzelhandels
(13.9.1950)

=====

Fachzweig	Arbeitsstätten	Zahl der	
		Beschäftigten	%
Nahrungs- u. Genussmittel	3 183	7.930	35,9
Bekleidung, Wäsche, Schuhe	633	5.229	23,6
Waren aller Art (Warenhäuser, Gemischtgeschäfte)	177	2 762	12,4
Eisen-, Metall-Haushaltwaren, Elektro- u. Rundfunkartikel	381	1 943	8,8
Gesundheitspflegemittel, chem. u. opt. Erzeugnisse	331	1 236	5,6
Maschinen, Fahrräder, Kraftfahrzeuge	158	815	3,7
Druckereierzeugnisse, Kunst-, Galanterie-, Lederwaren	249	776	3,5
Sonstiger Einzelhandel	591	1 440	6,5
Gesamter Einzelhandel	5 703	22 131	100,0

} 36,0

Gliederung des Grosshandels
(13.9.1950)

=====

Fachzweig	Z a h l der		
	Arbeits- stätten	Be- schäftigten	%
Rohstoffe u. Halbwaren der Kohle-u. Mineralölwirtschaft	44	1 724	11,7
Rohstoffe u. Halbwaren der Bau-, Holz-u. Papierwirtschaft	168	1 261	8,5
Rohstoffe u. Halbwaren der Eisen-u. Metallwirtschaft	29	704	4,8
Rohstoffe u. Halbwaren der Textil-u. Lederwirtschaft	27	153	1,0
Sonstige Rohstoffe u. Halbwaren	70	947	6,4
Fertigwaren der metallver- arbeitenden Industrie (Verbrauchsgüter)	192	1 675	11,3
Fertigwaren der metallver- arbeitenden Industrie (Produktionsmittel)	103	1 040	7,0
Sonstige Fertigwaren (Produktionsmittel)	80	493	3,3
Textilien, Bekleidung u. Pelzwaren	111	587	4,0
Sonstige Fertigwaren (Verbrauchsgüter)	162	1 043	7,0
Nahrungs-u. Genussmittel	442	2 652	17,9
Verlagswesen (Zeitungen u.a.)	47	1 201	8,1
Sonstiger Gross-u. Aussenhandel	151	1 329	9,0
Gesamter Grosshandel	1 626	14 809	100,0

32,4

32,6

C. DIE STÄDTEBAULICHE NEUGESTALTUNG DER STADT.

1. Der Wohnungsbau und der Wandel des Siedlungsbildes.

a) Der Wohnungsbau.

Das Weichbild der Stadt Essen war bis weit ins 19. Jahrhundert hinein bestimmt von den Kirchen, um die sich die kleinen Bürgerhäuser scharten, dann um die Jahrhundertswende dominierten die Fabrikschlote und Fördertürme der Industrie, insbesondere der Kruppwerke im Stadtbild; vor dem zweiten Weltkrieg hatten sich zu den Anlagen der Industrie und den weiten Wohngebieten noch die grossen Geschäfts-, Kultur- und Verwaltungsbauten der "City" gesellt. Die Zerstörung des zentralen Stadtkörpers schuf eine völlig neue Situation in der städtebaulichen Gestaltung. Die mit den Veränderungen der wirtschaftlichen Verhältnisse verbundenen physiognomischen Wandlungen wurden schon betrachtet. Einen wesentlichen Anteil an der Gestaltung des neuen Städtebildes haben vor allem die Wohnsiedlungen.

Wie erwähnt, hatte Essen gerade an Wohnraum grosse Verluste ertragen müssen. Insgesamt waren von den 185 308 Wohnungen, deren Zahl bis Ende 1942 auf 198 716 anstieg, bei Kriegsende

79 300	(40 %)	total zerstört,
81 500	(41 %)	mittelschwer beschädigt,
31 200	(17,5 %)	leicht beschädigt,
6 716	(3,3 %)	unbeschädigt geblieben.

und nur

(Siehe auch Diagramm über die Hochbau-Schäden). Die zahlenmässige Erfassung der Wohnungen und der Wohnungsverluste hat sich jedoch als unzureichender Maßstab erwiesen, da die Zahl der Wohnungen, je nachdem ob mietrechtliche oder bautechnische Gesichtspunkte angelegt werden, verschieden ist, und gerade während und nach dem Kriege Wohnungsteilungen häufig vorkamen. Nach anderen Angaben (Statist.Amt) waren von 179 284 Wohnungen im bautechnischen Sinne bei Ende des Jahres 1942 im Mai 1945 noch 92 814 vorhanden. Zuverlässiger Ausdruck der Zerstörungen erscheint der Vergleich der Zahl der Wohnräume: Sie betrug am 31.12.1942 655 489 und im Mai 1945 306 285. Das entspricht einer Einbusse an Wohnraum von 53,3%! Wie diese ausserordentlich hohen Verluste die einzelnen Stadtteile verschieden stark betrafen, geht aus der Schadenskarte hervor, die das Vermessungsamt der Stadt im Maßstab 1:15 000 herstellte, hier jedoch nicht beigefügt werden konnte. Das Ausmass der Zerstörungen von Wohnraum war am stärksten in der Stadtmitte und in den rings um die Kruppsche Fabrik gelegenen Wohngebieten. Die weiter im Süden und Osten befindlichen Wohnkörper der Stadt, wie Werden, Stadtwald, Heisingen, Bergerhausen, Steele, Kray u.a. kamen mit geringeren Schäden davon; diese Teile wurden zu bevorzugten Aufnahmegebieten für die ausgebombte Bevölkerung, wie schon oben ausgeführt wurde.

Die Grösse der erlittenen Verluste an Wohnraum führte dazu, dass Essen im Oktober 1945 zum "Brennpunkt des Wohnungsbedarfs" (durch den Minister für den Wiederaufbau) erklärt und ein Zuzugsverbot erlassen wurde. Auf die Evakuierung nichterwerbstätiger Bevölkerungskreise in den ersten Jahren nach 1945 wurde schon hingewiesen. Der trotzdem zu verzeichnende schnelle Anstieg der Bevölkerung schuf ein Missverhältnis zwischen der Einwohnerschaft und dem zur Verfügung stehenden Wohnraum. (Aus Gründen des Arbeitseinsatzes oder der Familienzusammenführung wurden 1946 112 538, 1947 22 229 und 1948 20 861 und 1949 33 477 Zuzugsgenehmigungen erteilt.)

Zunächst wurde nach Kriegsende neuer Wohnraum geschaffen durch Instandsetzung der beschädigten Wohnungen, zuerst vorwiegend der leichtbeschädigten, seit der zweiten Hälfte des Jahres 1946 auch zunehmend der schwerbeschädigten.

Die Arbeiten gingen meist in Selbsthilfe vor sich. Zugleich entstanden allerorten im Stadtgebiet Behelfsunterkünfte in Kellern, Ruinengrundstücken, Schuppen, Gartenlauben, Garagen, Lagerräumen, Ställen, Luftschutzbunkern u.a.mehr. Am 18.8.1945 wurden 4386 Behelfsunterkünfte mit 11 903 Personen gezählt (Stadtchronik, 140). Die Zahl der Wohnungen wurde zudem durch Unterteilung des vorhandenen Wohnraumes vergrößert. Die Industrie- insbesondere Bergarbeiter fanden in der ersten Nachkriegszeit häufig in Baracken Unterkunft. Die Erstellung neuen Wohnraumes durch geregelten Wiederaufbau und Neubau gewinnt erst seit 1947 greifbare Formen. Nachdem die Währungs- umstellung noch eine kurze Pause in der Bautätigkeit des Jahres 1948 erwirkte, setzte seit 1949 vor allem auch durch Gewährung von Krediten und Fördermassnahmen durch staatliche Stellen ein von Jahr zu Jahr zunehmender Wohnungsbau ein.

Trotz aller Behelfe und Massnahmen öffentlicher und privater Stellen hielt zunächst die Schaffung neuer Wohnmöglichkeiten nicht Schritt mit dem Wachstum der Bevölkerung. Zu einer zeitlichen Verschärfung der Wohnraumlage führten auch die Anforderungen der Besatzungsmächte an Wohnraum (bes. in Krays, Kupferdreh, Heisingen und Bredeney).

Die in den ersten Nachkriegsjahren festzustellende Zunahme der Wohnungsnot zeigen die steigenden Belegungszahlen der vorhandenen Räume:

Zeitpunkt	Personen je Raum
1939	1,05
August 1946	1,25
März 1947	1,35
31.3.1948	1,41
31.3.1949	1,44
31.3.1950	1,46
31.3.1951	1,43
31.3.1952	1,35
31.3.1953	1,32
31.3.1954	1,27
31.3.1955	1,22

Erst seit 1951 also beginnt sich das Missverhältnis von Wohnmöglichkeit und Bevölkerungsstand wieder zu entspannen. Die ausserordentliche hohe Belegungsdichte im Jahre 1950 ist mit anderen Städten des Ruhrgebietes und Westdeutschlands verglichen einzigartig; sie veranschaulicht die Zugkraft, die von Essen ausgeht. Noch 1951 wohnten 8577 Personen in ausgesprochenen Notunterkünften! Die Entwicklung der Belegungsdichte lässt auch den Vorrang des wirtschaftlichen Wiederaufbaues vor dem Wohnungsbau erkennen. Der Wohnungsbau beginnt in grösserem Umfange erst seit 1950/51 anzulaufen. Er hat sich seitdem von Jahr zu Jahr gesteigert. Der Starke Rückgang der Belegungsdichte seit 1951 ist in Essen höher als in anderen vergleichbaren Städten; er vollzog sich, obwohl die fortlaufende Zuwanderung anhielt. Bis 31.12.1951 stieg die Zahl der vorhandenen Wohnungen auf insgesamt 143 542, die der Wohnräume auf 465 131, was gegenüber dem Stand vom 1.1.1943 einen Rückstand von 29% bedeutet. Die Übersicht über den Zugang an Wohnraum durch Bautätigkeit zeigt im einzelnen die Phasen der Entwicklung, seitdem diese durch die Behörden wieder streng erfasst wurde. Bei der Erstellung neuen Wohnraums sei auch auf die verschiedenen Arten hingewiesen. Und zwar handelt es sich dabei um

1. die Errichtung von Behelfs- und Notheimen, wozu auch die Baracken zu zählen sind,
2. die Instandsetzung beschädigter Wohnungen,
3. den Wiederaufbau zerstörter Grundstücke,
4. den An-, Um- und Ausbau von Wohnhäusern und
5. den Neubau von Wohngrundstücken.

Die Instandsetzung beschädigter Wohnungen geschah in den ersten Jahren nach dem Kriege allenthalben, und zwar erst häufig nur in behelfsmässiger Form, später nach 1948 zunehmend in endgültiger Weise. Der alte Zustand der Häuser oder

Zugang an Wohnraum durch Bautätigkeit
1947-1954.

=====

Zugang an Wohnraum	Apr. -Dez. 1947	1948	1949	1950	1951 ¹⁾	1952	1953	1954
durch Neubau								
a) Wohnungen	113	533	684	1458	3694	4099	4678	5065
b) Räume	321	1536	2463	4711	11388	12435	15093	16544
durch Wiederaufbau								
a) Wohnungen	119	571	1097	2325	6241	3679	5990	5104
b) Räume	374	1801	3250	6956	18619	10802	17388	15638
durch Aufbau, Umbau, Anbau								
a) Wohnungen	80	108	141	178	332	190	161	220
b) Räume	259	321	454	537	1025	571	542	723
durch Instandsetzung								
a) Wohnungen	739	1063	392	628	1802	385	228	302
b) Räume	2216	4004	1338	2101	5628	1247	740	961
insgesamt								
a) Wohnungen	1051	2275	2314	4589	12069	8353	11057	10691
b) Räume	3170	7662	7505	14305	36660	25055	33763	33866

1) Die Zahlen von 1951 sind erhöht durch einen Überhang aus den vorhergehenden Jahren.

Nach Angaben des Statistischen Amtes auf Grund von Gebrauchsabnahmen der Aufsichtsbehörde.

Bestand an Räumen 1939-1955.

=====

Zeitpunkt	Zahl der Räume
Mai 1939	641 749
1.1.1943	655 489
1.5.1945	306 285
April 1947	391 066
Sept. 1950	435 399
1.1.1951	437 476
1.1.1952	461 799
1.1.1953	486 872
1.1.1954	520 631
1.1.1955	554 305

Nach Angaben des Statistischen Amtes Essen.

nur von Gebäudeteilen wird dabei in der Regel wieder hergestellt, wenn auch manchmal mit geringfügigen Abänderungen, Vereinfachungen, wodurch das Bild der Häuser und insbesondere der Dächer ein geschecktes Nebeneinander von alten und neuen Bauteilen bietet. Seit 1951/52 verschwinden mehr und mehr bis dahin offensichtliche Behelfslösungen und Unausgeglichenheiten in den Fassaden. Die mannigfaltigen Formen der Behelfsnotbauten entstanden zumeist in "wilder", d.h. von den Behörden nicht kontrollierter Bauweise vorwiegend in dem Zeitabschnitt von 1945 bis 1947 auf zerstörten Grundstücken und, was sich später als besonders hinderlich herausstellte, in unerschlossenem Bauland und in Schrebergärten, Anlagen, an Halden usw. Sie entsprechen häufig nicht den Anforderungen der Sicherheit, der Hygiene, geschweige denn den Anforderungen eines gepflegten Stadtbildes, des Verkehrs und der Bauplanung, deren Durchführung durch diese Behelfsbauten oft gehemmt wird, zumal viele dieser Bauten durch Ausbau und später durchgeführte Verbesserungen den Charakter eines Behelfsheimes verloren und den einer Dauerwohnstätte gewonnen haben. Das durch Siepentäler aufgelöste Gelände begünstigte die Entstehung solcher wilden Formen. Umbau, Ausbau und Anbau von Wohngrundstücken gehören zu den typischen Erscheinungen im Wohnungsbau dieser Epoche. Ausserlich sichtbar wird diese Form der Wohnungserstellung besonders in dem so häufigen Ausbau der Dachgeschosse. Bei dem Wiederaufbau der Häuser lässt sich im grossen und ganzen das Streben erkennen, das alte überkommene Strassenbild zu wahren, wobei die Linienführung der Bauten oft einfacher und straffer wurde als ehemals. Die Fluchtlinien wurden, wenn es erforderlich war, begradigt, stellenweise der Verkehrsweg verbreitert. Die Dachgeschosse sind oft durch Wohnungen nutzbar gemacht worden. In den ersten Nachkriegsjahren wurden auch mehrschössige Grundstücke nur bis zum Erdgeschoss aufgeführt in der Absicht, später weiter aufzustocken. Seit etwa 1951 kommen solche Bauten seltener vor; viele dieser Erdgeschoss Häuser wurden inzwischen in den jüngstvergangenen Jahren voll ausgeführt.

b) Der Neubau von Siedlungen

Die Neubauten halten sich im grossen und ganzen im Rahmen überkommener Formen. Die Neuerungen betreffen eher das Innere als das Äussere der Häuser. Vor allem ist die Raumnützung aufs höchste voran getrieben. Ausserlich wird dieses Bemühen sichtbar in einer niedrigen Geschosshöhe und sehr tief, oft unmittelbar über den Fenstern des obersten Stockwerkes aufsetzende Dächer, deren Steile gegenüber früher geringer wurde. Die Form und die Art der neu errichteten Wohnkörper sind wesentlich bestimmt durch das Streben, mit den vorhandenen Mitteln den grössten Effekt d.h. viel Wohnraum zu schaffen; die Wohnungsgrösse ist daher gegen früher zurückgegangen. Wie aus der Übersicht über den "Zugang an Wohnraum durch Bautätigkeit" hervorgeht, wird seit 1954 die Tendenz spürbar, Wohnungen mit einer größeren Raumzahl zu bauen: 1953 verfügten die 11 057 neu erstellten Wohnungen über 33 763 Räume, dagegen kamen 1954 auf 10 691 Wohnungen 33 866 Räume. Bei den Neubauten handelt es sich in der Mehrzahl nicht um Einzelwohnhäuser, sondern, wie es auch in früheren Jahren der Fall war, um Gruppen- und Zeilenbauten und sogenannte Wohnsiedlungen. Gegenüber früher ist die Zahl der sich an das Haus anschliessenden nutzbaren Einzelgärten zurückgegangen; stattdessen sieht man jetzt mehr und mehr am Hause angelegte Rasenflächen, die zumeist der Obhut des Bauträgers anheim gestellt sind. Das in anderen Grosstädten nach dem zweiten Weltkriege eingeführte Wohnhochhaus scheint in Essen trotz der vorhandenen Raumeenge wenig Anklang zu finden. (Es blieb bis jetzt bei der Errichtung dreier solcher Hochhäuser.) Man bevorzugt die in Essen bisher schon übliche Flachbauweise mit einem oder zwei Geschossen meist in Form von in Gruppen zusammengefassten Häuserreihen. Um den Gefahren eines kahlen, nüchternen Aussehens der Häuserreihen zu begegnen, fasst man jetzt gern die Häuser zu kleineren Gruppen zusammen, die gegenseitig abgesetzt und durch Abstufung dem Gelände angepasst sind. Diese gegenüber früher sehr bevorzugt angewandte Aufgliederung der Wohnkörper in sich drückt sich auch aus in einer recht mannigfaltigen Stellung der

Hausgruppen zur Strasse, sie stehen häufig mit dem Giebel zur Hauptstrasse, so dass die Einwirkungen des zunehmenden Verkehrs weniger in den Wohnungen spürbar werden. Gartenanlagen, Baumpflanzungen und Rasenflächen sollen den Siedlungen eine freundliche und abwechslungsreichere Gestaltung geben. Im übrigen bestehen unter den vielen neu erstandenen Siedlungen zahlreiche Abwandlungen je nach dem Gelände, dem Siedlungsträger, dem Charakter des Stadtteils u.a.mehr.

Ehe im einzelnen auf die Unterschiede in der räumlichen Verteilung der Nachkriegswohnbauten eingegangen sind, bedarf es zunächst der Erörterung eines allgemein wichtigen Raumproblems beim Wiederaufbau der zerstörten Stadt. Wie in anderen Städten, deren Kern zerstört worden war, erhob sich in Essen die grundsätzliche Frage: Neubau oder Wiederaufbau? Es zeigte sich nämlich in Essen, dass die Erstellung neuen Wohnraumes nach 1945, von den Instandsetzungen abgesehen, bevorzugt in Form von Neubauten und zwar in den weniger von Kriegsschäden heimgesuchten Aussenbezirken der Stadt in baureifen, aber oft auch in noch unerschlossenem Freiland erfolgte. Der Wiederaufbau total zerstörter Wohnhäuser in ausgesprochenen Trümmergegenden blieb dagegen zurück. Zahlenmässig und zeitlich konnte dieses Verhältnis von Neubauten und Wiederaufbauten nicht genau ermittelt werden, zumal die Zahl der Wiederaufbauten erhöht erscheint durch den Anteil der Bauten, bei denen es sich durch die Verwertung erhaltener Gebäudeteile mehr um eine Instandsetzung handelt. Dem aufmerksamen Beschauer war dieser Gegensatz zwischen den brachliegenden Trümmergebieten ehemaliger Wohngebieten im Raum um die Stadtmitte und dem Aufschliessen neuer Geschäftshäuser in der Innenstadt und neuer Wohnsiedlungen und Einzelhäuser in den Aussenbezirken der Stadt besonders eindrucksvoll. Es war auffällig, dass einzelne Grundstücke in sonst erhalten gebliebenen Strassen früher wieder aufgebaut wurden als in Gebieten flächenhafter Zerstörung. In Trümmergegenden wurden zudem geringere Mieten erzielt als in unversehrt gebliebenen Stadtteilen. Bei dem grossen Ausmass flächenhafter Zerstörung von Wohnkörpern, dem wachsenden Bedarf an Industrie- und Verkehrsflächen, der dringend notwendigen Ausweitung der Grünflächen, der Notwendigkeit, Planungsflächen für die Zukunft freizuhalten, vor allem aber auch in Hinsicht der Wirtschaftlichkeit der Unterhaltung der Strassen- und Versorgungsleitungen, der Verkehrsmittel usw. bedeutete die Tendenz zur Bautätigkeit auf neuem Bauland eine Gefahr für die städtebauliche Entwicklung. Dieser Fragenkomplex gab den Planungsstellen Anlass, die Strassenfrontlängen der vorhandenen Baulücken und der Ruinengrundstücke festzustellen: Sie betragen etwa an der Wende der Jahre 1949/50 53,3 km und 133,7 km (Angaben des Vermessungsamtes der Stadt)! Die Bebauung der Aussengebiete wirkt sich im zentralen Revier folgenscher aus, da bei der Raumege die Planungsmöglichkeiten sowieso eingeschränkt sind. Sie ist auf verschiedene Ursachen zurückzuführen, die auf komplizierte Zusammenhänge sowohl der politisch-sozialen wie auch der wirtschaftlichen und rechtlichen Verhältnisse weisen. Es erscheint angebracht, die Schwierigkeiten hervorzuheben, die auf dem Gebiete des überlieferten Bodenrechts liegen, das den neuen Bedingungen und plötzlich gestellten Anforderungen nicht entsprechen konnte. Der frühere Städtebau bestand im herkömmlichen Sinne im wesentlichen im Neubau auf un bebauten Flächen. Nach den riesigen Zerstörungen galt es, auf altem Baugrund mit seiner überkommenen, zumeist engen Parzellierung, mit seiner Belastung durch Hypotheken u.ä. das neue Städtebild zu formen. Bei dem Fehlen einer den veränderten Bedingungen entsprechenden einheitlichen Rechtsgrundlage für die Planung und den Aufbau beschritten Städte und Länder verschiedene Wege, was nicht ohne Einfluß auf die unterschiedliche Ausbildung des stadtgeographischen Charakters der wiederaufgebauten Städte blieb. Aus diesem Grunde sei auf die in Essen verwirklichten Massnahmen betont hingewiesen; sie bestehen namentlich in verschiedenen Umlegungs- und Zusammenlegungs-Vorhaben, die beispielhaft weit über den Bereich der Stadt hinaus und auch auf die Aufbau-Gesetzgebung des Landes anregend wirkten. (Hierzu und dem Abschnitt "Der Wiederaufbau zerstörter Wohngebiete" verdankt der Verfasser wertvolle Unterlagen und Hinweise dem Direktor des Liegenschaftsamtes der Stadt Essen, Dr. ing. B o n c z e k , unter dessen Leitung die Bodenordnungsverfahren durchgeführt werden und in dessen Veröffentlichungen Näheres zu finden ist. Siehe: "Eine Auseinandersetzung mit den Bodenordnungsverfahren im Hinblick auf Wiederaufbau und

Wirtschaft" in dem "Mitteilungsblatt" des "Bundes der Öffentlich bestellten Vermessungsingenieure e.V." vom Mai 1954 und "Die Bodenordnung im Städtebau", als Manuskript eingesehen.)

Ehe auf diese besonderen Maßnahmen des Wiederaufbaues eingegangen wird, seien noch die Zusammenhänge des neuen Städtebaues mit den allgemeinen wirtschaftlichen Verhältnissen, dem verminderten Wohlstand der Bevölkerung, dem Rückgang des Mittelstandes, der herrschenden Wohnraumbewirtschaftung und steuerlichen Bedingungen, die Bereitstellung öffentlicher Mittel und die schwierige Lage des Kapitalmarktes angedeutet. Es war z.B. vor dem Einsetzen des verstärkten Wiederaufbaues der zerstörten Viertel möglich, daß ein Bauwilliger für den Aufbau auf Neuland leichter eine Hypothek erhielt als für den Wiederaufbau eines Grundstückes innerhalb einer Trümmerfläche. Die unmittelbare Einflußnahme der Stadt auf den Wiederaufbau war durch ihren relativ geringen Bodenbesitz gehemmt. Umgekehrt erleichterte der große Grundbesitz des Bergbaues diesem den Aufbau neuer umfangreicher Wohnsiedlungen auf Neuland in geeigneter Werknähe. Nicht zu vergessen sind ferner die Auswirkungen der Trümmerlandschaft auf die Psyche des Menschen, der das Leben inmitten von Ruinen und Trümmern nach den harten Kriegsjahren weniger angenehm findet als in der Nähe von Wald, Wiesen oder Gartenland oder in unversehrt oder bereits wieder aufgebauten Siedlungskörpern, unter Umständen selbst um den Preis eines weiten Weges zur Arbeitsstätte.

Als Hauptsiedlungsträger und als siedlungsbildende Faktoren traten nach dem Kriege insbesondere der Bergbau und in geringerem Masse auch die übrige Industrie hervor. Vor allem im Bergbau wurde die wechselseitige Abhängigkeit von Wirtschaft und Wohnmöglichkeit spürbar. Das Wiederaufleben der Kohlenförderung war in erster Linie abhängig von der Bereitstellung ausreichender Arbeitskräfte. Die Unterbringung der Bergleute in Baracken, wie sie in den ersten Nachkriegsjahren häufig war, konnte auf die Dauer nicht befriedigen; unzulängliche Wohnverhältnisse trugen zur Förderung der Abwanderung aus dem Bergbau bei. Eine echte Lösung dieser Wohnfrage brachte nur der Neubau oder Wiederaufbau von Wohnungen. Dieselbe Erscheinung offenbarte sich bei den Bemühungen der Stadt, neue Industrien in Essen sesshaft zu machen oder ausgesiedelte Werke zurückzuholen; Die Bereitstellung ausreichenden Wohnraumes bildete für das Gelingen solcher Vorhaben eine wesentliche Voraussetzung. Der grosse Bedarf an Arbeitskräften machte ausser der Wiederinstandsetzung und des Wiederaufbaues beschädigter oder zerstörter Wohnungen vor allem für die Zechen umfangreiche Neubauten erforderlich, zumal die Werkwohnungen durch die Kriegsbedingungen zu einem erheblichen Teil auch von Werkfremden bewohnt wurden und noch werden. Im Ruhrsiedlungsverband fand der Bau von Bergarbeiterwohnungen eine besondere Stätte der Betreuung. So entstehen etwa seit der Zeit nach 1949 allenthalben mehr oder weniger grosse Siedlungen auf Freiland. Die grösste dieser Bergarbeitersiedlung stellt die sogenannte ECA-Siedlung (ECA = Economic Cooperation Administration) im Hauptbergbauggebiet der Stadt, in Schonnebeck gelegen, dar, die auf bäuerlichem Boden östlich der Huestrasse seit 1952 erbaut wird für etwa 650 Familien. Diese Gross-Siedlung ist bestimmt für Bergleute nicht nur, wie es sonst die Regel ist, von einer Zeche, sondern von mehreren benachbarten Zechen, und zwar von den Zechen Zollverein, Friedrich Ernestine, Bonifacius und der in Gelsenkirchen gelegenen Zeche Dahlbusch. Das äussere Bild der verschiedenen Bergarbeiterhäuser weicht im allgemeinen von den traditionellen Formen mehr oder weniger ab. Der Fortschritt liegt namentlich auch in der inneren Einrichtung der Häuser. Die große Wohnküche, die für die alte Bergmannswohnung typisch war, ist noch nicht verschwunden; die Wohnung mit der kleinen Kochküche und einem geräumigen Wohnzimmer findet jedoch mehr und mehr Anklang. Vorherrschend sind ein-, zwei und dreigeschossige Zeilenbauten, wobei die Häuser in Gruppen verschiedenartig versetzt und dem Gelände angepasst sind. Im Gegensatz zu den Werksiedlungen früherer Jahrzehnte fehlt in der Regel der zu jeder Wohnung gehörige Garten, statt dessen umgeben Rasenflächen die Reihenhäuser. Verbunden mit dem Bau solcher neuen Siedlungen ist oft auch die Errichtung von Werkheimen, Wohnheimen, Kindergärten, Spiel-

und Sportplätzen, Kirchen, Gemeinschaftshäusern u.a. Als völlig neue Siedlungsform dieser Nachkriegszeit entstand das Pestalozzidorf. In diesen kleinen Siedlungseinheiten werden Berglehrlinge in Gruppen von etwa 6 Mann bei erfahrenen Bergleuten, den sogenannten Eltern in Einzel- oder Doppelhäusern untergebracht, zu denen in der Regel auch Gartenland, Kleinviehstallungen und Grünanlagen gehören, wobei man bestrebt ist, die Häuser zu einer räumlichen Einheit zusammenzufassen. Im Bereich von Essen wurden bisher fünf solcher Siedlungen errichtet. Die in Selbsthilfe von Bergleuten und anderen Werktätigen erstellten Siedlungen treten zahlenmässig sehr zurück; sie sind zumeist mit Gartenland ausgestattet. Überhaupt ist der Anteil der Eigenheime an den nach dem Kriege erbauten Wohnungen gering, was für die Gestaltung der sozialen Verhältnisse nicht ohne Einfluß sein dürfte. Ausserordentlich gross ist dagegen der Anteil alter und neuer gemeinnütziger Wohnbaugesellschaften an der Schaffung neuen Wohnraumes. Der Anteil der in gemeinnützigem Eigentum befindlichen Wohngebäude am Gesamtbestand beträgt in Essen gegenwärtig 21,5% (in Dortmund 51,5%, in Duisburg 29,1%, in Bonn dagegen nur 2%), der Anteil an den Neubauwohnungen ist jedoch weit höher. Diese gemeinnützigen Wohnbaugesellschaften bevorzugen den Bau von Siedlungen in Form von Mehrfamilienhäusern. Das äussere Siedlungsbild der neuen Wohngebiete und z.T. auch der wiederaufgebauten Stadtteile wird durch das Vorherrschen einheitlich gearteter Häusergruppen und Strassenzüge gekennzeichnet, die, untereinander verglichen, mehr oder weniger unterschiedlichen Charakter tragen.

c) Der Wiederaufbau zerstörter Wohngebiete.

Der zurückgebliebene Wiederaufbau der flächenhaft zerstörten innerstädtischen Wohnviertel kam etwa erst seit 1952 mehr zum Zuge. Beispielhaft für Essen und darüber hinaus im Lande Nordrhein-Westfalen wurde das sogenannte "Projekt Ehrenzeller Platz". Hier schlossen sich 1952 in Essen-Altendorf auf einem nahezu völlig zerstörtem Gebiet unmittelbar westlich des Kruppschen Fabrikgeländes und nördlich der vom Stadtkern nach Borbeck führenden Altendorfer Strasse rund 260 Grundstückseigentümer, von denen 75 % dazu einen Antrag gestellt hatten, zu einem Zusammenlegungsverband und einer Aufbaugemeinschaft zusammen, (und zwar an dem Tage, an dem die Durchführungsbestimmung zum Wiederaufbaugesetz von Nordrhein-Westfalen in Kraft trat, die die Rechtsgrundlage für das neuartige Verfahren gibt). Danach wurden die Grundstücke zusammengelegt und völlig neu verteilt, ähnlich wie das bei den Konsolidationen bäuerlichen Bodens schon seit langem geübt wird. Nach modernen städtebaulichen Grundsätzen und angepasst an die örtlichen Gegebenheiten wird hier ein ca. 40 ha grosses Gebiet, gegenüber dem früheren Zustand völlig verändert, geschlossen und zwar in drei Phasen aufgebaut, wobei die Stadt, gemeinnützige Wohnungsbaugesellschaften, Industrieunternehmen und private Grundstückseigentümer zusammenwirken, so dass für eine gesicherte Durchführung des Projektes Sorge getragen ist. Die beigelegten Pläne (Aus B o n c z e k : Die Bodenordnung im Städtebau. Manuskript) zeigen das gesamte Zusammenlegungsgebiet und einen Ausschnitt daraus vor und nach der Zerstörung und nach dem Wiederaufbau im Sommer 1954. Das erhalten gebliebene Strassennetz wird weitgehend übernommen. Flächen für Grünanlagen, Spielplätze, Parkplätze und Kleingärten sind aus der Gesamtfläche neu ausgeschieden worden. Die ehemals vorherrschende Blockbebauung wird durch Häuserzeilen ersetzt, wobei die Giebel zumeist zu den Hauptstrassen gerichtet sind; nur dort, wo alte Bauteile verwertbar waren, werden vereinzelt auch geschlossene Wohnblöcke wieder erstehen. Die gesamte Bebauung erscheint gegenüber dem früheren Zustand aufgelgliedert und aufgelockert. Insbesondere geschieht das auch durch die eingefügten Grünflächen. Ein Hauptgrünstreifen zieht von West nach Ost durch das Zusammenlegungsgebiet. Die Dauerkleingärten fanden an der nördlich vorbeigehenden Eisenbahnstrecke ihren Platz. Ein ehemaliger Bahndamm wurde zu einem Kinderspielplatz umgestaltet. Während ehemals dieser Raum eine Mischung von Gewerbe- und Wohnflächen aufwies, erscheint er jetzt entmischt. Längs der Hauptverkehrsstrassen, der Altendorfer und der Helenenstrasse sowie einem Stück an der Eisenbahnstrecke hat man einen zusammenhängenden Streifen als Gewerbebezirk ausgeschieden.

so dass das übrige Umlegungsgebiet zu einem reinen Wohnviertel geworden ist. Die Auflockerung des Stadtteiles drückt sich auch in der veränderten Wohn-dichte aus: früher wohnten 600 Einwohner auf einem ha, nach der Verwirklichung des Projektes werden es jedoch nur etwa 390 sein. Durch die Verwertung ehema-ligen Baulandes für Grünflächen usw. stieg stellenweise die Zahl der Stock-werke, und zwar längs der Altendorfer und Helenenstrasse, bis auf vier; bei 5 Blöcken sogar auf fünf; sonst ist nach wie vor die zwei- und dreigeschossi-ge Bauweise beibehalten worden. Bis zum Ende des Jahres 1954 wurden auf einer Fläche von 12 ha 1200 Wohnungen und etwa 60 Ladengeschäfte erstellt.

Sehr aufschlußreich sind die bei dem Verfahren eingetretenen Änderungen hinsichtlich der Größe und der Gestaltung der Grundstücksparzellen (Nach B o n c z e k : Die Bodenordnung im Städtebau. Manuskript). Aus den von der Ermittlung erfaßten 223 Grundstücken wurden nach der Durchführung der Zusammen-legung nur 105; dementsprechend nahmen die Grundstücksgrößen zu; so z.B. der Anteil der über 400 qm großen Grundstücke von 14 % auf 44 % und umgekehrt sank der Anteil der 150 bis 200 qm großen Grundstücke von 23 % auf 4 %. Der Anteil der Grundstücke mit einer Frontbreite von über 12 m erhöhte sich von 37 % auf 82 %.

Auch in den Eigentumsformen, in dem Alter, der sozialen Stellung der Grundeigentümer ergaben sich Wandlungen, die in ihrer Tendenz charakteristisch sein dürften. Der Anteil der Erbgemeinschaften ging von 43 % auf 20 % zurück, dagegen stieg der des Miteigentums von 7 % auf 16 % und der des Einzeleigen-tums von 50 % auf 64 %. Während unter der Gesamtbevölkerung der Stadt die Grup-pe der älteren Jahrgänge anteilmäßig gewachsen ist, vermindert sich der Anteil der über 60 Jährigen unter den Eigentümern und der Anteil der unter 50 Jährigen vergrößerte sich von 26 % auf 51 %. Dieser Wandlung entspricht das Bild der so-zialen Verhältnisse der Eigentümer: Der Prozentsatz der Rentner ging von 28 % auf 7 % zurück. Recht bezeichnend für die Entwicklung der sozialen Gliederung nach dem Kriege ist der beachtliche Anstieg der Gruppe der Selbständigen unter den Eigentümern von 45,5% auf 62%. Die Gruppe der Angestellten steigerte ihren Anteil von 13,5% auf 17%, die der Arbeiter von 7% auf 8%, dagegen sank derjeni-ge der Beamten von 6% auf 3% unter den Grundstücksbesitzern.

Dem erfolgreichen Beginnen dieses ersten grösseren Zusammenlegungsprojek-tes folgten in Essen und anderen westdeutschen Städten bald weitere, bei denen in der Form der Zusammenlegungs- und Aufbaugemeinschaft der Aufbau der Trümmer-flächen vorangetrieben wird. Oft sind es auch nur wenige Eigentümer, die sich zusammen tun. Es zeigt sich, dass nach dem erfolgten Wiederaufbau von zusammen-hängenden Trümmergrundstücken auch bald benachbarte einzelne Grundstückseigen-tümer den Mut und die nötige wirtschaftliche Unterstützung zum Wiederaufbau finden. Seit 1953 findet auch das Bauen in Bruchstückseigentum langsam und in geringem Umfang Eingang. Ähnlich wie die Neuansiedlung der Industrien in Essen - räumlich gesehen - sich in bestimmten Flächen konzentrierte, vollzieht sich seit 1952 besonders der Wiederaufbau der innerstädtischen zerstörten Wohnge-biete schwerpunktmässig. So wurden 1952/53 in Rüttenscheid, Altendorf, Holster-hausen, Frohnhausen, Borbeck und Bergeborbeck Wiederaufbaugemeinschaften ins Leben gerufen. Als grösstes dieser Vorhaben in Essen, das für die Neugestaltung des Stadtbildes von grösster Bedeutung ist, muss das "Unternehmen Holsterhausen" hervorgehoben werden. Es umfasst ein Gebiet von etwa 105 ha, in dem später 20 000 Menschen in ca. 6800 Wohnungen - einschliesslich von 1800 erhaltenen Wohnungen - ihren Platz finden sollen. Unmittelbar südlich des Kruppgebirges und südöstlich der Innenstadt gelegen, war diese Wohngegend im Kriege schwer heimgesucht worden. Der Wiederaufbau hatte bis 1951 nur vorwiegend im Anschluss an stehengebliebene Teile und verkehrsgünstigen Stellen, zumeist auch in Form von Geschäftswohnhäusern nur sehr zögernd eingesetzt. Der Aufbauplan ging von dem Kruppschen Wohnungsbau aus, dem etwa 50% des Grundbesitzes des Zusammenle-gungsbezirkes gehört. Aus verschiedenen, z.T. von einander getrennten Kruppsied-lungen, dem Alfredhof I und II, dem Alfredspark, dem Friedrichshof und der Kau-penhöhe, die sämtlich stark zerstört wurden, bildet der Plan ein zusammenhängen-des Ganzes, wobei die dazwischen gelegenen privaten Wohnbezirke einbezogen

werden. Im September 1952 wurde eine Aufbaugemeinschaft gebildet, in der die Stadt, der Kruppsche Kleinwohnungsbau, gemeinnützige Wohnbaugesellschaften und einzelne Eigentümer vertreten sind. Die Neuordnung des grossen Bezirkes umschliesst nicht nur den Bau von über 5000 Wohnungen sondern auch die Verkehrsplanung, die Durchgrünung, die Anlage von Schulen, Kirchen, Werkheimen u.a.m. Die starke Auflockerung spricht aus der beabsichtigten Wohndichte von etwa 200 Einwohnern je ha. Als Besonderheit dieses umfassenden Neuordnungsplanes seien hervorgehoben die Anlage eines etwa 3 km langen Grünzuges, der sich vom Stadtgarten südlich des Ruhrschnellweges bis zum Alfredshof in Essen-West erstreckt und ferner die Errichtung zweier Wohnhochhäuser.

An dieser Stelle sei allgemein des Kruppschen Wohnungsbaues gedacht, der seit den sechziger Jahren des vorigen Jahrhunderts zahlreiche Siedlungen vornehmlich in den westlichen Stadtteilen errichtete und durch seine bahnbrechenden Beispiele vorbildlicher Siedlungsweisen in geschlossenen Siedlungsindividuen mit Grünflächen, einheitlichem Strassennetz, Kirchen, Geschäftsvierteln usw. nicht nur die Bauweise der übrigen Stadtteile beeinflusste, sondern weit über die Stadt hinaus Wirkungen ausstrahlte. Von diesen auf den Kruppschen Wohnungsbau zurückgehenden grösseren Wohnkörpern wurden die im Kriege hart betroffenen Gartenstadtsiedlungen Margarethenhöhe und der Altenhof in Rüttenscheid bereits wieder aufgebaut und erweitert. Auf die Initiative und Mitwirkung des Kruppschen Wohnungsbaues bei den grossen Projekten der Stadt für den Wiederaufbau zerstörter Wohngebiete wurde schon hingewiesen. Gerade beim Wiederaufbau der Kruppschen Werkwohnungen, (von den 15 500 Werkwohnungen vernichtete der Krieg mehr als die Hälfte, die übrigen wurden fast alle beschädigt), zeigte sich besonders auch die Abhängigkeit der Wiederbelebung der Produktionsstätten von der Bereitstellung ausreichenden Wohnraumes.

Als letztes Projekt einer umfassenden Neuplanung eines zerstörten Wohngebietes bleibt die Umgestaltung des Stadtteiles Segeroth zu erwähnen. Dieser Stadtteil unmittelbar am Nordrand des Altstadtkerns in der Nähe des Bahnhofes Nord an der Rheinischen Eisenbahnstrecke hatte sich eingezwängt zwischen dem Stadtkern im Süden, den Kruppwerken im Westen, den Gaswerken und Wassergewinnungsanlagen im Norden und dem RWE-Kraftwerk und der RWE-Zeche Victoria Mathias im Osten. Beengt durch Verkehrsanlagen wie der Rheinischen Bahn mit dem Nordbahnhof, dem Güterbahnhof Segeroth, der Gladbecker Autostrasse, hatte sich der Segeroth zu einem der dicht bewohnten Viertel der Stadt entwickelt mit ungesunden sozialen Verhältnissen und recht unbefriedigendem Siedlungscharakter. Durch die Nähe zur Geschäftsstadt und zu den Kruppwerken wurden diese engen, lichtarmen Wohnblöcke von der Zerstörung der Innenstadt und der Kruppwerke mit betroffen. Eine Bausperre sollte zunächst die z.T. in wilder Form erfolgte Wiederbebauung nach dem alten Grundriss verhindern, bis 1952 die Durchführungspläne für die völlige Neugestaltung dieses Stadtteiles nach langen Vorarbeiten greifbare Gestalt gewannen. Falls der Großmarkt entsprechend den Durchführungsplänen von der Rheinischen Straße auf das Gelände des jetzigen Bahnhofes Segeroth verlegt werden sollte, wird die Fläche dabei etwa um das Achtfache auf über 10 ha vergrößert. Das gesamte Neuordnungsgebiet umfasst 44 ha. Für diese Verlegung sprechen nicht nur die Zerstörung und die räumliche Enge, sondern auch die bergbaulichen Einwirkungen in dem Gebiet des bisherigen Platzes, die den Gleisanschluss des Marktes in nächster Zukunft unterbrochen hätten. Der neue Platz zeichnet sich durch günstige Lagebeziehungen aus: Er verfügt über einen leistungsfähigen, bergbaulich ungefährdeten Gleisanschluss an die Rheinische Bahn, auf der die Marktwaren rasch herangeführt werden können. Die Nähe zum Stadtzentrum bleibt erhalten. Zudem liegt er am Ausgangspunkt der grossen Ausfallstrassen wie der Gladbecker Strasse, der Hans-Böckler-Strasse, der Pferdebahnstrasse u.a.m. Das ist insofern von Bedeutung, als vom Essener Grossmarkt aus auch weitere Teile des zentralen Reviers ausserhalb des Stadtgebietes versorgt werden. Die Neugestaltung wird ganze ehemalige Strassenzüge verschwinden lassen. Ferner werden Geländeaufschüttungen in Höhe von drei bis sechs Metern, eine Strassenbahnumlegung u.a. Massnahmen das Bild und den bisherigen Charakter dieses Stadtteiles grundlegend ändern. Im Rahmen dieses Projektes sind etwa 2500 Menschen umzusiedeln, von denen etwa ein Viertel zur Zeit behelfsmässig in diesem Gebiet

wohnen. Auch die übrigen Teile des Segeroth, vornehmlich westlich und süd-östlich des neuen Grossmarktes, werden eine weitgehende Neugestaltung als Wohnviertel erfahren, insbesondere durch Auflösung der ehemals geschlossenen Bebauung und eine Durchgrünung. Ähnlich wie bei dem Ehrenzeller-Platz-Projekt wird längs der Hauptverkehrsstrasse, in diesem Falle längs der Segerothstrasse die Bebauung eine gemischte sein, nämlich von Wohn- und Geschäftshäusern, während die übrigen Gebiete ausserhalb des Grossmarktes reine Wohnviertel werden mit vorwiegend drei- und an den Hauptstrassen mit viergeschossigen Häusern. Der bisherige Güterbahnhof Segeroth wird aufgehoben, der Güterbahnhof Nord an der Rheinischen Strecke wird dagegen nach Norden zu erheblich erweitert. Dieser Stadtteil erfährt auf diese Weise innerhalb eines Jahrhunderts einen mehrfachen gründlichen Wandel; der für die Landschaftsentwicklung im zentralen Ruhrgebiet charakteristisch ist: Als tiefliegendes, feuchtes Bruchland war der Segeroth vor der industriellen Entwicklung die Viehweide der Stadt. Mit der Ausweitung der Kruppschen Werke, der Entfaltung des Bergbaues (Zeche Mathias) und weiterer Anlagen der Industrie, der Kraftwirtschaft und des Verkehrs entstand bis um die Jahrhundertwende ein dichtbesiedeltes Wohnviertel von eng zusammengedrängten, baulich unschönen, meist viergeschossigen Grossmiethäusern, umgeben von Verkehrsanlagen insbes. Eisenbahnen und von schornsteinreichen Industrierwerken. Einzig im Nordwestzipfel dieses Gebietes hatte sich im Segeroth-Friedhof ein Stück des ehemals vorherrschenden Grüns erhalten. Bedingt durch die Lage in der Nähe der Kruppwerke und des Stadtzentrums wurde dieser Stadtteil im zweiten Weltkrieg nachhaltig zerstört. Nun konnte nach Jahren der Planung die langerstrebte Sanierung eingeleitet werden, die diesem Stadtteil wiederum eine völlig neue Gestaltung gibt. Die vorhandenen Grünzellen des Segeroth, der Kläranlage u.a.m. sollen zu einem durchgehenden Zug verbunden werden und diesen Stadtteil von den Industrieanlagen im Norden abschirmen.

Die Neugestaltung der wieder- oder neuerrichteten Wohnkörper betrifft auch das soziale Gefüge. Während des Krieges war durch die innerstädtische Umsiedlung ausgebombter Bewohner eine gewisse Durchmischung in der sozialen Struktur eingetreten. Nach dem Einsetzen des Wiederaufbaues im verstärkten Masse und dem Neubau in den Aussenbezirken scheint jedoch, im grossen gesehen, eine Tendenz wirksam zu sein, die eingestellt ist auf die Herstellung der früher herrschenden Struktur. Der Neubau von Siedlungen begünstigt in gewisser Weise eine Entmischung in sozialer Hinsicht, und zwar insofern, als häufig eben die neuen Siedlungen nur für bestimmte Bevölkerungsgruppen, d.h. z.B. nur für Bergleute, Arbeiter eines Werkes, Vertriebene, Angestellte errichtet werden. Der Charakter der nördlichen und nordöstlichen Stadtteile als Bergarbeitersiedlungen hat sich gegenüber früher verstärkt, ebenso der Margarethenhöhe, des Stadtwaldes u.a. als bevorzugter Wohnort der Angestellten. Bei den Wiederaufbauten und Neuordnungsvorhaben kann sich umgekehrt eine Vermischung noch am ehesten einstellen, wie das z.B. beim Segeroth-Vorhaben deutlich sichtbar werden wird. Auf jeden Fall lässt sich auch im sozialen Raumgefüge ein gewisses Beharrungsvermögen feststellen trotz Krieg und Zerstörung. Bemerkenswert erscheint zur Zeit nach der Zunahme der Wohnbautätigkeit die Zunahme der Zahl der Wohnungswechsel innerhalb der Stadt. Es wäre lohnenswert, zu einem späteren Zeitpunkt die Entwicklung der sozialen Gliederung zu verfolgen.

d) Die räumliche Verteilung des Wiederaufbaues und des Neubaues von Wohnungen.

Allen diesen verschiedenen Formen des umfangreichen Neu- und Wiederaufbaues ist gemeinsam, dass sie das Erscheinungsbild und die innere Struktur der Stadt verändern. Eine Übersicht über diese Veränderungen, die räumliche Verteilung der Bautätigkeit nach dem Kriege gibt die Karte über die "Schwerpunkte des Aufbaues der Stadt Essen 1945 - 1953". Sie enthält den Wirtschafts- und Wohnungsbau, soweit er in grösseren zusammenhängenden Komplexen vor sich geht und damit

einen besonders auch städtebaulich bestimmenden Charakter trägt. Hervorgehoben sei, dass sich der Neu- vor allem aber der Wiederaufbau räumlich in bestimmten Gebieten konzentriert. Zwei grosse unterschiedliche Zonen lassen sich leicht erkennen: Einmal die Gebiete im weiteren Raum um die Stadtmitte, wo die Zerstörungen besonders ausgedehnt waren, zum anderen die Aussenbezirke, wo die Neubautätigkeit auf den Freiflächen vor sich geht. Im einzelnen zeigen sich dabei noch wesentliche Verschiedenheiten.

Der Umbau der Innenstadt im Zentrum des ganzen Siedlungssystems, wird mit seinen grossen städtebaulichen Vorhaben gesondert behandelt. Die Gestalt der neuen Stadt findet zweifellos in diesem Gebiet am sichtbarsten und eindringlichsten Ausdruck. Dicht um dieses zentrale Wohnungsgebiet mit dem Neubau der Geschäftsstadt und der Kulturstätten, dem Ausbau des Verwaltungsviertels, den grossen Vorhaben auf dem Gebiete des Verkehrs, schliessen sich die umfangreichen Wiederaufbauprojekte der Industrie und des Wohnungsbaues. Durch die industrielle Wiederbelebung des Kruppgebietes bleibt die enge Nachbarschaft von Industrie-, Wohn- und Geschäftsflächen erhalten. Das Wiedererstehen eines Teiles der Kruppschen und die Ansiedlung neuer Betriebe sowie die damit einhergehende Verkehrserschliessung verändern jedoch den Charakter dieses Geländes, das zur Zeit noch von Demontageflächen durchsetzt erscheint, in grundlegender Weise. Die grossen Neuplanungen im Siedlungsbau liegen in unmittelbarer Nähe zu diesem Industriekomplex. Das ist nicht nur bedingt durch die Verbreitung der flächenhaften Vernichtung der Wohngebiete, sondern zweifellos auch Ausdruck der Wirkung dieser neuen Industriestätten als Arbeitszentren, die früher wie heute den Bau von Wohnungen für die Arbeitskräfte siedlungsgestaltend beeinflussen. Nicht auf der Karte verzeichnet sind die Gebiete des Wiederaufbaues, die ohne Zusammenlegung der Grundstücke im grösseren Rahmen bis 1952 schon an zahlreichen verschiedenen Punkten in Angriff genommen wurden und die kleineren Gebiete gemeinsamen Aufbaues. Im Gegensatz zu dem Wiederaufbau im Süden, Westen und Norden des Stadtzentrums und des Kruppgebietes steht das sogenannte Ostviertel der Innenstadt, östlich der Schützenbahn, das ebenfalls weitgehend der Zerstörung anheim gefallen war, das aber von dem Neubau noch nicht in ähnlicher Weise in Angriff genommen worden ist. In diesem Raum soll später ein neues Rathaus seinen Platz finden. Der wiederaufbaufördernde Einfluss naheliegender Arbeitsstätten wird hier nicht so spürbar wie im Westen der Stadt. Der Norden des Stadtgebietes zeichnet sich dadurch aus, dass hier vor allem die Flächen neuer und künftiger Industrialisierung liegen; noch erstrecken sich hier im Gebiete des ehemaligen Hüttenwerkes Borbeck weite und wüste Demontageflächen. Im Zusammenhang mit der Entwicklung des Bergbaues und der Wiederbelebung der Industrie und Kraftwirtschaft in diesem Raum werden hier Wohnungen im Wiederaufbau und vor allem auch in umfangreichen Neusiedlungen erstellt. Hier und im Nordosten sowie Osten hat der neue Siedlungsbau seinen Schwerpunkt. In diesem Gebiet des Bergbaues, das ehemals durch das Vorhandensein landwirtschaftlicher Flächen zwischen den Zechen, Industriewerken, Wohnkörpern und Verkehrsflächen charakterisiert war, verringert sich das Freiland zunehmend, und die vorhandenen Siedlungen wie Altenessen, Vogelheim, Katernberg, Stoppenberg, Schonbeck, Kray und Steele erweitern sich und wachsen einander entgegen. In diesem Raum begegnen sich auch die Wachstumsspitzen von Gelsenkirchen und Essen. Wenngleich, wie in früheren Zeiten, die Hauptverkehrsstrassen die Bebauung anziehen, so haben doch die neuen grossen Siedlungen unabhängig davon ihren Platz im Gelände gefunden, bestimmt nach den Möglichkeiten und Erfordernissen der Betriebe, der Besitzverhältnisse und der Gesamtplanung. In ähnlicher Weise nur in etwas geringerem Umfang hat sich der Siedlungsneubau im Nordwesten der Stadt entfaltet, wo noch genug Freiland vorhanden war und ausser den ansässigen Werken und Zechen die der Nachbarstädte Mülheim und Oberhausen sich siedlungsbildend auswirken. Hier weisen die Siedlungen häufig noch Gartenland auf. In all diesen Gebieten nördlich des Hellweges handelt es sich vorherrschend um Arbeitersiedlungen, getragen zumeist vom Bergbau, Industrieunternehmen und Siedlungsgenossenschaften. In den südlich davon gele-

genen neuen Siedlungsräumen, im Gebiet der Margarethenhöhe, von Haarzopf, Bredeney, Heisingen, Übrerruhr haben die neuen Siedlungen ein geringes Ausmass; sie sind zudem weitflächiger gebaut. Die Siedlungsträger sind hier vorherrschend Genossenschaften, Unternehmen und Private. In der sozialen Struktur der neuen Wohnkörper erscheint der Anteil der Arbeiter geringer; Angestellte, Beamte und Angehörige freier Berufe treten vermehrt als Wohnungsinsassen auf. Der Charakter dieser Stadtteile als Wohngebiete wird verstärkt, ihr bis dahin oft noch ländlicher Einschlag schwindet mehr und mehr. In diesen Räumen wird anstelle des Reihenhauses mehr die Form des Einzel- und Doppelhauses mit Gartenland bevorzugt. Werden-Stadt, Heisingen, Kupferdreh, Rellinghausen, Steele nehmen dabei eine Sonderstellung ein, da sie alte oder z.T. auch neue Industrien beherbergen, sie weisen verschiedene Siedlungstypen auf, Wohnsiedlungen und auch villenartige Einzelhäuser. In Margarethenhöhe, Haarzopf, Bredeney, Stadtwald und Werden-Land setzt sich die Entwicklung zu reinen Wohngebieten am sichtbarsten durch. Die Planung ist bemüht, die Erholungslandschaft an der Ruhr in Einklang mit der voranschreitenden Neubesiedlung zu bringen. Manche Komplexe, wie z.B. der Abhang von Bredeney nach Werden sind zu Garten-Wohngebieten erklärt, d.h. der Bebauer eines Grundstückes ist verpflichtet, Gartenland anzulegen und gewisse Bepflanzungen vorzunehmen.

Die geographische Verteilung des neuen Siedlungslandes erklärt sich nicht nur aus dem Vorhandensein freier Bauflächen. Der Zusammenhang zwischen Bergbau und Industrie auf der einen Seite und dem Siedlungsbau auf der anderen Seite trat wiederholt hervor. Die siedlungsbildende Kraft des Bergbaues und der Industrie wurde auch in dieser Epoche des Neubaus der Stadt wie ehemals sichtbar.

Im überwiegenden Teil des Stadtgebietes, besonders aber in den nördlich des Hellweges gelegenen Stadtteilen hat die für das Ruhrgebiet charakteristische Verzahnung der verschiedenen Nutzung des Bodens durch Wohnsiedlungen, Verkehr, Industrie, Versorgungsanlagen, Landwirtschaft und Parks usw. eher zu als abgenommen. Wohl ist man bestrebt, im kleineren Umfang, wie das am Beispiel des Ehrenzeller-Platz-Projektes erwähnt wurde, den Wohncharakter eines Wohnkörpers zu verstärken, indem die Gewerbeflächen und Geschäftshäuser in bestimmte Strassenzüge, und zwar an die Hauptverkehrswege gelegt werden. Das Nebeneinander von Industrie-, Geschäfts-, Verkehrs- und Wohnflächen und die Abnahme der landwirtschaftlich genutzten Flächen weisen mit aller Deutlichkeit auf die Notwendigkeit der Durchgrünung dieser Wohngebiete und Stadtteile. Die Bedeutung der Grünflächen für die Wohnsiedlungen zeigt sich auch darin, dass die bevorzugt mit Grün ausgestatteten Stadtteile, wie Margarethenhöhe, Haarzopf, Bredeney, Stadtwald, Heisingen, Schuir und Werden-Land ihren Charakter als Wohnsiedlungen verstärken konnten und zu den besten Wohnlagen der Stadt zählen; diese Gebiete an den Hängen und auf den Ruhrhöhen südlich und nördlich des Flusses prägen sich mehr und mehr aus als industrie-freie Wohngegenden; in den Ruhrtalsiedlungen findet sich, allerdings in geringerem Umfang, ebenfalls die gemischte Anordnung vor.

Das Stadtsystem insgesamt hat durch die bedeutende Ausweitung der Wohnsiedlungen eine erhebliche Verdichtung erfahren. Die Planung ist bemüht, die ehemals so starke Streuung und Auflösung der Bebauung an den Rändern der Siedlungskomplexe zu verringern und die Siedlungen zu Zellen, zu geschlossenen Wohnkörpern abzurunden, so wie die siedlungsgeschichtliche Entwicklung, die zu einer Vielzahl von Siedlungskernen führte, den Zielen einer modernen Städteplanung, nämlich der Schaffung von selbständigen Siedlungsindividuen, wie sie schon vor dem ersten Weltkrieg in der Margarethenhöhe eine mustergültige Verwirklichung fand, sehr entgegenkommt. Dieser Tendenz steht das mächtige Aufstreben der Geschäftsstadt im Mittelpunkt des Gesamtsystems nicht entgegen, vielmehr bildet dies die Entsprechung der Stärkung der Aussenbezirke. Aus dieser fortgeschrittenen Durchgliederung der Stadt erwachsen dem Verkehr vermehrte Aufgaben, auf die im folgenden Abschnitt eingegangen wird. Die Beibehaltung der auch früher üblichen Flachbauweise erfordert einen grossen Raumbef-

darf. Der Zwang zur Wirtschaftlichkeit und die zunehmende Raummenge lassen den Bau von Einfamilienhäusern und Siedlungen mit Gartennutzung leider nur beschränkt zu. Durch die Ausweitung der Grünanlagen sucht man einen gewissen Ausgleich zu schaffen, letzterer ist vor allem auch daher erforderlich, weil die stark ausgeprägte Gemengelage von Wohn- und Industrieflächen aus den oben angeführten Gründen bei dem Siedlungsausbau der Stadt nicht vermieden werden kann.

2. Entwicklung und Aufgaben des Verkehrs.

a) Der Eisenbahnverkehr.

Eine der schwierigsten Nachkriegsaufgaben der Stadt liegt auf dem Gebiet des Verkehrs. Der vielfältige Zusammenhang des Verkehrs mit der Wirtschaft, wie z.B. der Neuansiedlung von Industrien, der Entwicklung zur Einkaufsstadt des Ruhrgebietes, der städtebaulichen Gestaltung, wie z.B. der zunehmenden Besiedlung der Aussenbezirke wurde schon sichtbar. Auch in der Stadtlandschaft gewinnt der Verkehr mehr und mehr Raum als Gestaltelement. Das in dieser Hinsicht charakteristischste Verkehrsmittel des Ruhrgebietes bildet die Eisenbahn, deren Enge des Schienennetzes hier einzigartig auf der Erde ist. (S p e t h m a n n , 138). Das engmaschige Netz der Eisenbahnen war als Ergebnis einer mehr als hundertjährigen Entwicklung nicht nach einem einheitlichen Plan und nicht nach rein verkehrstechnischen und volkswirtschaftlichen Gesichtspunkten entstanden. (Im Ruhrgebiet waren ursprünglich sechs, im Raum von Essen vier private Eisenbahngesellschaften tätig, die erst in den Jahren 1879 bis 1882 verstaatlicht wurden). Schon vor dem ersten Weltkrieg kam es zu ernststen Spannungen zwischen dem wachsenden Verkehrsbedürfnis und der möglichen Verkehrsleistung, und zwar sowohl hinsichtlich des Güter- wie auch des Personenverkehrs. Die seitdem aufgestellten Pläne zur Umgestaltung des Eisenbahnverkehrs fanden durch den ersten Weltkrieg, den Ruhreinbruch der Franzosen 1923/24 und die Wirtschaftsdepression der dreissiger Jahre jeweils keine volle Verwirklichung. Als Ersatz für eine geplante rheinisch-westfälische Schnellbahn richtete 1932 die Bahn für die steigenden Erfordernisse des Personen- und Bezirksverkehrs den sogenannten "Ruhrschnellverkehr" ein, der als charakteristischer Bestandteil des ruhrländischen Verkehrslebens im Dezember 1948 wieder, und zwar erweitert, eingeführt wurde. Einem 1937 aufgestellten Plan zur Verbesserung des Eisenbahnverkehrs bereitete der zweite Weltkrieg ein Ende. So ist es aus der Entwicklung des Eisenbahnverkehrs verständlich, dass gerade dieser Epoche des Aufbaues nach dem letzten Kriege eine besondere Bedeutung zukommt. Ehe jedoch auf die jüngste Phase eingegangen wird, sei die Stellung Essens im Eisenbahnverkehr des Ruhrgebietes kurz dargestellt. Als 1895 eine besondere Bahndirektion für das Ruhrgebiet gegründet wurde, legte man deren Sitz nach Essen. Die besonders starke Verdichtung des Schienennetzes in Essen möge die folgende vergleichende Übersicht (nach F r i e m a n n in 162) aus dem Jahre 1951 veranschaulichen: (S.Übersicht S.87)

Im Stadtgebiet von Essen erreicht die durchschnittliche Entfernung der Eisenbahnlinien voneinander unter den angeführten Städten des Ruhrgebietes den geringsten Wert von im Mittel 3 km. In Wirklichkeit liegt der Wert noch unter 3 km, weil in der Aufstellung die Werkbahnen nicht berücksichtigt sind. Da die Strecken sich über die Zerstörungen des Krieges hinaus, wenn auch oft stark beschädigt, erhielten, so waren damit dem städtebaulichen Aufbau allerorten Beschränkungen gegeben. Die grosse Bahnhofsdichte, die das Essener Gebiet auszeichnet, und die aus vorstehender Übersicht hervorgeht, zeigt die Verkehrsballung im Essener Raum und die Bedeutung der Eisenbahn als Nahverkehrsmittel. Das verwirrende Bild des Eisenbahnnetzes im Essener Stadtgebiet löst sich auf, wenn man die Strecken wie

Die Durchschneidung einzelner Stadträume des Ruhrgebietes durch Eisenbahnlinien.

Stadt	Durchschn. Stadt ausdehnung in N-S-Richtg.	Zahl der Eisenbahn -	Linien in W-0-Richtung	Durchschn. Linienentfernung	In W-0-Richtung	Zahl der Eisenbahn -	Linien in W-0-Richtung	Durchschn. Linienentfernung	Durchschn. Linienentfernung im Mittel (Tab.A B)
	km	durchgehend	endigend	km	km	durchgehend	endigend	km	km
Essen	16	6	3	2,1	12	-	6	4,0	3,05
Bochum	12	3	1	3,4	7	1	2	3,5	3,45
Oberhausen	12	3	-	4,0	9	1	3	3,2	3,60
Gelsenkirchen	15	5	-	3,0	11	2	1	4,4	3,70
Mülheim	10	2	3	2,9	6	-	2	6,0	4,45
Duisburg	19	3	1	5,4	8	2	-	4,0	4,70
Dortmund	17	3	2	4,3	18	-	4	9,0	6,65

Bahnhofsdichte
im Umkreis der Stadtmittelpunkte.

	Anzahl der Personenbahnhöfe in einem Umkreis von:		
	5 km	7,5 km	10 km
Essen	15	24	43
Mülheim	7	16	37
Bochum	8	16	31
Duisburg	8	19	29
Dortmund	9	16	24

(Nach Gesamtverkehrsplanung, 63)

folgt einteilt:

- 1) W-0-Linien,
- 2) N-S-Linien und
- 3) Diagonal-Linien.

Die grosse Zahl der in W-0-Richtung durch das Stadtgebiet von Essen laufenden Eisenbahnlinien weist auf die überragende Bedeutung dieser Verkehrsrichtung für das Ruhrgebiet, die seit vorgeschichtlicher Zeit sich verfolgen lässt und auf die natürlichen Bedingungen zurückzuführen ist. Sie erschliessen das Ruhrgebiet in der Längs-

achse und sind damit geeignet, dem Nah-, Bezirks- und dem Fernverkehr zu dienen. Essens Verkehrsstellung im Herzen des Ruhrgebietes geht nicht zuletzt auch daraus hervor, dass alle wichtigen W-O-Strecken durch Essen führen. Das gilt insbesondere für die beiden Hauptdurchgangslinien des Ruhrgebietes für den deutschen und internationalen Fernverkehr, für die sogen. Köln-Mindener Bahn (über Altenessen) und die sogen. Bergisch-Märkische Bahn (über Essen-Hauptbahnhof). Der Verkehrsbedarf des Personen- und Güterverkehrs konnte vor dem zweiten Weltkriege und kann auch jetzt wieder getragen werden.

Anders liegen die Verhältnisse bei den Nord-Süd- und Diagonallinien. Ihre Zahl ist geringer. Sie dienen nur dem Nah- und Bezirksverkehr, nicht aber dem Fernverkehr. Gegenüber den geraden West-Ost-Strecken fällt hier die gewundene Linienführung auf, die zurückzuführen ist auf die Geländegestaltung und die spätere Entstehung der Strecken. Im Zeichen der zunehmenden Verkehrsbeschleunigung wirkt sich der gewundene Verlauf hinderlich aus. Durch die Ausdehnung des Bergbaues nach Norden war schon vor dem Kriege das Verkehrsbedürfnis in dieser Richtung gestiegen. Damals fanden mehrere Pläne zur Abstellung dieser Unzulänglichkeiten, die u.a. den Bau von sogen. Turm- oder Kreuzungsbahnhöfen an den Schnittpunkten der West-Ost- mit den Nord-Süd-Strecken vorsahen (Z i e g l e r , 84), aus den oben angeführten Gründen keine Verwirklichung.

Während des Krieges war das komplizierte Verkehrssystem der Eisenbahn besonders das Objekt feindlicher Luftangriffe. Trotz nachhaltiger, weitreichender Zerstörungen vermochte die Bahn ihren Aufgaben in erstaunlichem Umfang nachzukommen. Das Bild des Hauptbahnhofes gibt eine anschauliche Vorstellung über Art und Umfang der Zerstörungen. Bis auf etwa 30 Stunden nach dem schweren Angriff vom März 1945 war der Verkehr auf dem Hauptbahnhof nie völlig unterbrochen. Fast alle Gebäudeteile wie die Bahnhofshalle, die Überdachung der Bahnsteige, die Lokomotivschuppen, Wagenhallen, Lagerhallen und Abstellbahnhöfe sind zerstört und ausgebrannt. Der um 1900 über das Strassen-niveau hochgelegte Bahnkörper ist von Bombentrichtern übersät, an den Seiten vielfach abgerutscht. Die Strassenüberführung der Friedrichstrasse ist unterbrochen. Vier Stellwerke sind völlig, die restlichen drei z.Teil zerstört. Die Abstellgleise stehen voll von ausgebrannten Eisenbahnwagen und Lokomotiven. Die Strassenunterführungen sind jedoch noch benutzbar. Die Gleisanlagen sind grösstenteils nicht befahrbar. Trotzdem sind die Hauptverbindungen wie nach Dortmund, Duisburg, Kettwig, Essen-Kray und Essen-Stoppenberg wieder hergestellt.

Die Kriegsschäden waren im mittleren und nördlichen Stadtgebiet am stärksten. Vor allem wirkte sich die Zerstörung sämtlicher Brücken über Rhein-Herne-Kanal und Emscher und der Brücken über die Ruhr bei Kettwig sehr hinderlich aus. Wenn der Verkehr verhältnismässig rasch wieder in Gang gebracht werden konnte, so war das möglich durch die Dichte des Netzes und zum andern auch dadurch, dass Gleise weniger wichtiger Linien abgebaut und zur Ausbesserung der wichtigen Verbindungen verwendet wurden. Die Schwierigkeit des Aufbaues lag, abgesehen von den Fragen der Finanzierung und der Materialbeschaffung, namentlich darin, dass der nach dem Kriege rasch anwachsende Verkehr nicht gestört werden durfte. In erster Linie wurden das Gleisnetz und der technische Apparat instandgesetzt. Die Bahnhofsgebäude sind zumeist noch nicht in die endgültige neue Form gebracht. Die grossen Eisenbahnbrücken über die Wasserläufe wurden im wesentlichen bis 1953 wieder erstellt; in Kettwig bleibt die Ruhrtalbahn von Mülheim nach Essen unterbrochen, da die Brücke für diese Linie nicht errichtet wurde sondern nur die für die Strecke Essen-Düsseldorf. Diese Veränderung ist hervorgerufen durch die Entwicklung des Eisenbahnverkehrs nach dem Kriege und die Strukturveränderungen innerhalb des Gesamtverkehrs.

Die Entfaltung des Personenverkehrs nach dem Kriege möge folgende Tabelle (Aus H. H e l l g r e w e , 48) veranschaulichen:

Verkaufte Fahrkarten
1938/1950
in Millionen Stück

	1938	1947	1948	1950	1950 i. % v. 1938
Essen	7,8	24,2	16,0	8,8	+12,8
Köln	6,5 ¹⁾	12,3	10,6	6,8	+ 4,6
Dortmund	6,7	13,3	10,2	4,5	-32,8
Düsseldorf	5,1	7,8	6,4	4,2	-17,6
Duisburg	3,2	6,8	5,0	3,0	- 6,3
Bochum	2,7	4,7	3,5	2,0	-25,9

1) 1936

Die Sonderstellung Essens mit dem starken Anstieg des Personenverkehrs nach dem Kriege zeichnet sich deutlich ab. Die Eisenbahn dient hier bevorzugt auch als Nahverkehrsmittel, besonders in den ersten Nachkriegsjahren, als die anderen Verkehrsträger sich noch nicht entfaltet hatten. Aber auch die Bevölkerungsverlagerungen und die Zunahme des Arbeiterpendelverkehrs drücken sich darin aus.

Im Eisenbahn-Güterverkehr wies Essen 1950 infolge der wirtschaftlichen Strukturwandlungen gegenüber 1938 einen Rückstand von 47,5% auf (Nach H e l l g r e w e , 48).

Im folgenden sei noch auf die wesentlichen räumlichen Veränderungen und die neuen Vorhaben des Eisenbahnverkehrs hingewiesen. Ein Vergleich des Eisenbahnnetzes der Bundesbahn im Raum Essen, die den Zustand von 1938 und 1952 wiedergibt, lässt erkennen, dass die meisten Gleiseinbussen im Süden der Stadt vorhanden sind; der anfallende Verkehr wird da nunmehr von eingleisigen Strecken bewältigt, so z.B. auf der südlichen Rheinischen Bahn von Mülheim über Rüttenscheid nach Steele und auf der Ruhrtalbahn, die sowieso durch fehlende Brücken in Kettwig und Steele zerbrochen erscheint. Die Veränderungen im mittleren Stadtgebiet hängen mit der Umgestaltung des Kruppgebietes und des Essener Grossmarktes zusammen. Im Norden wurde das Netz trotz der Zerstörung aller grossen Eisenbahnbrücken nahezu wieder voll hergestellt, als Ausdruck der sehr starken Verkehrsspannung in Nord-Süd-Richtung. In diesem Raum fällt auch die Neuplanung einer Strecke von Essen nach Marl, der aufstrebenden Industriestadt im nördlichen Revier, für die die Fluchtlinien bereits gesichert sind. Ebenfalls der Verbesserung des Nord-Süd-Verkehrs dient die im Zusammenhang mit der Neuordnung des Kruppgebietes geplante kurze Verbindungsstrecke zwischen dem Hauptbahnhof und dem Bahnhof Essen-Nord.

Im übrigen soll eine weitere Steigerung der Verkehrsleistung erreicht werden durch eine schärfere gleichmässige Trennung des Güter-, Personenzug- und Schnellzugverkehrs. Einen gewissen Einblick in diese Verkehrsdifferenzierung gibt die beigefügte Übersichtskarte.

Ein schwer zu lösendes Problem beim Wiederaufbau der Stadt und der Verkehrseinrichtungen bieten die Plankreuzungen. Bei der Entstehung des Eisenbahnnetzes hatte man angesichts des damals noch geringen Strassenverkehrs die Gleise zumeist in Strassenhöhe angelegt, so dass zahlreiche Kreuzungen zwischen Schiene und Strasse in gleichem Niveau entstanden. Mit der Zunahme des Strassenverkehrs erweisen sich diese Plankreuzungen als sehr verkehrshemmende Hindernisse und Gefahrenpunkte. Trotz der Vielzahl von Unter- und Überführungen gab es in Essen vor dem Kriege 168 Plankreuzungen, davon viele an Hauptdurchgangsstrassen. Wenngleich sich deren Zahl um ein bis zwei Dutzend etwa verringert haben mag, so bleiben doch noch genug bestehen, deren Beseitigung immer dringlicher wird.

Im Güterverkehr bahnt sich im Norden der Stadt noch eine bemerkenswerte Änderung an. Und zwar soll dort der grosse Verschiebebahnhof Essen-Frintrop,

der vor dem Kriege im Gefolge des Ausbaues des benachbarten Gross-Verschiebe-Bahnhofes Osterfeld stillgelegt worden war, zum Teil dem Hüttenwerk Oberhausen zur Verfügung gestellt werden. Hingewiesen sei ferner auf die verschiedenen Veränderungen im Netz der Werkbahnen, insbesondere bei den Kruppwerken, im Hafengelände und bei den Zechen.

Das wichtigste Vorhaben für die Neugestaltung der Stadt auf dem Gebiete des Eisenbahnverkehrs stellt der Neubau des Hauptbahnhofes dar, der schon seit Jahrzehnten gefordert wurde. Der Hauptbahnhof hatte sich aus einer kleinen Station der unmittelbar am Südrand des Stadtkernes vorbeiführenden Bergisch-Märkischen Bahn entwickelt, die sich, obwohl jüngeren Datums als die weiter nördlich gelegene Köln-Mindener Strecke, bald als die in der Hellwegzone verlaufende Hauptstrecke des Reviers herausstellte. An der Köln-Mindener Bahn entstand der ältere Bahnhof von Altenessen, der aber gegenüber dem Hauptbahnhof durch die grössere Entfernung vom Stadtkern im Nachteil war und noch ist. Beide Bahnhöfe waren bald **zu klein**. Eine Zusammenlegung wurde oft erwogen (S c h m i d t 116), jedoch erwies sich stets die Entfernung beider Bahnhöfe voneinander als zu gross. So blieb es dabei, dass "die Essener Hauptbahnhöfe sowohl an der nördlichen wie auch an der südlichen Hauptlinie der Reichsbahn, betrieblich und auch in ihrer äusseren Gestaltung" nicht den Anforderungen der Stadt genügt, gemessen an dem zu bewältigenden Riesenverkehr (S p e t h m a n n , 138). Auch nach dem Kriege wies der Essener Hauptbahnhof den stärksten Verkehr aller westdeutschen Städte auf. Die Zerstörung des 1900 errichteten Gebäudes des Hauptbahnhofes machte den Weg frei für eine endgültige Lösung. Von einer ehemals geplanten Verlegung des Bahnhofes nach Westen oder Osten sah man ab. So erstet der neue Bahnhof an der alten Stelle und zwar im Zusammenhang mit der Neugestaltung der Innenstadt und insbesondere der Freiheit. Bei der Anlage des 1952 begonnenen Neubaus spielte der Gesichtspunkt der Erleichterung des Umsteige- und Übergangsverkehrs zu Strassenbahn und Omnibus eine wesentliche Rolle. Das Gesicht des Bahnhofes, das ehemals nur nach Norden zum Stadtkern gerichtet war, wird nunmehr ebenso nach Süden, der Freiheit zugewendet sein, da dieser Vorplatz erweitert und umgestaltet wird.

Schliesslich sei noch auf die entscheidend wichtige technisch-betriebliche Neuerung des ruhrländischen Eisenbahnverkehrs hingewiesen, durch die die oben erwähnten seit Jahrzehnten erwogenen Umgestaltungspläne endlich eine zeitgemässe Verwirklichung erhalten, auf die Elektrifizierung. Nach jahrelangen Vorarbeiten wurde 1953 die Elektrifizierung des Eisenbahnnetzes des Ruhrgebietes eingeleitet. Die erste Ausbaustufe sieht die Elektrifizierung der beiden West-Ost-Strecken, der Köln-Mindener und der Bergisch-Märkischen Linie, sowie der Nord-Süd-Verbindung Essen-Recklinghausen und Essen-Kettwig-Düsseldorf vor. Diese Neuerung ermöglicht eine erhebliche Verkehrsbeschleunigung und -verdichtung. Für die Stadt Essen werden damit weitreichende Wirkungen verbunden sein, gerade auch im Hinblick auf die Entwicklung als zentraler Ort und als Einkaufsstadt.

b) Der Ausbau des Strassennetzes.

Im Zeitalter einer rasch fortschreitenden Motorisierung des Verkehrs kommt den Strassen beim Wiederaufbau der Städte eine besondere Bedeutung zu. Hatte die Vielzahl von älteren und jüngeren Siedlungskernen im Verkehrsnetz der Eisenbahnen jene Häufung von Bahnhöfen mit hervorgerufen, so wirkte sich dieser Umstand im Strassennetz derart aus, dass sich im Stadtgebiet viele verschiedenartige Strassengeflechte entwickelten, die jeweils auf die örtlichen Belange zugeschnitten waren und häufig auf Flurgrenzen, Feldwege oder Einzelplanungen zurückgingen. Mit der Entwicklung der Siedlungen zu einem Stadtsystem erwuchs die Aufgabe, die sehr unterschiedlichen Strassennetze in ein Gesamtstrassennetz, das sowohl den örtlichen als auch den überörtlichen Verkehrsaufgaben dient, zusammenzufassen. Der Durchführung der seit Beginn des zwanzigsten Jahrhunderts wiederholt aufgestellten Verkehrspläne standen stets erhebliche

Schwierigkeiten entgegen (S c h m i d t , 116, E h l g ö t z , 30). Als besonders erschwerende und bis heute die Verwirklichung eines grosszügigen Ausbaues des Strassennetzes behindernde Bedingungen seien noch erwähnt die starke Aufgliederung des Geländes, die Bergsenkungen, die Entwässerung, die weite Verbreitung und Mischung der Industrie- und Eisenbahnanlagen. So gab es z.B. im Ruhrtal auf einer Flusstrecke von 23 km 1939 nur vier Strassenbrücken, von denen zwei nur beschränkt fahrbar waren und drei Eisenbahnbrücken. In der Emschertalung stehen dem Nord-Süd-Verkehr gleich zwei Gewässer entgegen, der Rhein-Herne-Kanal und die Emscher. Auf einer Strecke von 8 km bestanden hier 7 Straßen- und 6 Eisenbahnbrücken.

Als 1920 der Siedlungsverband Ruhrkohlenbezirk in Essen gegründet wurde, bildete die Neuordnung des Verkehrs im Ruhrgebiet eine der wichtigsten Aufgaben. Das damals von ihm für den Raum Essen aufgestellte Netz von Durchgangsstraßen, den sogenannten Verbandsstraßen, geht zurück auf frühere Pläne des ehemaligen Baudezernenten der Stadt, dem späteren Verbandsdirektor Robert Schmidt. Es erfuhr bis 1939 viele Veränderungen und seit 1925 einen erheblichen Ausbau, wobei den sich fortlaufend steigernden Verkehrsansprüchen nicht voll genüge getan werden konnte. Das Bild des Essener Strassennetzes vor dem zweiten Weltkriege zeigt also, durch die natürliche und die Siedlungs- und Wirtschaftsentwicklung bedingt, die verschiedenen örtlichen Netze der einzelnen Stadtteile mit unausgeglichener Strassenführung, häufig geringen Strassenbreiten, wechselnden Fluchtlinien z.T. erheblichen Höhenunterschieden, vielen Kunstbauten wie Brücken, Unterführungen, Einschnitten, Dämmen. Als beherrschender Mittelpunkt zeichnet sich der eng bebaute Stadtkern, mit dem aus dem Mittelalter überlieferten nierenförmigen Grundriss ab. Von hier führten die grossen Ausfallstrassen radial nach aussen. Hier liegt vor allem der Schnittpunkt der beiden Hauptverkehrslinien, der Nord-Süd und der West-Ost-Achse. Das aus anderen Großstädten bekannte Verkehrsproblem der eng gebauten Altstadt besteht in Essen mehrfach: einmal im Stadtkern, zum anderen, wenn auch in kleinerem Umfang in den grossen Trabantsiedlungen wie Steele, Werden und Borbeck und in geringerem Masse in den Aussensiedlungen mit engem Kern. Ähnlich wie bei dem Eisenbahnnetz lässt sich das vielgestaltige Netz der Hauptverkehrsstrassen im Ruhrgebiet und damit auch in Essen nach dem Gebrauch des Siedlungsverbandes Ruhrkohlenbezirk in Ost-West (OW), Nord-Süd (NS) und Diagonal (D) - Strassen gliedern. Bemerkenswert sei noch, dass im Gegensatz zu anderen Großstädten infolge der siedlungsgeschichtlichen Entwicklung kein ausgeprägtes System mehrfacher Strassenringe entstand, obwohl vor Jahrzehnten die Bemühungen der Stadtplanung auf die Schaffung solcher Ringe gerichtet waren (E h l g ö t z , 30). Nur um den mittelalterlichen Stadtkern lässt sich im Zuge der Hindenburg-Friedrich-Ebert-Strasse, Schützenbahn, Bernestrasse und Hachestrasse von einem Verkehrsgürtel sprechen. Im Verhältnis zu anderen Großstädten verfügt Essen infolge der Siedlungsstruktur und der vorherrschenden Flachbauweise über ein recht ausgedehntes Strassennetz. Dementsprechend mussten die Kriegsschäden besonders gross sein. Von den rund 1100 km langen öffentlichen Strassen waren bei Kriegsende 700 km nicht befahrbar. Vor allem aber erlitt Essen unter allen Städten die meisten in die Tiefe wirkenden Schäden. Die Gas- und Wasserleitungen sowie das Kanalisationsnetz wurden an ca. 1500 bzw. 1400 und 4240 Stellen zerstört. Etwa 1/7 der gesamten Trümmermasse lagerte auf den Strassen. Am empfindlichsten wurde jedoch der Verkehr auf lange Zeit getroffen durch die Vernichtung von Strassenüberführungen sowie Fluss- und Kanalbrücken, vornehmlich in der allerletzten Kriegsphase durch Sprengung. So zählte man im Mai 1945 24 zerstörte grosse Strassen- und 9 grosse Eisenbahnbrücken, darunter vor allem die über die Ruhr, den Rhein-Herne-Kanal und die Emscher.

Die Wiederherstellung der Verkehrswege war eine der allervordringlichsten Massnahmen nach Beendigung des Krieges. Sie erfolgte zuerst auf den wichtigsten Strassen und zwar von aussen nach dem Stadtkern zu, wie das auch am Beispiel der Wiederinstandsetzung des Strassenbahnnetzes deutlich sichtbar wird. Zu der Beseitigung der Schuttmassen trat anfangs eine meist nur behelfsmässige Ausbesserung der Schäden. Erst seit 1948 wurde eine gründlichere Instandsetzung in grösserem Umfange möglich. Bis Ende 1946 waren die Hauptverkehrsstrassen geräumt.

Beschädigte Strassen, die einer endgültigen
Instandsetzung bedürfen.

Zeitpunkt:	Strassenlänge in km:	Strassenfläche in qm:
10.5.1945	130,0	1 010 000
1.4.1949	76,7	570 600
1.4.1950	68,6	505 500
1.4.1951	58,7	429 800
1.4.1952	45,3	323 800

Die endgültige Wiederherstellung bzw. der Neubau der Brücken dagegen setzte noch später etwa in den Jahren 1950 bis 1954 ein. Bis dahin mussten an den wichtigsten Stellen Behelfsbrücken den Verkehr notdürftig tragen. Bezeichnenderweise hatten bei der Wiederherstellung die Verkehrswege über Emscher und Rhein-Herne-Kanal den Vorrang vor den Ruhrbrücken. Im allgemeinen handelte es sich bei der Beseitigung der Kriegsschäden um eine Wiederherstellung. Der Ausnützung der durch die flächenhaften Zerstörungen gegebenen Chance einer Neuplanung des Verkehrsnetzes waren enge Grenzen gesetzt. Die im alten Strassennetz angelegten Werte in Form von Strom-, Gas-, Wasser-, Abwasser- und Kabelleitungen waren zu kostbar, um sie in der Not der Nachkriegszeit verlorengehen zu lassen. Vor allem wirkte sich aber auch hemmend aus der geringe kommunale Grundbesitz und die ungenügenden gesetzlichen Mittel zur Durchführung neuer Vorhaben. Selbst bei dem Wiederaufbau des Ehrenzeller-Platz-Viertels, bei dem die Grundstücke zusammengelegt und neu verteilt wurden, behielt man die alte Strassenführung im wesentlichen bei. Auch eilte stellenweise die Bebauung der Planung voraus, so dass, wie in der Innenstadt zeitweise Bausperren in bestimmten Gebieten verhängt werden mussten. Trotz dieser Beschränkungen wurden in Essen einige Verkehrsvorhaben in Angriff genommen, die durch Umfang und Bedeutung hervorrangen und die Verkehrsgestaltung der Stadt verändern. Zahlreich sind dagegen die kleineren Verbesserungen des Strassenverkehrs durch den Ausbau der Bürgersteige, die Strassenverbreiterungen und -begradigungen, Verlegung der Strassenbahngleise von der Seite auf die Mitte der Strasse, Bau von Verkehrsinseln, Beseitigung unübersichtlicher Kurven, Kreuzungen, die Anlage von Auto-Parkstreifen, Mittelstreifen usw.

Von den grossen Verkehrsvorhaben seien erwähnt die verkehrliche Umgestaltung der Innenstadt, die Verkehrserschliessung des Kruppgeleudes, der Ausbau des Ruhr-schnellweges und des Verbandsstrassennetzes. Bei dem innerörtlichen Ausbau handelt es sich einmal um eine bessere und weitergehende Erschliessung und zum anderen um eine Verbesserung der Verbindungen von den Aussenbezirken zur Stadtmitte, aber vor allem auch um die Verbesserung der Verbindungen der nach dem Krieg so stark bevölkerten und gewachsenen Aussenstadtteile untereinander. Der Ausbau der Siedlungen und der Verkehrswege schliessen das Stadtsystem stärker zusammen. Die Vorhaben der überörtlichen Verkehrsverbindungen zielen im Sinne der Entwicklung Essens zur Einkaufsstadt auf eine flüssige Heranführung des Verkehrs zur Innenstadt und andererseits auf die Ablenkung des Durchgangsverkehrs von dem Zentrum durch Tangentialstrassen. Die Aufgaben, die dem inner- und überörtlichen Verkehr gestellt sind, finden ausserhalb des Ruhrgebietes kaum eine Entsprechung, da die Stadt Essen nicht die einzige Stadt in einer weiten Umgebung ist, sondern ringsum mit ähnlichen Verkehrssystemen in Verbindung steht, was die Verkehrsgestaltung sehr kompliziert. Es ist daher verständlich, dass die Bemühungen um eine ganzheitliche Lösung der Verkehrsfragen innerhalb des gesamten Ruhrgebietes, wie sie erstmalig nach dem ersten Weltkrieg mit zur Gründung des Siedlungsverbandes Ruhrkohlenbezirk führten, nunmehr nach dem zweiten Weltkrieg zu weiteren Erfolgen kamen, worauf noch nachstehend eingegangen wird. Die ausserordentliche Steigerung des Strassenverkehrs geht hervor aus den in jüngster Zeit mehrfach durchgeführten Verkehrszählungen und auch aus folgender Übersicht über die Entwicklung des Bestandes an Kraftfahrzeugen; hierbei ist jedoch zu berücksichtigen, dass die Zahlenangaben nichts über den Durchgangsverkehr aussagen, der in Essen etwa die Hälfte des Gesamtstrassenverkehrs ausmacht.

Der Bestand an Kraftfahrzeugen in Essen 1938/1953.⁺⁾

Wagenart	1938	1951	Juni		
			1952	1953	1954
Krafträder	5 657	5 793	8 399	12 348	13 486
Personenkraftwagen	7 705	7 784	10 498	13 291	16 264
Kraftomnibusse	103	117	149	186	206
Lastkraftwagen	3 312	6 551	7 336	8 876	8 479
Zugmaschinen/Schlepper	154	191	212	240	254
Sonst.Kraftfahrzeuge	112	163	174	212	240
Insgesamt	17 043	20 599	26 768	35 153	38 929

+) Zahl der zugelassenen Fahrzeuge.

Nach Angaben des Statistischen Amtes Essen

Wie aus der Übersicht zu ersehen ist, hat sich die Zahl der Kraftfahrzeuge mehr als verdoppelt, und zwar in sehr kurzer Zeit. Gegen Ende des Jahres 1950 zählte die Stadt soviel Fahrzeuge wie 1938. Vor allem nimmt ihre Zahl von Jahr zu Jahr weiterhin rasch zu. Nach Untersuchungen der Industrie- und Handelskammer zu Essen ist aber zudem die jährliche Durchschnittskilometerleistung der Kraftfahrzeuge gegenüber dem Vorkriegsstand um das zweieinhalb bis dreifache gewachsen. Bemerkenswert erscheint der erhöhte Anteil der Lastkraftwagen an dem Gesamtbestand der Motorfahrzeuge. Diese ungestüme Entwicklung führte zu wiederholten Revisionen der ersten nachkriegszeitlichen Neuordnungspläne. Das Verhältnis der Straßenbreite zur Bebauungshöhe ist durch dieses Anwachsen des Verkehrs weithin in ein Mißverhältnis geraten. Den bisher durchgeführten und eingeleiteten Massnahmen auf dem Gebiete des Strassenverkehrs werden daher in Zukunft noch viele andere folgen müssen. In diesem Zusammenhange sei auch darauf hingewiesen, dass im Ruhrgebiet der Bau von Untergrundbahnen wegen der bergbaulichen Einwirkungen nicht möglich ist.

Ein Hauptvorhaben der städtebaulichen Neugestaltung bildet die Verkehrerschliessung des Kruppgeändes. Entgegen den Absichten Krupps, der einen freien Raum zwischen dem Stadtkern und dem Werk bestehen lassen wollte, war es im Laufe des 19. Jahrhunderts doch dahingekommen, dass sich die Werkanlagen bis an die Altstadt heranschoben, und die Innenstadt verkehrsmässig und städtebaulich nach Westen zu abgeriegelt wurde. Nur zwei enge, von hohen Fabrikwänden eingefasste Strassen führten als öffentlich zugängliche Wege von der Stadtmitte durch das Werkgeände zu den stark bevölkerten westlichen Stadtteilen. Der Verkehr beider Strassen war zudem noch sehr gehemmt durch mehrere Plankreuzungen mit Werkeisenbahnen, was sich namentlich in der Altendorfer Strasse störend auswirkte, da dieser Verkehrsstrang außerdem noch einen starken Durchgangsverkehr nach Oberhausen, Mülheim und Bottrop aufzunehmen hatte. Als dann die Demontagen auf dem Kruppkomplex einsetzten, wurde zugleich eine verkehrsmässige Aufgliederung erstrebt, die in der Folge vor allem mit der industriellen Wiederbelebung Hand in Hand ging. Die einschneidendste Veränderung innerhalb dieses Vorhabens stellt die Verlegung der Bundesstrasse 224 durch das Werkgeände dar. Während vordem gar keine Strasse in Nord-Süd-Richtung innerhalb des Industrieflächenkomplexes bestand, durchzieht nunmehr diese Hauptverkehrsstrasse das ehemalige Kerngebiet der Gusstahlfabrik in dieser Richtung. Sie hat die Aufgabe, das Geände zu erschliessen und vor allem auch den starken Durchgangsverkehr von der Innenstadt abzuziehen und aufzunehmen. Wie schwierig dieser Strassenneubau durch das Werkgeände durchzuführen ist, erhellt daraus, dass allein im Zuge dieser Strasse auf einer Strecke von rd. 1 km zwei Über- und zwei Unterführungen und umfangreiche Erdbewegungen erforderlich sind.

Die beiden obengenannten West-Ost-Strassen erfahren einen durchgreifenden Umbau, sie werden verbreitert, begradigt und im Gefälle ausgeglichen. Nur eine Plankreuzung bleibt bestehen. Durch den Neu- bzw. Ausbau der Schederhof- und der Pferdebahn- und der Münchener-Strasse wird der West-Ost-Verkehr erweitert. An der neuen

Schederhofstrasse, in der Nähe des Schnittpunktes des Nord-Süd- und Ost-West-Verkehrs wurde 1949 der Autohof als Zentrale für den Fernlastkraftwagen-Verkehr eingerichtet. Der Nord-West-Diagonal-Verkehr erhält durch den Neubau der Kraemer- und der Haedenkampstrasse und die Umlegung der Bottroper Strasse eine erhebliche Verbesserung. Im Gelände südlich des Ruhrschnellweges schafft die verlegte Holsterhauser Strasse in der Süd-West-Diagonale eine bessere Verbindung der Stadtteile Holsterhausen und Margarethenhöhe zum Stadtzentrum. Das ehemalige Lazarettgelände unmittelbar nördlich des Güterbahnhofes wird durch Strassen-, Neu- und Umbauten erschlossen. Das Netz der neuerrichteten zahlreichen Werkstrassen richtet sich aus nach den Bedürfnissen der angesiedelten Betriebe, in deren Nähe jeweils auch Parkplätze angelegt wurden. Die Karte über die Verkehrsaufschliessung des Kruppgebietes gibt den Stand von 1952 wieder; mit der weiteren industriellen Erschliessung geht auch die verkehrsmässige voran.

Weit problematischer als die Verkehrsaufschliessung des Kruppgebietes stellt sich die Neugestaltung des Verkehrs im Stadtkern und der Innenstadt. Der Aufbau der Altstadt als Geschäfts- und Kulturzentrum macht diese zum Zielort des Verkehrs, wogegen der Durchgangsverkehr von dem Stadtzentrum ferngehalten werden soll. Wie vor dem Kriege bildeten sich an den vier Ausgangs- bzw. Eingangspunkten des Stadtkerns, an den ehemaligen Stadttoren, den Verkehrspasspunkten des Hauptbahnhofes, des Viehofer Platzes, der Steeler Strasse und des Limbecker Platzes besondere Brennpunkte des Verkehrs, die bei der ausserordentlichen Zunahme des Fahrzeug- als auch des Fussgängerverkehrs zu erheblichen Verkehrsstauungen führen. Besonders am Hauptbahnhof, dem Haupttor der Stadt, spitzt sich der Verkehr aufs äusserste zu. Unter dem Druck dieser Verhältnisse wurde 1953 die Verlegung des Friedhofes vor dem Kettwiger Tor, einem historischen Kulturdenkmal der Stadt, vorgenommen. Der südliche Bahnhofsvorplatz, die Freiheit, wird dadurch u.a. auch im Zusammenhang mit dem Neubau des Bahnhofsgebäudes und der Untertunnelung des Platzes durch den Ruhrschnellweg eine völlig neue Gestaltung erhalten.

Der Viehofer Platz, als Gegenpol zum Verkehrsknotenpunkt der Freiheit, an einem Verkehrspasspunkt grosser Eisenbahnunterführungen und an einem Bahnhof gelegen, stand nach dem Kriege gegenüber dem Südausgang der Altstadt mit seiner näheren Umgebung im Aufbau sehr zurück. Dadurch wird die erst 1953 einsetzende Verwirklichung einer grosszügigen Neugestaltung erleichtert. In den drei Jahren von 1952 bis 1954 wurde hier eine Verkehrssteigerung von 82 % gemessen! Zwischen 6 und 20 Uhr passieren rund 50 000 Fahrzeuge werktags den Platz. Anstelle eines ehemaligen grossen Lichtspielhauses, eines Zirkusgeländes u.a. Gebäude, die zerstört oder abgerissen wurden, werden Verkehrsflächen und grosse Parkplätze treten, die den Viehofer Platz stark nach Osten ausweiten, wobei auch das jetzige Strassenbahnnetz entwirrt wird. Die weiträumige Umgestaltung dieses Platzes steht im Zusammenhang mit der verkehrlichen und baulichen Neugestaltung der Schützenbahn, die an der Ostgrenze der Altstadt zu einer breiten Hauptverkehrsstrasse ausgebaut wurde und den ehemals durch den Stadtkern führenden Strassenbahnverkehr aufnahm, wobei verhältnismässig grosse ehemalige Grundstücksflächen des Stadtkerns der Strasse weichen mussten, wie das deutlich aus den Karten über den Stadtkern zu ersehen ist. Der Verkehrsbrennpunkt im Osten des Stadtkerns fand bereits durch die Anlage des Omnibusbahnhofes seine endgültige Lösung. Während so im Norden und Osten der Altstadt die Neuordnung des Verkehrs dem Neu- und Wiederaufbau der Stadt vorgeht, ist es am Limbecker Platz im Nordwesten der Altstadt noch nicht so weit. Der Aufbau der Geschäftsstadt hat hier schon wieder Grossbauten erstehen lassen, und einzelne alte Gebäude überstanden den Krieg. Die verkehrliche Umgestaltung des Kruppgebietes hat nicht den Umstand beseitigt, dass die beiden das Werkgelände durchschneidenden Ost-West-Strassen am Limbecker Platz münden. Wenn auch mit der Fertigstellung der Hans-Böckler-Strasse, der Bundesstrasse 224, der Platz vom Durchgangsverkehr eine gewisse Entlastung erfahren wird, so bleibt doch gerade hier eine grosszügige Lösung, die durch den vorangeschrittenen Aufbau schwierig ist, ein dringendes Bedürfnis. Nach Jahren der Prüfung soll nunmehr der Platz nach Westen verlegt werden, so daß der umfang-

reiche Kaufhaus-Komplex von Althoff in das Innere der Geschäftsstadt einbezogen werden wird. Alle vier Verkehrsbrennpunkte haben durch die Erweiterung der Strassen im Zuge des Ringes um den Stadtkern untereinander eine bessere Verbindung erhalten. Ausserdem sind die von diesem Strassenzug zentripetal abzweigenden Zufahrtsstrassen in das Innere des Stadtkerns verbreitert und begradigt worden, um den Zugang zur Kernstadt zu erleichtern.

Im Stadtkern bildet die Bereitstellung ausreichender Parkflächen für die Kraftfahrzeuge ein heissumstrittenes Problem. Der Wiederaufbau der Altstadt geschah bewusst unter Beibehaltung einer gewissen Enge im Hinblick auf die Entwicklung Essens zur Einkaufsstadt. Wenn auch an vielen Einzelstellen die Strassenführungen abgewandelt, die Strassen verbreitert wurden, so blieb der überlieferte Grundriss im grossen und ganzen doch erhalten. Einschneidende Veränderungen beschränkten Ausmasses wurden bisher nur an der Ostseite des Stadtkerns getroffen, die aus den Karten, die den Vorkriegs- und den jetzigen Zustand zeigen, ersichtlich sind. In dem Bestreben, die Besucher des Stadtzentrums möglichst nah an die dort befindlichen Geschäfte und Gemeinschaftseinrichtungen durch Verkehrsmittel heranzuführen, hatte man zunächst vor allem am Rande der kleinräumigen Altstadt Parkplätze vorgesehen. Mit dem fortschreitenden Aufbau und der Zunahme des Verkehrs ergab sich die Notwendigkeit, auch im Innern des Stadtkerns selbst vermehrt Parkraum zu schaffen, wodurch die kostbare und begehrte Fläche für die Errichtung von Geschäftshäusern beschnitten wird. Die Raummenge der Altstadt hat jetzt schon, und zwar in dem südlichen Teil, in dem der Aufbau am weitesten vorgeschritten ist, in Verbindung mit der Errichtung eines Hochhauses, zum Bau eines mehrstöckigen Parkplatzes geführt. In diesem Zusammenhang sei auch die Errichtung eines Omnibusbahnhofs, des Porscheplatzes, als Gegenstück erwähnt. Unmittelbar in die Nähe der Stadtmitte, an der Schützenbahn, Steeler Tor, wurde schon 1951 in die Trümmerflächen hinein, entfernt vom Hauptbahnhof, dieser Ausgangs- und Haltepunkt für den Omnibus- und Strassenbahnverkehr gelegt, der bereits erweitert werden musste. Zur Zeit folgt der Fussgängerstrom, der wie der gesamte innerstädtische Verkehr sehr konservativ ist, mit Vorliebe den bereits ausgebauten Geschäftsstrassen vom Hauptbahnhof und dem Limbecker Platz her oder auch, in schwächerem Masse, den früher üblichen Weg vom Viehofer Platz durch die noch wenig bebaute Viehofer Strasse.

Eines der grössten Verkehrsvorhaben, das gleicherweise dem Ziel- und Durchgangsverkehr dient, bildet die Umgestaltung des Ruhrschnellweges. Vom Verband Ruhrkohlenbezirk 1925 bis 1934 als dreispurige Kraftfahrbahn geschaffen, entwickelte er sich schnell zur Hauptverkehrsstrasse des Ruhrgebietes (Mindestbreite 9 m). Als Bundesstrasse 1 und Verbandsstrasse OW IV (Ost-West) verbindet er die Städte der Kernzone des Ruhrgebietes von Duisburg (bzw. Moers) über Mülheim, Essen, Bochum, Dortmund bis Unna-Hamm. Nachdem die Autobahn vor dem zweiten Weltkrieg im Planungsraum nördlich der Emscher an Essen vorbeigeführt wurde, gewann der Ruhrschnellweg für Essen und die übrigen Hellwegstädte steigende Bedeutung. Schon vor dem Kriege kaum den Anforderungen gewachsen, erfuhr er nach 1948 eine riesige Belastung, was eine stete Zunahme der Unfälle zur Folge hatte. Während 1930 auf der Kruppstrasse insgesamt 2041 Kraftfahrzeuge innerhalb 12 Stunden an einem Tage gezählt wurden, waren es 1952 im gleichen Zeitraum 14 385 Fahrzeuge (7128 Personen-, 5766 Lastkraftwagen und 1491 Krafträder. Nach Unterlagen des Siedlungsverbandes Ruhrkohlenbezirk). Erst nach jahrelangen Bemühungen wurde 1953 ein Ausbau eingeleitet, nach dem die Strasse u. a. zwei zweispurige Richtungsfahrbahnen und eine Gesamtbreite von rund 30 m erhält. Im Unterschied zu den anderen Hellwegstädten führt der Ruhrschnellweg in Essen durch das Stadtinnere. Er benutzt eine schon seit etwa 1900 geplante und in der Folge verwirklichte, den zentralen Stadtbereich im Süden umfassende Strassenführung, den sogenannten Fürstenring (Kurfürsten-, Kronprinzen-, Kaiser-, Hohenzollerstrasse). Dort entwickelten sich dann mit der Zunahme des Verkehrs an den Kreuzungen eine Reihe gefährlicher und verkehrshemmender Stellen. Nach dem neuen Projekt soll der Ruhrschnellweg in Essen an die Altstadt heran und in einem Tunnel unter dem süd-

lichen Bahnhofsvorplatz hindurchgeleitet werden, wodurch zugleich eine Strassenverkürzung von 800 m erreicht wird. Mit der neuen Strasse sind mehrere An- und Abfahrten, Brücken und Kunstbauten verbunden. Ausser dieser Umlegung wurden innerhalb des Stadtgebietes in Kray in einer Länge von 670 m und an der Grenze nach Mülheim weitere nötig. Bei der letzteren schüttete man ca. 280 000 cbm Trümmer an, um das Mühlbachtal verkürzt zu überbrücken. An anderen Stellen, so an der Hobeisen- und an der Kray Strasse, sind Unterführungen des Ruhr-schnellweges vorgesehen.

Als Gegenstück zum Ruhrschnellweg ist nördlich der Emscher und südlich der Autobahn eine neue durchgehende Ost-West-Verbindung als Emscherweg (OWIII) geplant, der für den industriellen Norden Essens und den Stadthafen Bedeutung gewinnen dürfte. Im Nordsüdverkehr bildet der Neubau der Bundesstrasse 224 durch das Krupp Gelände das grösste Vorhaben, durch das der Verkehr von der Innenstadt abgezogen wird. Dem gerade in dieser Richtung nach dem Kriege angewachsenen Verkehrsbedürfnis entspricht auch der Ausbau der Verbandsstrasse NS VI, der Wuppertaler Strasse längs der Ruhr von Rellinghausen nach Kupferdreh mit einer geplanten breiten Ruhrbrücke (anstelle der Kampmannschen Brücke) und einer völlig neuen Ortsdurchfahrt von Kupferdreh, dessen Kern umgangen werden soll. Nach Norden zu führt diese neue Verbindung in Richtung Katernberg-Gelsenkirchen, wobei die Ortskerne gemieden werden. Der Ableitung des Verkehrs von dem Stadtzentrum durch die Bundesstrasse 224 nach Westen entspricht die neu angelegte Müller-Breslau-Strasse, einer Diagonalstrasse, auf der Ostseite. Ausserhalb der Stadt gelegen, aber in gleicher Weise wirksam für die Entlastung der Innenstadt ist die neue Diagonal-Verbindung D IIIa vom Verteiler des Ruhrschnellweges westlich von Essen nach Oberhausen, die später zur Autobahn nach Holland weitergeführt werden soll. Auf die neue Führung der Bottroper Strasse (D IV) zwischen Helenen- und Eisenstrasse wird im Zusammenhang mit der Umgestaltung der Phönixhalde zum Volkspark noch eingegangen.

c) Die Entwicklung der Nahverkehrsmittel.

Die Entwicklung der Nahverkehrsmittel in der Nachkriegszeit ist dadurch gekennzeichnet, dass sie insgesamt einen schnellen Aufstieg erlebten und trotz der geringeren Einwohnerzahl den Vorkriegsstand schon weit überschritten haben. In diesen gestiegenen Verkehrsbedürfnissen drücken sich die beschriebenen Wandlungen in der Struktur und Verteilung von Wirtschaft, Bevölkerung und Siedlung aus. Ganz allgemein dürften sich die Arbeitswege im Gefolge des Krieges verlängert haben; auch ist das Bedürfnis nach den Erholungslandschaften gestiegen. In diesem Zusammenhang sei auch auf den starken Pendlerstrom der Berufstätigen hingewiesen, der über die Stadtgrenzen im Umkreis von etwa 30 km von und zu der Stadt geht. (Nach einer Erhebung von 1950 (Statist. Rundschau 1952) hatten von 250 485 Erwerbsspersonen 12 214 ihren Arbeitsplatz ausserhalb der Stadt. Diesen Auspendlern standen 17 933 Einpendler gegenüber, die in Essen ihren Arbeitsplatz hatten und von allen Seiten nach Essen einströmen.)

Als Massenverkehrsmittel ist die Strassenbahn im Ruhrgebiet ausserordentlich verbreitet. In Essen wurde das Strassenbahnnetz bis Anfang der dreissiger Jahre ausgebaut. Nachdem während des Krieges die Verkehrsleistung bis 1942 sich ausserordentlich gesteigert hatte, waren am 25.4.1945 von 110 km Streckenlänge nur 1,5 km noch in Betrieb und 8% des Wagenparkes noch betriebsfähig. Die beigefügten Streckenbilder aus den Aufbaujahren zeigen, wie von den weniger zerstörten Aussenvierteln her die Strecken nach und nach instand gesetzt wurden. Wenn auch im grossen und ganzen das Netz in seiner ursprünglichen Form wieder erstand, so sind doch an wenigen Stellen bemerkenswerte Veränderungen eingetreten: Wie schon erwähnt, wurde die Strassenbahn aus dem Stadtkern heraus und um diesen herumgelegt. Ebenso wurde die Strassenbahn aus der Kronprinzenstrasse, einem Teilstück des Ruhrschnellweges, wo sie keinen eigenen Bahnkörper besass, herausgenommen und z.T. durch eine Omnibuslinie ersetzt. An anderen Stellen, wie z.B. in Holsterhausen und im Segeroth wurde die Strecke in verkehrs-

mässig günstigere Strassen verlegt oder, wie in Haarzopf, Frohnhausen und auf der Margarethenhöhe, die Linien verlängert. Die Strassenbahnlinie durch das Ostviertel über den Elisenplatz nach Frillendorf wurde abgelöst durch eine bis Schonnebeck führende Omnibuslinie. Wenngleich die Vorkriegs-Streckenlänge der Essener Strassenbahnen in etwa wieder erreicht worden ist, so übertrifft doch die Länge der betriebenen Linien und die Zahl der beförderten Personen bei weitem den Vorkriegsstand, wie aus der Aufstellung über die Entwicklung des Strassenbahnverkehrs hervorgeht. Dabei wurden die erhöhten Leistungen mit einem verringerten Wagenpark, d.h. durch betriebliche Massnahmen erzielt. 1953 wurden von der Strassenbahn rund 103 Mill. Personen, d.h. 24% mehr als 1938 befördert und zwar mit einem Wagenpark, der gegenüber dem Vorkriegsstand um 30 % zurücksteht! Der Einsatz neuer Grossraumwagen, der Bau von Gleisschleifen an den Endpunkten der Linien u.a. Massnahmen werden die Leistungsfähigkeit der Strassenbahn weiter steigern. Es ist bemerkenswert, dass trotz der Motorisierung des Verkehrs die Strassenbahn in Essen ihre Stellung behauptet. Sie braucht den geringsten Platz im Vergleich zur Beförderungsleistung; das kommt ihr bei der Raummenge zustatten. Der Ausbau des Netzes, der vor dem Kriege bereits zum Stillstand gekommen war, dürfte noch nicht völlig abgeschlossen sein. Der wesentliche Strukturwandel in den Nahverkehrsmitteln besteht in dem steigenden Anteil des Omnibusverkehrs am gesamten Nahverkehr. 1938 wurden befördert von der Strassenbahn 83,2 Mill., mit Omnibuslinien 3,9 Mill. (4,7%) Personen; 1952 dagegen von der Strassenbahn 96,8 Mill., vom Omnibus 10,8 Mill. (11,1%) und vom Obus 0,7 Mill. (0,7%) und 1954 110,1 Mill., 20,2 Mill. (18,3%) und 1,09 Mill. (0,9%) Personen.

Die Entwicklung des Strassenbahnverkehrs der Essener
Strassenbahnen 1938/1952.

	Anzahl der Linien	Länge der Linien	Länge der be- fahrenen Strecken i. %	Beförderte Personen in Mill.
1938	20	244,57	111,2	83,2
1945	14	68,16	56,7	21,5
1946	17	122,55	73,7	77,1
1947	17	115,62	61,9 ¹⁾	78,4
1948	22	229,85	93,2	100,0 ²⁾
1949	22	240,99	101,9	83,4 ²⁾
1950	20	283,13	104,3	84,0
1951	20	282,05	107,6	93,0
1952	20	284,25	107,8	96,9
1953	22	289,7	107,8	102,5
1954	28	368,4	106,04 ³⁾	110,1

- 1) Rückgang hervorgerufen durch den harten Winter.
- 2) Jahr nach der Währungsreform.
- 3) Verkauf eines Streckenstückes

Längenangaben in km.

Nach Angaben der Essener Verkehrs AG.

Der Omnibusverkehr vermag sich am besten den durch die allgemeine Nachkriegs-entwicklung der Stadt hervorgerufenen Änderungen der Verkehrsbedürfnisse anzu-

passen. Insbesondere die verkehrsmässige Erschliessung der stark bevölkerten und ausgeweiteten Aussensiedlungen wurde durch den Einsatz der Omnibusse rasch und mit geringem Aufwand möglich. Er ergänzt die Verkehrsmöglichkeiten der Strassenbahn und der Eisenbahn; in gewissen Fällen verdrängt er erstere, wie z.B. in den gebirgigen Teilen südlich der Ruhr, wo die Strassenbahn der Wuppertaler Stadtwerke nach Essen hineinreicht und in Geschwindigkeit und Anpassungsvermögen nicht mit dem Bus konkurrieren kann. 1955 wurde die Strassenbahnlinie 14, eine ausgesprochene Nebenstrecke, von Karnap nach Horst-Süd auf Omnibus umgestellt. Das Omnibusnetz weist so nicht nur radiale Linien zur Stadtmitte auf, sondern namentlich auch Verbindungen der Aussenbezirke untereinander und zu den Nachbarstädten. Auf der Karte treten diese neuen Ringverbindungen klar hervor. Die Omnibuslinien erfüllen auch das starke Verkehrsbedürfnis in N-S-Richtung, das durch die Eisenbahn nicht ausreichend befriedigt werden kann. So unterhält auch die Bundesbahn selbst eine stark frequentierte Strecke von Wuppertal-Velbert über Essen zum nördlichen Ruhrgebiet; weitere Strecken sollen noch eingerichtet werden, so z.B. auch von Essen über Bocholt zur holländischen Grenze. Im Bezirksverkehr bewähren sich trotz vorhandener Eisenbahn-Verbindungen Omnibus-Strecken nach Düsseldorf und Krefeld. Nach der Gründung der Montan-Union wurde 1954 eine Omnibus-Fernverbindung von Essen über Köln - Trier nach Luxemburg eingerichtet.

Als Besonderheit sei die 1949 eingerichtete Obus-Strecke von Stadtwald nach Heisingen als Fortsetzung einer Strassenbahnstrecke hervorgehoben, deren zunehmende Beförderungsleistungen durch den siedlungsmässigen Ausbau Heisingens als Wohngebiet hervorgerufen sind.

Wie aus der Abb. über die Nahverkehrsmittel Essens hervorgeht, greifen die Linien der "Essener Strassenbahnen" über das Stadtgebiet hinaus bis Bottrop, Gelsenkirchen, Kettwig u.a., wie auch umgekehrt im Süden die Wuppertaler Stadtwerke bis Werden und Steele Linien betreiben. Mit Mülheim, Gelsenkirchen, Bochum und Oberhausen werden Linien in Gemeinschaft betrieben. Da ist als Fortschritt der Nachkriegszeit hervorzuheben, dass sich die 17 Nahverkehrsbetriebe des Ruhrgebietes und des Bergischen Landes, die als Ergebnis der geschichtlichen Entwicklung sich bis nach dem Kriege erhielten, im Rahmen der Schaffung einer Gesamtverkehrsplanung zu einer "Gemeinschaft Nahverkehr Ruhr-Wupper-Niederrhein" (GNR) 1949 zusammengeschlossen haben. Ähnlich wie bei der Regelung der wasserwirtschaftlichen Fragen sind hier Verkehrsbetriebe, kommunale und Planungsbehörden und Wirtschaftsverbände beteiligt, um den von Jahr zu Jahr steigenden Anforderungen auf dem Gebiete des Nahverkehrs gemeinsam zu genügen. (Als Ergebnis dieses Zusammenwirkens wurde z.B. die Strassenbahnstrecke von Velbert nach Werden aufgehoben und durch eine gemeinsam von den Wuppertaler Stadtwerken und den Essener Strassenbahnen betriebene Omnibuslinie ersetzt. 1954 wurde ebenfalls die von den Wuppertaler Stadtwerken betriebene Strassenbahnlinie von Steele-Kupferdreh-Nierenhof von der Essener Verkehrsgesellschaft als Omnibuslinie übernommen.) Diese beispielhaft neugeschaffene Einrichtung hat ebenso wie der gleichzeitig gegründete Koordinierungsausschuss für den Personenverkehr im Ruhrgebiet, in dem Bundesbahn, Bundespost und die Nahverkehrsbetriebe zusammenwirken, ihren Sitz in Essen. An dieser Stelle möge auch die 1954 vollzogene Umwandlung des Essener Nahverkehrsunternehmens, der ehemaligen "Süddeutschen Eisenbahn-Gesellschaft" in die "Essener Verkehrs AG" nicht unerwähnt bleiben, da nunmehr diese Gesellschaft frei ist von Lasten, die sie bis dahin für ihre in Süddeutschland gelegenen Eisenbahn-Strecken aufzubringen hatte..

Die ungeahnte Entwicklung des Strassenverkehrs hat also die verschiedensten Massnahmen organisatorischer, betrieblicher, technischer und städtebaulicher Art wachgerufen. Im Strassenbild selbst prägt sich eine deutlich zunehmende Differenzierung des Verkehrs aus, wie das z.B. erkennbar ist an der Herausnahme der Strassenbahn aus der Autostrasse des Ruhrschnellweges innerhalb der Kronprinzenstrasse, sowie aus der Bundesstrasse 224 zwischen Werden und Velbert. Die Trennung der Fahrbahnen für Fussgänger, Radfahrer, Kraftwagen und Strassenbahn setzt sich mehr und mehr durch; besonders erstrebenswert erscheint sie für die Strassenbahn. Die Verkehrsdifferenzierung, die auch bei der Eisenbahn festgestellt wurde, hat sich im Strassenverkehr z.B. schon sehr deutlich ausgeprägt bei den

parallel zueinander laufenden Verkehrsadern der Alfred- und der Rüttenscheider Strasse. Erstere bildet den Typ einer ausgesprochenen Hauptverkehrsstrasse, einer Autostrasse mit einem starken Kraftwagen und Omnibusverkehr, letztere dagegen trägt als Verkehrsstrasse den Strassenbahn- und den motorisierten Geschäftsnah- sowie den Fussgängerverkehr. Die Alfredstrasse ist frei von Ladengeschäften, sie dient vor allem dem Durchgangsverkehr als Bundesstrasse 224 aber auch dem Bezirksverkehr. Die Rüttenscheider Strasse ist mehr und mehr Ladengeschäftsstrasse geworden mit einer Vielzahl parkender Fahrzeuge. Im Stadtkern fällt der Gegensatz von Fussgängerstrassen und Autoverkehrsstrassen auf, in den Siedlungen der von Wohn-, Spiel- und Verkehrsstrassen. Im Umlegungsgebiet von Holsterhausen wurden ebenfalls Fussgängerstrassen eingerichtet. Der Ruhrschnellweg und besonders die Gladbecker Strasse zeichnen sich aus durch einen sehr grossen Lastkraftwagenverkehr. (Nach einer Zählung im Juni 1952 wurden in der Gladbecker Strasse innerhalb von 12 Stunden 3248 Personen-, 4009 Lastkraftwagen und 1071 Krafträder festgestellt.)

Der Ausbau der Verkehrsstrassen, die Ausweitung und Verdichtung des Netzes der Nahverkehrsmittel und die Gestaltung der Tarife der Verkehrsmittel, die auf eine Begünstigung der weiten Strecken hinausläuft, tragen mit bei, den wirtschaftlichen und kulturellen Einfluss der Stadt zu intensivieren und zu vergrössern. Die verkehrsmässige Durchdringung und Erschliessung des gesamten Siedlungssystems sowie namentlich die Verkehrsbedienung sind gegenüber der Vorkriegszeit erheblich gestiegen; dabei bleiben noch viele Wünsche unerfüllt. Eine Gesamtverkehrsplanung wird zu entscheiden haben, wie sich das Verhältnis der Verkehrsmittel zueinander weiter zu entwickeln haben wird.

d) Der Ausbau und die Industrialisierung des Stadthafens.

Durch den 1914 vollendeten Bau des Rhein-Herne-Kanals fand Essen erneut Anschluss an das nordwesteuropäische Wasserstrassennetz, den es Jahrzehnte vorher durch das Einschlafen der Ruhrschiffahrt verloren hatte (Den unmittelbaren Zugang an diese Hauptachse des ruhrländischen Wasserverkehrs erhielt die Stadt Essen erst 1915 durch die Eingemeindung von Altenessen und Borbeck.). Ausser der Firma Krupp sicherten sich die in der Nähe gelegenen fünf Zechen eigne Hafenanlagen mit Bahnanschluss am Kanal. Die Bedeutung des Kanals lag hauptsächlich im Transport von Kohle, Koks und Briquettes auf Schiffen bis zu 1350 to, der vor dem Kriege etwa 80% des Gesamtverkehrs ausmachte. Ähnlich wie bei den anderen Städten am Rhein-Herne-Kanal stand auch in Essen dem grossen Versand von Kohle ein geringerer Empfang von Grundstoffen, der ansässigen Grosseisenindustrie, also von Erz, Schrott und Roheisen gegenüber. Der Gesamtumschlag aller Häfen im Gebiet von Essen war geringer als in Gelsenkirchen und Wanne-Eickel. Das erklärt sich aus dem relativ geringen Anteil des Stadtgebietes am Kanal; zudem wird auch ein Teil der in Essen geförderten Kohle in den Nachbargemeinden umgeschlagen. U.a. spielt ebenfalls eine Rolle, dass die ursprüngliche Hellweg-Stadt Essen erst etwa 20 Jahre später als die anderen Emscherstädte an die Einrichtung eines Stadthafens ging. Diese verspätete Erstellung des Stadthafens wirkte sich nach dem zweiten Weltkrieg insofern nachteilig aus, als dem Essener Stadthafen 1945 eine längere Entwicklung fehlte. Vor Ausbruch des Krieges war der Betrieb im Stadthafen erst angelaufen. Während des Krieges wurden die Hafenanlagen, Ufermauern, Bahnanlagen, Brücken, Lagerhallen und Schiffe nachhaltig zerstört sowie das Gelände verwüstet. Im grossen und ganzen waren die Zechenhäfen und der Stadthafen Anfang 1946, wenn auch z.T. unter Einsatz provisorischer Mittel, wieder betriebsfähig.

Nach dem weiteren Ausbau in den Folgejahren zeigt sich 1952/1953 folgendes Bild: Zwei Zechenhäfen und der Stadthafen arbeiten voll, zwei Industriehäfen, darunter der Hafen von Krupp, fallen durch die Demontage und Stilllegung für den normalen Betrieb aus, obwohl die Umschlagseinrichtungen noch betriebsfähig sind. Unter den Werkhäfen ragt der Stinneshafen hervor, in dem nicht nur

Zechen- und Kokereiprodukte und - Bedarfsgüter umgeschlagen werden, sondern neuerdings auch rohe und raffinierte Öle, für die Tankanlagen errichtet wurden, sowie Güter für die Ruhrglas-Werke und das RWE-Kraftwerk Karnap. Der Moesch-Hafen dagegen schlägt ausser den Zechenprodukten noch Baurohstoffe für betriebsfremde Unternehmen um.

Die Stadt widmete nach dem zweiten Weltkrieg ihrem Hafen ein besonderes Interesse. Dieses galt nicht nur der Steigerung des Güterumschlages, sondern zugleich der Besiedlung des Hafengeländes mit Industrie- u.a. Betrieben. Denn die Bedeutung des rund 150 ha grossen Hafengeländes liegt gerade auch darin, dass hier noch genügend unbebauter Raum für die Ansiedlung und Ausweitung von Industrie-, Handels- und Verkehrsunternehmen zur Verfügung steht. Der Hafen wurde zu einem Instrument der allgemeinen Wirtschaftsförderung. Er liegt 16,5 km von der Mündung des Rhein-Merke-Kanals in den Rhein entfernt, dicht an der Gladbecker Strasse, der Nord-Süd-Achse des Strassenverkehrs und an der südlichen Emschertal-Bahnstrecke; Wasserweg, Schiene und Strasse treffen hier günstig zusammen. Ein 400 m langer Stichhafen und ein 100 m langer Parallelhafen, die beide erweitert werden können, stehen zur Verfügung. Das Gelände wurde durch Trümmeransammlungen erhöht und durch ein Werkbahnnetz erschlossen. Die Umschlags-einrichtungen wurden erneuert und 1951/52 drei neue Stapelhäuser errichtet. Gegenüber den Vorkriegsverhältnissen spielt für den Weiterversand ankommender Waren heute nicht mehr die Eisenbahn die massgebliche Rolle, sondern der Lastkraftwagen. Zudem entwickelte sich der Hafen zu einem Umschlagsort von der Bahn auf Lastkraftwagen und umgekehrt. Es ist zu erwarten, dass die Bedeutung des Hafens noch gesteigert wird, wenn ein jahrelanger Rechtsstreit beigelegt und die noch nicht wieder hergestellte Brücke im Zuge der Hafenstrasse errichtet wird. Durch den Brückenbau würde das Einzugsgebiet des Hafens erheblich nach Norden zu ausgeweitet werden. Ein für die künftige Gestaltung des Nordraumes der Stadt wesentlicher Umstand liegt ferner darin, dass das Industriegelände des Hafens gegebenenfalls noch vergrössert werden kann.

Von den in der Vorkriegszeit im Stadthafengelände schon ansässigen Firmen kamen durch die Kriegs- und Nachkriegseinwirkungen eine Reihe zum Erliegen. Im Anfang des Jahres 1952 waren wieder über 30 Betriebe mit etwa 1 800 Beschäftigten vorhanden. Unter den Ansiedlern befinden sich

- 6 Umschlags- und Lagerbetriebe,
- 7 Betriebe der Metallindustrie, darunter drei der Metallverarbeitung,
- 7 Baustoff-Firmen, darunter drei mit Betonwarenfabrikation,
- 2 Sägewerke und Holzhandelsbetriebe,
- 3 Bergwerksbedarf-Firmen,
- 1 Öltraffinerie,
- 1 Werk der Press- und Kunststoffherstellung und
- 1 Mühlenbetrieb.

Diese Aufstellung zeigt, dass der Stadthafen sowohl eine Stätte der Industrie als auch des Handels ist. Bei den Niederlassungen handelt es sich nicht nur um Betriebe, die auf den Transport von Massengütern angewiesen sind. Im übrigen gilt das, was in dem Abschnitt über die Neuansiedlung von Betrieben gesagt worden ist. Auch hier wird die Verbreiterung der Wirtschaftsbasis der Stadt sichtbar. Hervorgehoben seien die Errichtung einer Öltraffinerie durch eine alte Essener Firma sowie die Umsiedlung einer Getreidemühle aus der Innenstadt, wo der Betrieb zerstört worden war. Die wachsende Bedeutung des Hafens als Arbeitsplatz spricht auch aus der Einrichtung zweier neuer Omnibuslinien, von denen die eine den Hafen in West-Ost-, die andere in der Nord-Süd-Richtung erschliesst. (S. Tabelle S. 101).

Bei der Betrachtung der beigegebenen Umschlagszahlen des Stadthafens ist zu bedenken, dass allgemein der Verkehr auf dem Rhein-Merke-Kanal noch ziemlich hinter dem Vorkriegsstand zurücksteht. Der erhöhte Umschlag in den Jahren 1948 und 1949 ist zurückzuführen auf vermehrte Ausladungen von Getreideschiffen, die, von der Nordsee kommend, wegen des aussergewöhnlichen Niedrigwassers des

Der Umschlag des Stadthafens
in t .

Jahr	Empfang		Versand		Umschlag	
1946	70 831		2 795		73 626	
1947	81 261		17 655		98 916	
1948	117 779		6 587		124 366	
1949	147 939		159 140		307 079	
1950	45 039		49 456		94 495	
1951	81 575		74 611		156 186	
1952	129 235		74 799		204 034	
1953	218 661		81 124		299 785	
1954	337 386		151 195		488 581	
		%		%		%
1952 Ostverkehr	39 284	30,4	9 683	12,9	48 967	24,0
1952 Westverkehr	89 951	69,6	65 116	87,1	155 067	76,0

Nach Angaben des Statistischen Amtes Essen.

Rheines vorzeitig in Essen entladen sowie auf die Verschiffung des bei der Demontage anfallenden Schrottes. Zudem sei noch auf die Umbauarbeiten am Rhein-Herne-Kanal hingewiesen, die durch die Bergsenkungen erforderlich wurden; im Rahmen dieser Arbeiten wurde u.a. die Schleuse 3 in Essen - Dellwig gesenkt und erneuert, wobei an die Stelle des Klapptores ein Hubtor trat.

Das wirtschaftliche Potential, das die Stadt im Stadthafen besitzt, ist noch nicht ausgeschöpft. Die geographischen und wirtschaftlichen Bedingungen machen eine weiter aufsteigende Entwicklung sowohl als Industrie- wie auch Handelshafen wahrscheinlich.

e) Der Ausbau der Ruhr als Wasserweg.

Auf der Ruhr, die dem Revier den Namen gab, war der Schiffsverkehr, d.h. der Kohlentransport durch die Ausdehnung des Bergbaues nach Norden und die Entwicklung der Eisenbahn in den achtziger Jahren des 19. Jahrhunderts zum Erliegen gekommen. Die im zwanzigsten Jahrhundert einsetzenden Bemühungen, die Ruhr wieder schiffbar zu machen, wurden dann in Verbindung mit dem Bau der Flussstauseen verwirklicht. Nach Sprengungen, Ausbaggerungen und Befestigung der Ufer u.s.w. ist die Ruhr seit der Fertigstellung des Kettwiger Stausees im Jahre 1951 von Mülheim bis zum Baldeneysee in Essen für 300 to-Schiffe befahrbar (Siehe Abb.18), wobei die Staustufen in Schleusen überwunden werden. Durch Ausbaggerung, Bau von Buhnen (besonders an der Hexentaufe) und die Verstärkung und Erweiterung der Deichanlagen wurde der Fluss vornehmlich in den Jahren 1954/55 auch oberhalb des Stausees reguliert. Essen hat damit wieder über die untere Ruhr, die bis Mülheim für 1700 to -Schiffe schiffbar ist, auch im Süden einen Zugang zum allgemeinen Wasserstrassennetz. Während die Ruhr-Schiffahrt im 19. Jahrhundert häufig unter Niedrigwasser zu leiden hatte, ist das in Zukunft kaum mehr zu befürchten wegen des ausgebauten Systems von Talsperren und Flußstauseen. Trotz dieser Bedingungen hat sich bisher noch kein Schiffs-Güterverkehr eingestellt, obwohl Zechen und auch andere Industriewerke sich an der Ruhr befinden. Wohl hat die Ruhr als Erholungs- und Wassersportplatz an Anziehungskraft gewonnen. Rund 100 Jahre nachdem für kurze Zeit auf der Ruhr ein durchgehender Motorbootverkehr zwischen Mülheim und Werden bestanden

hatte, wurde jetzt eine Personenschiffsverkehr zwischen Mülheim und Essen eröffnet. Auf dem Baldeneysee, der noch um Bergsenkungsgebiete in der Ruhr von Kupferdreh-Heisingen erweitert werden wird, nimmt der Passagierverkehr einer Motorbootflottille von Jahr zu Jahr zu.

f) Die Zukunft des Flughafens Essen-Mülheim.

Angesichts der allgemein wachsenden Bedeutung des Flugverkehrs verdient auch das Schicksal des Essener Flughafens eine Würdigung. 1925 in Betrieb genommen, entwickelte sich dieser Flugplatz zum führenden im Ruhrgebiet. Nach der Zahl der Passagiere lag Essen 1938 im Luftverkehr weit vor Düsseldorf und knapp hinter Köln. Der grosszügig ausgestattete Hafen wurde zum grössten Teil zu Ausgang des Krieges zerstört, bis auf ein Gebäude, in dem sich dann die heutige Wetterwarte des Meteorologischen Landesamtes ansiedelte. Als 1950 der Platz von der Militärregierung, die ihn in der Zwischenzeit als Abstellfeld für Kraftfahrzeuge benutzt hatte, freigegeben wurde, war bereits der neue Flughafen von Düsseldorf-Lohausen als führender Luftverkehrspunkt des weiteren Umkreises im Ausbau begriffen. Obwohl die meteorologischen und flugtechnischen Voraussetzungen in Essen günstiger lagen, der Flugplatz liegt auf einem Plateau in etwa 120 m Höhe im industriefreien Südwesten der Stadt, leicht erreichbar sowohl von Essen als auch von Mülheim, war das Gewicht Düsseldorfs als Sitz der Landesregierung und der Besatzungsmacht stärker,

Wann und in welchem Umfange der Flughafen Essen-Mülheim in Zukunft dem Flugverkehr wieder zur Verfügung steht, bleibt abzuwarten. Das Feld, das 1952 noch über 400 Bombentrichter aufwies, wird wieder hergestellt und erweitert, um den gestiegenen Anforderungen der neuen Flugmaschinen gerecht zu werden. U.a. wird die Startbahn von 1600 m auf 2000 m verlängert. Als bedeutsamer Erfolg der Bemühungen, den Flughafen wieder nutzbar zu machen, kann die Ansiedlung der ehemals in Berlin-Adlershof ansässig gewesenen Versuchsanstalt für Luftfahrt mit ihren verschiedenen Instituten, die in einer Reihe neu zu errichtender Gebäude untergebracht werden, gewertet werden.

3. D e r A u s b a u d e r W a s s e r w i r t s c h a f t .

a) Bedeutung der Wasserwirtschaft im Ruhrgebiet.

Die lebenswichtige Bedeutung einer geregelten Wasserversorgung für Bevölkerung und Wirtschaft wurde in den Kriegs- und Nachkriegsjahren allzu eindringlich offenbar. Da zudem die Stadt Essen ähnlich wie auf dem Gebiet der Strom- und Gaswirtschaft auch im Bereich der Wasserwirtschaft innerhalb des Ruhrgebietes und weit darüber hinaus eine führende Stellung einnimmt und sich in der Wasserwirtschaft der Stadt nach dem Kriege wesentliche Änderungen vollzogen und noch vollziehen, so ist eine Würdigung am Platze.

Das starke Anwachsen der Industrie und der Bevölkerung hatte dazu geführt, dass die Stadt Essen als erste Stadt im Ruhrgebiet zu einer zentralen Wasserversorgung überging und 1863/64 ein Wasserwerk an der Ruhr errichtete. Seitdem hatte sich die Ruhr immer mehr zu dem Nutzwasserfluss und die Emscher zum Abwasserfluss des Ruhrgebietes ausgebildet. Damit entstand eine räumliche und funktionelle Differenzierung der Flüsse des Kohlenreviers, die als wirtschaftliches und geographisches Phänomen einzig in ihrer Art ist und die sich auch in der äusseren Erscheinungsform der Wasserläufe und wasserwirtschaftlichen Anlagen widerspiegelt.

Mit dieser Entwicklung verbunden ist die Herausbildung einer charakteristischen Organisation für diese umfassende Wasserwirtschaft in der Form der

sogen. Wasserwirtschaftsverbände, die seit der Jahrhundertwende gegründet und deren Form und Wirken in ganz Deutschland und darüber hinaus beispielhaft wurden. In ihnen arbeiten Wasserwerke, Gemeinden und die Industrie gemeinsam und vor allem überörtlich an der Lösung der mit der zunehmenden Industrie und Bevölkerung immer schwieriger werdenden Fragen der Wasserversorgung und der Abwasserregelung. In Essen hatte sich zuerst im Ruhrgebiet die Notwendigkeit einer zentralen städtischen Wasserversorgung und die überörtliche Regelung der Ableitung der Abwässer gezeigt. Hier fanden ihren Sitz die 1904, 1913 und gegründeten Wasserwirtschaftsverbände: Die Emschergenossenschaft, der Ruhrtal-sperrenverein und der Ruhrverband. (Der 1926 gegründete Lippeverband hat seinen Sitz in Dortmund und Essen.) Nach dem zweiten Weltkriege siedelte sich der neu-gründete Westdeutsche Wasserwirtschaftsverband ebenfalls in Essen an. Wie aus der Karte über die Abwasserwirtschaft hervorgeht, hat die Stadt Essen Anteil am Flussgebiet der Emscher und der Ruhr; die hiesigen Verhältnisse kennzeichnen die Wasserwirtschaft des Ruhrgebietes. Da im Ruhrgebiet die örtlichen Belange der Wasserwirtschaft eingefügt sind in die das gesamte Flussgebiet umfassende Einheit, ist es manchmal nötig, den Rahmen der Betrachtung über den Raum der Stadt Essen hinauszuspinnen.

b) Die Wasserversorgung.

In der Wasserversorgung Essens wie des gesamten Ruhrgebietes liegt die Schwierigkeit darin, den fortlaufend steigenden Nutzwasserbedarf zu decken und die Qualität des Wassers zu sichern. Die Gesamtentnahme von Wasser aus der Ruhr im gesamten Flussgebiet stieg von 600 Millionen m³ im Jahr 1935, auf 875 Millionen m³ im Jahr 1938 und auf rund 1 Milliarde m³ im Jahr 1952, eine Menge, die auch in den letzten Kriegsjahren entnommen worden war. In Essen lässt sich der steigende Wasserverbrauch aus den folgenden Angaben über die Abgabe von Nutzwasser durch die städtischen Wasserwerke erkennen, wobei jedoch zu bedenken ist, dass die städtischen Werke nicht die einzigen Wassererzeuger in Essen sind.

Jahr	Nutzungswasserabgabe im Stadtgebiet in m ³
1935	40 495 000
1946	34 989 000
1951	47 173 000
1952	47 603 000
1953	49 302 000
1954	50 774 000

Ungeachtet dessen, dass Bevölkerung und Industrie noch nicht den vollen Vorkriegsumfang erreicht haben, stieg der Wasserverbrauch weit über den Stand von 1939. Dabei sind die hohen Verluste an Nutzwasser, die unmittelbar nach dem Kriege infolge der in Essen besonders zahlreichen Leitungsschäden durch Kriegs- und bergbauliche Einwirkungen auftraten, im wesentlichen beseitigt. Der gestiegene Wasserbedarf veranlasste eine Untersuchung über den Haushaltsbedarf sozial verschiedener Bevölkerungsgruppen, (durch den Ruhrverband in Verbindung mit der Stadt im Jahre 1951), in verschiedenen Wohngebieten der Stadt. Der reine Haushaltsbedarf an Wasser (ohne Wasser für Strassenreinigung usw.) betrug danach je Kopf und Tag in einem vorwiegend von Arbeitern dicht bewohnten Viertel in Altenessen, in dem sich auch Wohnbaracken befanden (Honnarskamp, Frauenfelderstrasse u.a.) 93 l in dem weniger dicht vorwiegend von Angestellten belegten Wohnviertel der Margarethenhöhe (Sommerburgstrasse, Waldlehne u.a.) dagegen 120 l und in einem Villenviertel Bredeneys (Maybachstrasse, Daimlerstrasse u.a.), dessen Siedlungsdichte noch geringer ist, 140 l. Für den Wiederaufbau der Stadt

ergeben sich daraus ernste Hinweise, indem gerade auch aus Gründen einer rationellen Wasserversorgung einer geschlossenen Siedlungsweise und dem Wiederaufbau der zerstörten Wohngebiete der Vorzug gegeben werden sollte vor der Einzel- und Streusiedlung im unbebauten Neuland.

Zur Sicherung des ständig steigenden Wasserbedarfs dienen verschiedene Einrichtungen und Massnahmen örtlichen und überörtlichen Wirkungsgrades. Vor dem Kriege war zur Deckung des Nutzwasserbedarfs des Ruhrgebietes u.a. ein System von 13 Talsperren mit insgesamt 264 Mill.cbm Stauinhalt im Flussgebiet der Ruhr vorhanden. Durch einen Luftangriff im Frühjahr 1943 wurde die Staumauer der Möhnetalsperre, der grössten der Ruhrtalsperren, zerstört, was eine Überschwemmungskatastrophe auslöste. Die beabsichtigte Störung der Wasserversorgung des Ruhrgebietes wurde durch den raschen Wiederaufbau der Sperrmauer innerhalb eines halben Jahres vermieden. Nach den ersten Notjahren der Nachkriegszeit suchte man den Stauinhalt des Ruhrtalsperrensystems zu vergrössern. 1949 begann der Umbau der Hennetalsperre, wodurch deren Stauinhalt um 24 Mill.cbm erweitert wurde. 1951 wurde die Versetalsperre neu errichtet, sie verfügt über einen Stauraum von 33 Mill.cbm. Der Bau einer weiteren Grosstalsperre im Biggetal mit einem Stauraum von 150 Mill. cbm steht bevor. 1953 bestand das Ruhrtalsperrensystem ohne die Biggetalsperre aus 14 Talsperren mit einem Stauraum von insgesamt 320 Mill. cbm (Nach Angaben des Ruhrverbandes.).

Zu diesen Massnahmen der Wasserspeicherung und der Regulierung des Wasserstandes der Ruhr (Die Wasserführung der Ruhr schwankt zwischen 2 200 cbm/sec und 4-5 cbm/sec!) treten noch weitere der Wasserklärung, z.T. in Verbindung mit der Wasseranreicherung und Wasserregulierung, denn das Wasser der Ruhr erfährt von der Quelle bis zur Mündung eine mehrfache Nutzung. Die Verbindung von Klärung und Speicherung geschieht vor allem in der Form der Flußstauseen, die man seit den zwanziger Jahren im Mittellauf der Ruhr anzulegen begann. Wie aus der folgenden Übersicht über die Ruhrstauseen hervorgeht, bestanden vor dem Kriege der Hengstey-, der Harkort- und der Baldeneysee. Letzterer, der grösste der biologischen Reinigungsseen, als Wasserspeicher, zur Stromerzeugung, als Hochwasserschutz und vor allem als eine der schönsten Sport- und Erholungsstätte des Ruhrgebietes. Die Kette dieser Stauseen wurde jedoch erst nach dem Kriege geschlossen durch den Bau des Kettwiger Stausees, der 1951 fertiggestellt wurde und zum Teil innerhalb des Essener Stadtgebietes liegt. Der Kettwiger See ist für die Stadt Essen und das gesamte Wasserwirtschaftssystem der Ruhr von Wichtigkeit. Nicht nur, dass der Charakter des Ruhrtales als Erholungsstätte, die biologische Selbstreinigungskraft des Flusses, die Wasserspeicherung, die Stromerzeugung und der Hochwasserschutz verstärkt wurden, es wurde damit die Möglichkeit geschaffen, durch die bei allen Staustufen der unteren Ruhr eingebauten Rückpumpwerke im Notfall bei ungenügender Wasserführung der Ruhr Rheinwasser von der Mündung der Ruhr "stromaufwärts" bis Steele zu heben. Die Vorteile einer solchen einzigartigen Möglichkeit eines rückläufigen Flusses zeigten sich 1947, als die Wasserführung der Ruhr bei anhaltender Trockenheit trotz der vorhandenen Talsperren nicht ausreichte, um den Wasserbedarf der Stadt Essen zu decken, und die Stadt über Mülheim aus dem Rhein stammendes Nutzwasser beziehen musste.

Übersicht über die Stauseen
der Ruhr.

Name	Jahr der Fertigstellung	Inhalt in Mill. cbm	Oberfläche in gkm	Gemeinde
Hengsteysee	1929	3,25	1,70	Herdecke
Harkortsee	1930	3,31	1,38	Wetter
Baldeneysee	1932	8,50	2,60	Essen
Kettwiger Stausee	1951	1,43	0,55	Essen/ Kettwig

Der Bau weiterer Talsperren ist für die Zukunft bei dem steigenden Wasserbedarf von Industrie und Bevölkerung unumgänglich, zumal das Ruhrwasser auch eine gute Qualität, einen geringen Härtegrad, aufweist, der es für die industrielle Nutzung besonders geeignet macht. Mit der Fertigstellung des Kettwiger Stausees wurde auch wieder die Verkehrsfunktion der Ruhr im Essener Raum geweckt, worauf an anderer Stelle schon hingewiesen wurde. Der Charakter der Ruhr als ausgesprochener Nutzwasserfluss des Ruhrgebietes wird in Essen nicht nur durch die erwähnte Umgestaltung des Flusses durch die Stauseen ausgedrückt, sondern auch durch die Wassergewinnungsanlagen und Wasserpumpwerke, die sich gerade im Bereich Essens eng aneinanderreihen. In den weiträumigen Wassergewinnungsanlagen auf den Ruhrwiesen wird das Wasser erstens, aus dem Grundwasserstrom des Ruhrtales und zweitens, durch Filtrierung des Ruhrwassers gewonnen. Wasserpumpwerke fördern dann das Wasser auf die Höhen südlich und besonders nördlich der Ruhr, um danach von den dort gelegenen Wasserhochbehältern und Wassertürmen den Verbrauchern, die sich zum grössten Teil nördlich der Wasserscheide Ruhr-Emscher befinden, zugeleitet zu werden. Dementsprechend fällt das verbrauchte Wasser zum grössten Teil der Emscher zu. Wie aus der Karte über die Wasserversorgung hervorgeht, reihen sich mehrere Wassergewinnungsanlagen an der Ruhr im Raum von Essen aneinander. Ausser den städtischen Wasserwerken, die über drei Pumpwerke verfügen, hat das "Wasserwerk für das nördliche Kohlenrevier in Gelsenkirchen", das von dem Essener Industriellen Grillo gegründet wurde und sich zu dem grössten Wasserversorgungsbetrieb des Ruhrgebietes entwickelte, in Essen-Steele und in Essen-Horst Pumpwerke, denen auf der linken Flußseite die dazugehörigen Wassergewinnungsanlagen gegenüberliegen. Die Firma Krupp besitzt in Essen-Hügel und in Essen-Werden zwei eigene Wassergewinnungsanlagen. So wird die Stadt nicht völlig einheitlich von den Städtischen Werken mit Wasser versorgt. Die Aussenbezirke im Norden und Osten der Stadt werden z.T. unmittelbar z.T. mittelbar über die Städtischen Werke von dem Wasserwerk für das nördliche Kohlenrevier und die Stadtteile Karnap, Borbeck, Schönebeck von der Rheinisch-Westfälischen Wasserwerksgesellschaft Mülheim beliefert. Dieses Hinweggreifen der Wasserversorgungsgebiete über kommunale Grenzen wirkte sich in den Notzeiten während und nach dem Kriege günstig aus, indem dadurch niemals das gesamte Stadtgebiet gleichzeitig ohne Wasser war und durch die Verbindung der Leitungssysteme der verschiedenen Wassergewinnungsunternehmen ein Wasseraustausch möglich ist. Als nach den letzten Luftangriffen 1945 die Innenstadt ohne Wasser war, wurden die südlichen Stadtteile der Innenstadt durch die erhalten gebliebene Kruppsche Trinkwasserleitung versorgt. Auch von Velbert her kann im Notfall Wasser bezogen werden. Die Kriegsschäden an den lokalen Wasserversorgungseinrichtungen betrafen vor allem das Leitungsnetz, von dem bei Kriegsende 58 % ausser Betrieb war. 6500 Wasserleitungsschäden wurden in Essen gezählt; insgesamt wurden 11900 Schäden an Versorgungs- und Anschlussleitungen behoben. Gegenüber den Schäden anderer Versorgungsleitungen wurden diese und die durch bergbauliche Einwirkungen hervorgerufenen Beschädigungen vordringlich beseitigt. Anfang 1951 war das Netz in etwa wieder intakt. Allgemein wurde das in grossen Teilen überalterte Leitungsnetz erneuert und ausgebaut und vereinheitlicht, wobei zugleich die oftmals unzureichenden Leitungsquerschnitte auf ein den neuen verstärkten Anforderungen entsprechendes Mass gebracht wurden. Rund 131 km Wasserversorgungsleitungen wurden bisher schon für die nach dem Kriege errichteten Siedlungen in den Aussenbezirken neu verlegt. Der Speicherraum, der 1945 auf nur 11 020 cbm infolge der Kriegseinwirkungen zurückgegangen war, ist durch den Neubau von Erdbehältern und zwar von 4 Behältern von je 7000 cbm in Bredeney und einem weiteren Behälter von 4000 cbm in Kupferdreh auf insgesamt 43 020 cbm und damit über den Vorkriegsstand gebracht worden. Die Filterbecken in Überrauch wurden zu Zwillingen vereinigt und damit die Filterfläche vergrössert; der Hochwasserschutz des Wassergewinnungsgeländes wurde durch die Verlängerung und Erhöhung der Deiche an der Ruhr sichergestellt, wozu über 100 000 cbm Erde angeschüttet werden mussten. Letztere Massnahme erscheint insofern besonders bemerkenswert, da nunmehr der Abbau der Kohlenflöze unter dem Wassergewinnungsgelände, die bisher blockiert waren, um die Wasserversorgung durch bergbauliche Einwirkungen nicht zu gefährden,

als möglich erachtet und beschlossen wurde. Obwohl die Wasserpumpwerke der Stadt von Zerstörungen verschont geblieben waren, wurden infolge des steigenden Wasserbedarfs und aus Gründen einer Rationalisierung nicht unwesentliche Veränderungen durchgeführt: Das Hauptpumpwerk in Rellinghausen wurde erneuert und erweitert und das Pumpwerk in Steele 1952 stillgelegt. Letzteres soll in Zukunft nur bei besonderer Beanspruchung des Wasserbedarfs arbeiten. 1954 wurde ebenfalls das Pumpwerk III in Kupferdreh stillgelegt und die Versorgung dem Hauptpumpwerk angeschlossen; durch diese Neuregelung werden gewisse Mängel der Wasserversorgung in diesem Stadtgebiet beseitigt, die sich nach der Anlage des Baldeney-Stausees eingestellt hatten (Zu hoher Mangengehalt des Wassers). Nach der Zerstörung und Demontage der Kruppschen Werke stellte das seit 1875 in Betrieb stehende Wasserwerk bei Hülgel, das Ruhrwasser nur für die industrielle Verwertung gefördert hatte, den Betrieb nahezu ein; inzwischen ist die Wassererzeugung auf etwa ein Drittel der Vorkriegsmenge, die im Jahre etwa 22 Mill. m³ betragen hatte, gestiegen. Das Kruppsche Trinkwasserwerk, das 1902 am Ausgang des Wolfsbachtals fertiggestellt wurde, versorgt neuerdings nur das Kruppsche Betriebsgelände einschliesslich der dort befindlichen Privatbetriebe, während die Krupp-Wohnsiedlungen, die bislang ebenfalls von dort aus versorgt wurden, nunmehr ausschliesslich von den Städtischen Werken beliefert werden. Das Borbecker Hüttenwerk der Firma Krupp hatte eine eigene Brauchwasserversorgung aus dem Rhein-Herne-Kanal; sie entfiel mit der Demontage der Hütte. Das RWE-Kraftwerk in Karnap entnimmt einen Teil des Brauchwassers weiterhin aus dem Kanal, der in Zukunft ganz allgemein für die Brauchwasserversorgung des Ruhrgebiets mehr herangezogen werden soll. Im Zuge der Rationalisierungsmassnahmen nach dem zweiten Weltkriege wechselte der Ortsteil Essen-Karnap in der Wasserversorgung von dem Wasserwerk für das nördliche Kohlenrevier zu der Rheinisch-Westfälischen Wasserwerksgesellschaft Mülheim über. Infolge der verschiedenen Massnahmen sank der Fremdbezug von Wasser durch die Städtischen Werke seit 1951 auf etwa 1/3, während er in den ersten Nachkriegsjahren über die Hälfte des Gesamtbedarfs ausgemacht hatte. In der Entwicklung der Wasser- wie der Gasversorgung nach dem Kriege drückt sich u. a. ebenfalls die Tendenz aus auf ein Zusammenwachsen der verschiedenen Teile der Stadt zu einem organischen Ganzen. Aber auch im Nachrichten- und im Postdienst, in der Stromversorgung und in der Entwässerungswirtschaft lässt sich dieser Zug nach einem Zusammenschluss, nach einer Durchgliederung und Vereinheitlichung erkennen.

c) Die Entwässerung.

Weit bedeutender als in der Wasserversorgung sind die Wandlungen in der Abwasserwirtschaft. Hatten doch gerade die Kriegs- und Nachkriegsjahre in erschreckender Deutlichkeit die Gefahren der Störung einer geregelten Entwässerung und die Notwendigkeit eines schnellen Auf- und Ausbaues der Abwasserbeseitigung gezeigt, zuletzt 1952, als in Essen wie im übrigen Ruhrgebiet sich die Erkrankungen an Kinderlähmung häuften.

Die Abwasserwirtschaft, die sich seit 1900 im Ruhrgebiet aus dem Essener Raum heraus entwickelte, hat vor allem zur Aufgabe, für eine gute "Vorflut", d. h. für einen staulosen Abfluss und für die Reinigung der häuslichen und gewerblichen Abwässer zu sorgen. Die vorhandenen natürlichen Wasserläufe wurden zu gradlinig gezogenen Abwasserkanälen umgebaut, die soweit wie möglich aber offen an der Oberfläche geführt werden und ein charakteristisches Element der Landschaft des Ruhrgebietes bilden. Zum Hauptsammler der Abwässer des Ruhrgebietes und der Stadt Essen wurde die Emscher, die als Abwasserkanal den Norden des Stadtgebietes in begradigtem Lauf durchzieht und das Gegenstück zur Ruhr im Süden der Stadt darstellt.

Die Reinigung der Abwässer geschieht auf mechanische Weise in grossen rechteckigen oder runden Absetzbecken, mit Rechen, Sandfängen usw. in tiefen sogen. "Emscherbrunnen" und auf biologische Weise in Belebtschlammanlagen oder sogen. Tropfkörpern. Oft sind mehrere Formen der Abwässerklärung in einer Anlage vielgestaltig verbunden. Bei der Abwässerklärung fallen als Produkte in erster

Linie Schlamm und, bei einer Behandlung des Schlammes in Faulräumen, auch Methangas an. Der Schlamm war während der Kriegs- und Nachkriegsjahre als Düngemittel und z.T. als Brennmittel begehrt; das Gas wird dem Gasversorgungsnetz zugeleitet oder komprimiert als Kraftstoff für Kraftfahrzeuge abgegeben. Bei industriellen Abwässern sind oft besondere Klärmethoden erforderlich. In Essen befindet sich nur eine Entphenolungsanlage auf einer Kokelei. In den Anlagen dieser Art wird aus dem bei der Steinkohlenverkokung anfallenden Ammoniakwasser das Phenol entzogen, das das Fischleben in Ruhr und Rhein gefährdete und das einen wichtigen Grundstoff für die chemische Industrie bildet.

Ausser diesen genannten und ähnlichen Anlagen versucht man die Selbstreinigungskraft der Flüsse zu heben; das geschieht in der Ruhr durch die oben erwähnten Stauseen, Förderung der Fischzucht u.a. mehr. Die Ableitung der Abwässer und natürlichen Niederschläge durch Schaffung einer Vorflut, d.h. eines Gefälles, wird in Essen ausserordentlich erschwert, da weite Stadtgebiete einer künstlichen mit Pumpwerken arbeitenden Entwässerung bedürfen. Die Entstehung solcher schlechten Vorflutverhältnisse und der Poldergebiete mitten im Binnenland ist zurückzuführen auf das von Natur geringe Gefälle der Emscher, die als Niederungsfluss ehemals von einer weiten Bruchlandschaft begleitet war, ferner auf den wasserundurchlässigen Untergrund der das Kohlegebirge überdeckenden Kreide-Mergel-Schichten und vor allem auf die durch den Bergbau hervorgerufenen Bodensenkungen. Als um die Jahrhundertwende grosse Senkungssümpfe, Überschwemmungen und damit auch Seuchengefahren auftraten, bildete das den Anlass, die Emschergenossenschaft zu gründen. Das seitdem entwickelte, von Jahr zu Jahr komplizierter werdende System der Abwasserregelung war in besonderem Masse den Kriegseinwirkungen ausgesetzt. Diese betrafen in erster Linie die zur Emscher hin entwässernden Stadtgebiete, wo der Schwerpunkt der Abwasserwirtschaft in Essen lag. Eine Vorstellung des Umfanges und der verhängnisvollen Folgen der Kriegsschäden vermitteln die Karte über die Abwasserwirtschaft. Als Beispiel sei angeführt: Bei einem einzigen Luftangriff erhielt die Emscherflusskläranlage in Essen-Karnap 150 Bombentreffer! Besonders nachhaltig zerstört wurden die die Innenstadt Essens versorgenden Kläranlagen Essen-Nord- und Essen-Nord-West. Alle Entphenolungsanlagen der Emschergenossenschaft fielen aus. Sämtliche grossen Strassen- und Eisenbahnbrücken über die Emscher wurden gesprengt, wodurch der Ablauf des Wassers gestört wurde. Erst Ende 1947 war der Emscherlauf wieder völlig geräumt. Die Sprengung der bis dahin noch grösstenteils erhalten gebliebenen Pumpwerke konnte 1945 noch verhindert werden. Die weniger umfang- und zahlreichen Kläranlagen im Flussgebiet der Ruhr innerhalb Essens kamen ohne grössere Kriegsschäden davon. Die Zerstörung der Kläranlagen, der Pumpwerke und des Kanalnetzes riefen gefährliche Erscheinungen hervor. Abgesehen von dem Aussetzen der Reinigung der Abwässer kam es in weiten Bezirken, besonders im Norden der Stadt zur Überflutung der Keller mit Jauche. Am Ende des Krieges zählte man 3085 Häuser (146), deren Keller voller Jauche standen. Dabei ist zu bedenken, dass nur die bewohnten Häuser erfasst wurden, nicht dagegen die zerstörten. Gegen Ende des Jahres 1945 waren noch in 1111 Häusern die Keller überflutet und 7000 bewohnte Häuser ohne Entwässerung, da die Entwässerungskanäle noch nicht wieder hergestellt waren. Von dem 814 km umfangreichen Kanalnetz der Stadt waren bei Kriegsschluss noch 394 km in Betrieb. (Verwaltungsbericht 1949, 189). Der wahre Umfang der Schäden im Kanalnetz konnte erst nach jahrelangen Instandsetzungsarbeiten auf 4240 Schadensstellen ermittelt werden.

Im Gefolge des Krieges erlitt die Stadt Essen auch erhebliche oberflächliche Überschwemmungsschäden, die seit Jahrzehnten infolge der geregelten Wasserwirtschaft nicht mehr beobachtet worden waren. Die Zerstörung der Sperrmauer der Möhnetalsperre im Jahre 1948 wirkte sich auch noch im Essener Ruhrtal durch eine verheerende Flutwelle aus, die besonders Steele, Kupferdreh und Werden heimsuchte; dabei wurde die Ruhrbrücke in Kupferdreh zerstört, die von Steele beschädigt. Im Februar 1946 überschwemmte erneut ein Hochwasser die an der Ruhr gelegenen Stadtgebiete und zerstörte abermals die inzwischen er-

richtete Brücke bei Kupferdreh. Zu einem Zeitpunkt, als die Kriegsschäden an den Entwässerungsanlagen und vor allem die im Kriege aufgeschobenen Arbeiten zur Beseitigung der Bergschäden noch nicht beseitigt waren, brach ein Hochwasser am 8.2.1946 in Essen-Karnap die Dämme der Emscher und überschwemmte ein Gebiet von 200 ha in Essen-Karnap und Gelsenkirchen, wobei die Häuser bis zum ersten Stock unter Wasser gesetzt wurden. Da es sich hierbei um ein Poldergebiet handelte, floss das Wasser nicht auf natürliche Weise ab, sondern es musste ausgepumpt werden.

Als Beispiel weiterer örtlicher Überschwemmungen kleineren Umfangs, die durch Kriegsschäden und Bergsenkungen hervorgerufen wurden, sei die Überschwemmung des Stoppenberger Baches erwähnt, die im Bilde festgehalten ist. Es leuchtet ein, dass die verhängnisvollen Wirkungen der Störung der Abwasserwirtschaft, die eine Seuchengefahr heraufbeschworen, eine rasche nachdrückliche Instandsetzung erforderten. Es ergab sich aber weniger eine blosse Instandsetzung als vielmehr eine Neugestaltung der Abwasserwirtschaft der Stadt, welche die inzwischen veränderten Industrie- und Bevölkerungsverhältnisse berücksichtigte, zumal auch ein gewisser Nachholbedarf zu beseitigen ist, da in den Vorkriegs- und Kriegsjahren aus zeitlich bedingten Gründen manche Planung nicht verwirklicht worden war.

Von dem Essener Stadtgebiet entwässern etwa 98 km² zur Emscher, das sind 11,5% des 840 km² grossen Niederschlagsgebietes der Emscher und 90 km² zur Ruhr. Demzufolge teilen sich zwei wasserwirtschaftliche Verbände, die Emschergenossenschaft und der Ruhrverband in die Aufgabe der Abwasserbeseitigung. Hierzu tritt die Stadt selbst als Betreuerin der Strassenkanalisation.

Wie aus dem Anteil der Flussgebiete am Essener Raum hervorgeht, liegt der Schwerpunkt der Abwasserwirtschaft im Emschergebiet. In der räumlichen Erscheinungsweise am eindruckvollsten und in der Bedeutung für das gesamte Ruhrgebiet am wichtigsten ist dort die Emscherflusskläranlage, die 1927/29 an der Grenze von Essen-Karnap und Bottrop 20 km oberhalb der Mündung der Emscher errichtet wurde. Als eine der grössten Kläranlagen der Welt bildet sie eine mechanische Sammel- und Nachreinigung für ein Gebiet, das 70% des Einzugsbereiches der Emscher ausmacht, in dem jetzt wieder mehr als 1,5 Mill. Menschen leben und in dem sich eine umfangreiche Industrie befindet, besonders aber das Zentrum der Kohlenförderung. Die 200 Morgen umfassende Anlage mit den grossen Rechteckbecken wurde im Kriege nachhaltig zerstört und dazu noch im Frühjahr 1946 verheerend überschwemmt. Nachdem die Anlage 1947 wieder in Betrieb kam, wurden in den folgenden Jahren bis 1953 umfangreiche Erneuerungs- und Aufschüttungsarbeiten nötig, wodurch die Wirkungsweise der Anlage verbessert und sie insgesamt um 5 m gehoben wurde, da sie infolge bergbaulicher Einwirkungen um etwa 3 m abgesunken war. Zugleich wurde auch der Schlamm aus den grossen Schlamm-Ablagerungsbecken abgebaut, die mit zu den charakteristischen Merkmalen dieser Anlage gehören. Bei einem täglichen Wasserdurchlauf von nahezu 1 Mill. cbm fallen im Jahr 2,2 Mill. cbm Naßschlamm an, denen etwa 220,000 cbm Trockenschlamm entsprechen. Der Schlamm hat eine eigenartige schwarzgraue Farbe, eine Folge der Zechenabwässer; als Trockenschlamm besitzt er einen Heizwert von 4500 - 5000 Kalorien. Vor dem Kriege fand er eine mehr oder weniger gefragte Verwendung als Düngemittel. Während und nach dem Kriege machte die Brennstoffnot ihn jedoch zu einem sehr begehrten Heizmittel, das im weiten Umkreis bis über die Grenzen Nordrhein-Westfalens hinaus abgesetzt wurde. Allein vom 1.4.1948 bis 31.3.1949 wurden 800 000 to alter Schlamm aus den Ablagerungsbecken der Emscherflusskläranlage und einer benachbarten Zeche ausgefahren. Neuerdings findet der Schlamm auch Verwertung als Heiz- und Zusatzmittel in der Zementindustrie. Besondere Förder-, Trocken- und Verladeanlagen fördern die Verwendung des Schlammes, dessen Qualität durch den Umbau der Kläranlage von 1949 bis 1953 verbessert worden ist. Die Berneflusskläranlage stellt das grösste in der Nachkriegszeit verwirklichte neue Vorhaben der Abwasserwirtschaft Essens dar. Wie aus der Karte über die Abwasserwirtschaft zu ersehen ist, wurde die im Kriege zerstörte Kläranlage Essen-Stoppenberg nicht wieder und die Kläranlagen Essen-Nord und Essen-Nordwest versorgten Gebiete infolge der Kriegszerstörungen von etwa 180 000 und 111 000 vor dem Kriege auf etwa 44 000 und 38 000 um 1950 (nach den Jahresberichten der Emschergenossenschaft,

102) gesunken. Zudem fielen nach dem Kriege die aus den Kruppschen Werken stammenden Abwässer aus. Da aber andererseits erhebliche Teile des Essener Stadtgebietes im Norden noch ungeklärtes Wasser in die Emscher schickten, wurde 1951 die nach der Emscherflusskläranlage grösste Kläranlage im Emschergebiet an der Mündung der Berne in die Emscher errichtet. Die Schwierigkeit des Baues dieser Anlage erhellt daraus, dass der Unterlauf der Berne in riesigen Dükerrohren unter den Rhein-Herne-Kanal durchgeführt werden musste und sich nicht mehr auf Essener sondern auf Bottroper in einem ausgesprochenen Bergsenkungsgebiet befindet, was besondere technische Massnahmen erforderte. Die neue, aus zwei Rundbecken mit je 65 m Durchmesser bestehende mechanische Kläranlage arbeitet für ein Gebiet der Stadt Essen von 6120 ha, wovon 2670 ha bereits eine Vorklärung besitzen. Angeschlossen sind etwa 300 000 Einwohner, von denen 192 000 durch eine Vorklärung erfasst sind.

Von den sonstigen wiederaufgebauten Kläranlagen im Emschergebiet verdient die in Essen-Steele-Haferfeld hervorgehoben zu werden, deren Leistungsfähigkeit durch die Errichtung einer modernen Tropfkörperanlage gegenüber dem Vorkriegsstand wesentlich erhöht wurde. Im Flussgebiet der Ruhr wurden die wenigen vorhandenen Kläranlagen von Fliegerschäden verschont. Trotzdem fallen gerade hier der Abwasserwirtschaft neue grosse Aufgaben zu. Die Bevölkerungsverchiebung nach dem Kriege führte zu einem starken Anstieg der Einwohner in den Stadtgebieten, die zur Ruhr entwässern, und damit zu einem vermehrten Anfall von Abwässern bei gleichzeitigem Anstieg des Wasserentzuges durch die Wassergewinnungsanlagen. Es gilt hier also, einmal die Wirksamkeit der vorhandenen Anlagen zu erhöhen und zu erweitern und zum andern, völlig neue Gebiete an die Kanalisation anzuschliessen und neue Kläranlagen zu schaffen. Im Unterschied zu den Kläranlagen im Bereich der Emscher ist bei denen im Bereich der Ruhr eine gründlichere Reinigung der Abwässer erforderlich, da das Wasser der Ruhr als Nutzwasser gebraucht wird. Rein mechanische Anlagen genügen hier in Zukunft nicht mehr, vielmehr werden die Anlagen eine biologische Reinigung aufweisen müssen. Dieser notwendige Ausbau der Abwasserwirtschaft im Einzugsgebiet der Ruhr ist im Essener Raum erst angelaufen. Die Kläranlage in Steele wurde bereits zu einer neuen vollbiologischen Anlage umgebaut. Ähnlich wie die Stadt Kettwig für die eigentliche Stadt und den jenseits der Ruhr gelegenen Stadtteil Kettwig vor der Brücke 1952 erstmals eine Abwasserreinigung in der Tropfkörperform erhielt, sollen je eine grosse vollbiologische Anlage für die Stadtteile Essen-Werden und Essen-Heisingen sowie Essen-Kupferdreh errichtet werden, da diese Stadtteile z.T. gar keine, z.T. nur eine unvollkommene Abwasserreinigung besitzen.

In engem Zusammenhang mit dem Bau der Kläranlagen steht die Instandsetzung und der weitere Ausbau der Abwasserläufe und Deiche, die als Elemente der Landschaft immer mehr hervortreten. Die Auswirkung der Zerstörung eines Vorfluters zeigen die Bilder von dem Stoppenberger Bach. Aus den Aufnahmen wird zugleich die landschaftsumgestaltende Wirkung der Massnahmen der Abwasserwirtschaft ersichtlich: anstelle verwilderten Geländes, windungsreicher Bachläufe erscheinen regelmässige Böschungen mit einem ausgeprobten trapezförmigen Profil, eine gestreckte Laufführung, Bepflanzungen mit Rasen, Bäumen und Gesträuch, das als Vogelschutzgehölz dient. Auch die Kläranlagen sind in hervorragender Weise als Grünanlagen angelegt. Mit der Behebung der Kriegszerstörungen an den Vorflutern verbinden sich weit umfassendere Massnahmen zur Überwindung der durch Bergsenkungen hervorgerufenen Schäden, zumal hier noch ein erheblicher Nachholbedarf wettzumachen ist. Die Dringlichkeit und der Umfang dieser Arbeiten erhellt nicht nur aus den Überschwemmungen und der Verjauchung der Keller in den vergangenen Jahren, sondern auch aus dem Ausmass der Poldergebiete, wie sie die Karte über die Abwasserwirtschaft wiedergibt.

Im Bereich der Emscher hatten 1951 die künstlich zu entwässernden Polder einen Umfang von rund 1600 ha, im Bereich der Ruhr etwa 15-20 ha innerhalb des Stadtgebietes. Die räumliche Verteilung der Poldergebiete mit ihrem Schwerpunkt im Norden der Stadt ist bedingt durch die an sich geringe Höhenlage des Geländes gegenüber den höher gelegenen Stadtteilen im Süden der Stadt und dem Umfang der Kohleförderung, die im Emschergebiet ihren Schwerpunkt hat. Die Polderflächen

werden sich durch bergbauliche Einwirkungen in den nächsten Jahren noch fortlaufend erweitern. Die durchschnittliche Senkung der Tagesoberfläche beträgt im Emschergebiet seit Beginn des Bergbaues in diesem Raum 2,6 m, die grösste jedoch rund 10 m (A. R a m s h o r n, 102). Die Bergsenkungen wirken sich bei den Abwasserläufen meist so aus, dass der Wasserspiegel die alte Höhe behält und das Gelände in den Wasserspiegel sinkt. Ausserordentlich schwierig waren aus diesem Grunde die Verhältnisse am Unterlauf der Berne in Essen-Vogelheim. Dort begegnete man der drohenden Versumpfung des Landes erstens durch eine Vertiefung des Bettes der Vorflutstrecke und zweitens durch die Erhöhung der Deiche. Da die Beseitigung der Wirkungen der Bergsenkungen durch Vertiefung der Sohle oft nicht mehr möglich ist, gewinnt daneben der Deichbau eine wachsende Bedeutung. Zur Durchführung dieser Massnahmen der Beseitigung der durch bergbauliche Einwirkungen hervorgerufenen Senkungen, Zerrungen und Pressungen des Geländes und der Kanäle sowie der Kriegszerstörungen ist die offene Bauweise der Abwassersammler mit dem trapezförmigen Querschnitt und der Sohlenbefestigung aus einzelnen Betonplatten besser geeignet als geschlossene Kanäle. Fast alle grösseren Abwassersammler wurden in Essen nach dem Kriege erneut hergerichtet, so z.B. der durch Kray fliessende Schwarzbach. Er wies streckenweise Senkungen bis zu 10 m auf! Bei der Bernemündung in die Emscher war das Gelände seit 1914 bis zu 10 m gesunken. In Anbetracht der Dichte des Wasser-, Strassen- und Schienennetzes, der Bebauung, der Versorgungsleitungen und industriellen Anlagen bedeutet eine entsprechende Korrektur der Abwasserverhältnisse jeweils komplizierte technische Massnahmen. Ausser der Wiedererrichtung des völlig zerstörten Pumpwerkes in Essen-Stoppenberg und der Instandsetzung einiger vorübergehend ausser Betrieb gesetzter Pumpwerke machte die Vergrösserung der Poldergebiete den Bau zweier neuer Pumpwerke in Essen-Bergeborbeck und Essen-Hafenstrasse erforderlich. Im Stadtgebiet von Essen liegt die weitaus grösste Zahl aller Pumpwerke des Emschergebietes.

Die Poldergebiete sind in Essen in geschlossen bebauten Gebieten kaum erkennbar. Die längs der Abflusskanäle und streckenweise auch längs der Ruhr gezogenen Dämme können jedoch den nachdenklichen Betrachter stutzig machen. Im offenen Gelände weisen hier und da infolge des steigenden Grundwassers absterbende Bäume und versumpfte Geländestellen auf das Vorhandensein von Poldern hin. Auch fällt hier auf, dass die Hauptstrassen für gewöhnlich hoch liegen gegenüber dem Gelände. Die sich seit den Kriegsjahren auf den Ruhrwiesen flussabwärts von Steele bildenden und von Jahr zu Jahr unmerklich wachsenden Versumpfungen sind weder, wie oft angenommen wird, auf die Stauung der Ruhr im Baldeneysee noch auf ein Hochwasser der Ruhr zurückzuführen sondern auf das Absinken des Geländes, wogegen bislang an dieser Stelle noch keine Massnahmen getroffen wurden. Es ist geplant, den Baldeneysee um dieses Gebiet zu vergrössern. Ansonsten wurden nach dem Kriege allenthalben in Essen die Deiche der Vorfluter ausgebaut, erhöht und verstärkt, wobei hunderttausende von cbm Erde bewegt wurden. Vor allem wurden die Dämme der Emscher und der unteren Berne gehoben. Auch an der Ruhr fand ein Deichausbau statt und zwar bei Steele zum Schutz des alten Siedlungskerns und bei Überrauch zum Schutz der städtischen Wassergewinnungsanlagen. Unterhalb des Baldeneysees wurden z.T. die Ufer der Ruhr im Zusammenhang mit der Anlage des Kettwiger Stausees und der Schiffbarmachung der Ruhr neu gestaltet, wobei u.a. eine alte Schleuse in Werden zugeschüttet wurde. Bei dem schon lange bestehenden Mangel an Aufschüttungsmaterial verdient hervorgehoben zu werden, dass z.T. auch Trümmernmassen bei den Zu- und Aufschüttungen verwendet wurden, dann auch die bei der Schiffbarmachung der Ruhr herausgebaggerten Kiese und Sande und vor allem auch die Erdmassen, die beim Neubau der Berne-Kläranlage und anderer Neuhauten ausgehoben wurden. Um bei plötzlichen, starken Regenfällen vorübergehende Geländeüberflutungen zu vermeiden, wurden an verschiedenen Stellen, wie z.B. im Asbachtal in Kupferdreh, wo ein kleiner Stausee entstehen wird, der Bau von Rückhalte-Becken erforderlich.

d) Ruhr und Emscher- zwei Typen wasserwirtschaftlicher Nutzung.

Die geschilderten vielfältigen Massnahmen auf dem Gebiet der Wasserversorgung und der Abwasserregelung haben zu einer schärferen Ausprägung der räumlichen und funktionalen Differenzierung der beiden Hauptflüsse des Ruhrgebietes geführt, was sich auch in der landschaftlichen Erscheinungsweise ausdrückt. Der Charakter der Ruhr als Nutzwasserfluss macht sie erneut zur Lebensader des Ruhrgebietes, ohne die die Aufwärtsentwicklung von Wirtschaft und Bevölkerung nach dem Kriege nicht möglich gewesen wäre. Ihr nach wie vor geschwungener Lauf durch die Randzone des Bergischen Landes wurde sanft gemildert durch die nunmehr geschlossene Folge von Stauseen. Ihre weiten Wasserflächen sind eingebettet in bewaldete Talhänge und grüne Uferwiesen, die z.T. von den Wassergewinnungsanlagen und Strandbädern eingenommen werden. Die im Bereich der Ruhr befindlichen Kläranlagen bevorzugen die biologische Reinigung; sie sind kleinräumig und in Grün gehüllt. Sie ermöglichen einen nicht geringfügigen Besatz mit Fischen. Demgegenüber hat die begradigte kanalisierte Emscher in ihrer flachen, weiten von der Industrie bestimmten Talung ihr Gepräge als Abwassersammler durch die Erhöhung der Deiche, den Ausbau der mechanischen grossräumigen Kläranlagen mit ihren Schlammablagerungsbecken verstärkt. Eine wassersportliche Nutzung verbietet sich hier von selbst. Auch hier ist man bestrebt, durch die Anlage von Uferwanderwegen das Schöne mit dem Nützlichen zu verbinden.

4. Die Wandlungen der Grünflächen
und der Landwirtschaft.

a) Die Ausweitung und Umgestaltung der Grünflächen.

Nachdem im Laufe der vergangenen Jahrzehnte die Grünflächen für die neuzeitliche Großstadt als wesentlicher Faktor Anerkennung gefunden haben, die in vielfältigen Beziehungen, sei es in sozialer, hygienischer, klimatischer und städtebaulicher Hinsicht zu dem Leben und der Gestaltung der Stadt stehen, gaben die grossen Zerstörungen der Städte im Krieg neue Möglichkeiten und Impulse, Grünflächen in die Stadtgestaltung einzubeziehen.

Gerade in Essen stellt sich diese Frage mit besonderer Vordringlichkeit: Stand doch hier die Wiege der neuzeitlichen Landesplanung in Deutschland. Die "Denkschrift" von Robert Schmidt aus dem Jahre 1912 (116), die später zur Gründung des Siedlungsverbandes Ruhrkohlenbezirk führte, war hervorgegangen aus einer Grünflächenplanung, deren Forderungen auf den in Essen gemachten Erfahrungen und Zuständen basierten.

Wenngleich, wie schon erwähnt, der Gartenring um den Stadtkern durch die Bebauung der Innenstadt verlorenging, so hatte doch die Entwicklung der Besitzverhältnisse mit den grossen Landaufkäufen Krupps und der Stadtverwaltung im Süden, die verhältnismässig früh einsetzende Grünflächenpolitik der Stadt im Verein mit den natürlichen Bedingungen, insbesondere der bewegten Geländegestaltung mit den steilhängigen Siepentälern und den Bruchniederungen an der Emscher, die von der Besiedlung und Industrialisierung zunächst gemieden wurden, ein Grünflächennetz entstehen lassen, das zwar ungleichmässig ausgebreitet, aber im Verhältnis zu anderen Industriestädten recht ansehnlich war. Nicht zu vergessen sind die beispielhaften Siedlungen Krupps, wie u.a. die in Wald eingebettete als Stiftung überflassene Margarethenhöhe, in der das Verhältnis von Wohnung und Grünfläche in heute noch mustergültiger Weise gelöst worden war, ferner die Bemühungen des Siedlungsverbandes Ruhrkohlenbezirk, der den grössten Teil der Grünflächen als sogenannte Verbandsgrünflächen unter besonderen Schutz stellte.

Das Grünflächennetz der Stadt, d.h. alle unbesiedelten Flächen, die durch ihre künstliche oder natürliche Bewachsung ein Grün aufweisen und der Erholung der Bevölkerung dienen können, also vorwiegend Waldungen, Wiesen, Parkanlagen, aber auch Friedhöfe und Kleingärten, war ausgebildet in einem breiten äusseren Grüngürtel längs des Ruhrtales und seinen Höhen, der im Osten lückenhaft, im Westen dagegen breiter und geschlossener war. Im mittleren und nördlichen Stadtgebiet fehlen grössere zusammenhängende Grünstreifen; der aus der fürstlichen Zeit Essens stammende Schlosspark von Borbeck, die bewaldete Kuppe des Restberges des Hallo und kleine Reste des ehemaligen Emscherbruchwaldes bildeten die wichtigsten Grünzellen. Im Stadtkern hatte sich nur der kleine Block des Waldthausen Parks erhalten, während im Süden der Innenstadt südlich des Hauptbahnhofes der Stadtgarten geschaffen worden war. Schmuckstück der Stadt war die Gruga, die "Grosse Ruhrländische Gartenbauausstellung", die 1929 auf einem verwilderten Gelände, einem Siepental in der Nähe der Margarethenhöhe, eine Gartenlandschaft schuf, die späterhin zum Volkspark ausgebaut wurde.

Der zweite Weltkrieg brachte dem in jahrzehntelangen Bemühungen aufgebauten Grünflächennetz einen schweren Rückschlag. Nicht nur, dass die Bomben die Anlagen, Friedhöfe usw. verwüsteten und umpflügten, Luftschutzgräben, Geschützstellungen usw. errichtet wurden, nachhaltig waren auch die Schäden, die durch wilden und organisierten Baumschlag, Windbruch, Kaninchenfrass, Streuentnahme, Bergsenkungen, die Verschandelung durch Behelfsbauten, wilde Siedlung, unregelmäßige Trümmer- und Müllbeseitigung hervorgerufen wurden. Von 66 Naturdenkmälern wurden 12 vernichtet.

Nach dem Beginn des Aufbaues waren bei den vorrangigen Ansprüchen der Wirtschaft, des Wohnungsbaues und des Verkehrs und im Gefolge der erheblichen räumlichen Ausweitung der Siedlungsfläche, Einbussen an Grünflächen nicht zu vermeiden. Die Wahrnehmung der Belange der Grünflächen konnte sich praktisch verhältnismässig spät, in stärkerer Masse erst nach 1950/51, nach der Besserung der Wirtschaft- und Lebensverhältnisse verwirklichen, wengleich die Notwendigkeit einer Vermehrung des Grüns in der Stadt durch die Öde der Trümmerflächen, die Staub- und Sandstürme in den ersten Nachkriegsjahren, die Seuchengefahr, die Überlastung der Verkehrsmittel, die den Weg in die Erholungsgebiete erschwerte, die zunehmende Verstaubung der Luft durch den Verkehr und die Rauchbelästigung durch die Industriewerke augenscheinlich und eindringlich demonstriert wurde. Die Zerstörungen und der Wiederauf- und Neubau bedeuteten also auch zugleich eine Chance. Leider lassen sich die Veränderungen der städtischen Nutzungsflächen und der verschiedenen Arten der Grünflächen untereinander nicht im einzelnen genau nachweisen, da es an zuverlässigen Unterlagen fehlt. Immerhin können aber Einzelbeispiele die wesentlichen Vorgänge verdeutlichen.

Die ausgedehnten Waldungen, die den Kernbestand der Grünflächen bilden, haben in ihrer räumlichen Ausdehnung kaum Veränderungen erfahren. (Dazu mögen u.a. die Besitzverhältnisse beigetragen haben. Wie aus dem Vergleich der Karten über den Grundbesitz und die Grünflächen (Kartenbeilage) ersehen werden kann, befinden sich die grossen Waldungen vor allem in städtischem, Kruppschem und privatem Grossbesitz, der an der Erhaltung der Waldungen besonders interessiert ist.) Wohl aber hat sich der Bestand der Waldungen verändert. Im Gefolge der 24 ha umfassenden Kahlschläge, der Brennholzentnahmen und sonstiger Schäden, insbesondere auch des den Heisswald in Bredeney heimsuchenden Windbruches, waren Wiederaufforstungen erforderlich, wodurch der Baumbestand sich streckenweise erheblich veränderte. Vor allem haben die ehemals auf den Ruhrhöhen schlagweise vorkommenden Fichten durchweg Laubbäumen Platz gemacht, da letztere weniger empfindlich sind für Sturm- und Rauchschäden sowie Industriegase. Ferner sind sie weniger der Diebstahlsgefahr ausgesetzt. So gewinnen neben den grossen Rotbuchenwaldungen mehr und mehr Mischwaldungen **rauchharter** Laubbölzer wie z.B. von Rotbuche, Roteiche, Bergahorn u.a. Raum. Unbeschadet hat die hier besonders häufige Ilex als ausgesprochener Industriefolger die Kriegs- und Nachkriegsjahre überstanden; im Schellenberger Wald zwischen Rellinghausen und Heisingen ist die grösste Stechpalmenansiedlung des Ruhrgebietes unter Naturschutz gestellt. Im Norden der Stadt verdient die Wiederaufforstung und Erweiterung eines Restes des alten Emscherbruches in Altenessen vorwiegend mit

Birken und Erlen in einem Umfang von 70 ha durch ein Industrieunternehmen besondere Erwähnung.

Zur Bildung völlig neuer Grünzellen führte die Begrünung der Halden. Die verschiedenartigen Halden und Kippen namentlich der Hüttenwerke und Zechen gehören zu den wenig erfreulichen Elementen der Kulturlandschaft des Ruhrgebietes. Bis über 50 m hoch türmen sich in Essen die meist aus dunklem Kohlenschlamm, Schlacken und taubem Gestein bestehenden Halden zu spitzen Bergkegeln oder schrägen, sargförmigen Hügeln empor, deren steile, kahle Hänge von Erosionsfurchen durchsetzt sind. Durch das Fehlen einer Bewachsung sind sie oft lästige Herdstellen der Verschmutzung und Verstaubung; manchmal gefährden sie auch durch Rutschungen benachbarte Siedlungen, Verkehrs- oder Werkanlagen. Wenn auch schon in früheren Jahrzehnten Versuche unternommen wurden, diese Abfallberge zu begrünen, so blieb es meist nur bei Einzelmassnahmen. Erst im Zuge der nach dem zweiten Weltkrieg ausgelösten landespflegerischen Bestrebungen kam es zu einer grösseren Aktion der Haldenaufforstung. (Durch den Schutzverband deutscher Wald unter staatlicher Förderung.) In Essen wurden vom Frühjahr 1952 bis zum Frühjahr 1955 folgende Haldenflächen systematisch begrünt:

Zeche	Aufgeforstete Fläche in ha
Friedrich Ernestine	2,5
Bonifacius / Fr. Joachim (Grünstreifen)	3,0
Bonifacius (Grünstreifen)	0,5
Zollverein	7,0
Helene	1,0
Wolfsbank	4,0
Christian Levin (Grünstreifen)	0,1
Halde an der Heissener Strasse	0,5
Kruppsches Panzerwerk/Zeche Neuköln	7,0
Langenbrahm (Rellinghausen)	0,9
<u>Heinrich (Überruhr)</u>	<u>3,5</u>
Insgesamt	30,0
 Ausserhalb des Stadtgebietes an der Grenze Bottrop Zeche Prosper	 12,9

Bei den Haldenaufforstungen werden je nach Lage und Bodenbedingungen Mischkulturen wechselnder Zusammensetzung, stets aber nur rauchfester Laubhölzer und Sträucher wie vor allem Weiss- und Roterlen, Robinien und dann auch Roteiche, Bergahorn, Birke, Vogelbeere angepflanzt, und zwar oft unter Terrassierung der Hänge. Wenn auch mit den bisher durchgeführten Massnahmen nur ein Anfang gemacht worden ist, und es noch weit mehr unbepflanzte Halden als begrünete gibt, so ist zu bedenken, dass die Halden oft nur temporären Charakter tragen, da sie als Bergeversatz, als Anschüttungsmaterial u.a. oft nach Jahren wieder gebraucht werden oder gar sich noch in brennendem Zustand befinden. Andererseits führen diese Massnahmen auch dort zu siedlungsschützenden Begrünungen, wo keine Halden sind: Als Beispiel eines solchen Schutzstreifens sei die Pappelanpflanzung an der Zeche Fr. Joachim erwähnt, die eine im Windschatten der Zeche liegende neue Bergmannsiedlung der Zeche Bonifacius in Krays vor Russ schützen soll. Diese Grünzellen erscheinen besonders wertvoll, da sie durch ihre Erhebung auffallen und gerade in den grünflächenarmen Bergbaugebieten liegen. Auf das umfangreiche Projekt der Umgestaltung der Phönixhalde wird nachstehend eingegangen.

Die Grünanlagen der Stadt, die zwischen den beiden Weltkriegen eine steil aufwärtsgehende Entwicklung genommen hatten, waren im Kriege besonders stark verwüstet worden. Dazu wurde in den Nachkriegsjahren ein grosser Teil der Anlagen durch eine sogenannte "Grabeland-Aktion" der Bevölkerung als Gartenland zur Verfügung gestellt. Erst seit 1949 konnte dieses Grabeland allmählich wieder dem ursprünglichen Zweck zugeführt werden. Die Instandsetzung der Grünanlagen, die

verhältnismässig spät einsetzen konnte, bedeutet jedoch eine wesentliche Wandlung im äusseren Erscheinungsbild: Ähnlich wie der Aufbau der zerstörten Wohn- und Geschäftsviertel gegenüber dem früheren Zustand eine Auflockerung bringt, so zeigen auch die neuen Anlagen eine grössere Durchlüftung, eine flächigere, offenere Gestaltung. Anstelle dichter Baumbestände sind weite Rasenflächen und dem Gelände angepasste Buschgruppen und Einzelbäume getreten. Das Wegenetz hat sich völlig verändert, Teiche wurden zugeschüttet und neu angelegt, Umzäunungen verschwanden, so dass auch die Anlagen leichter zugänglich wurden. Diese Veränderungen haben, auch im Zusammenhang mit der baulichen Neugestaltung, der verkehrsmässigen Erschliessung, den durchgeführten umfangreichen Bodenbewegungen, besonders das Gesicht der Gruga, deren Ausstellungshallen neu errichtet wurden, und des Stadtgartens südlich des Hauptbahnhofes neu geformt. Ein unschätzbare Gewinn für die Stadt und darüber hinaus für das Ruhrgebiet ist die Villa Hügel, der ehemalige Wohnsitz der Familie Krupp auf den Höhen am Baldeneysee, der jetzt mit seinem grossen, herrlichen Park durch eine Stiftung der Öffentlichkeit zugänglich gemacht wurde und zu einem Brennpunkt kulturellen Lebens ausgebaut wird.

Entsprechend der räumlichen Verteilung der Grünflächen galt es nach dem Kriege, vor allem die nördlichen Stadtgebiete stärker mit Grün zu durchsetzen. Ausser der Neugestaltung und Erweiterung des Borbecker Schlossparkes, des Volksparkes in Kray und des Kaiserparkes in Altenessen wurde hier die erwähnte Aufforstung des Emscherbruches im Hoesch-Gelände, die Erweiterung des Friedhofes am Hallo zu einem grossen Zentralfriedhof, die Umgestaltung der Phönixhalde, die Begrünung der 7 ha grossen Müllkippe beim ehemaligen Panzerwerk in Borbeck und weitere kleinere Vorhaben, besonders auch in Verbindung mit dem Ausbau der wasserwirtschaftlichen Anlagen, durchgeführt oder eingeleitet. Im Rahmen der Sanierung des Stadtteiles Segeroth soll dieses Viertel nach Norden zu durch einen Grünzug abgeschirmt werden. Die vorhandenen Grünzellen des Segeroth-Friedhofes, der Kläranlagen, des Kaiserparkes werden dabei miteinander verbunden, indem die vorhandenen Freiflächen von der Bebauung ausgeschlossen und zu Grünflächen ausgestaltet werden.

Charakteristisch ist das Beispiel der Umgestaltung der Phönixhalde. Mitten im Industrieland in Bergeborbeck gelegen, bildete die etwa über 20 m hohe Halde seit Jahrzehnten einen markanten Punkt hässlichen industriellen Unlandes. Infolge der Beschaffenheit der aus einer ehemaligen Zinkhütte stammenden Schlacken, vermochte selbst jahrzehntelange Verwitterung keine natürliche Begrünung hervorzurufen. Das steinharte Material macht ein Abtragen schwierig. So entstand der Plan, durch Anschüttung von Trümmern und Mutterboden, die Halde zu einem gärtnerisch gestalteten Aussichtspunkt mit Gaststätte auszubauen, von der der Beschauer einen umfassenden Rundblick sowohl auf die Stadt Essen als auch auf die grandiose Industrielandschaft des mittleren Ruhrgebietes hat. Dieses Vorhaben ist verbunden mit der Verkehrs- und städtebaulichen Erschliessung der gesamten Haldenumgebung. Indem die Bottroper Strasse, die Ausfallstrasse von Essen nach Borbeck, Bottrop, Oberhausen, die ehemals in engen Windungen zwischen Industrie- und Wohnbauten und Eisenbahnen hindurchführte und zudem mit der Eisenbahnhauptstrecke, der Köln-Mindener Bahn, eine gefährliche Niveaureuzung bildete, auf die Höhe der Halde geführt wird, kann sie die Eisenbahn überbrücken und den Aussichtspunkt der Halde verkehrsmässig erschliessen. Späterhin sind im Süden der Halde die Errichtung einer grossen Sportanlage und rings um die Halde Wohnsiedlungen vorgesehen. Aus einem Schmerzenskind wird so die Halde in völlig veränderter Form zu einem anziehenden Denkmal der Industrielandschaft.

In gleicher Weise bezeichnend, wie die Neuschaffung der Grünflächen zum Ziele gelangen kann, ohne mit den Raumansprüchen der Industrie, des Verkehrs und der Siedlungen in Gegensatz zu geraten, ist die Einrichtung des Ostparkes, der 1953 fertiggestellt wurde. Es handelt sich hier nicht um einen grossen einheitlichen Komplex, sondern vielmehr um einen streifenartigen, gewundenen und sich verzweigenden Grünzug zwischen den zusammenhängend bebauten Flächen der Innenstadt und den Trabantsiedlungen Steele und Kray, die durch den neuen Ausbau der Stadt immer mehr zusammenwachsen. Aus einzelnen Stücken Unland an Bahndämmen, Tümpeln,

einem von der Bebauung gemiedenen steilen Tälchen und vorhandenen Grünzellen, wie dem Parkfriedhof und dem Eickenscheidtschen ehemaligen Gutsпарк, wurde in geschickter Ausnützung des Geländes und der vorhandenen baulichen und verkehrsmässigen Gegebenheiten unter Anschüttung von Trümmern, Anlage von Teichen, Aussichtskanzeln usw. eine herrliche Gesamtanlage geschaffen. Der Schaffung von neuen Grünzellen und Grünstreifen dieser Art zwischen den Siedlungskörpern dürften gerade in Essen noch reiche Möglichkeiten geboten sein.

Einen grossen Fortschritt hat nach dem Kriege die Erschliessung der Wasserflächen und -läufe genommen durch die Gestaltung der Ufer, wie am Kettwiger Stausee, durch die Anlage von Uferpromenaden, wie in Werden und Steele und am Rhein-Herne-Kanal. Auf die vorbildliche gärtnerische Gestaltung der wasserwirtschaftlichen Anlagen wurde schon hingewiesen. Als Besonderheit der Grünflächen des Ruhrgebietes verdienen die Friedhöfe Erwähnung. Sie bilden besonders in der Innenstadt und in den nördlichen Gebieten Essens oft die einzigen nahen Grünzellen eines Viertels, deren Funktion sie mit übernommen haben. In Erkenntnis der Bedeutung der Friedhöfe auch als Grünanlagen hatte die Stadt in den zwanziger Jahren grosse Parkfriedhöfe in den Gebieten zwischen den Kernsiedlungen meist im Anschluss an ein Siepental geschaffen. Im Kriege arg verwüstet, erfahren die Friedhöfe jetzt ebenfalls eine Neugestaltung und Auflockerung. Im Norden wird im Anschluss an einen kleinen vorhandenen Friedhof am Halloberg ein neuer Zentralfriedhof angelegt, wodurch ein geologisch und landschaftlich reizvoller Punkt erhalten bleibt. Die Verlegung des historischen Friedhofes vor dem Kettwiger Tor im Rahmen der Umgestaltung des südlichen Bahnhofsvorplatzes wurde schon erwähnt. Zwingt hier der Verkehr auf einen Verzicht auf Grünfläche, so sind doch in der Regel die neuen Verkehrsvorhaben mit einer Durchgrünung verknüpft, indem Grünstreifen, Grüninseln und Baumbepflanzungen u.a. mehr in den Strassen bevorzugt angelegt werden, wie das z.B. bei dem Neubau der Bundesstrasse 224, der Müller-Breslau-Strasse und des Ruhrschnellweges besonders sichtbar wird. Es entsprechen oft den grossen Verkehrsbändern die Strassengrünzüge, wodurch das Grün aus den Aussenbezirken des Südens in das Stadtinnere vordringt und die Grünzellen miteinander verbunden wurden. Diese Verbindungen werden auch durch die grossen Umlegungsprojekte im Wohnungsbau verwirklicht. So wird im Rahmen des Unternehmens Holsterhausen parallel zum Ruhrschnellweg von Stadtgarten bis nach Frohnhausen ein durchgehender Grünzug geschaffen. Die Lücke, die der Krieg durch die Vernichtung von 15 000 von insgesamt 49 000 Strassenbäumen schlug, ist schon wieder geschlossen. Aber auch da wirkt sich das Wesen der neuen Zeit aus: Im Gegensatz zu früheren Jahrzehnten, wo die Bäume in strenger Reihe, zumeist auch sehr dicht gesetzt wurden, pflanzt man sie jetzt je nach dem architektonischen Gesamtbild der Strasse in lockeren Reihen oder auch in Gruppen oder einzeln, ohne dass den Häusern Licht genommen wird. Auch im Bestand der Bäume sind Wandlungen eingetreten: Der ehemals für Essen typische Strassenbaum, die Ulme, ist nunmehr infolge eines seit den zwanziger Jahren umgehenden Pilzbefalls fast restlos ausgestorben. Im industriereichen Norden der Stadt haben sich kanadische Pappeln und Platanen am besten bewährt, Linden dagegen nicht. Letztere finden sich wohl im Süden zusammen mit Ahorn und Eschenarten.

Im Unterschied zu anderen Städten, wo die geräumten Trümmerflächen sich mit einem schützenden und verdeckenden Grün von jungen Bäumchen und Sträuchern überzogen oder bepflanzt wurden, (siehe hierzu Garten und Landschaft Jg. 1950 ff., 180, über Kiel, Berlin, Köln. Bei H. V o i g t, 154, über Kiel findet die Trümmerbegrünung keine Erwähnung.), spielte sie in Essen bis 1952 keine wesentliche Rolle. Vor allem führte hier die Art der Enttrümmerung, die Jahre hindurch punktförmig an zahlreichen Stellen zugleich voranging, dazu, dass keine grösseren geräumten Flächen entstanden, die ohne Bebauung blieben. Die unaufgeräumten Trümmerstätten dagegen blieben selten länger im Ruhestand, da sie immer wieder nach brauchbaren Steinen, Eisenträgern und Schrott durchwühlt wurden. Wohl fanden, wie aus der Karte über die Enttrümmerung der Stadt erkenntlich ist, die geräumten Schuttmassen zur Anlage und Wiederherstellung von Grünanlagen reichlich Verwendung. Erst nachdem zum Ausgang des Jahres 1952 zur Flächenräumung übergegangen wurde, fand auch in beschränktem Umfange eine Bepflanzung, oft in Form von Blenden, auf kleinflächigen, sichtbaren Stellen statt.

Die grössten räumlichen Veränderungen unter den Grünflächen erfuhren in der Nachkriegszeit die Kleingärten, die seit jeher ein besonders charakteristisches Element der Ruhrgebietssiedlungen darstellen. Die ursprünglich ländliche Herkunft der Bergleute, die als Kötter eine kleine Landwirtschaft führten, die meist bäuerliche Herkunft der Zugewanderten, die Streulage der Zechen und Siedlungen in ländlicher Umgebung und die Bestrebungen der Unternehmen, die Arbeiterschaft sesshaft zu machen, liessen allenthalben die Kleingartenanlagen aufkommen. In Essen waren schon seit Jahrzehnten zu den Kleinstwirtschaften der Kötter, den Hausgärten, auch die Gartenkolonien getreten, als die grossen Arbeiterwohngebiete entstanden, bei denen das Reihenhaus ohne Garten blieb. Auch hier wirkte Krupp vorbildlich, indem er schon in den 70er Jahren des 19. Jahrhunderts Mustergärten einrichtete für die Bewohner solcher Mietshäuser. Wie schon im und nach dem ersten Weltkrieg erfuhren die Kleingärten aus wirtschaftlichen Gründen seit 1940 wiederum einen mächtigen Auftrieb. Die erwähnte Grabeland-Aktion gab selbst die städtischen Anlagen für diesen Gartenbau frei. 1947 wurden 93 Morgen landwirtschaftliches Gelände beschlagnahmt zur Errichtung von über 900 Dauerkleingärten. 1952 wurde in der Nähe der Gruga eine Musterkleingartenanlage angelegt. Die Notwendigkeit dieser Anlage erhellt angesichts der zahlreichen wilden kleinen Gärten und wilden Ausbauten der Gartenlauben und Behelfswohnungen. Der Stadt ist es gelungen, an fünf Stellen, in Haarzopf am Sommerscheinweg, in Bredeney an der Engelsruh, in Altenessen an der Semmlerstrasse, in Bochold und in Steele beim Langmannskamp solche "wild" zu Wohnzwecken dienende Kleingartengebiete nachträglich zu sogen. "Kleingarten-Wohngebieten" auszubauen. Von der Ausweitung der Siedlungen und Verkehrsbauten werden andererseits gerade die Schrebergärten betroffen, die vornehmlich im Vorfeld der Wohnkörper, im offenen Freiland zwischen den Siedlungszellen liegen. Im Jahre 1950 befanden sich von etwa 12000 Kleingärten die Hälfte im baureifen Gelände. Das Kleingartenland stieg von 1611 ha im Jahre 1939 auf 2045 ha im Jahre 1949, während 1952 nur noch 1541 ha vorhanden waren. Der voranschreitende Ausbau der Stadt macht es notwendig, dem Kleingartenbau bestimmte Plätze zuzuweisen und offenzuhalten, was gegenüber dem weitläufigen Stadtgebiet von Dortmund, wo der Kleingartenbau erheblich ausgedehnter ist, schwer fällt. Aber in Anbetracht, dass der neue Wohnungsbau weniger Einzel- oder Doppelhäuser mit Gartenland erstellt, sondern in der Überzahl Mehrfamilien-Reihenhäuser, die bestenfalls gemeinnützige Rasenflächen aufweisen, dürfte dem Kleingarten, der auf kleinster Flächeneinheit eine grosse Erholungskapazität erzielt und darüber hinaus von nicht zu unterschätzendem volkswirtschaftlichen Nutzen ist, gerade in der Epoche einer neuen Siedlungsausweitung besondere Bedeutung und noch mehr Pflege als bisher zukommen. Wie W. H e l l p a c h (49), H. C a r o l (12) u. a. m. nachweisen, stellt der Kleingarten ein geeignetes Mittel gegen die allgemeinen Verstädterungsschäden des Großstadtmenschen dar; dieser Gesichtspunkt gewinnt in Essen insofern Bedeutung, als der neue Siedlungsbau und der Wiederaufbau der zerstörten Wohngebiete nicht überwiegend in Form der Schaffung von Eigenheimen geschehen.

Während der Kleingarten- und noch mehr der offene Feldgartenbau ehemals oft provisorischen, temporären Charakter trug, läuft die neue Entwicklung darauf hinaus, die Klein- und Feldgärten in die Form von Daueranlagen zu überführen. So wurden 1953 wiederum 25 Morgen Land in Haarzopf und 1954 in Steele-Kray, im sogen. Beckmannsfeld und am Isinger Berg für insgesamt 250 Gärten Daueranlagen errichtet, womit der Gesamtbedarf in der Stadt nicht gedeckt ist. Mit diesem im Gange befindlichen Strukturwandel sind auch qualitative und physiognomische Veränderungen verbunden. Das drückt sich aus in der erwähnten Einrichtung jener Mustergartenanlage und der Gründung einer Landesschule für Kleingärtner in der Gruga im Jahre 1952, die erste ihrer Art in Deutschland. Durch die Überführung eines ehemals vorwiegend provisorischen Zustandes in eine Dauerform dokumentiert sich, wie der Kleingarten zu einem nicht unwesentlichen, festen funktionalen Glied der Ruhrgebietsstadt wird, das nicht mehr wegzudenken ist. Ausdruck dieser Wandlung ist auch die neue sich einbürgernde Bezeichnung als Nutzparkanlage und das Bemühen, diese Dauer-Kleingärten-Komplexe auch allgemein und mehr als bisher für Spaziergänger als Erholungsgebiete innerhalb der Stadt zu erschliessen.

Entsprechend der zerstreuten Siedlungsweise finden sich die Kleingärten allenthalben im Stadtgebiet, vor allem, wie erwähnt, im Freiland zwischen den einzelnen Wohnkörpern. Das durch die Oberflächengestaltung, Eisenbahnen, Industrieanlagen, Abwässerkanäle, Halden stark durchschnittene Gelände bietet zudem genug Winkel, die von den Kleingärtnern rasch wahrgenommen werden. Durch den neuen Stadtausbau sind die Kleingärten im Norden und Nordosten zurückgegangen. Gerade aber dort erscheinen sie im Hinblick auf die relativ geringe Verbreitung sonstiger Grünflächen in diesen Gebieten besonders erwünscht zu sein. Auch im mittleren Stadtgebiet in der Hellwegzone, wo die Kleingärten infolge der vorgeschrittenen dichten Bebauung schon vor dem Kriege weniger verbreitet waren, ist eine Verminderung eingetreten, obwohl dort der Bedarf an Kleingärten besonders gross ist.

Die schmucklosere Form des Feldgartenbaues, die des schützenden Zaunes und der gärtnerischen Ausgestaltung entbehrt und nur dem Gemüseanbau dient, bevorzugen die Aussenränder der Siedlungskörper, isolierte Wohnsiedlungen und die Gebiete mit ländlichem Einschlag.

Insgesamt haben also die Grünflächen hinsichtlich ihres Bestandes und ihrer Physiognomie als auch in ihrer räumlichen Verbreitung wesentliche Wandlungen erfahren. Auch in ihnen drückt sich die Tendenz zur Auflockerung und klaren Gestaltung aus. Sie sind organisch verbunden mit dem siedlungs- und verkehrsmässigen Ausbau. Das Prinzip der Durchgrünung hat durch die Zerstörungen, die Trümmerflächen und den Aufbau einen ungeahnten Auftrieb erhalten. Selbst die neu errichteten Betriebe auf dem Kruppgebäude, die Zechen und sonstigen Werke nehmen bei Um- und Erweiterungsbauten mehr als je die Möglichkeiten einer gärtnerischen Gestaltung wahr. In Essen-Kray schuf die Zeche Bonifacius durch den Abbruch alter Mauern von Wohnhäusern und Grünanlagen der Zeche ein neues, verschöntes Strassenbild und eine gehobene Verkehrssicherheit. Auch in der Enge des Stadtkerns hat das Grün seinen Platz behauptet, erweitert und neue Formen gewonnen, wie das am Waldthausen-Park, an der Schützenbahn und anderen Stellen offenbar wird. In diesem Zusammenhang ist ebenfalls auf den umfangreichen Wiederauf-, Neu- und Ausbau der Spielplätze und Sportanlagen hinzuweisen. Die Mittel und Wege der Durchgrünung sind bei weitem noch nicht erschöpft, trotz der zunehmenden Raumeenge. Besonders die Anlagen des Ostparkes und die Aufforstung der Halden können richtungsgebend sein.

b) Der Rückgang der agraren Flächen und die Intensivierung der Landwirtschaft.

Wenn so die Grünflächen im ganzen an Verbreitung und Bedeutung für die Stadt zugenommen haben, so steht dem andererseits die Abnahme der landwirtschaftlich genutzten Flächen eindeutig gegenüber, die von allen Nutzungsflächen die grössten Einbussen erlitten und noch erfahren werden. Der Anteil der landwirtschaftlich und gärtnerisch genutzten Flächen sank von 5621 ha im Jahre 1938 auf 4752 ha im Jahre 1952, (davon sind etwa 70% Ackerland, auf dem vorwiegend Kartoffel und Getreide angebaut werden; der Rest dient als Wiese bzw. Weide), oder von 30% der Gesamtfläche der Stadt auf 25%. Allein die ECA-Siedlung in Schonnebeck nahm rund 25 ha bäuerlichen Bodens in Anspruch, wodurch zwei Wirtschaften eingingen, darunter der über 500 Jahre alte Hof Ophoff, dessen Fachwerkhaus jedoch erhalten bleibt. Das Gelände des mehr als tausend Jahre alten Eickscheidtschen Hofes in Essen-Kray, der in den Wirren nach der Einnahme der Stadt in Flammen aufging, wurde 1954 von der Zeche Katharina in Beschlag genommen. Wie aus folgender Übersicht hervorgeht, wurden alle Betriebsgrössen von der Minderung der landwirtschaftlich genutzten Flächen betroffen: (S.Übersicht S.118)

Die landwirtschaftlich genutzten Flächen haben im Norden und im Nordosten starke Einbussen erlitten. In einem von Osten nach Süden und Westen ziehenden äusseren Gürtel, in Kray-Steele, Kupferdreh, Heisingen, Heidhausen, Werden, Haarzopf, Dellwig und Frintrop haben sie noch grössere Bedeutung, obwohl sie teilweise auch im Rückgang begriffen sind. Häufig werden die übrig bleibenden

Zahl der landwirtschaftlichen Betriebe 1938 und 1949.

Betriebsgrösse	Z a h l	
	1938	1949
0.5 - 2 ha	492	428
2 - 10 "	215	178
10 - 50 "	213	169
50 -200 "	12	5
Insgesamt	932	780

1954 konnte man rund 600 "Bauern" und "Landwirte" zählen im Stadtgebiet von Essen.

Feldstücke vom Erwerbsgartenbau in Nutzung genommen. Zum Kerngebiet der Landwirtschaft hat sich der verhältnismässig industrieferne äusserste Süden und Südwesten der Stadt entwickelt, wo sogar in Schuir für einige der Bauern, deren Höfe dem Ausbau der Siedlungen weichen mussten, fünf neue Bauernwirtschaften errichtet wurden, wobei zugleich eine Überführung von Pacht- in Eigentumsland stattfand.

Die inneren Veränderungen, die die landwirtschaftlichen Betriebe und Flächen im Gefolge des Krieges erfuhren, spiegeln z.T. den Einfluss der allgemeinen Entwicklung der politisch-wirtschaftlichen Verhältnisse und die Lebenslage der Bevölkerung wieder: Bis 1949 hatte z.B. der Kartoffelanbau sehr stark zugenommen auf Kosten der Getreideflächen, während er in den Jahren von 1949 bis 1954 um 11 % zurückging und der Getreideanbau in diesem Zeitraum um 8 % zunahm. Der neuerliche Rückgang des Kartoffelanbaues erklärt sich z.T. aus dem Mangel an landwirtschaftlichen Arbeitskräften und aus der Veränderung der Lebensgewohnheiten, die z.B. einen Rückgang der Gepflogenheit des Stadtbewohners zeigen, Kartoffeln für den Winter einzukellern. Der Gemüseanbau, der u.a. infolge der Verschmutzungsbeeinträchtigungen und dem Mangel an Arbeitskräften nicht zu einer intensiven, verbreiteten Nutzungsform geworden ist und sich vornehmlich auf den Anbau von Grobgemüse erstreckt, gewann 1951 seine grösste Ausdehnung und ging seitdem um etwa 10 % zurück, nachdem die Heranführung von Gemüse aus dem In- und Ausland keine Schwierigkeiten mehr bereitete. Seinen räumlichen Schwerpunkt hat der Gemüsebau in den südlichen Stadtgebieten. Dort, vor allem im Ruhrtal, hat auch der Obstbau seinen bevorzugten Standort. Als Zeichen der nach dem Kriege eingeleiteten Intensivierungsmassnahmen ist der Rückgang des Feldfutterbaues und die Zunahme des Zwischenfruchtbaues zu werten. In diesem Zusammenhang sei auch die Verdopplung der Anbaufläche der Zuckerrübe von 25 ha auf 50 ha in den Jahren von 1949 bis 1954 erwähnt, die insgesamt zwar gering ist, doch eine bezeichnende Veränderung bedeutet; die Blätter der Pflanze dienen als Grünfütter, die Rübe wird nach Dormagen in die Zuckerfabrik geschickt. Ebenfalls erwähnt als weitere Intensivierungsmassnahme sei die Zunahme des Maschineneinsatzes von 1951 bis 1955 um etwa 1/3. (Nach Angaben der Kreisstelle der Landwirtschaftskammer der Ruhrgebietsgroßstädte in Kettwig)

Deutlicher noch sind die Wandlungen an der Viehhaltung abzulesen: Die Zahl der Pferde, Ziegen und Schweine ist zurückgegangen, die des Rindviehes nimmt zu. 1953 war der Schweinebestand etwa halb so groß wie vor dem Kriege; zu dieser Wandlung trug entscheidend die Veränderung der Lebensgewohnheiten und der Wohnweise, insbesondere auch der Bergmannsfamilien bei, die nicht mehr wie in dem Umfang von früher in einem kleinen Stall auf eigenem oder gepachteten Gartenland ein Schlachtschwein großziehen. So ist auch der Rückgang der Ziegen von rund 2500 im Jahre 1935 auf etwa 600 bis 700 im Jahre 1953 zu erklären. Infolge der Ausdehnung der Grünflächen konnte sich die Zahl der Schafe nicht nur halten, sondern sogar vergrößern und zwar von kaum 1800 im Jahr 1935 auf über 3000 im Jahre 1953. Die Zunahme der Rindviehhaltung entspricht der wachsenden

Bedeutung der Milchwirtschaft und der Fleischversorgung. Der Betriebsform nach herrscht bei den Bauern die Aufzucht vor; die Abmelkwirtschaften und besonders die sogen. Durchhalte-Betriebe haben zugenommen. Im allgemeinen hat das landwirtschaftliche Grünland nicht an Ausdehnung gewonnen; eine Intensivierung der Weidewirtschaft wurde durch verbesserte Düngung und Unterkopplung der Weiden erreicht.

Obwohl die landwirtschaftlich genutzte Fläche in so erheblichem Ausmaße vermindert wurde, dürften die Gesamt-Leistungen der Landwirtschaft nicht geringer geworden sein.

c) Die Festigung und Ausweitung des Landschaftsschutzes.

So behauptet die landwirtschaftliche Nutzungsform des Bodens durchaus ihren Platz im Stadtganzen. Die naturlandschaftlichen und geschichtlichen Bedingungen weisen ihr und den Grünflächen stärker als je bestimmte Räume und bestimmte Funktionen zu, die über den rein wirtschaftlichen Aspekt hinausgehen und an die Wurzeln großstädtischer Lebensformen rühren. Es steht zu hoffen, dass über der Erhaltung gewisser naturlandschaftlich geprägter Bereiche und der Pflege des vorhandenen Grüns die weitere Durchgründung der Stadt noch mehr Verwirklichung findet und auch die Bevölkerung sich noch mehr der Pflege der öffentlichen und privaten Grünflächen annimmt. Als Erfolg verdient die Ausweitung der Landschaftsschutzflächen im Bereich der Stadt Essen, die 1954 durchgesetzt werden konnte, hervorgehoben zu werden. Während vor dem Kriege vornehmlich nur Grünflächen unter Landschaftsschutz standen, hat man jetzt auch landwirtschaftlich genutzte Flächen einbezogen. Neben der Stärkung und Sicherung des Grün- und Freilandgürtels im Süden und Südwesten der Stadt werden dadurch auch im Nordwesten und weniger auch im Osten Frei- und Grünflächen vor anderweitiger Nutzung bewahrt. (Als neue Landschaftsschutzgebiete wurden festgelegt: Ein zusammenhängendes Stück von Frintrop bis Schönebeck an der Stadtgrenze Mülheims, wodurch der Anschluß hergestellt wird zu dem bestehenden Schutzgebiet von Dümpten; kleinere Flächen zwischen Gerschede und Borbeck sowie zwischen Gerschede und Frintrop. Das Schutzgebiet des Borbecker Schloßparkes wurde erweitert. Ferner wurden Teile von Haarzopf und Roßkothten sowie das ganze Gebiet von Schuir unter Schutz gestellt. Erweiterungen wurden in Bredeney und Rellinghausen, in Altenessen, in Steele, Überrauch, Byfang, Dilldorf, Heidhausen und Fischlacken vorgenommen. Neue Gebiete bilden ferner der Eickenscheidtsche Hof in Kray und Geländeteile zwischen Bergerhausen und Steele.)

Insgesamt hat die Stadt in ihrer jüngsten Epoche einen grossen Schritt getan in Richtung auf einen Ausgleich, auf eine organische Verbindung der im Ruhrgebiet typischen Kontraste, wie sie durch die Industriebauten, Geschäftshochhäuser, dicht bevölkerte Wohnviertel und das natürliche oder künstlich geschaffene Grün sowie die Freiflächen bäuerlicher Nutzung verkörpert erscheinen. (Vgl. hierzu H. C a r o l (12), H . H ö g g (53), L . M u m f o r d (86) u.a.m.)

D ZUSAMMENFASSUNG

1. Die Phasen des Aufbaues

Die vergangenen anderthalb Jahrzehnte haben dem inneren Gefüge und dem Antlitz der Stadt Wandlungen gebracht, wie sie in diesem Ausmass, in dieser Intensität und in dieser schnellen zeitlichen Gedrängtheit nie zuvor in der über tausendjährigen Geschichte der Stadt aufgetreten sind. Alle Bereiche städtischen Lebens wurden davon ergriffen. Die durch die Katastrophe des Krieges hervorgerufenen Veränderungen und Entwicklungen auf sozialen, wirtschaftlichen, technischen u.a. Gebieten finden ihren Ausdruck auch in der Gestaltung der Stadtlandschaft. In Aufriss und Grundriss, in den verschiedenen Nutzungsformen städtischen Bodens, wie sie die Betrachtung von Siedlung, Gewerbe, Industrie, Verkehr, Grün- und Landwirtschaftsflächen und der Wasserwirtschaft gezeigt haben, spiegeln sich diese Wandlungen mannigfaltig wieder. Es bleibt die Aufgabe, diese Veränderungen und Entwicklungen in einer Gesamtschau zusammenzufassen und zeitlich und räumlich zu gliedern. Auf diese Weise heben sich die individuellen Besonderheiten der neuerstehenden Stadt und ihrer jüngsten Vergangenheit von den allgemeinen Entwicklungserscheinungen ab, lassen sich Hinweise gewinnen für ihre weitere Entfaltung und Gestaltung und auf allgemeine Erkenntnisse und Gesetzmässigkeiten.

Wenn die Phasen des Aufbaues der Stadt nach 1945 mit denen anderer zerstörter Städte z.T. übereinzustimmen scheinen, so spricht daraus die Abhängigkeit von der allgemeinen geschichtlichen Entwicklung, insbesondere der wirtschaftlichen und politischen. Dieses zeigt sich am deutlichsten in dem scharfen Einschnitt, den die Währungsreform vom Juni 1948 in dem Aufbau Essens und wohl auch der anderen zerstörten Großstädte der Bundesrepublik hervorgerufen hat.

Als erste Phase zeichnet sich der Zeitraum von Mai 1945 bis zum Frühjahr 1947 ab, in dem die ausgebombte Bevölkerung in die zerstörte Stadt trotz Zuzugsverbot zurückströmt. Es ist die Zeit der Behelfe in der Schaffung der Unterkünfte, der notdürftigen Herstellung der Verkehrswege und Versorgungseinrichtungen und Betriebe. Eine linienhafte Enttrümmerung räumt mit unzureichenden Mitteln die Hauptverkehrswege. Auf dem Krupp Gelände beginnen die Reparationsleistungen. Die Industrieanlagen, insbesondere die Zechen, die Eisenbahnstrecken und der Rhein-Herne-Kanal werden instand gesetzt. Die unzureichenden Lebensverhältnisse und die Rohstoffknappheit führen zur starken Ausweitung des Kleingartenbaues und zu Holzschlägen in Waldungen und Anlagen und dem Aufleben der Kleinzechen. Ausdruck des gelähmten Aufbauwillens und der Katastrophenlage, die verschärft wird durch Überschwemmungen und den aussergewöhnlich harten Winter von 1946/47, sowie der drohenden Demontagen sind Streiks und Demonstrationen im Frühjahr 1947 und Evakuierungen der Bevölkerung.

In der danach einsetzenden zweiten Phase vom Frühjahr 1947 bis zur Währungsreform 1948 ist der Tiefstand überwunden, gewinnen die Wiederaufbaubemühungen festere Gestalt. Seitdem setzt ein gleichmässiger Bevölkerungsanstieg ein, vor allem durch Zuwanderung. Die Leistungen der Enttrümmerung steigen unter Einsatz von Feld- und Strassenbahnen. Verkehrs- und Versorgungsnetz, Gewerbe- und Industriebetriebe Geschäfts- und Wohnhäuser werden in verstärktem Umfang instand gesetzt. Die Um- und Neuansiedlung von Gewerbe- und Industriebetrieben, die Massnahmen der Stadtplanung gewinnen an Raum. Das Bauen in "wilder Form" läuft aus. In der Innenstadt werden Ruinen öffentlicher Gebäude und der Geschäftshäuser ausgebaut und provisorische Läden und Verkaufsbuden aufgestellt.

Mit der Festigung der allgemeinen Lebens- und Wirtschaftsverhältnisse nach der Währungsreform vom Juni 1948 setzt nach einer gewissen Pause, eine starke Bautätigkeit ein, für die die vorangegangenen Arbeiten zur Instandsetzung des Strassen- und Versorgungsnetzes eine richtige Voraussetzung bilden. Die punktförmige vorwiegend mit Lastkraftwagen durchgeführte Enttrümmerung wird verstärkt. Seitdem läuft der eigentliche Aufbau der Altstadt an durch Ausbau und Neubau vorwiegend von Geschäftshäusern und öffentlichen Gebäuden sowie Errichtung von Leicht- (Ladestrasse) und Erdgeschossbauten. Zugleich wird die Demontage der Kruppwerke durchgeführt.

Mit dem Auslaufen der Demontagen seit April 1950, welche eine Krise in der Stadtentwicklung hervorrufen, die sich in dem Anstieg der Erwerbslosen auf über 16 000 ausdrückt, setzt 1951 ein neuer Abschnitt ein, der gekennzeichnet ist durch eine Zunahme der industriellen Neuansiedlungen, der fortschreitenden Aufschliessung des Kruppgrundes, des Um- und Ausbaues der Zechen und der Industriewerke. Das schnelle Voranschreiten des Ausbaues der Innenstadt, insbesondere durch Grossbauten und Aufstockung von Erdgeschossbauten, Errichtung bzw. Wiederaufbau von Kulturbauten (Saalbau, Theater), Geschäftshäusern, Wirtschaftsverwaltungen und Ausstellungshallen, die ausserordentliche Steigerung des Strassenverkehrs und der Rückgang provisorischer Bauten setzt ebenfalls jetzt ein. Der Wohnungsbau nimmt zu, zumeist in Form von Siedlungen und des Wiederaufbaues von Wohn- und Geschäftshäusern in den gemischten und teilzerstörten Gebieten. Mit dem Rückgang des Kleingartenbaues schreitet die Umgestaltung und die Ausweitung der Grünflächen voran. Der Bau der grossen Eisenbahn- und Strassenbrücken über die Wasserläufe und von Strassenüberführungen und andere grössere Vorhaben des Verkehrs und der Versorgungswirtschaft werden angepackt.

Seitdem bringt jedes Jahr neue Fortschritte im Aus- und Aufbau der Stadt. Bemerkenswert erscheint das Vordringen des Wohnungsbaues besonders seit 1952. In diesem Jahre setzen auch die grossen Zusammenlegungsvorhaben für den Wiederaufbau zerstörter Wohnviertel ein, wodurch die innerstädtischen Trümmerflächen zurückgehen. 1953 wurden die städtebaulich wichtigen Vorhaben der Gestaltung des Gildensplatzes, der Freiheit, des Viehofer Platzes, des Ruhrschnellweges, des Hauptbahnhofes, des Holsterhausen-Projektes, der Sanierung des Segerothviertels u. a. mehr entschieden und z. T. mit der Verwirklichung begonnen. Die Trümmerflächen nehmen schnell ab durch den voranschreitenden Wiederaufbau von Wohnvierteln. 1954 bringt ausser der voranschreitenden Verwirklichung der oben genannten Grossvorhaben auch den Beginn des Wiederaufbaues des nördlichen Teiles der Kernstadt. Im September 1954 wurde der Vorkriegsstand der Straßenleuchtenzahl überschritten. (Bis zur Währungsreform konnten nur 403 Leuchten wiederhergestellt werden!)

Bei dem Wiederaufbau der zerstörten Wohngebiete scheint die Erscheinung wesentlich, dass er zuerst durch die Grossvorhaben, die von der Initiative der Wohnbaugesellschaften getragen werden, in grösserem Umfang in Gang gebracht wurde. Die mittelgrossen und Einzel-Baulücken beginnen sich erst danach in vermehrter Zahl zu schliessen.

Abschliessend sei hervorgehoben, dass die Stadt nach den Zerstörungen in eine neue Wachstumsperiode eingetreten ist. Obwohl noch weite Demontage- und Trümmerflächen klaffen, wurde der Beschäftigungsstand von 1938 längst, der Vorkriegsstand der Bevölkerung im Februar 1954 überschritten.

Nachdem die Zerstörungen des Krieges, die Hungerjahre nach 1945 auf die Fragwürdigkeit großstädtischer Lebensformen eindringlich hingewiesen haben und namhafte in- und ausländische Großstadtforscher nach Möglichkeiten suchen, die Großstadt in ihrer bisherigen Form zu überwinden, mag diese Entwicklung erstaunlich erscheinen. (Siehe hierzu bes. C a r o l - W e r n e r (12), E g l i (25), die zusammenfassenden Übersichten über die anglo-amerikanische Stadtplanung in 19, 20 u. 34. Von den deutschen Stimmen hierzu seien erwähnt P. R a p p a - p o r t 104, 106, W. H e l l p a c h (49), H. H ö g g 53 und bes. E. P f e i l 94.) Zunächst muss hier vermerkt werden, dass sowohl die Großstadt Essen in ihrer gegenwärtigen und künftigen Gestalt wie in ihrer früheren durch die satellitenartige Siedlungsstruktur, ihre Bauweise und dem Gepräge der Bevölkerung nach nicht die Züge aufweist, die man sich sonst von einer Großstadt alten Stils zu machen gewohnt ist. Essen unterscheidet sich darin sehr etwa von Köln, Hamburg, Berlin oder gar ausländischen Großstädten; sie ist noch weit davon entfernt, eine Riesenstadt, eine Megapolis im Sinne M u m f o r d s (86) oder gar eine verfallende Stadt, eine Nekropolis (vgl. 35) zu sein und zu werden. Man muss sie im Zusammenhang der grossen Siedlungsagglomeration des Ruhrgebietes sehen, in deren Zentralzone sie den beherrschenden Platz einnimmt, wobei die Fülle der großstädtischen Funktionen besonders in der Innenstadt städtebaulichen Ausdruck gefunden hat, ohne dass jedoch die Bedeutung der Aussensiedlungen und deren Eigenleben und Besonderheiten, auch in Hinsicht ihrer räumlichen Erscheinungsweise, verloren gegangen sind.

Sieht man von der Abhängigkeit der neuen Stadtentfaltung von den in den politischen Bedingungen gründenden Zuwanderung der Bevölkerung ab, so zeugt doch das anhaltende Wachstum der Stadt von der noch nicht erschöpften wirtschaftlichen Kapazität und der Stärkung der zentralen Funktionen. Diese Ballungskraft, die von Essen ausgeht, hat die Nachkriegsentwicklung wesentlich beeinflusst. Als der Aufbauplan für die Innenstadt 1947 ausgeschrieben wurde, rechnete man mit einer künftig möglichen Einwohnerzahl von 700 000 bis 800 000. Später rechnete man mit der Möglichkeit eines Bevölkerungsanstieges bis auf über 900 000 Einwohner. Wenngleich aus dem bisherigen und fortgesetzt ziemlich gleichmässigen Ansteigen der Einwohnerschaft, dem Gang der Entfaltung der wirtschaftlichen Grundlagen und der zentralen Funktion noch auf ein Fortwähren der gegenwärtigen Wachstumsperiode zu schliessen ist, so lassen sich doch andererseits aus der zunehmenden Raumege, aus der steigenden Kompliziertheit der städtebaulichen Bedingungen, wie sie z.B. durch die Entwicklung des Verkehrs und der Bergsenkungen gegeben sind, sowie aus der Gestaltung der Versorgungswirtschaft, namentlich im Hinblick auf die Lösung der wasserwirtschaftlichen Fragen, die Grenzen erkennen, die einer organischen Stadtentfaltung gesetzt sind. (Vgl. hierzu J. H. S c h u l t z e (124) und M u m f o r d in 20). Zweifellos haben aber die vergangenen Jahre des Aufbaues gezeigt, wie mit der schärferen Durchgliederung des Stadtsystems, der fortschreitenden Rationalisierung, Technisierung und Intensivierung die Aufnahmefähigkeit der Stadt gestiegen ist und die Wirtschaftlichkeit des Ganzen, die gegenwärtig die Stadtentwicklung entscheidend beeinflusst, noch gewahrt zu sein scheint.

2. W e s e n s z ü g e d e r n e u e n S t a d t g e s t a l t u n g

Die Veränderungen, die der Stadtkörper seit 1938 insgesamt erfahren hat, lassen sich zahlenmässig und kartographisch nur unvollkommen belegen. Es hängt dies zusammen mit den vorhandenen Unterlagen aber auch mit der grundsätzlichen Schwierigkeit, die Vielfalt der städtebaulichen Erscheinungen, die in horizontaler und vertikaler Richtung auf engstem Raume eine unfassbare Mannigfaltigkeit aufweisen, anschaulich und exakt fest- und darzustellen. (Siehe hierzu R. F i n s t e r w a l d e r anlässlich der Veröffentlichung einer neuen Stadtkarte von Hannover, 32.) Der 1952 für das gesamte Ruhrgebiet erstellte Luftbildplan erwies sich z.B. für die genaue Erfassung der Veränderungen der räumlichen Ausdehnung der Waldungen durch den Siedlungsverband Ruhrkohlenbezirk in dem behandelten Zeitraum als nicht vollauf genügend.

Immerhin lassen sich die eingetretenen Veränderungen, wenn auch nur grob, aus der Gegenüberstellung der statistischen Angaben über die Bodennutzung in den Jahren 1938 und 1953 erkennen. (S.S.123) Eindeutig treten dabei das Wachstum der bebauten und der Verkehrs-Flächen sowie der Rückgang der landwirtschaftlich genutzten Flächen hervor. Die erhebliche Ausweitung der Siedlungen in den peripheren Gebieten und der Ausbau des Verkehrsnetzes finden darin ihren Niederschlag. Die bebaute Fläche, die 1938 ein Viertel der Gesamtfläche ausmachte, vergrösserte bis 1953/54 ihren Anteil auf ein Drittel. Absolut genommen ist das die grösste Veränderung in der Bodennutzung. Sie erfolgte in der Hauptsache auf Kosten der landwirtschaftlich genutzten Fläche, deren Anteil umgekehrt von 29,8 % im Jahre 1938 auf 24,6 % im Jahre 1953 sank. Essen weist damit völlig andere Verhältnisse auf als Dortmund, dessen landwirtschaftlich genutzte Fläche von 1938 bis 1950 keine Verringerung erfuhr (H. H e l l g r e w e , 23, S.122). Das wirft ein Schlaglicht auf die besondere Problematik für die städtebauliche Planung im zentralen Revier mit seiner relativ grossen Engräumigkeit. Die steigende Bedeutung der öffentlichen Grünanlagen spricht aus der Vermehrung der Parkflächen um 48% gegenüber dem Stand von 1938, die allerdings z.T. zu erklären ist aus der Überführung von Forst- in Parkflächen. Die neuen Haldenaufforstungen sind unter den Waldungen noch nicht erfasst.

Die Veränderungen in der Bodennutzung
1938/1953.

	1 9 3 8		1 9 5 3		1953 i. % von 1938
	ha	%	ha	%	
Bebaute Fläche	4 776,0	25,4	5 463,29	29,0	114,6
Strassen-, Platz- u. Wegeland	1 841,0	9,8	1 402,00	10,9	111,0
Sonstiges Verkehrs- gelände			639,85		
Öffentliche Parks	184,0	0,9	273,85	1,4	148,8
Spiel- u. Sportplätze	167,0	0,8	179,04	1,0	107,2
Friedhöfe	217,0	1,1	260,06	1,4	119,8
Lauben- u. Kleingar- tenland	1 611,0	8,8	1 529,63	8,0	94,9
Landwirtschaftl. u. gärtnerisch gen. Fläche	5 621,0	29,8	4 630,36	24,6	82,4
Forsten	1 524,0	8,0	1 416,16	7,4	91,9
Öffentl. Gewässer	536,0	2,8	530,72	2,8	99,0
Sonstige Flächen ⁺)	2 368,0	12,6	2 535,30	13,5	107,1
Insgesamt	18 845,0	100,0	18 844,26	100,0	

⁺) Halden, Unland, Steinbrüche u.s.w.

Nach Angaben des Statistischen Amtes Essen

Die Industrie- und Gewerbeflächen haben im grossen und ganzen ihren alten Standort behalten; insgesamt haben auch sie sich ausgebreitet, wobei allerdings zu berücksichtigen ist, dass die gegenwärtig vorhandenen Demontageflächen im Gebiete des ehemaligen Hüttenwerkes Borbeck und der Gußstahlfabrik noch einen beträchtlichen Raum einnehmen und für die weitere industrielle Wiederbelebung noch zur Verfügung stehen. Selbst da, wo die Stilllegung von Zechen die Möglichkeit einer Entindustrialisierung der Betriebsflächen hätte geben können, wie z.B. bei der Zeche Ludwig in Bergerhausen, der Zeche Langenbrahm in Bredeney und der Zeche Carolus Magnus in Bergeborbeck, siedelten sich neue Betriebe an, deren Gepräge sich allerdings sehr unterscheidet von den vorherigen. Diese Wandlung des Betriebscharakters wurde ja auch schon für das Gebiet der ehemaligen Gußstahlfabrik herausgestellt. Eine Entmischung der miteinander so ausserordentlich dicht verzahnten Wohn-, Industrie- und Verkehrsflächen ist im grossen gesehen also nicht eingetreten, so sehr das eine frühere Planung erstrebte (Vgl. Z i e g l e r , 163).

Wohl ist des öfteren eine Entmischung der Gewerbe- und Wohnflächen im kleinen, d.h. im jeweiligen Siedlungskörper erzielt worden, wie das an den Beispielen der Neuordnungsprojekte des Ehrenzeller-Platzes, des Segeroth-Viertels, und des Kruppgeländes offensichtlich wurde. Ganz allgemein haben aber unter dem Vorrang des wirtschaftlichen Wiederaufbaues die sogenannten gemischten Viertel, deren Gebäude also Wohn- und Gewerbefunktionen dienen, an Ausdehnung gewonnen, wie das z.B. an der Entwicklung des Stadtteiles Rüttenscheid erkennbar ist. Auf die Vergrösserung der Geschäftsflächen auf Kosten ehemaliger Wohnflächen

im Gebiet der Innenstadt wird noch nachstehend eingegangen. Bei den neu errichteten Siedlungen wurden z.T. die kleingewerblichen Betriebe wie auch die Schulen als sogen. Folgebauten nach den Wohnbauten erstellt.

Insgesamt ist das für das zentrale Ruhrgebiet charakteristische Netz einer mosaikartigen Verknüpfung der Industrie, Gewerbe-, Verkehrs-, Wohn- und Grünflächen engmaschiger geworden. Die peripheren Siedlungseinheiten rücken einander mehr und mehr näher. In den Zonen zwischen den Siedlungskörpern erhalten die restlichen Freiflächen z.T. eine Ausgestaltung als Grünflächenzüge, so dass die Siedlungen als Einheiten erhalten bleiben oder noch stärker als ehemals hervortreten. Vor allem richtet sich das Bestreben auf die Abrundung der Siedlungszellen. Isoliert stehende Häuser, die in früherer Zeit mitten hinein in Freiflächen gesetzt wurden ohne Rücksicht auf eine Einfügung in einen grösseren Zusammenhang, werden dabei in die Wohnzellen einbezogen, wodurch der Eindruck des Unfertigen beseitigt wird. In dem geschlossen bebauten Gebiet um die Stadtmitte hat dagegen eine Auflockerung stattgefunden. Neue, grössere geschlossene Siedlungsindividuen, wie sie früher von Krupp z.B. in der Gartenstadtsiedlung der Margarethenhöhe oder im Altenhof geschaffen worden waren, entstanden in dieser Form nicht. Vielmehr handelt es sich in der Regel um die Erweiterung bestehender Siedlungskerne, wobei die neuen Siedlungen nicht überall organisch anknüpfen an das Vorhandene und Überlieferte, wie sich das z.B. sagen lässt von der neuen ECA-Siedlung in Schonnebeck. Meist schliessen sich Wohnkörper verschiedenen Ausmasses und mit unterschiedlichem Gepräge an die bestehenden Siedlungen an, wozu sich bei dem ausgesprochen dezentralisierten Siedlungssystem und der unterschiedlichen, abwechslungsreichen Geländegestaltung und vor allem auch bei der Auflösung der alten Siedlungen an ihren Rändern mannigfaltige Möglichkeiten bieten.

Die neuen der Bebauung erschlossenen Bereiche lassen in der Grundrissgestaltung im allgemeinen das Bestreben erkennen, den früher üblichen Schematismus zu vermeiden und eine Anpassung an das Gelände und die lokalen Gegebenheiten u.a. auch an das Strassennetz zu erreichen. Oft bilden, wie z.B. in der neuen Siedlung im Stauseebogen von Heisingen, die Isokatabasen die bestimmenden Leitlinien für den Grundriss. Auf das Vermeiden der Strassenrand- und Blockbebauung, das Bemühen, Verkehrs- und Wohnstrassen zu differenzieren und das Prinzip der Durchgrünung anzuwenden, wurde schon früher hingewiesen. Die Veränderung des Grundrisses in den Gebieten des Wiederaufbaues erreicht unterschiedliche Ausmasse. Die weitestgehende Umgestaltung erfuhr, wie erwähnt, das Kruppgelände. Es wurde hier etwas geschaffen, das einem "industrial estate", einem "Industriehof" entspricht (Vgl. E. E g n e r in "Wirtschaftliche Raumordnung in der industriellen Welt" Bremen 1950). Von den zahlreichen einzelnen Veränderungen abgesehen, die allenthalben, und zwar zumeist im Rahmen der Bestrebungen nach einer flüssigeren Verkehrsgestaltung stattfanden, kam es nur im Neuordnungsgebiet der Innenstadt und in den beschriebenen grossen Zusammenlegungs-Vorhaben zu einschneidenden Wandlungen, wobei aber das alte Strassennetz in der Regel nur in geringem Grade Veränderungen erfuhr.

Die grossen Vorhaben auf dem Gebiete des Verkehrs, das weiterhin anhaltende Anwachsen der ihm dienenden Flächen prägen das neue Stadtbild mehr denn je zuvor. Insbesondere treten die Hauptlinien des Straßenverkehrs als bestimmende Elemente im Gesamtgebiet der Stadt hervor, wodurch dieses geschlossener und gegliederter als bisher erscheint. Das überlieferte Netz der Eisenbahnen war auch für die neue Siedlungstätigkeit von Einfluß, indem es Leitlinie für die Bebauung, oft Grenze und Hindernis bildete; das Fortbestehen der starken Verschachtelung der verschiedenen Nutzungsflächen ist dadurch mitbedingt.

Weit mehr als im Grundriss erhielten die eingetretenen Veränderungen im Aufriss der Stadt ihre Ausprägung. Der Einheimische wie der Fremde erfahren gerade von dieser Seite her die Stadt als etwas Neues, Umgestaltetes, Charakteristisches und Lebenskräftiges. Wenngleich sich diese neue Stadt, namentlich in den Gebieten der grössten Zerstörungen und Demontagen, in der Stadtmitte, dem Kruppgelände und den ihnen benachbarten Teilen zeigt, so künden doch auch in den peripheren Gebieten der Stadt die zahlreichen neuen Wohnsiedlungen, die grosse Neu- und Umgestaltung der Zechen und Industriewerke, der wasserwirtschaftlichen Anlagen, der Strass

und grossen Brücken, der Grünanlagen u.a. mehr eindrucksvoll die neue Periode der Stadtentwicklung. Der früher vielfach als düster empfundene Charakter ist gewichen, vor allem auch durch die Umgestaltung des Krupp Geländes. Die Silhouette wird jetzt geprägt von den neuen Verwaltungs- und Geschäftshochhäusern sowie den vielgestaltigen neuen und erneuerten Industrie- und Verkehrsanlagen. Die wirtschaftlichen Strukturwandlungen finden also ihre Entsprechung in den Wandlungen des äusseren Erscheinungsbildes der Stadt. Das ehemals oft krasse Gegenüber von Industriewerk und Natur ist durch das Vordringen der Grünflächen auf dem Wege einer Milderung, eines Ausgleichs. Die Wohnlichkeit der Stadt als Ganzes und der Reiz des Städtebildes wurden gesteigert, gerade auch dadurch, dass der Zerstörung weniger alte Kulturdenkmäler als vielmehr extreme Zeugen einer stürmischen industriellen Entwicklung, einer betont wirtschaftlich eingestellten Epoche jüngster Vergangenheit zum Opfer fielen, und der Aufbau von dem Streben geleitet wird, das Erhaltene und wiederhergerichtete wertvolle Alte mit dem Neuen zu verbinden. Die Gebäude, ob Wohn- oder wirtschaftlichen Zwecken dienend, offenbaren das Streben nach einer hellen, freundlichen Farbigeit und Abwechslung in der Gestaltung. Die Fronten der Großbauten weisen, abgesehen von Beton und Glas, verschiedenes Material auf: Neben den gelblich-braunen Platten des heimischen Ruhrsandsteins findet man solche aus fremdbürtigen Muschelkalk, Travertin, Basalttuffen und verschiedenartiger Keramik; häufig angewandt ist auch der Klinkerstein, der u.a. den industriellen Neubauten auf dem Krupp Gelände das Gepräge gibt. Durch diese und andere architektonische Mittel, wie z.B. die mannigfaltige Gliederung des Reliefs der Fronten wurden eindrucksvolle Wirkungen des Straßenbildes erzielt und anziehende Blickpunkte geschaffen. Inwieweit es gelungen ist, die Gefahren der Einförmigkeit wie der Auflösung zu vermeiden, die Abstimmung der verschiedenen Bauobjekte untereinander zu einer geschlossenen, harmonischen Gesamtwirkung zu erreichen, kann wohl erst zu einem späteren Zeitpunkt beurteilt werden. Im einzelnen erreichen die Veränderungen in den verschiedenen Gliedern des Stadtsystems unterschiedliche Ausmasse.

Als ein sehr wesentliches Merkmal der neuen Stadtentwicklung muss noch hervorgehoben werden, dass die vor dem Kriege vorherrschende Flachbauweise, durch die sich Essen sehr stark von anderen Großstädten wie Köln, Dresden oder Breslau unterschied, im ganzen gesehen, bewusst beibehalten wurde. Etwa 53% der endgültig vorgesehenen Baufläche, d.h. der Wohn-, Industrie-, Gewerbe-, Wohn- und Geschäftsfläche der Stadt, weisen eine ein- bis zweigeschossige Bauweise auf und 21% eine drei- bis viergeschossige. Der Rest entfällt auf die gewerblich-industrielle und geschäftliche Bodennutzung. (Nach Mitteilung des Stadtplanungsamtes). In den Wohngebieten überwiegt die offene Bauweise die geschlossene um ein Mehrfaches. Nur drei Wohnhochhäuser mit bis zu 10 Geschossen und Ein- und Zweizimmerwohnungen für ledige Insassen wurden bis 1955 errichtet. Die Fortführung der überlieferten bodenständigen Flachbauweise erfordert jedoch einen grossen Raumbedarf, so dass auch von dieser Seite Essen vor der Gefahr einer Entwicklung zu einer Mammutstadt bewahrt bleibt. Die Bauweise und damit auch die Höhe der neuen bedeutsamen Geschäftshäuser und der öffentlichen Gebäude wird bestimmt durch die Aufgaben, die sie zu erfüllen haben, aber zugleich auch durch ihre Lage im Strassenverband, das Gepräge des Stadtviertels und ihre Stellung im Stadtganzen. Sie üben also in mehrfacher Hinsicht eine Funktion aus. So hebt sich die neue Innenstadt weit mehr als die alte, in Trümmern versunkene auch durch ihre bauliche Gestaltung, insbesondere die weit grösseren Geschosshöhen und die Konzentration der Bau-massen als eine besondere funktionale Einheit vom übrigen Stadtgebiet ab. Die Bauhöhen und die Bebauungsdichte nehmen jedoch nicht durchgehend von der Stadtmitte nach aussen zu gleichmässig ab, sondern entsprechend dem dezentralisierten Grundgefüge des Stadtsystems weisen die vielen Siedlungskerne in sich wieder, allerdings in weit geringerer Ausbildung, eine gewisse Zonung auf. Das gilt namentlich für die auf der Karte über die räumliche Gliederung als Kernbildungen hervorgehobenen kleineren Zentren von Werden, Steele, Borbeck und Kupferdreh. Infolge der zunehmenden Bebauung in den peripheren

Stadtgebieten treten die dort gelegenen Siedlungskerne ebenfalls deutlicher hervor, was durch die Gestaltung der Bauplanung unterstützt wird.

Angesichts der durchaus noch unterschiedlichen Forderungen und Vorstellungen der vielen an der Lösung des Großstadtproblems beteiligten Kreise an und über die Stadt der Zukunft, im Hinblick auf den ungenügenden zeitlichen Abstand zu der gerade mitten im Flusse befindlichen städtebaulichen Ausgestaltung der zerstörten Städte, erscheint es verfrüht zu sein, Endgültiges über das beim Wiederauf- und Neubau der Stadt Essen Erreichte zu sagen. (Von den so zahlreichen Stimmen zur Neugestaltung der Städte seien hier hervorgehoben H. C a r o l - M . W e r n e r (12), P. R a p p a p o r t (104, 105, 106), wo u.a. bes. die Verhältnisse im Ruhrgebiet berücksichtigt sind, E. E g l i (25), L. M u m f o r d (86 u. 20), W. H e l l p a c h (49), J. U m l a u f (152), E . P f e i l (94).) Gewiss stellt sich dem Städtebauer die Aufgabe des völligen Neubaus einer Stadt leichter als die eines Wiederaufbaus einer zerstörten Stadt. Selbst bei einer weitgehenden Vernichtung einer Stadt wirkt das Überkommene, das Gewesene stärker nach als es vordem vielleicht vorstellbar war. Es scheint angebracht zu sein, nochmals auf die Abhängigkeit von den allgemeinen wirtschaftlichen und politisch-rechtlichen Bedingungen und die Notlage der Stadt hinzuweisen, wodurch wesentlich andere Voraussetzungen gegeben sind als in anderen Teilen Deutschlands oder gar im Ausland wie etwa in der Schweiz, (vgl. hierzu namentlich H. C a r o l - M . W e r n e r (12) und E. E g l i (25), in England (vgl. hierzu den zusammenfassenden Überblick über die britische Städteplanung von H. J. G a e d e (34) und R. P u m p h r e y in (19)) oder gar in den Vereinigten Staaten von Amerika (s. bes. L . M u m f o r d in 20). Nicht zuletzt stellen die eingangs dargestellten örtlichen Eigentümlichkeiten, es sei nur z.B. an die bergbaulichen Einwirkungen erinnert, dem Städtebau besondere Bedingungen. Trotz dieser Schwierigkeiten würde ein Wiederaufbau, der im wesentlichen bloss auf die Wiederherstellung des Alten zielt, eine Möglichkeit, wie sie z.B. von H . D ö r n m a n n für Duisburg-Meiderich als gegeben erachtet wurde (24), den Fortschritten in der Großstadtforschung kaum entsprechen. Gerade im Ruhrgebiet dürfte es zu den vornehmlichsten Aufgaben des Städtebaues gehören, die Siedlung in Form "zufällig entstandener Häusergruppen", wie sie H . C a r o l u. M . W e r n e r (12) als weitverbreitete Erscheinung jener vergangenen Epoche der Industrialisierung in ihrer Beziehungslosigkeit, Willkürlichkeit und in ihrer unbefriedigenden Gestaltlosigkeit treffend charakterisiert haben, zu überwinden. Auf das Nebeneinander von einzelnen zerstreut liegenden, keine räumliche Einheiten bildenden sogen. "Siedlungen" im abwertenden Sinne hat zuletzt gerade P. R a p p a p o r t (105) als für weite Teile des Ruhrgebietes typisch hingewiesen. Wenngleich Essen, insbesondere durch den sich langsam zum vorbildlichen Siedlungsbau steigernden Kruppschen Wohnungsbau und dank der ursprünglichen Siedlungsstruktur, innerhalb des heutigen Stadtgebietes weniger als andere Teile des Reviers eine bloss "Aneinanderreihung von Siedlungen" (105) aufwies, so war es doch auch namentlich im nördlichen Stadtgebiet nicht frei von dieser Erscheinung. Die heute im In- und Ausland unter den Städtebauern vorherrschende Tendenz zur Schaffung kleiner städtebaulicher Einheiten, deren innere Struktur phänomenologisch eine Entsprechung findet, seien es nun die "Wohngruppen" (H . C a r o l - M . W e r n e r 12), die sogen. "units" der Angloamerikaner (19, 20, 86, 130) oder die "Nachbarschaften" (12, 120), hatte schon vor Jahrzehnten in den zu "Höfen" zusammengeschlossenen Kruppschen Siedlungen weitgehend eine Verwirklichung gefunden, und auch neuerdings entsprechen manche neue Siedlungen diesen Vorstellungen. Als Beispiel einer gelungenen Neuschaffung einer solchen kleinen städtischen Lebenszelle sei das Pestalozzidorf der Zeche Bonifacius in Essen-Kray erwähnt, wo sich die innere Gliederung in Werkfamilien auch äusserlich in den Doppelhäusern, in der Anordnung zu einem Ganzen widerspiegelt und die Einordnung in die Landschaft, die Verbindung von städtischen und ländlichen Elementen durch die Anlage von Hausgärten, gemeinsamen Grünflächen, die Flachbauweise, die Art der Verkehrsanschliessung und der Strassenführung usw. gut gelöst erscheinen.

Allerdings hat das Bestreben, das besonders von englischen und amerikanischen Städtebauern vertreten wird, nämlich den neuen Siedlungen auch eine ausgeglichene soziale Struktur zu verleihen, bisher in Essen weniger eine Verwirklichung gefunden. Das gilt besonders für die bergbaulich bestimmten Stadtteile, deren Bevölkerungs-

gefüge in seiner Einseitigkeit dem Wirtschaftsgefüge entspricht. In den Ruhrtalsiedlungen hat sich eine gewisse Ausgeglichenheit der Sozialstruktur auch nach dem neuen Ausbau erhalten. Hier heben sich auch die örtlichen Gemeinden als sichtbare Einheiten, Glieder eines grösseren Ganzen am deutlichsten ab. Dazu tragen bei vor allem die Geländegestaltung, das Vorhandensein selbständiger Industrien und Gewerbe und namentlich die grossen Frei- und Grünflächen, die die Stadtteile umgeben und voneinander trennen. Bei der Schaffung solcher geschlossenen Ortseinheiten auch im übrigen Stadtgebiet, besonders in den Industriestadtteilen, dürfte über die erwähnten Massnahmen hinaus, die bestehenden Siedlungen abzurunden und städtebaulich zusammenzufügen, die Funktion der Grün- und Freiflächen als Mittel zur Bildung und Abgrenzung solcher organischer Glieder des Stadtganzen noch mehr als bisher berücksichtigt werden. Insgesamt aber darf die überkommene und jetzt wieder auf- und neu ausgebaute Stadt in ihrer Anlage mit der Vielzahl selbständiger Siedlungskerne, der starken Ausprägung eines Zentrums, dem Vorhandensein von Nebenzentren als günstig angesehen werden; sie kommt den Forderungen neuzeitlichen Städtebaues nach Dezentralisation und Untergliederung, nach Vermeidung endloser Häusermeere weit entgegen. Dem verstärkten Hervortreten des neuerrichteten Stadtzentrums entspricht das Wachstum der Gesamtstadt und ihrer Außenbezirke. In den Jahren nach dem Kriege erfuhr das Eigenleben der zahlreichen Stadtteile beachtliche Aktivierung, die sichtbar wird in der Wieder- und Neugründung von Bürgerschaften, lokalen Vereinen, in der Herausgabe von örtlichen Zeitungen u.a.m. (Eine lokale Tageszeitung erscheint für Steele, Wochenzeitungen für Steele, Kupferdreh, Werden, Borbeck, ferner für die Bezirke von Altendorf, Frohnhausen, Holsterhausen, Haarzopf und Margarethenhöhe, für Altenessen und Karnap, für Katernberg, Stoppenberg, Schonnebeck, Frillendorf.). Gegenüber der früheren Gestaltung des gesamten Stadtsystems, das erst 1929 die heutige Gebietsgrösse gewann, weist die neu erstandene Stadt Züge einer fortschreitenden Durchgliederung und Ordnung und ein Zusammenrücken ihrer zahlreichen Siedlungsteile auf, so daß insgesamt mehr und mehr der Zustand eines Raumorganismus erreicht wird. Wie aus der Darstellung der Wasser- und Gasversorgung ersichtlich wurde, ist dieses stärkere Zusammenwachsen zu einer Gesamteinheit nicht nur aus der baulichen Ausgestaltung der Entwicklung des Verkehrsnetzes usw. erkennbar, sondern auch die "unterirdische Stadt" (A . R a n d z i o 101) hat sich in dieser Richtung hin entwickelt. Ob mit der neuen Stadtentfaltung die Gefahr der Vereinheitlichung des Stadtbildes, wie sie H . S c h r e p f e r schon 1944 für die Großstädte sah (121) und wie sie E . O t r e m b a (91) als Folge der Zerstörung und des Wiederaufbaues von Nürnberg beschrieb, auch für Essen erwächst, erscheint fraglich. Essen dürfte im Hinblick auf den regionalen Zusammenhang als Stadt unter den Städten des Ruhrgebietes durch die neue Entwicklung eher noch an einem ausgeprägten "Gesicht" gewonnen haben. Es unterscheidet sich besonders durch die betonte Ausbildung des alten Kernes, das Bewahren einer geschichtlichen Atmosphäre, die Entwicklung eines grossen das Stadtganze beherrschenden, betriebsamen Zentrums, das Vorhandensein alter gewachsener und seit der Jahrhundertwende vorbildlich geschaffener Siedlungseinheiten und das relativ günstige Verhältnis von Grün-, Wohn- und Industrieflächen, seine schon durch die topographische und geographische Lage gegebene Eigenart sehr von anderen Industrieorten, bei denen die Erscheinung der blossen Aneinanderreihung von einzelnen Siedlungen im Gesamtbild mehr hervortritt.

Diese wachsende Individualität der Stadt Essen beruht vor allem auch mit auf der Zunahme seiner Zentralität.

3. Die Stadt Essen als zentraler Ort

In dem besonders für die grossen Ruhrgebietssiedlungen charakteristischen Widerspiel zentripetaler und zentrifugaler Kräfte, die auf die Stadtgestaltung wirken, zeichnen sich in Essen die Kriegsjahre aus durch ein Überwiegen der auf eine Dezentralisierung gerichteten Kräfte, wie sie durch innergemeindlichen Umlagerungen und Evakuierungen von Betrieben und der Bevölkerung, der Zerstörung

der Innenstadt und der Kruppwerke sich ausprägten. Die so gründliche Vernichtung des Stadttinnern und die in den Nachkriegsjahren erfolgende Demontage der ebenfalls in dem mittleren Gürtel der Hellwegzone liegenden und rings umbauten Kruppwerke machte es gerade auch im Hinblick auf die Erfahrungen des letzten Krieges und die nur gering von den Kriegseinwirkungen betroffenen und durch die innerstädtischen Umschichtungen stark gewordenen alten, grossen Trabantsiedlungen und die Vielzahl der Siedlungsindividuen der ebenfalls weniger zerstörten und überfüllten Aussensiedlungen für manche Betrachter des Stadtganzen durchaus fraglich, wie die Entwicklung der Stadt nach dem Kriege weiterlaufen würde. (Vgl. hierzu G. O e l s - n e r über Hamburg in 195, Jg. 1950.) Aber selbst die ersten Nachkriegsjahre, in denen der Aufbau nur langsam voranschritt, zeigten bald, dass der zerstörte Stadtkern kein wesenloses Gebilde bleiben würde. Trotz der auch nach dem Kriege fortgesetzten Stärkung der Aussengebiete, insbesondere durch den Ausbau der Siedlungen, setzten sich auch wieder die zentripetalen Kräfte durch. Ein wesentliches Ergebnis der städtebaulichen Gestaltung Essens nach dem Kriege im Gefolge dieser Entwicklung besteht darin, dass das Zentrum des Stadtsystems weder ausgelöscht noch geschwächt wurde, sondern umgekehrt eine aussergewöhnliche Verstärkung erfuhr. Die anhaltende Konzentrationsbewegung hat in dem erst spät einsetzenden, aber dann überraschend schnell voranschreitenden Aufbau und der Steigerung des Citycharakters des Stadtzentrums vielfältige Form gewonnen, die schon zu einer einzigartigen städtebaulichen Gestaltung führte und bestimmt ist von einer auf engstem Raum verdichteten Ballung wirtschaftlicher, kultureller und Verkehrsfunktionen.

Die Stärkung des Stadtmittelpunktes steht nicht im Gegensatz zu der Entwicklung der Aussenbetriebe, sondern sie bildet den entsprechenden Ausgleich dazu. Sie ist zudem aufzufassen als eine Beschleunigung der schon vor dem Kriege bestehenden Tendenzen, hervorgerufen durch die neue Möglichkeiten schaffende Zerstörung. Die wirtschaftlichen Strukturveränderungen, insbesondere die Entwicklung Essens als Einkaufsstadt und überhaupt als zentraler Ort, drücken sich darin aus, Essens Bedeutung als zentraler Ort (nach W. C h r i s t a l l e r : Die zentralen Orte in Süddeutschland, Jena 1933), der weit über das eigene Gebiet hinaus wirkt und auf den verschiedensten Gebieten Mittelpunkt eines grösseren Bereiches bildet, hat gegenüber früher zugenommen und steigt mehr und mehr. Das fügt sich ein in die Gesamtentwicklung einer gewissen Differenzierung der Funktionen der ruhrländischen Städte im Hinblick auf die Aufgabenerfüllung innerhalb des gesamten Ruhrgebietes. In den bisherigen Ausführungen wurden mit Absicht die jeweiligen zentralen Funktionen der Stadt herausgestellt, die sie ausübt in der Verwaltung und Organisation des Kohlenbergbaues, des Handels, der Stromversorgung, der Ferngaswirtschaft, der Wasserwirtschaft des Verkehrs, der Siedlung, der Landesplanung und wissenschaftlichen Forschung. Die Funktionssteigerung drückt sich u.a. aus in den Neu-, Wiederauf- und Erweiterungsbauten neu angesiedelter, rückgekehrter und sesshaft gebliebener Körperschaften und Wirtschaftsunternehmen. Außer den bisher schon erwähnten Beispielen sei noch die 1953 erfolgte Übersiedlung der Hauptverwaltung der chemischen Großgesellschaft Wasag-Chemie von Berlin vermerkt, deren Werke in West- und Süddeutschland liegen. Der Vorgang einer betriebstechnischen Aufspaltung industrieller Werke, auf den E. P f e i l im Zusammenhang mit der Frage der Größenbeschränkung wachsender Großstädte aufmerksam macht (94 S.114) und wobei die Produktion außerhalb der Großstadt, die Verwaltung und der Vertrieb jedoch in derselben liegen, scheint für Essen typisch zu sein. (Die Arenberg Bergbau G.m.b.H. besitzt im Stadtgebiet keine Zechen, wohl aber ihre Verwaltungszentrale. Ihre Hauptverwaltung haben so auch in Essen die Rheinischen Stahlwerke, die Gesellschaft für Teerstraßenbau als bedeutsame Unternehmen mit außerhalb liegenden Produktionsstätten und Lagern. In diesem Zusammenhang können auch noch die Kruppsche Firma, die Aktiengesellschaft des Altenberg für Bergbau und Zinkhüttenbetrieb in Bergeborbeck, das chemische Unternehmen von Th. Goldschmidt, der Mülheimer Bergwerks-Verein, der seinen Sitz in Essen hat, genannt werden.) Die Verwaltungsgebäude der Post und der Bundesbahn wurden ausgebaut; sie zählen zu den größten innerhalb der Bundesrepublik. 1955 wurde Essen auch wieder Sitz der Generalbetriebsleitung West der Bundesbahn. Der Funktionszuwachs drückt sich auch aus in der Entwicklung des Zeitungs- Druckerei- und Verlagswesens.

Die für das Ruhrgebiet charakteristische Gemeinschaftsarbeit der in Essen ansässigen Wirtschaftsverbände, wie des Verbandes Ruhrkohlenbezirk, der Emschergenosse

schaft, des Ruhrverbandes, des Lippeverbandes, des Ruhrtalsperrenvereins erhielt in der Gemeinschaft Nahverkehr Ruhr-Wupper-Niederrhein einen Zuwachs. Der Aufgabenbereich der Verbände insgesamt hat sich vergrößert und ihre Arbeit intensiviert, wie das aus den Ausführungen über die Wasserwirtschaft, die Siedlungsvorhaben usw. ersichtlich ist.

Die Entfaltung Essens als Einkaufsstadt brachte nicht nur eine Erweiterung des Einzugsbereiches der Käuferschaft, die durch den Ausbau des Nah- und Bezirksverkehrs und die Gestaltung der Tarife gefördert wird, sondern auch den Zuzug der Verwaltung grosser Einzelhandelsgesellschaften, deren Betriebe über das Gebiet der Bundesrepublik verbreitet sind. Hervorgehoben werden muß hier ebenfalls die Bedeutung des Essener Großmarktes, der nach dem Kölner der größte in Nordrhein-Westfalen ist und weit über den Bereich des Stadtgebietes hinaus seine Versorgungsfunktionen ausübt. Es wäre sehr angebracht, die vorgesehene Verlegung des Marktes bald und großzügig durchzuführen. Auch die Milchversorgung greift über die Stadtgrenzen hinaus. Das Ausbreitungsgebiet der Konsumgenossenschaft Essen erfaßt u.a. die Städte Kettwig, Oberhausen, Bottrop, Gladbeck, Gelsenkirchen-Buer und Herten. Die weitreichende, bis an die Grenzen Hollands und tief in das Bergische Land und ins Sauerland und nach Westfalen sich erstreckende Anziehungskraft der örtlichen Einkaufsstätten ist bekannt, Die regionale Organisation der wirtschaftlichen Selbstverwaltung, die Industrie- und Handelskammer zu Essen betreut auch die Stadtkreise Mülheim (Ruhr) und Oberhausen. Nachdem das Ruhrgebiet infolge historischer Gegebenheiten keine eigene Universität oder Technische Hochschule erhielt, hatte Essen eine ihm eigene Ausbildungsstätte im Haus der Technik geschaffen, einem technischen-wissenschaftlichen Fortbildungsinstitut, das, von der Stadt und der Wirtschaft getragen, als Außenstelle der Aachener Technischen Hochschule geführt wird. Der grosszügige Wiederaufbau dieser Einrichtung und der Neubau des Rheinisch-Westfälischen Institutes für Wirtschaftsforschung, das ehemals eine Zweigstelle des Berliner Instituts für Konjunkturforschung war und nunmehr sich verselbständigt hat, die Erweiterung des Aufgabengebietes des Technischen Überwachungsvereins sowie die Ansiedlung und Gründung neuer Forschungsstätten wie der Kohlenstoffbiologischen Forschungsstation, der Landwirtschaftlichen Versuchsanstalt der Thomasphosphaterzeuger, der Versuchsanstalt für Luftfahrt, der Vereinigung der Großkesselbesitzer u.a. mehr hat auch auf dem Gebiet der wissenschaftlichen Forschung der Stadt einen Auftrieb gegeben. Ähnlich haben sich die Funktionen als Stadt der Sonderschulen erweitert und intensiviert durch Wiederaufbau und Erweiterung der einzigen Staatsbauschule des Ruhrgebietes, der Ingenieur-, der Bergschule, der Neugründung der pädagogischen Akademien in Kupferdreh und Kettwig und anderer Fachschulen.

In diesem Zusammenhang verdient auch der Wiederaufbau und die Erweiterung der Krankenhäuser und medizinischen Institute betont zu werden, deren Wirkungsbereich weit größer als das Stadtgebiet ist. Sie liegen fast sämtlich in dem Stadtgebiet südlich des Ruhrschnellweges.

Aus dem Bedürfnis, die Fachwelt über die Fortschritte der Technik, der Wirtschaft und insbesondere der Industrie zu unterrichten, wurden in Essen schon vor dem ersten Weltkrieg Ausstellungen durchgeführt. Durch die Errichtung geeigneter Räumlichkeiten wie des Saalbaues, der Grugahallen und des Hauses der Technik hat die Stadt die Möglichkeiten als Kongress- und Ausstellungsstadt ausgebaut, nachdem der Krieg das vorhandene Gewesene fast total vernichtete. Wie in den zwanziger und dreißiger Jahren widmet sich die Ausstellungsgesellschaft vor allem der Pflege der Fachausstellungen. Unter diesen erweckten besonders die 1950 und 1954 veranstalteten Kohlen-Bergbau-Ausstellungen im In- und Ausland lebhaftes Interesse.

Wie erwähnt, sind all diese mannigfaltigen Ausweitungen der zentralen Funktionen der Stadt längst nicht abgeschlossen. Vor allem erhebt sich nunmehr erneut die Forderung nach der Gründung einer eigenen Hochschule für das Ruhrgebiet, das erstaunlicherweise als das dichtbesiedelteste Land und wichtigste Industriegebiet Deutschlands nach wie vor weder eine Technische Hochschule noch eine Universität besitzt. H. H e l l g r e w e hat neuerdings (48, S.219) die Notwendigkeit der Verwirklichung dieser Forderung dargelegt. Allerdings dürften die Gründe,

die dort für die Errichtung einer Hochschule in Dortmund angeführt sind, weit mehr für Essen als Standort einer solchen Einrichtung ins Feld zu führen sein als für Dortmund. Das gilt sowohl für die Entfernung beider Städte vom nächsten Universitäts- bzw. Hochschulort als auch von der Lage wie auch der sonstigen Eignung der beiden näher in Frage kommenden Orte. In erster Linie sprechen für die Wahl der Stadt Essen die weit günstigeren Lagebeziehungen, welche vor und auch wiederum nach dem Kriege wesentlich zur Entwicklung Essens als Herzstadt des Ruhrgebietes beitrugen. Auch die vermittelnde Stellung Essens zwischen dem rheinischen und westfälischen Raum, die wirtschaftliche Struktur mit ihrer grossen Mannigfaltigkeit, namentlich aber die beschriebenen zentralen Funktionen auf dem Gebiet der Wirtschaft, Verwaltung und Technik lassen Essen als den gegebenen Standort einer Hochschule erscheinen.

Aus denselben Gründen ist Essen als Sitz der Spitze einer unter Umständen in Zukunft zu schaffenden politischen Verwaltungseinheit für das Ruhrgebiet prädestiniert. In diesem Zusammenhang verdient näher erwähnt zu werden, dass 1953 zwei Landesbehörden, das Sozialgericht und das Oberversicherungsamt für Nordrhein-Westfalen, nach Essen gelegt wurden.

Es bedarf keiner weiteren Erläuterung, dass das wirtschaftliche Leben in vielfältiger Wechselwirkung mit dem kulturellen steht. Essen erwachsen aus seiner über tausend Jahre zurückreichenden Vergangenheit und als Mittelpunkt des Ruhrgebietes auf kulturellem Gebiet erhöhte Aufgaben. Nach dem Kriege hatte es als eine der ersten Großstädte Westdeutschlands für das Theater und das Musikleben neue Stätten errichtet. Als Besonderheiten seien erwähnt das Folkwang- und Ruhrlandmuseum und die Folkwangschulen, die weit über die engere Umgebung hinaus Bedeutung besitzen. Der Wiederaufbau des Münsters und der Marktkirche im Stadtkern, die Erneuerung der Kirche und der Abtei in Werden, des Schlosses in Borbeck zeugen von dem Bemühen, die überlieferten Werte zu pflegen. Es gelang, die geschichtliche Atmosphäre, die in den Großstädten des Ruhrgebietes wenig oder gar nicht spürbar wird, über den Zusammenbruch von 1945 hinaus lebendig zu erhalten. Das innere Gesicht der Stadt wird davon fühlbar mitbestimmt. Die Stadt ist auf dem Wege, kulturelle Einrichtungen höheren Ranges auszubauen, die ehemals im Zuge der industriellen Entwicklung des 19. Jahrhunderts nicht in der Masse geschaffen worden waren wie in anderen Gross- und Residenzstädten. Abgesehen von der Erhaltung, dem Wiederaufbau oder der Neugründung von Museen, Büchereien, Schulen und wissenschaftlichen Einrichtungen, bedeutet in dieser Hinsicht die Stiftung der Villa Hügel, des ehemaligen Wohnsitzes der Familie Krupp, einen unschätzbaren Gewinn, da hierdurch für ganz Westdeutschland ein neuer kultureller Brennpunkt erstand. 1954 wurde auf Bundesebene das neue Institut "Industrieform" gegründet, das ebenfalls im Gelände der Villa Hügel seinen Sitz hat und dort eine ständige Musterschau formschöner Erzeugnisse der deutschen Industrie unterhält.

Wie im politisch-wirtschaftlichen Bereich strebt die aufwärtsgehende Entwicklung des Ruhrgebietes auch auf geistlichem Gebiet zu entsprechenden organisatorischen Neuordnungen. Essen bietet auch aus seiner über tausendjährigen Tradition die besten Voraussetzungen, um als Bischofssitz neu zu schaffender Sprengel der Konfessionen zu dienen.

Schliesslich sei auch auf die Entwicklung des Essener Sportslebens hingewiesen. Durch die Stauung der Ruhr zum Baldeneysee gewann Essen vor dem zweiten Weltkrieg auch Zugang zum Wassersport und zugleich eine vorbildliche Stätte für grosswassersportliche Veranstaltungen. Nunmehr nach dem zweiten Weltkrieg wird endlich auch ein Großstadion für hunderttausend Zuschauer errichtet, an dem es bislang und im Unterschied zu anderen Großstädten fehlte.

Insgesamt erfährt die Großstadt Essen auf den verschiedensten Gebieten eine Funktionsanreicherung und -belebung, die den Funktionsverlust, der z.B. durch die Demontagen und im Luftverkehr eintrat, überwiegen dürften. Als Essen um die Jahrhundertwende zur Großstadt emporwuchs, war der Charakter der Stadt wesentlich und sehr einseitig bestimmt durch die Industrie und den Bergbau. Nunmehr ist die industrielle Funktion der Stadt in sich und dann ganz allgemein die wirtschaftliche und kulturelle erheblich vielseitiger geworden. Zahlreiche Funktionen im Verkehrswesen und auf administrativem Gebiet traten hinzu oder verstärkten sich und festigten

Essens Stellung als westdeutsches Organisationszentrum. Die Stadt weist also die Tendenz auf immer "großstädtischer" zu werden. (Nach einem Ausdruck von E. P f e i l 94.) Der gewachsene Aufgabenkomplex spiegelt sich z.T. wieder in den vielen Bezeichnungen, die der Stadt gegeben werden oder wurden. Essen ist bekannt als Stadt der Firma Krupp, als Kohlen- und Energiestadt, als Stadt der Wirtschafts- und Planungsverbände, als Einkaufsstadt, als vorbildliche Garten- und Ausstellungsstadt. Am umfassendsten ist der Ausdruck von der Ruhrmetropole. (Es fällt schwer, die Vielseitigkeit der Funktion in einen klassifizierenden Begriff zu fassen, wie es z.B. H o c h h o l z e r (52) allgemein für die Großstädte versuchte, indem er nach den dominierenden Berufsgruppen der Bevölkerung fragte. Vgl. hierzu auch E. P f e i l (94) und P. S c h ö l l e r (120), wo weitere Klassifizierungsversuche mitgeteilt werden.) Bei der Beurteilung der Funktionen, die die Stadt Essen ausübt, darf die Lage der Stadt innerhalb der Städte-Agglomeration des Ruhrgebietes nicht vergessen werden, deren einzelne Glieder unter sich nach einer gewissen Arbeitsteilung tendieren, so dass es bei der Zentralstadt des Ruhrgebietes selbst, nicht wie bei einer Großstadt mit einer weiten ländlichen Umgebung zu einer vollen Ausbildung aller großstädtischen Funktionen kommen kann. Es erscheint angebracht, diese Zusammenhänge zu betonen und das neue, gewandelte Wesen der wiedererstandenen Stadt herauszustellen, das für auswärtige Besucher und rückkehrende Bürger der Stadt Ursache einer bestürzenden Überraschung und echter Bewunderung, für den aber, der die Stadt nach 1950 nicht mit eigenen Augen sah, jedoch schwer vorstellbar ist. (Vgl. hierzu M e c k i n g, 79, S.50, wo die neuen Wandlungen noch nicht berücksichtigt sind.)

4. Die räumliche Gliederung des Stadtgebietes

Die verschiedenen Wandlungen besonders in der Wirtschaft, im Verkehr und im Bevölkerungsgefüge führten zusammen mit den Zerstörungen und der städtebaulichen Neugestaltung auch zu einer verschärften Ausprägung der Differenzierung der einzelnen Stadtteile. Es sollte versucht werden, diese zu erfassen und über die bekannten grossen naturlandschaftlichen und wirtschaftsgeographischen Zoneneinteilungen des Ruhrgebietes (vgl. W e i s 157, U m l a u f in 162 u.a.m.) hinaus eine weitergehende Gliederung des Stadtgebietes zu erreichen.

In methodischer Hinsicht hat die neuere stadtgeographische Forschung namentlich Fortschritte erzielt in den bis auf kleinste räumliche Einheiten zurückgehenden Einzeluntersuchungen, nachdem vordem das Verhältnis der Stadt zu ihrer Umwelt bevorzugt untersucht worden war. (Vgl. hierzu die umfassende Übersicht über die neueren Untersuchungen und Arbeitsrichtungen der Stadtgeographie von P. S c h ö l l e r, 120.) Wenngleich die Notwendigkeit der kleinräumigen Betrachtungsweise in der Stadtgeographie, wie auch in der sonstigen Großstadtforschung, wie z.B. in der Statistik ebenfalls bei dieser Untersuchung hervortrat, so erscheint doch der Beitrag, den die Geographie allgemein zum Problem der Großstadt liefern kann namentlich auch in der der Geographie eigentümlichen ganzheitlichen Schau, in einer Synthese der mannigfaltigen Einzelelemente und in einer Gliederung in räumliche Einheiten zu liegen. Zur Ergründung des inneren und äusseren Gefüges einer Stadt werden dabei morphologische, genetische, strukturelle und neuerdings besonders auch funktionale Merkmale herangezogen. Als wegweisende Beispiele dieser zusammenfassenden und auf eine räumliche Gliederung zielende Betrachtungsweise seien die Arbeiten von L o u i s über Berlin von 1936 (78), die von D i c k i n s o n in England (21,22) und von den zahlreichen vorbildlichen Betrachtungen skandinawischer Städte die Untersuchung von A r i o (1) erwähnt. Bei gleicher Zielsetzung weichen die Methoden voneinander ab, Die Klassifikation und Kartierung der verschiedenen Nutzungsformen städtischen Bodens, wie sie u.a. auch D i c k i n s o n betont, die Ausweisung verschiedener Bauweisen als physiognomische Merkmale funktionaler Unterschiede, wie sie z.B. L o u i s und A a r i o vorgenommen haben,

waren hier gegeben durch die Pläne des Planungsamtes, den Luftbildplan 1 : 5000 von 1952, Kartierungen durch das Wirtschafts-Geographische Institut der Universität Köln im nördlichen Stadtgebiet und in Bottrop (ausgestellt auf dem Deutschen Geographentag 1953 in Essen) sowie durch Kartierungen des Verfassers. Ferner lag noch eine neue Bodenpreiskarte der Stadt von H. B r u x (11) vor. Die Eigentümlichkeit des zentralen Ruhrgebietes spiegelt sich wieder in diesen Darstellungen in einer weitgehend engmaschigen mosaikartigen Verknüpfung von ausserordentlich mannigfaltig differenzierten, homogenen kleinen und kleinsten Flächeneinheiten, was der kartographischen Darstellung ziemliche Schwierigkeiten bietet und zudem die Erkennung von regionalen Zonen erschwert. Auf eine Karte der verschiedenen Formen städtischer Bodennutzung konnte hier verzichtet werden, da eine solche für das gesamte Ruhrgebiet im Maßstab 1 : 50 000 vom Siedlungsverband Ruhrkohlenbezirk im Jahr 1955 herausgegeben wird.) In diesem Zusammenhang sei auch der Arbeit von H . D ö r n m a n n (24) über Duisburg-Meiderich gedacht, die als "Beitrag zum Problem der Ruhrstadt" vom äusseren Erscheinungsbild der Stadt ausgeht, wobei Bauformen und ihre Funktionen im Siedlungsbild festgestellt werden, deren kartographische Darstellung der Ergebnisse jedoch von P . S c h ö l l e r als "unübersichtlich" bezeichnet werden. (120). Während H . D ö r n m a n n morphologische und funktionale Merkmale zusammenzufassen strebt, steht die neue und in ihrer Art vorbildliche Untersuchung von H . H e l l g r e w e über Dortmund (48) unter sozialräumlichen Aspekt. Das Bild, das die Stadt insgesamt und in ihren Gliedern bietet, wird aber bestimmt sowohl von den stadtmorphologischen Eigentümlichkeiten, dem gewordenen Grund- und Aufriss, der Ausdehnung und Anordnung funktionaler Areale als auch dem Gepräge und der Struktur der Bevölkerung. Dabei kam es darauf an, zunächst einmal grössere Einheiten, "funktionale Regionen" (D i c k i n s o n) auszugliedern und nach einer Zusammenschau aller wesentlichen gestaltenden Elemente der Stadt zu streben. Dazu wurden auch die statistischen Unterlagen herangezogen.

Bei der für Essen charakteristischen Mischung und Verbreitung der verschiedenen Bodennutzungsarten, namentlich aber der Wirtschafts- und Siedlungsflächen über das gesamte Stadtgebiet, lässt sich aus dem Verhältnis der wirtschaftlichen Funktion und der Wohnfunktion sowie aus der sozialen Struktur der Wohnbevölkerung die für den Gesamtcharakter eines Stadtteiles wesentlichen Züge in etwa erkennen. Für die kleinste statistisch noch greifbare Einheit, den Bezirk, deren es in Essen 41 gibt, wurde das Verhältnis der Anzahl der in den dort befindlichen Arbeitsstätten Beschäftigten und der dort wohnhaften Erwerbspersonen bestimmt. (Dabei musste auf die Ergebnisse der Volkszählung von 1950 zurückgegriffen werden, was tragbar erscheint, da zu diesem Zeitpunkt die Stadt bereits über 605 000 Einwohner zählte. In Einzelfällen wurden die statistischen Angaben an die neuere Entwicklung angeglichen.) Z.B. hatten 1950 im Stadtkern 19 436 Beschäftigte ihren Arbeitsplatz (ausschliesslich der im "häuslichen Dienst" Beschäftigten), dagegen nur 770 Erwerbspersonen ihren Wohnort; d.h. auf je 100 dort Wohnende entfallen 2500 dort Beschäftigte. Der Index von 2500 zeigt also eine ausserordentlich hohe Wirtschafts- und Verwaltungs- und eine extrem geringe Wohnfunktion an. Haarzopf dagegen bietet für 721 Personen Arbeitsplätze und für 2031 Erwerbspersonen Wohnungen; von je 100 dort Wohnenden haben nur 35 dort ihren Arbeitsplatz. (Es ist hierbei ohne Bedeutung, ob die Arbeitsplätze in Wirklichkeit z.T. von Einpendlern eingenommen werden, da diesen wiederum Auspendler gegenüber stehen.) Es handelt sich also um einen ausgesprochenen Wohnstadtteil. Dessen Charakter wird noch wesentlich bestimmt von der topographischen Lage am Anstieg des Hellweges zu den Ruhrhöhen, von den Frei- und Grünflächen der Umgebung, der vorwiegend offenen Bauweise und der Bevölkerungsstruktur. Der Anteil der Arbeiter, der stärksten Sozialschicht der Bevölkerung in Essen beträgt für die gesamte Stadt 62,5%, in Haarzopf 55,9%. Es wurden also ausser dem Index für das Verhältnis von Wirtschaft und Wohnfunktion noch die soziale Struktur, dazu aber auch die physiognomische Erscheinungsweise der Siedlungen und die Verteilung der verschiedenen Bodennutzungsarten herangezogen. Als eigene Raumeinheiten wurden die grösseren zusammenhängenden Industrie- und Grünflächen herausgelöst. Die Karte über die räumliche Gliederung des Stadtgebietes stellt das Ergebnis dieses Gliederungsversuches dar.

Zur räumlichen Gliederung des Stadtgebietes

=====

	1) Index	Anteil d. Arb.a.d. Erwerbs- tätigen	Weibl. Wohnbev. je 100 männl.	Von 100 d.Bevoelk. waren 65 u.m.Jahre
I. Die Innenstadt				
Stadtkern	2500		111,5	9,9
Verwaltungsviertel	440	50	114,5	9,6
Randzone des Stadtkerns	187 ²⁾	69	106,4	8,8
II. Gemischte Stadtteile				
Geschäfts-Gewerbe- Wohngebiet	166	42	117,6	10,1
Wohn-Verwaltungs- gebiet	68	38	119,0	8,8
Wohn-Gewerbe-Indu- strie-Gebiet	94	55	110,4	9,0
III. Industriestadtteile				
Gebiet vorherr- schenden Bergbaues	85	76	101,3	7,2
Gebiet versch.Indu- strien u.d.Bergbaues	50 ³⁾	72	105,7	7,6
IV. Vorwiegend geschlossen bebaute industriennahe Wohngebiete				
	73	60	111,8	9,7
V. Offen bebaute bevorzugte Wohngebiete				
	39	46	114,9	10,9
VI. Ruhrtalzone				
	70	65	109,9	8,9
Stadtgebiet insgesamt ~	100	62,5	108,9	8,7

1) Verhältnis der Beschäftigten (ohne die im häuslichen Dienst Beschäftigten) in Arbeitsstätten zu den Erwerbspersonen der Wohnbevölkerung.

2) Ohne Westviertel.

3) Ausfall von Arbeitsplätzen durch Demontagen.

Angaben nach der Volkszählung 1950.

In der Gliederung prägt sich auch die historische Stadtentwicklung weitgehend aus. Der alte mittelalterliche Stadtkern hat sich in seinem Umfang unverändert erhalten. Das Gebiet der Innenstadt fällt im ganzen gesehen mit dem Stadtgebiet aus der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts zusammen. Die relativ dichtbebauten Massenvohngebiete westlich und südwestlich des Kruppgebirges wurden auf einen Schlag 1901 eingegliedert. Die unterschiedlich entwickelten, gemischten Stadtteile im Süden und Südosten der Innenstadt wurden dagegen nacheinander 1905, 1908 und 1910 angeschlossen. Deutlich zeichnen sich die zuletzt 1929 eingegliederten Teile ab,

nämlich die Ruhrtalzone und das Bergbaugebiet des Nordostens. Aber auch die nordwestlich gelegenen Industriestadtteile, die 1913 und 1924 von der Stadterweiterung erfasst wurden, zeugen von dem Fortwirken historischer Grenzen. Ein Vergleich der Karte der räumlichen Gliederung mit denen über die Wasserversorgung, die Entwässerung und die Gasversorgung der Stadt zeigt eine gewisse Übereinstimmung der Gliederung auch mit der "unterirdischen Stadt" (nach R a n d z i o 101). Die Gliederung findet ferner ihre Bestätigung und die Einsicht in die Eigenart der Stadtteile eine Ergänzung durch die Betrachtung von weiteren Strukturmerkmalen der Bevölkerung, die nachträglich durchgeführt wurde. Aufschlussreich ist namentlich noch der ermittelte Anteil der Frauen an der Gesamtbevölkerung; ebenso weist die Verteilung der ältesten Bevölkerungsschicht, der über 65-jährigen charakteristische Unterschiede im Stadtgebiet auf. Die im Verlauf der Untersuchung erzielte Erkenntnis, dass nämlich die inneren Kräfte städtischen Lebens und die Strukturzusammenhänge in Bevölkerung und Wirtschaft durch die neue Stadtentwicklung mehr als je, im grossen gesehen, auch phänomenologischen Ausdruck gewinnen, trat bei dieser vergleichenden Zusammenschau deutlich hervor. Weitere Eigentümlichkeiten der verschiedenen Stadtgebiete vermittelt die beigelegte Übersicht über die räumliche Gliederung der Stadt.

Als Ergebnis des Gliederungsversuches erhebt sich die Forderung nach einer weiteren Unterteilung der statistischen und Verwaltungseinheiten, die etwa 5000 Einwohner umfassen könnten, und an manchen Stellen auch nach einer Überprüfung der vorhandenen Verwaltungsgrenzen, wie z.B. zwischen Rellinghausen und Rüttenscheid, wo die überlieferten Grenzen der neuen städtebaulichen Entwicklung, den Verkehrsverhältnissen und den funktionalen Zusammenhängen nicht mehr voll gerecht werden. Es sei jedoch an dieser Stelle betont, daß im allgemeinen die alten Bezirke, die sich um ursprüngliche Siedlungskerne gebildet hatten, sich gerade in den Kriegs- und Nachkriegsjahren sehr bewährten.

Eine gewisse Bestätigung der erhaltenen Gliederung kann auch darin erblickt werden, daß in vielen Fällen, so z.B. im Bergbaugebiet des Nordostens, in Borbeck sowie in den Siedlungen des Ruhrtales die Verbreitungsgebiete lokaler Zeitungen mit der getroffenen Zoneneinteilung weitgehend übereinstimmen.

Hervorgehoben sei noch eine gewisse Schwierigkeit, die in der Namensgebung für die einzelnen Glieder liegt und die, wie es scheint, bisher kaum einer besonderen Beachtung unterzogen worden ist. Es wurde hier versucht, den für den Gesamtcharakter einer Stadtzone entscheidenden Wesenszug, bzw. die entscheidende Funktion herauszustellen und zugleich auch den üblichen oder allgemeinen Sprachgebrauch zu folgen, wo dieser für eine Raumeinheit einen festen Begriff bereit hat. Die für das zentrale Ruhrgebiet typische starke Mischung der verschiedenen Bodennutzungsformen macht im Grunde die meisten der Gliederungsteile zu "gemischten Stadtgebieten", deren Siedlungen in sich, mehr oder weniger deutlich, eine eigene Zonung im kleinen aufweisen, wie sie das Stadtsystem insgesamt im grossen besitzt. Ehe im einzelnen auf die verschiedenen Gliederungseinheiten eingegangen wird, bedarf die Bezeichnung des Zentrums der Gesamtstadt einer besonderen Erörterung. Nach dem Vorbild der Entwicklung des Londoner Stadtzentrums hat sich in der deutschen Großstadtforschung für die zentrale Zone der Großstadt, die ein bestimmtes Gepräge aufweist, indem z.B. u.a. ein Minimum an Wohnbevölkerung vorhanden ist und die Fülle der zentralen Funktionen von dort aus ausgeübt wird, allgemein die Bezeichnung "City" und für den Vorgang der Entstehung eines solchen Zentrums die Bezeichnung "Citybildung" eingebürgert. (Siehe z.B. E . P f e i l 94, O t r e m b a 91, & P . S c h ö l l e r 120 u.a.m.) Da im angloamerikanischen Sprachbereich die Bezeichnung "City" im allgemeinen im Sinne des deutschen Begriffes der Stadt gebraucht wird (so bei D i c k i n s o n , 21,22 und M u m f o r d 86 u.a.m.), dürfte vielleicht eine Überprüfung der Anwendung des Wortes City im Deutschen wünschenswert sein. In Essen boten sich für die Bezeichnung des Zentrums die gängigen Begriffe des Stadtkerns und für den erweiterten Stadtkern der der Innenstadt an. Der Stadtkern umschliesst die ehemals von Mauern umgebene Stadt, wie sie in ihrem Umfang bis zum Anfang des 19. Jahrhunderts bestand. Mit dem Wachstum von Essen wurde sie dann auch zur Altstadt, die gegenwärtig nach der totalen Zerstörung ein neues Gesicht erhält. Altstadt und Stadtkern fallen also zusammen. Die "Geschäftsstadt", die eigentliche "City" deckt sich weitgehend mit dem Stadtkern, greift aber

neuerdings stellenweise über dessen Oval hinaus, das zu einem Rechteck wird.

Der Stadtteil, der sich am deutlichsten von allen anderen abhebt und, vom Gelände der ehemaligen Gußstahlfabrik abgesehen, den stärksten Wandel im Erscheinungsbild erfahren hat, bildet die Innenstadt und von dieser wiederum besonders der Stadtkern. Die neu erstandene Stadt dokumentiert sich hier am eindrucksvollsten; sie wird auch am meisten von Einheimischen und Auswärtigen besucht und als solche erlebt.

Es ist bezeichnend, daß sich der Neubau des Stadtzentrums im wesentlichen im Rahmen der früher schon vorhandenen Leitlinien und Entwicklungstendenzen unter dem Vorrang der "ökonomischen Lokalisation" (nach T h. K r a u s in 177, Jg. 1953) und weitgehend im Einklang mit einer anpassungsfähigen Planung vollzog. Es kam nicht dazu, wie es in manchen Vorschlägen zu einem Mitte 1947 von der Stadt ausgeschriebenen Wettbewerb für die Gestaltung der Innenstadt und in einem schon während des Krieges vor der Zerstörung der Stadt von den Planungsbehörden ausgearbeiteten Neuordnungsplan erstrebt wurde, den Hauptbahnhof zu verlagern. Die im 19. Jahrhundert die Entfaltung der Innenstadt bestimmenden Faktoren, wie die umliegenden Industrieflächen im Westen, Norden und Osten, die Sperrungen der Eisenbahnstrecken im Süden, Osten und Norden wirkten sich auch auf die Neuordnung aus, der zudem Grenzen gesetzt waren und sind durch den "Rahmen des wirtschaftlich Möglichen", wie es in der Ausschreibung für den erwähnten Wettbewerb hieß. Die alte Stadtanlage setzte sich so weitgehend wieder durch. Wohl kam es zu Ausweitungen und Verlagerungen verschiedener Funktionen, die das Gesamtgebiet der Innenstadt in funktionell und physiognomisch verschiedene Teile gliedert.

Der Stadtkern bildet den zentralen, wichtigsten Teil der Innenstadt wie des gesamten Stadtsystems. Auf dem engen Raum der überkommenen Altstadt hatte sich das Kultur-, Behörden- und Geschäftszentrum der Stadt mit Rathaus, Kirchen, Theater, Gast- und Vergnügungsstätten, Lichtspielhäusern, Hotels, Banken, Büros und vor allen Dingen Geschäften aller Art herausgebildet. Die Entwicklung zur "City" hatte in den Jahren zwischen den beiden Weltkriegen dann mehr und mehr auch baulich zu einer Umgestaltung geführt durch die Errichtung neuer großer Bauten vornehmlich im Südteil der Altstadt, während der größte Teil der Altstadt noch geprägt war vom Typ älterer, kleinerer Bürger- und Patrizierhäuser. Die Zerstörungen ebneten die vorwiegend Wohn- und gewerblichen Zwecken dienenden älteren Gebäude ein, während die Großbauten insbesondere die neueren Eisenbetongebäude als Großruinen aus den Trümmern hervorrugten. Der Aufbau knüpfte an diese verbliebenen Gebäudereste an, zudem war er auch abhängig von der Verkehrslage. So läßt sich das Aufleben der alten Funktionen zeitlich und räumlich gliedern.: Zuerst belebte sich das Viertel in der Nähe des Hauptbahnhofes, insbesondere die Kettwiger Straße; später wurde vom Limbecker Platz aus die Limbecker Straße erschlossen. Von den 67 Geschäftshäusern der Limbecker Straße, die bei Kriegsende sämtlich beschädigt oder völlig zerstört waren so daß die Straße lange Zeit hindurch gesperrt werden mußte, wurden in der Zeit von 1948 bis 1954 45 wieder aufgebaut. Auch am Verkehrsknotenpunkt des Viehofer Platzes bildeten vereinzelte Gebäudereste die Ansatzpunkte für das neue Geschäftsleben, allerdings in geringerem Maße als an den obengenannten Ausgangspunkten des Aufbaues. Von den beiden Hauptachsen des Stadtkernes, der Kettwiger und der Limbecker Straße griff der Aufbau auf die benachbarten Teile über und erfaßte schließlich die ganze südliche Hälfte der Altstadtvierecke, während die nördlichen Teile mit Ausnahme einer Insel des Aufbaues um den Viehofer Platz nur geringe Ansätze der Wiederbelebung zeigen, was u.a. auf die Art der ehemaligen Bebauung, der ehemaligen Funktionen dieser Teile, die vorwiegend Wohn- und weniger auch Gewerbebezwecken dienten, auf die Lagebeziehungen und die bergbaulichen Verhältnisse zurückzuführen sein mag.

Allgemein ist der Aufbau der Kernstadt gekennzeichnet von dem Bestreben, den natürlichen und historisch gewordenen Verhältnissen sowie den Aufgaben als Geschäfts- und Kulturzentrum zu entsprechen. Im Hinblick darauf, daß die kulturlandschaftlichen Züge des Ruhrgebietes in erster Linie durch das junge Industriezeitalter geprägt sind, empfindet man gegenüber den wenigen erhalten gebliebenen

benen älteren Kulturdenkmälern eine besondere Verpflichtung. Die Keimzellen der Stadt, das altehrwürdige Münster und die schlichte Marktkirche, am Schnittpunkt jener alten Heer- und Handelsstrassen des Hellweges und der Nord-Süd-Strasse gelegen, werden wieder hergestellt und durch die architektonische Gestaltung ihrer Umgebung, insbesondere der Neuformung des Burgplatzes, der vergrößert wurde, in einen gebührenden, abstandnehmenden Rahmen gesetzt, der sie stärker im Stadtbild hervortreten lässt als vor dem Kriege.

Das Gepräge des Stadtkernes bestimmen namentlich die wiedererstandenen und die von Jahr zu Jahr neu emporwachsenden Grossbauten, Bauindividuen von jeweils eigenartigem Charakter, die unter vielfältiger Abstufung ihrer Höhen und Ausmasse je nach Gelände und der Funktion des Viertels städtebauliche Schwerpunkte schaffen. So heben sich als bauliche Einheiten ausser der erwähnten Münstergruppe und der Geschäftszentren am Limbecker und am Viehofer Platz sowie am Kettwiger Tor die Umgebung des Theaters, des Gildenplatzes, des Porscheplatzes, des Bankenviertels, des Burgplatzes besonders ab.

Diese neuen Grossbauten im Stadtkern stellen insofern auch eine entscheidende Neuerung dar, indem sie zum großen Teil erst durch langwierige Umlegungsverfahren ermöglicht und die winklige, engräumige Schachtelung von kleinen und kleinsten Parzellen durch große Bau-Blöcke ersetzt wurden. Dem neuen Aufriß der Grossbauten entspricht also oft ein völlig veränderter Grundriß! Ein sehr aufschlussreiches Beispiel hierfür bietet das Haus am Kettwiger Tor.

Die gegenwärtige von Technik, Beton, Stahl, Glas, Zweck und Formenstrenge bestimmte Bauweise gibt der Innenstadt ein neues Bild, das kaum mehr etwas an sich hat von den provinziellen Zügen früherer Epochen und frei ist von Rauchbeeinträchtigungen. Es sei noch auf gewisse bauliche Eigenheiten hingewiesen, die sich z.T. aus den örtlichen Bedingungen heraus einstellen: Die Entfaltung Essens als Einkaufsstadt führt, wie schon erwähnt, zu der Vermehrung der Schaufensterflächen und der Einrichtung der Passagen und sogen. Basarstrassen. Charakteristisches Merkmal der Essener Geschäftsstadt ist die ausserordentlich ausgeprägte Fussläufigkeit. Bei einer Breite von etwa 700 m und einer Länge von 1000 m sowie der allseitigen Verkehrserschliessung kann jeder Punkt der Geschäftsstadt in kürzester Frist, d.h. in 5 bis 10 Minuten bequem zu Fuss erreicht werden. Der Raumenge und dem Verlust ehemals bebauter Flächen durch die Erweiterung der Verkehrsanlagen versucht man zu begegnen durch eine Konzentration der Baukörper und eine höhere Bauweise. Die stellenweise notwendigen Rückverlegungen der Fluchtlinien lässt das von der mittelalterlichen Bauweise her bekannte Vorspringen der oberen Stockwerke in neuer Form aufleben. Dieses Vorkragen der oberen Stockwerke bestimmt vor allem den Durchgang von der Kettwiger Strasse zum Theater. An anderen Stellen führt die Raumknappheit zum Bau von Arkaden und Unterführung von Strassen durch Gebäude.

Der Wandel gegenüber dem Vorkriegszustand drückt sich namentlich auch in dem bisher nahezu völlig fehlenden Wohnungsbau aus. Die starke Verminderung der Wohnfunktionen der Altstadt spiegelt sich in der Entwicklung der Einwohnerzahlen wieder.

Bevölkerungsentwicklung im Stadtkern

Zeitpunkt	Einwohnerzahl
17. 5.1939	7 674
18. 8.1945	1 154
31.12.1946	1 541
31.12.1947	1 623
31.12.1948	1 735
1. 4.1949	1 782
1.12.1949	1 805
31.12.1950	1 600
31.12.1951	1 543
31.12.1952	1 543
31.12.1953	1 475
31.12.1954	1 449
30. 4.1955	1 599

Während alle übrigen Stadtteile mit dem voranschreitenden Aufbau eine Zunahme der Bevölkerung erfahren, nimmt die Einwohnerschaft des Stadtkernes umgekehrt seit 1950 ab; Behelfsheime und Wohnungen machen den Geschäfts-, Büro- und Kulturbauten Platz. Die zerstörte Pauluskirche wird nicht wieder aufgebaut, da ihr einfach die Gemeinde fehlt; ihr Turm bleibt als Wahrzeichen der Vorkriegsstadt stehen. Die umliegenden Strassen haben wie in den übrigen Teilen der südlichen Kernstadt ihren Charakter grundlegend verändert, alte Patrizier- und Wohnbürgerstrassen wurden zu Geschäftsstrassen. Es bleibt abzuwarten, in wie weit im nördlichen Teil der Altstadt ähnliche Wandlungen auftreten werden. Die Planung sieht hier auch Wohnbauten und große öffentliche und private Bauten vor. Die Schützenbahn wird zu einer 60 m breiten Straße ausgebaut. Das Landes-sozialamt und das neue Rathaus werden u.a. an diesem markanten Straßenzug ihren Platz finden. Wie aus der Übersicht über die Bevölkerungsentwicklung im Stadtkern hervorgeht, hat die einsetzende Wohnbebauung der nördlichen Altstadt seit 1955 wieder zu einem Anstieg der Bevölkerung geführt.

Die den Stadtkern umgebenden Viertel machen zusammen mit der Altstadt die Innenstadt aus. Als Besonderheit hebt sich die Randzone des erweiterten Stadtkernes ab. Sie wurde nach dem Einsetzen der industriellen Entwicklung Essens unmittelbar in Nachbarschaft des nunmehr zur Altstadt werdenden Stadtkernes als erster Wachstumsring im Laufe des 19. Jahrhunderts in z.T. schematisch regelmäßiger Strassenführung errichtet, wobei die umgebenden Industrieflächen, Eisenbahnstrecken und die Geländegestaltung Wachstum und Grundrißgestaltung beeinflussten. Es handelte sich ursprünglich vorwiegend um eng bebaute, zumeist in Blockform aufgeführte Wohngebiete, die jedoch infolge des Fehlens von Baubeschränkungen stark von gewerblichen und industriellen Anlagen durchsetzt waren, so dass es hier teilweise, wie z.B. im Segerothviertel, zur Entstehung ungesunder großstädtischer Lebensformen kam. Nach den gründlichen Zerstörungen bahnen sich hier ebenfalls starke Wandlungen an, wenngleich die Mischung von Wohn- und anderen Funktionen beibehalten werden soll. In dieser Zone finden sich, wieder aufgebaut oder neu errichtet, Schulen, Verwaltungs- und Versorgungseinrichtungen wie die Ortskrankenkasse, Schlachthof und Großmarkt, ferner Büchereien, die große neue Schwimmhalle der Stadt. An manchen Stellen greift die Geschäftswelt des Stadtkernes in diese Zone über. Im Zusammenhang mit dem Ausbau des Ringstraßengürtels um die Kernstadt und dem enormen Anwachsen des Zielverkehrs der Innenstadt entstanden hier vermehrt Autoparkplätze, Garagen, Kraftfahrzeug-Reparaturwerkstätten, Verkaufsstellen für Kraftfahrzeuge u.ä.m. Der Wiederaufbau der Randzone ist im übrigen sehr unterschiedlich; im ganzen steht er gegenüber dem des Stadtkernes und dem des Verwaltungsviertels noch ziemlich zurück. Das erklärt sich z.T. auch daraus, daß hier noch gewisse Flächen als Planungsreserve der Stadt liegen. Das städtebauliche Gesicht wird sich, wie an den schon erörterten Beispielen der Sanierung des Segerothviertels, den umfangreichen Verkehrsvorhaben im Zuge der Neuordnung der Innenstadt und an den schon ausgeführten Neubauten zu erkennen ist, dabei sehr verändern. Die Enge und Blöckförmigkeit der Bauweise wird verschwinden und die Wohnfunktion wird wohl kaum wieder den Vorkriegsstand erreichen.

Das läßt sich bisher am deutlichsten erkennen an der Neubildung des Westviertels. Als ausgesprochen gemischter Stadtteil der Innenstadt mit lokalen und überlokalen Verwaltungen, mit Geschäfts-, Gewerbe- und Industriebetrieben, mit kulturellen Einrichtungen wie der Krupp- und der Stadtbücherei aber auch mit neuerrichteten Wohnungen hat es schon am meisten Gestalt gewonnen. Der gewerblich-industrielle Charakter hat sich namentlich auch dadurch verstärkt, dass sich auf dem Gelände des zerstörten Werkklazaretts der Kruppwerke neue Betriebe ansiedelten, wobei auch das Strassennetz neu angelegt wurde. Besonders sichtbar ist das Anwachsen der dem Verkehr dienenden Einrichtungen. Zu der Spedition, die im Anschluß an dem Güterbahnhof des Hauptbahnhofes sich seit langem dort befand, sind zahlreiche Autowerkstätten, Garagen, Parkplätze usw. hinzugekommen. Der Wandel dieses Viertels wird augenscheinlich in der Hindenburgstraße, die sich nach dem Kriege zu einer Geschäftsstraße entwickelte, in der vor allem der Autohandel Fuß gefasst hat.

Während die Neugestaltung des Nordviertels durch die Umlegung des Grossmarktes und die Sanierung des Segerothviertels eingeleitet wurde, liegt das Ostviertel zwischen dem Stadtkern und der Zeche Graf Beust noch weithin brach darnieder. In

erhöhter Lage gegenüber dem Altstadtgebiet soll hier später das neue Rathaus entstehen. Sonst soll der ehemalige Charakter als Wohn- und Gewerbeviertel erhalten bleiben. Die kulturellen Funktionen wurden verstärkt durch den Wiederauf- und Neubau von Schulen und der Errichtung der neuen Schwimmhalle. Der gewerblich-industrielle Einschlag der Randzone spricht u. a. aus dem relativ hohen Anteil der Arbeiter an der Wohnbevölkerung und der Vielzahl von Arbeitsplätzen.

Eindeutiger ist der Charakter des Südviertels als Verwaltungsstadt. Schon in der Zeit nach der Jahrhundertwende hatte eine vorausschauende Planung begonnen, in diesem Raume aufgelockert Spitzenorganisationen der Wirtschaft anzusiedeln. Nachdem der Krieg diese Gegend ebenfalls stark heimgesucht hatte, setzte eine weitere Lokalisation von Verwaltungsorganen ein auf Kosten der zurückgehenden Wohnfunktion. Zahlreich wiederaufgebaute und neue Monumentalgebäude geben diesem Stadtteil das Gepräge. Die Veränderungen gegenüber der Vorkriegszeit werden besonders offenbar in der völligen Umgestaltung des südlichen Vorplatzes des Hauptbahnhofes, der Freiheit, in der Huyssenallee, die sich aus einer ehemaligen Patrizier-Wohnstrasse in eine Bürohaus- und Geschäftsstrasse verwandelte und in der Umgestaltung des Bismarck-Platz-Viertels. Hier wie in der Geschäftsstadt ist der Anteil der Arbeiter an der ansässigen Wohnbevölkerung sehr gering.

Die Innenstadt als Ganzes lässt sich nach Norden, Westen und Osten durch die anschliessenden Industrie- und Freilandflächen verhältnismässig gut abgrenzen, nicht jedoch nach Süden und Südosten, weil sie hier im weiteren Vordringen ist und die Bebauung nicht abreißt. Das Südostviertel, Huttrop und Rüttenscheid bilden eine Übergangszone, für die die Mischung verschiedener Funktionen charakteristisch ist, in ihnen ist namentlich der Wohncharakter noch ausgeprägt. In Huttrop und im Südostviertel befinden sich öffentliche und wirtschaftliche Verwaltungen, Schulen und auch die grossen Krankenanstalten der Stadt. Weit zum Stadttinnern radial vorstossende Grünflächen und eine teilweise offene Bauweise machen diese Bezirke zu angenehmen zentralgelegenen Wohngegenden, in denen bevorzugt Angestellte, Beamte und Selbständige Erwerbstätige wohnen. Zu einem besonders eigenartigen grossen Stadtteil hat sich Rüttenscheid entwickelt. Hier mischen sich die verschiedensten Zweige der Verwaltung, des Gewerbes und der Industrie. Bemerkenswert ist die Entfaltung des Geschäftslebens nach dem Kriege. Die Rüttenscheider Strasse hat ganz das Gepräge einer Geschäftsstrasse angenommen. In der Alfredstrasse verdrängen die Verwaltungsbauten die Wohnhäuser. Trotz der vorwiegend engen Bebauung mit 2 bis 4 stöckigen Häusern bildet Rüttenscheid ein beliebtes Wohngebiet besonders für Selbständige, ferner für Beamte und Angestellte, es weist günstige Lagebeziehungen auf sowohl zur Innenstadt wie nach den Erholungsgebieten im Süden der Stadt. Einen besonderen Anziehungspunkt bildet die dort befindliche Gruga. Innerhalb des Bezirkes heben sich einzelne besondere Viertel ab, so das Gerichts- und Verwaltungsviertel an der Zweigertstrasse und am Klaraplatz, das Papier- und Druckereigewerbe hat an der Rüttenscheider Brücke einen Schwerpunkt. Das Nebeneinander von Industrie- Gewerbe- und Wohnflächen ist für Bergerhausen eigentümlich, wodurch der Anteil der Arbeiter relativ höher ist als in den übrigen gemischten Stadtteilen. Nach dem Kriege haben sich nicht nur die Wohn- sondern auch die Gewerbeflächen ausgedehnt. Das Gelände der nach dem Kriege stillgelegten Zeche Ludwig wird von neu angesiedelten Betrieben genutzt.

Im Westen und Südwesten der Innenstadt und des Kruppgeländes schliesst sich ein Gürtel vorwiegend geschlossen bebauter, zumeist grünflächenarmer Wohngegenden an. Von den Kriegszerstörungen stark betroffen, werden jetzt diese industrienahen Gebiete bevorzugt wieder aufgebaut. Die erwähnten umfangreichen Umlegungsprojekte verändern an manchen Stellen erheblich den ursprünglichen Charakter, insbesondere durch Auflockerung und Durchgrünung der Wohnflächen. Die Durchsetzung mit gewerblichen Betrieben ist relativ hoch. Zwischen den einzelnen Stadtteilen dieser Zone bestehen im übrigen noch feinere Unterschiede. Sie seien angedeutet durch den Anteil der Arbeiter an den Erwerbstätigen; er beträgt in Altendorf 67 %, in Frohnhausen 41 % und in Holsterhausen 50 %.

Dieses volkreichste Wohngebiet der Stadt, unmittelbar westlich an das Kruppgelände anschließend, unterscheidet den Westen der Stadt vom Osten, wo es infolge der Streuung der Zechen und der alten dörflichen Siedlungskerne nicht zu einem solchen relativ einheitlichen, dicht bebauten und ursprünglich häufig aus Baublöcken bestehenden Siedlungskomplex kam.

Südlich dieser Zone liegen die bevorzugtesten Wohngebiete der Stadt. Es sind

dies die auf dem ansteigenden Hellweg und auf den Ruhrhöhen sich erstreckenden Wohngebiete mit Gartenstadtähnlichem Charakter, wie bei der Margarethenhöhe, Bredeney und Stadtwald oder mehr ländlichem Einschlag, wie bei Haarzopf und Schuir. Meist herrscht die Einzelbauweise vor, verbreitet sind hier auch die Kleingärten. Die Wohnfunktion erreicht den höchsten Grad innerhalb des Stadtgebietes. Während die Margarethenhöhe das ausgesprochenste Angestelltenviertel der Stadt darstellt, sind in Bredeney und Stadtwald ausser Angestellten noch die Selbständigen Berufstätigen stärker vertreten. Freiwald- und Grünflächen schaffen eine reizvolle Umgebung für die Siedlungen. Die Verunreinigungen der Luft dürften in diesen Stadtteilen mit am geringsten sein. Die dort Wohnenden haben ihre Arbeitsstätte nicht nur im Bereich der Stadt, sondern zum Teil allenthalben im Ruhrgebiet. D.h. diese Stadtteile versehen ihre Wohnfunktion über den lokalen Bereich hinaus. Der Anteil der ältesten Bevölkerungsschicht erreicht hier den höchsten Grad innerhalb der Stadt.

Die Gebiete zu beiden Seiten der Ruhr heben sich ausser in der Geländegestaltung noch in manchen anderen Beziehungen von allen anderen als besondere Zone deutlich ab. Die vorherrschenden Grün-Frei- und Wasserflächen weisen auf die Funktion als Erholungs- und Wassernutzungsgebiet hin. Die Siedlungen erscheinen hier noch am weitesten von einander getrennt, wengleich der junge Ausbau nach dem Kriege, vorwiegend in offener Bauweise und in Form von Einzelbauten, auf die wachsende Funktion als Wohnland hindeutet. Die soziale Struktur und die bauliche Gestaltung zeigen nicht, wie etwa im industriellen Norden oder in den offenen bevorzugten Wohngebieten der Stadt eine gewisse Einseitigkeit, sondern stattdessen eine Mischung auf. Der Anteil der Arbeiter beträgt hier etwa 60-65 %, der der Selbständigen 10 % und der der Beamten und Angestellten rund 25 % im Durchschnitt. Was für fast jede grössere Siedlungseinheit der Stadt mehr oder weniger gilt, nämlich eine eigene räumliche Sozial-Gliederung, lässt sich bei diesen meist sehr alten Siedlungen, die sich durch eine recht unterschiedliche Erscheinungsweise und ein sehr starkes Eigenleben auszeichnen, in besonderem Masse erkennen. Stellenweise haben sich hier noch alte Nachbarschaftsverbände erhalten. Fabrikanten, Gewerbetreibende, Arbeiter und Handwerker wie auch Bauern bilden noch eine gewisse Einheit, die krisenfest ist und die keine Züge großstädtischer Vermassungstendenzen aufweist. Wie schon aus dem erheblichen Anteil der Arbeiterschaft hervorgeht, kann es sich keinesfalls um eine wirtschaftlich bedeutungslose oder industriefreie Zone handeln. Vielmehr haben hier die vorhandenen, in den Tälern zusammengedrängten Betriebe, vorwiegend mittlerer Grösse, verschiedener Zweige der Metall-, Baustoff-, Holz-, Papier-, Glas- und der Textilindustrie sowie auch der Kohlenbergbau nach dem Kriege eine neue Ausweitung erfahren.

In Werden ist das Gepräge einer Trabantensiedlung besonders sichtbar. Während die Uferfront der alten Abteistadt durch Gebäudeverluste und den Ausbau der Promenaden an der Ruhr verändert wurde, blieben der enge Ortskern mit den wertvollen Kulturdenkmälern wie z.B. der Abtei und der Abteikirche sowie die Ruhrbrücke erhalten. Als Ausflugs- und Wohnort wird es mehr und mehr geschätzt. Die neuen Siedlungen, deren Insassen teils in Werden, zum grossen Teil aber auch in der mittleren oder nördlichen Zone der Stadt beschäftigt sind, klettern die Ruhrhöhen hinauf und drängen dort den ländlichen Einschlag zurück.

Eine auffallende Entwicklung zum Wohnort erfuhr Heisingen, dessen Bevölkerung ehemals vorwiegend in der am See liegenden Zeche Carl Funke Arbeit fand. Die reizvolle Lage an der gestauten Ruhr hinter einem schützenden Waldriegel rief schon kurz vor dem Kriege einen villenartigen Ausbau hervor, der sich nach dem Kriege verstärkte. Trotz der Zunahme der Zechenbelegschaft ist ihr Anteil an der Gesamtbevölkerung auf weniger als 8 % zurückgegangen.

In Kupferdreh, Überrauch und Rellinghausen ist der Anteil der Arbeiter mit etwa 70 % am höchsten unter den Ruhrtalsiedlungen. Der Bergbau und verschiedene Industriewerke treten hier mehr in Erscheinung, die Siedlungen liegen hier näher beieinander. In der alten Trabantensiedlung Steele verdichten sie sich besonders. Die Wohn- und Gewerbefunktionen verstärkten sich im und nach dem Kriege, da Steele weniger von Zerstörungen heimgesucht wurde. Neue Uferbefestigungen sollen die Stadt künftig vor Überschwemmungen schützen. Lange liess der Bau wenigstens einer neuen Ruhrbrücke

auf sich warten; sie wurde erst 1954 fertiggestellt. Die Errichtung einer weiteren, recht notwendigen neuen Brücke zwischen Steele-Horst und Altendorf (Ruhr) steht noch aus. Die Nachkriegsentwicklung hat zu einer Annäherung der Siedlungen von Steele mit dem zentralen Stadtkomplex und Kray geführt, nach Kray zu erstreckt sich auch der Ausbau der Geschäftsviertel von Steele. Bemerkenswert erscheint noch das Wiederaufleben des Bergbaues in diesem Gebiet, nachdem er in den zwanziger Jahren eingegangen war. Im Südosten der Stadt übt Kupferdreh noch zentrale Funktionen niederer Ordnung aus (Vgl. P. S c h ö l l e r , 118), es greift dabei über die Stadtgrenze hinaus ins Bergische Land. Die hier ansässigen Werke der Textil-, Eisen- und Bauindustrie konnten im allgemeinen ihre Kapazität nach dem Kriege vergrößern, ungeachtet beträchtlicher Kriegsschäden. Wie in Werden bildet hier eine großzügige Regelung der Ortsdurchfahrt ein wichtiges und noch ungelöstes Anliegen. In dem Ort fehlt noch eine Mittel- oder höhere Schule, zur Zeit pendeln Schüler aus ins benachbarte Langenberg, dessen Beziehungen zu Essen allgemein nach dem Kriege verstärkt wurden.

Handelt es sich in der Ruhrtalzone um weniger ausgedehnte Industrieanlagen und Magerkohlenzechen, deren Übertageeinrichtungen sich in die Waldungen und Taleinschnitte einfügen, so prägen im Nordosten der Stadt die grossen Fett- und Gaskohlenbergwerke mit ihren umfangreichen Förder- und Zubereitungsanlagen, hohen Halden, Kraftwerken, Verladeanlagen und einzelnen mächtigen Zentralkokereien vor allem aber auch die ausgedehnten Bergmannssiedlungen durchaus das Bild der Landschaft. Wesentliche Änderungen sind hier nach dem Kriege eingetreten. Die Bergbausiedlungen haben sich weithin ausgebreitet, der ehemals recht ländliche Einschlag ist sehr zurückgegangen, fast alle Zechen haben durchgreifende Umbauten eingeleitet oder schon durchgeführt. An Stelle von Feldwegen und Pfaden sind häufig neue Strassen getreten; die Grünanlagen wurden umgestaltet und erweitert. Wenn in dieser Zone auch andere Betriebe, wie z.B. der Metallindustrie und des Baugewerbes vorhanden sind, so bestimmen doch Bergbau und Energiewirtschaft das Gesamtgepräge. Dieses drückt sich auch aus in dem Anteil der Arbeiter, der hier am höchsten innerhalb der Stadt ist, ferner auch in dem relativ geringen Anteil der weiblichen Bevölkerung.

Nach Westen geht diese Zone in einem Bogen um die Innenstadt über in ein gemischtes Industriegebiet, in dem zu den Zechen noch die verschiedensten Zweige der Metallindustrie, darunter eine große Zinkhütte, Giessereien, namentlich Betriebe einer mannigfaltigen Verarbeitung und für den Bergbaubedarf, ferner Werke der Holz-, Bau- und Maschinenbauindustrie treten. In diesem Raum liegen auch die Kruppschen Werke bzw. deren Nachfolge-Betriebe. Ausser den ausgedehnten Industrie- Verkehrs- und Versorgungsanlagen bestimmen auch hier viele Arbeitersiedlungen das Bild. In den peripheren Teilen haben sich noch grössere Freiflächen erhalten als im Nordosten der Stadt. Entsprechend der Mannigfaltigkeit der Industrie weisen auch die Siedlungen ein unterschiedliches Gepräge auf. Sie erfuhren im und nach dem Kriege durch die örtlich sehr ungleichmässigen Zerstörungen und Demontagen ungleiche Entwicklungen. Einen gewissen Mittelpunkt für diese nordwestlichen Industriestadtteile bildet die Trabantensiedlung Borbeck. Im ganzen genommen nahm diese Zone viele Familien aus den Gebieten der Stadt auf, die am schlimmsten von den Kriegseinwirkungen betroffen worden waren; die Wohnfunktionen haben sich dadurch verstärkt. Im Raum zwischen den Industriegebieten des Nordostens und Nordwestens konnte sich Altenessen als bevorzugter Standort sowohl grosser Bergwerke als einer mannigfaltigen verarbeitenden Industrie in günstiger Verkehrslage an der Nord-Süd-Achse der Stadt nach dem Kriege trotz erheblicher Zerstörungen rasch erholen und den Siedlungsraum ausweiten. Dagegen vermochte Bochole die starken Verluste durch Kriegszerstörungen und Demontagen noch nicht aufzuholen, während Vogelheim, obwohl in ähnlicher Weise betroffen, durch den Ausbau des Stadthafens und die Nähe zu den Altenessener Zechen und Industrierwerken einen Aufschwung erlebte. Wie das Gebiet vorherrschenden Bergbaues mit Gelsenkirchen zusammenhängt, so üben im Nordwesten der Stadt Zechen und Grosswerke der Industrie von Mülheim und Oberhausen einen Einfluss aus. Beide nördlichen Industriezonen haben schliesslich noch Anteil an den mannigfaltigen Erscheinungen der Abwasserwirtschaft, der Poldergebiete und des Rhein-Herne-Kanals.

LITERATURVERZEICHNIS

1. A a r i o , Leo, The Inner Differentiation of the Large Cities in Finnland. Turku 1951. Fennia 74 Nr. 2.
2. A k a d e m i e für Raumforschung und Landesplanung, Raum und Gesellschaft. Forschungs- u. Sitzungsber. der Akademie für Raumforschung u. Landesplanung. Bremen-Horn 1950...
3. B a a d e , F., Das Ruhrrevier in der Weltwirtschaft. Essen 1949. Schriften d. Volks- u. Betriebswirtsch. Ver. im Rhein.-Westf. Industriegebiet Heft 13.
4. B o b e k , H., Soziale Raumbildungen. In Verhandlungen d. Dt. Geographentages 1948 München, Heft 10.
5. B o h r e r , H., Beiträge zur Struktur und den Standortproblemen der Essener Wirtschaft. Essen 1947. Schriftenreihe des Rh.-Westf. Instituts für prakt. Wirtschaftsforschung Heft 33.
6. Beiträge zur Industrewirtschaft des Ruhrgebietes. Essen 1947.
7. B l a u m , K. Wiederaufbau zerstörter Städte. Heft 1: Grund- u. Vorfragen. Frankfurt 1945.
8. -, Heft 2: Trümmerbeseitigung u. Trümmerverwertung in Frankfurt a.M. Frankfurt 1946.
9. -, Heft 4: Neugestaltung des Bau- u. Bodenrechtes. Frankfurt 1946.
10. B r e p o h l , W., Der Aufbau des Ruhrvolkes im Zuge der Ost- West-Wanderung. Recklinghausen 1951.
11. B r u x , H., Standortfragen der neueren Wohnsiedlungen am Beispiel der Städte Köln und Essen. Diss. Köln 1952.
12. C a r o l , H.-Werner, M., Städte wie wir sie wünschen. Zürich 1949.
13. C a r p , H., Deichbau im Emschergebiet. Aus "Die Bautechnik" 1951 Heft 8.
14. -, Sinkendes Land, Wasserläufe und Pumpwerke im Emschergebiet. Aus "Techn. Mitt." 1951 H.2.
15. C h r i s t a l l e r , W., Die zentralen Orte in Süddeutschland. Jena 1933.
16. C h r i s t o f f e l s , H., Die geographischen Grenzen des Ruhrgebietes. Ungedr. Diss. Köln 1949.
17. C r e m e r s , P.J., Essen. Berlin 1937.
18. D ä b r i t z , W., Der künftige Wiederaufbau des Ruhrgebietes. Essen 1949. Schriften d. Volks- u. Betriebswirtschaftl. Ver. im Rhein-West. Industriegebiet Heft 13.
19. Deutscher Verband f. Wohnungswesen, Städtebau u. Raumplanung. Industrie- und Landesplanung in Grossbritannien. Frankfurt a.M. 1952, Manuskript.
20. -, Betrachtungen u. Forderungen amerikanischer Städtebauer zum Großstadtproblem. Frankfurt a.M. 1952, Manuskript.
21. D i c k i n s o n , R.E., City, Region and Regionalismen. London 1947.
22. -, The West European City. London 1951.
23. D ö c k e r , R.,
H ö h , J. u.a., Der Neubau zerstörter Stadtgebiete. In "Die Bauzeitung" Stuttgart 1950 H.11.

24. D ö r n m a n n , H., Duisburg-Meiderich. Ein Beitrag zum Problem der Ruhrstadt. Frankfurt a.M. 1951. Frankfurter Geograph. Hefte Jg. 25 H. 2.
25. E g l i , E., Die neue Stadt in Landschaft und Klima. Zürich 1951.
26. E g n e r , E., Wirtschaftliche Raumordnung in der industriellen Welt. Bremen-Horn 1950.
27. E i s e n h o w e r , J., Von der Invasion zum Sieg. Bern 1948.
28. E s s e n e r W o c h e , 1100 Jahre Essen 852 - 1952. Essen 1952.
29. E s s . A l l g . Z e i t u n g , Essen einmal anders gesehen. Festgabe zum 75-jährigen Jubiläum.
30. E h l g ö t z , H., Der General-Siedlungsplan f.d.Raum Essen. I. u. II. Teil. Essen 1927.
31. -, Essen. Deutschlands Städtebau. Berlin 1925.
32. F i n s t e r w a l d e r , R., Die Stadtkarte. Aus "Erdkunde" 1950 Bd. III.
33. F i s c h e r , L., Zur Entwicklung der Einwohnerzahlen in Köln sowie i.d. grossen Städten des Landes Nordrhein-Westfalen und der Deutschen Bundesrepublik. Berichte z.dt-Landeskunde 1951 H.2.
34. G a e d e , H., Organisation u. Gegenwartsprobleme der Landesplanung in England. Bad Godesberg 1953. Mitteilungen aus dem Inst. f. Raumforschung Bonn. Manuskript.
35. G e d d e s , P., Cities in Evolution. London 1915.
36. G e i s l e r , W., Die deutsche Stadt. Forschung z.dt.Landes- u. Volkskunde Band 22, Stuttgart 1924.
37. G e p h a r t , R., Die Zechen des Ruhrgebiets in ihrer landschaftlichen Erscheinung und Auswirkung. Bochum-Langendreer 1937.
38. G ö d e r i t z , J., Die Praxis städtebaulicher Planung. Tübingen 1954. Archiv f. Städtebau und Landesplanung H.3.
39. G o e p e l , O., Essen. Essen 1925.
40. G r e w e , H., Die soziale Entwicklung der Stadt Essen im 19. Jh. Ungedr. Diss. Köln 1949.
41. -, Essen - starkes Herz der Deutschen Lande. Essen 1952.
42. G u t e r s o h n , H., Harmonie in der Landschaft. Wesen und Ziel der Landesplanung. Zürich 1951.
43. H a r t k e , W., Stadtbesichtigung. In "Die Erde" 1951/52 H. 3.
44. -, Die Zeitung als Funktion sozialgeographischer Verhältnisse im Rhein-Main-Gebiet. Frankfurt a.M. 1952. Rh.-M. Forschungen 32.
45. H a r r i s Ch.D., The Metropolitan districts in 1940. In "Journal of Geography" 1942.
46. H e i n r i c h s b a u e r , M., Die Wasserwirtschaft im Rh.-Wf. Industriegebiet. Essen 1936.
47. -, Der Ruhrbergbau in Vergangenheit, Gegenwart und Zukunft. Essen 1948.
48. H e l l g r e w e , H., Dortmund als Industrie- und Arbeiterstadt. Dortmund 1951. Buchreihe: Wirtschafts- u. Sozialmonographien deutscher Länder u. Städte, Bd. II.
49. H e l l p a c h , W., Mensch und Volk der Großstadt. Stuttgart 1952.
50. H e l m r i c h , W., Die innerwirtschaftliche Verflechtung von Rheinland-Westfalen. Düsseldorf 1950. Schriften d.Ver.d.Industrie- u. Handelskammer des Landes Nordrhein-Westfalen.

51. -, Das Ruhrgebiet, Wirtschaft u. Verflechtung. Münster 1949.
52. H o c h h o l z e r , H., Zur Kulturgeographie der Großstädte. In "Ztschr. f. Erdk." 1937, Jg. 5, 1.
53. H ö g g , H., Der Neuaufbau der zerstörten Städte als zentrale Aufgabe unserer Zeit. Bremen 1949.
54. H o y t , H., Forces of urban Centralisation and Dezentralisation. In "American Journal Social" 1941.
55. H ü b s c h m a n n , E., Die Zeil. Sozialgeographische Studie über eine Strasse. Frankfurt a.M. 1952. Frankfurter Geographische Hefte Jg. 1952 H. 1.
56. Industrie- u. Handelskammern Bochum, Essen, ..., Zur Ruhrfrage. Struktur und Entwicklungstendenzen im Ruhrgebiet Essen 1950.
57. J a h n , R., Essener Geschichte, Essen 1952.
58. J o b s t , G., Leitsätze für städtebauliche Gestaltung. Tübingen 1953, Archiv für Städtebau u. Landesplanung, H. 1.
59. K e g e l - S t u r m , Anlegung von Laubengängen zur Verbreiterung alter fertiger Strassen. In "Wiederaufbaumitt." 1947.
60. -, Das Zukunftsbild des Stadtkerns Essen. Erläuterungen zum Entwurfsplan vom 1. Febr. 1941. Manuskript.
61. -, Die Verbandsstrassen im Ruhrkohlenbezirk. In "Ztschr. d. Ver. Dt. Ingenieure" Essen 1953.
62. K e l l e r , R., Natur und Wirtschaft im Wasserhaushalt der Rheinischen Landschaften. Stuttgart 1952. Forsch.z.dt. Landeskunde Bd. 57.
63. K l a s s , G.v., Die drei Ringe, Lebensgeschichte eines Industrieunternehmens. Tübingen 1953.
64. K l ö p p e r , R., Neuere Arbeiten zur Stadtgeographie Grossbritanniens. In "Erdkunde" 1950.
65. K o p p e r s , H., Ein halbes Jahrhundert im Dienste der Kohleveredlung 1901 - 1951. Essen 1951.
66. K r u p p , Führer durch die Essener Wohnsiedlungen der Firma Krupp. Essen 1930.
67. -, Die Firma Fried. Krupp in Essen. Essen 1950.
68. L a a s e r , H., Der Steinkohlenbergbau im Essener Raum. Ungedr. Diss. Köln 1949.
69. Landesplanungsbehörde des Landes Nordrh.-Westf., Raumordnung, Raumforschung. Landesplanungsgesetzgebung in Nordrhein-Westfalen. Düsseldorf 1951.
70. L a n g e , A., Die Siedlungsfrage im Ruhrgebiet. Essen 1934.
71. -, Erläuterung zu XVII Raumordnungsplänen f.d. Ruhrkohlenbezirk. Essen 1937. Manuskript.
72. L a n g e - K o t h e , Bergleute an der Ruhr. In "Der Anschnitt" 1952 H. 2.
73. L a m p r e c h t , H., Die Bevölkerungsumschichtung in Nordrhein-Westfalen. Dortmund 1950. Dortmunder Schriften zur Sozialforschung H. 11.
74. L a p p e n b u s c h , A., Essen als Handelsstadt. Essen 1937.

75. L e h o v e c , O., Ein Beitrag zur Funktionsforschung der Siedlungen dargestellt am Beispiel Bayerns. Stuttgart 1951. Berichte zur Dt. Landeskunde, 10. Bd.
76. L e h n h ä u s e r , A., Steele, Tausend Jahre seiner Geschichte in Einzelbildern. Essen-Steele 1947.
77. L e i n a u , H., Bergarbeiterersatz und Ruhrkohlenproduktion im Weltkriege. Essen 1920, Staatswissenschaftliche Beiträge H. 3.
78. L o u i s , H., Die geographische Gliederung von Gross-Berlin. Stuttgart 1936.
79. M e c k i n g , L., Die Entwicklung der Großstädte in den Hauptländern der Industrie. Hamburg 1949.
80. Minister für Wirtschaft u. Verkehr, Graphische Mappe der Wirtschaft in Nordrhein-Westfalen. Düsseldorf 1952.
81. M i e r s c h , A., Gebäudeschäden-Baubedarf-Baulenkung in Frankfurt a.M. Frankfurt a.M. 1946.
82. M o s e r , E.
U r b a n , G., Produktive Enttrümmerung - ein Aufbauproblem. o.J. o.O. Hg. v. Deutsche Studiengesellschaft f. Trümmerverwertung e.V.
83. M ü l l e r , E., Regionale Verkehrserschliessung auf Schiene und Strasse. Münster 1950.
84. M ü l l e r - W i l l e , W., Westfalen, Landschaftliche Ordnung und Bindung eines Landes. Münster 1952.
85. M r o s s , M., Zentrale Omnibusbahnhöfe. Wissenschaftl. Ver.v. Verkehrswesen. Essen H. 12.
86. M u m f o r d , L., The Culture of Cities. New York 1938.
87. N i e s s e n , J., Geschichtl. Handatlas der dt. Länder am Rhein. Köln und Lörrach 1950.
88. O b e r s t e - B r i n k , K., Raumordnung und Bergbau. Aus "Glückauf" 1939.
89. -, Bergbau und Bodenreform. In "Glückauf" 1948.
90. -, Die Bemühungen des Bergbaues um die Erhaltung der Landschaft. In "Glückauf" 1950.
91. O t r e m b a , E., Nürnberg. Die alte Reichsstadt in Franken auf dem Wege zur Industriestadt. Landshut 1950.
92. -, Allgemeine Agrar-u. Industriegeographie. Stuttgart 1953.
93. -, Die venezolanische Stadt. In "Geogr. Rundschau" 1954 H.2.
94. P f e i l , E., Großstadtforschung. Bremen-Horn 1950. Raumforschung u. Landesplanung Abh. Bd. 19.
95. P i r a t h , C., Neugestaltung des öffentlichen Personennahverkehrs im Ruhrkohlenbezirk. Essen 1938.
96. P o t t h o f f , L., Rellinghausen im Wandel der Zeit. Essen 1953.
97. P o u n d s , N., The Ruhr, a Study in Historical and Economic Geography. London 1952.
98. P u d o r , F., Wirtschaft im Westen, Bd. 1. Essen 1939.
99. R a m s h o r n , A., Die Emschergenossenschaft. Essen 1951.
100. -, Die Wasserwirtschaft im Rheinisch-Westfäl. Industriegebiet. Erweiterter Sonderdruck aus "Glückauf" Essen 1952.

101. R a n d z i o , E., Unterirdischer Städtebau mit Beispielen bes. aus Gross-Berlin. Bremen-Horn 1951. Raumforschung u. Landesplanung Abh. Bd. 20.
102. R a p p a p o r t , Ph., Stadtgestaltung Essen, Essen 1929.
103. -, Der Wiederaufbau der deutschen Städte. Essen 1945. Manuskript.
104. -, Sitten und Siedlungen im Spiegel der Zeiten. Stuttgart/Köln 1952.
105. -, Städtebau oder Siedlung. In "Bauamt und Gemeindebau" 1953 H. 6 u. H. 7.
106. -, Leben und Landschaft im Wandel der Zeiten. Tübingen 1954.
107. Rheinisch-Westfäl. Elektrizitätswerk AG., Das RWE nach seinen Geschäftsberichten 1938 - 1948. Essen 1948.
108. R o e w e r , H., Funktionale Stadttypen am Beispiel linksniederrhein. Städte. Diss. Göttingen 1952. Manuskript.
109. R o h d e , H., Aktuelle Fragen der Siedlungswasserwirtschaft. In "Städtehygiene" 1951 H. 9.
110. -, Abwasserwirtschaft und Planung. In "Gesundheits-Ingenieur" 1952.
111. R u h r g a s A.G., 25 Jahre Ruhrgas-Aktiengesellschaft Essen 1926 - 1951. Essen 1951.
112. R u h r g l a s A.G., 25 Jahre Ruhrglas. Gedenkschrift zum 25-jährigen Bestehen. Essen 1948.
113. R u h r v e r b a n d , Der Kettwiger Stausee. Essen 1950.
114. S e i f e r t , H., Berliner Wirtschaftskarten. Neue Wege der Kartographie. In "Die Erde" 1949 H.1.
115. S c h e t t e r , R., Zur Großstadtwerdung Bottrops 23. Februar 1953 Festschrift. Bottrop 1953.
116. S c h m i d t , R., Denkschrift betr. Grundsätze zur Aufstellung eines General-Siedlungsplanes für den Regierungsbezirk Düsseldorf. Essen 1912.
117. -, Denkschrift über Walderhaltung im Ruhrkohlenbezirk. Essen 1927.
118. S c h ö l l e r , P., Die rhein.-westf. Grenze zwischen Ruhr und Ebbengebirge. Remagen 1953.
119. -, Stadtgeographische Probleme des geteilten Berlin. In "Erdkunde" 1953.
120. -, Aufgaben und Probleme der Stadtgeographie. In "Erdkunde" 1953.
121. S c h r e p f e r , H., Zur Geographie der Großstadt und ihrer Bevölkerung. In "Zs. f. Erdkunde" 1944.
122. S c h ü t t l e r , A., Der Landkreis Düsseldorf-Mettmann. Die Landkreise in Nordrhein-Westfalen. Reihe A: Nordrhein Bd. 1. Ratingen 1952.
123. S c h ü r m a n n , W., Die Praxis des Städtebaues. Bonn 1948.
124. S c h u l t z e , J.H., Einige Voraussage-Möglichkeiten der Stadtgeographie. In "Die Erde" 1949/50.
125. -, Stadtforschung und Stadtplanung. Bremen-Horn 1952. Veröff.d. Akademie f.Raumforschung und Landesplanung Bd. 23.

126. S c h u m a c h e r , F., Vom Städtebau zur Landesplanung und Fragen städtebaulicher Gestaltung. Tübingen 1952 Archiv f. Städtebau u. Landesplanung H.2.
127. S c h w a r z , G., Regionale Stadttypen im niedersächs. Raum. Remagen 1952.
128. S c h w a r z , G., Hannover als Industriestadt. In "Festschrift zur Feier d. 75-jährigen Bestehens der Geographischen Gesellschaft zu Hannover. Hannover 1953.
129. S c h w e r i n g , F., Die Elektrifizierung des Rhein-Ruhr-Eisenbahnverkehrs. Wissenschaftl. Ver.f. Verkehrswesen Essen H. 3. Als Manuskript gedr. Essen 1950.
130. S h a r p , Th., Städtebau in England. Übersetzt von G. Jobst. Berlin 1948.
131. Siedlungsverband Ruhrkohlenbezirk, Verkehrszählung an Plankreuzungen. Essen 1930.
132. -, Gesamtverkehrsplanung für den Ruhrkohlenbezirk. Essen 1938.
133. -, Überprüfung des räumlichen Gefüges des Ruhrkohlenbezirks. Essen 1944.
134. -, Statistische Zusammenstellungen. Essen 1945.
135. S p e c h t e r , H., Der Wiederaufbau Hamburgs nach dem grossen Brande von 1842. Hamburg 1952.
136. S p e t h m a n n , H., Ruhrrevier und Raum Westfalen. Oldenbourg 1933.
137. -, Das Ruhrgebiet im Wechselspiel von Land und Leuten, Wirtschaft, Technik und Politik. 3. Bände. Berlin 1933/1938.
138. -, Die Stadt Essen. Berlin 1938.
139. -, Die ersten Mergelzechen im Ruhrgebiet. Essen 1947. Manuskript.
140. Stadt Essen, Stadtchronik im Archiv der Stadt Essen. Manuskript.
141. -, Vorschläge zur Erhaltung einer Friedensproduktion auf dem ehemaligen Krupp Gelände. Essen 1947. Manuskript.
142. -, Denkschrift über den Notstand der Stadt Essen. Essen 1950. Manuskript.
143. -, Zur Sitzung des Ausschusses für Wirtschaftspolitik des Deutschen Bundestages in Essen am 12. Februar 1951. Essen 1951. Manuskript.
144. Statistisches Amt der Stadt Essen, Die Stellung der Grosstadt Essen in der Volkswirtschaft. Essen 1929.
145. -, Volks-Berufs- und Betriebszählung 1939. Essen 1939.
146. -, Bevölkerung, Wohnungen und Kriegsschäden in Essen. Essen 1945.
147. -, Die Stadt Essen in Zahlen. Essen 1947.

148. T a y l o r , G., Urban Geography. New York 1946.
149. T i m m e r m a n n , R., Die Talsperren am Nordrand des Rheinischen Schiefergebirges. Stuttgart 1951.
150. T r i c a r t , G., Contribution à l'étude des structures urbaines. In "Revue Geograph. "Lyon 1950.
151. T r o l l , C., Waldverwüstung und Wasserhaushalt. Bonn 1948 Decheniana Bd. 103.
152. U m l a u f , J., Vom Wesen der Stadt und der Stadtplanung. Düsseldorf 1951.
153. -, Deutsches Schrifttum zur Stadtplanung. Düsseldorf 1953.
154. V o i g t , H., Die Veränderung der Großstadt Kiel durch den Luftkrieg. Kiel 1950. Schriften des Geogr.Inst.der Universität Kiel Bd. XIII, H.2.
155. W e d l e r , B., L u e t h e n s , V., Bauten im Bergsenkungsgebiet. Berlin 1948.
156. W e f e l s c h e i d , H., Essener Heimatbuch. Essen 1938.
157. W e i s , D., Die Großstadt Essen. Bonn 1951. Bonner Geogr.Abh.H.7.
158. W e i ß n e r , J., Bergbau und westdeutsche Kanäle. Essen 1947.
159. -, Bergbau und Landesplanung. Essen 1952. Manuskript.
160. W i n z , H., Sozialgeographische Karten von Gross-Berlin. Berlin 1950.
161. Wirtschafts- u. Verkehrsminist., Die Entwicklung des Kraftfahrzeugbestandes in Nordrhein-Westfalen. Düsseldorf 1951 Technik u. Volkswirtschaft.
162. Zeitschrift für Raumforschung, Ordnung und Planung im Ruhrraum. Dortmund 1951. Sonderheft.
163. Z i e g l e r , S., Die Stadt Essen. Essen 1929. Beitr. z. Landeskd. d. Ruhrgebietes H.2.

Z e i t s c h r i f t e n u n d
p e r i o d i s c h e V e r ö f f e n t l i c h u n g e n

164. Akademie für Raumforsch. u. Landesplanung, Raumforschung und Raumordnung. Heidelberg/Berlin.
165. A r b e i t s a m t E s s e n , Der Essener Arbeitsmarkt. (Jahresberichte. Manuskript)
166. B a u a m t u n d G e m e i n d e b a u . Hannover.

167. B a u r u n d s c h a u , Zeitschrift für Bau- u. Wohnungswesen, Baukunst, Städtebau u. Landesplanung. Hamburg.
168. B e i t r ä g e , zur Geschichte von Stadt und Stift Essen. Hg. von dem Hist. Ver. für Stadt und Stift Essen.
169. B e i t r ä g e zur Statistik des Landes Nordrhein-Westfalen. Hg. vom Statist. Landesamt.
170. Das Gas- u. Wasserfach, Fachblatt für das Gesamtgebiet der Gastechnik, Gaswirtschaft und des Wasserwesens.
171. D e r B a u u n d d i e B a u i n d u s t r i e , Fachblatt für Bau-technik und Bauwirtschaft. Düsseldorf. Besonders Jg. 7 1954 H.9.
172. D e r S t ä d t e b a u , Berlin.
173. D i e H e i m a t s t a d t E s s e n , (Jahrbücher)
174. D i e n e u e S t a d t , Zeitschrift für die Gestaltung von Stadt und Land. Wiesbaden u. Frankfurt a.M.
175. D i e W a s s e r w i r t s c h a f t .
176. E s s e n e r H e i m a t k a l e n d e r .
177. E r d k u n d e , Archiv für wissenschaftliche Geographie. Bonn.
178. Gemeinschaft der Nahverkehrsbetriebe Ruhr-Wupper-Niederrhein. Jahresberichte.
179. Geographische Rundschau, Braunschweig.
180. Garten und Landschaft, Hefte der Deutschen Gesellschaft für Gartenkunst und Landschaftspflege.
181. G l ü c k a ü f , Berg- und Hüttenmännische Zeitschrift. Essen.
182. Informationsdienst Ruhr. Mitteilungen. Essen.
183. Jahresberichte der Industrie- und Handelskammer für die Stadtkreise Essen, Mülheim (Ruhr) und Oberhausen zu Essen.
184. Natur und Heimat, Blätter für den Naturschutz und alle Gebiete der Naturkunde. Münster.
185. Pflanze und Garten, Zeitschrift für das Wohnen und Gärtnern. Berlin und Darmstadt.
186. R a m s h o r n , A.; Die Emschergenossenschaft im Rechnungsjahr ... (Jahresberichte). Essen.
187. Ruhrländischer Heimatkalender. Essen.
188. Staat und Wirtschaft., Hg. vom Ministerium für Wirtschaft und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen.
189. S t a d t E s s e n , Verwaltungsherichte.

190. Statistisches Amt der Stadt Essen, Statistische Vierteljahresberichte.
191. Statistische Rundschau für das Land Nordrhein-Westfalen.
192. Süddeutsche Eisenbahn-Gesellschaft A.G. Geschäftsberichte. Essen.
193. Wirtschaftliche Nachrichten der Industrie- und Handelskammer für die Stadtkreise Essen, Mülheim (Ruhr) und Oberhausen zu Essen.
194. Zeitschrift des Rheinischen Vereines für Denkmalpflege und Heimatschutz.
195. Zeitschrift für Raumforschung.

K a r t e n

Nordrhein-Westfalen-Atlas, ein Kartenwerk für Landesplanung und Raumforschung. Düsseldorf 1950.

Kartenblätter von Essen der Karten 1:100 000, 1:50 000, 1:25 000.

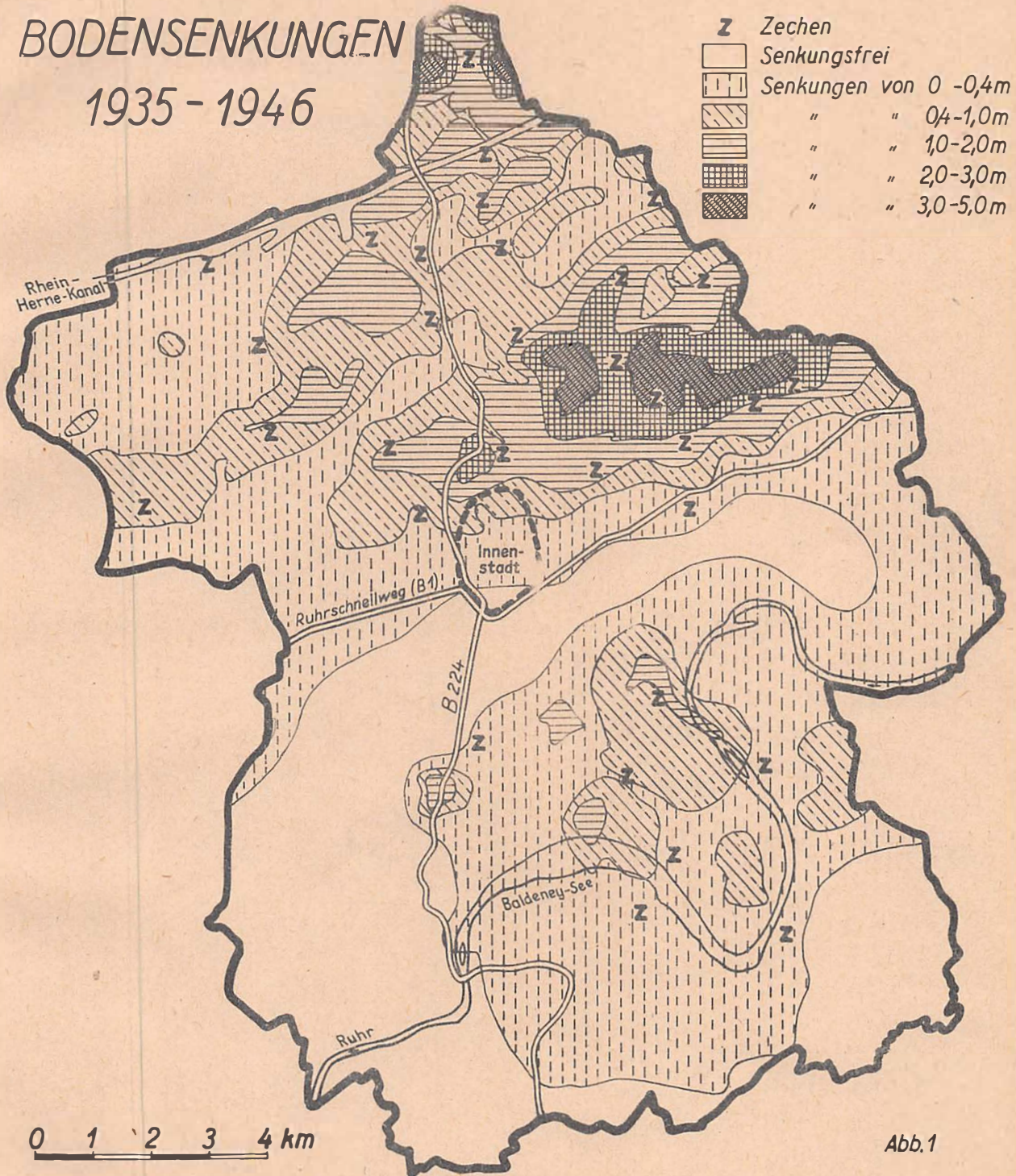
Luftbildplan 1:5 000 von 1951/52, Münster.

Karten der Bundesbahn, der Fa. Krupp, des Siedlungsverbandes Ruhrkohlenbezirk und insbes. des Stadtvermessungsamtes in Maßstäben von 1:500 bis 1:50 000, darunter

die Schadenspläne 1:1000 und 1:15 000.

Leitpläne des Stadtplanungsamtes.

BODENSENKUNGEN 1935 - 1946



BESITZAUFTEILUNG 1952

-  *Bergbau*
-  *Krupp*
-  *Stadt*
-  *Neuerwerbung der Stadt*
-  *Allbau (Altstadt - baugesellschaft)*

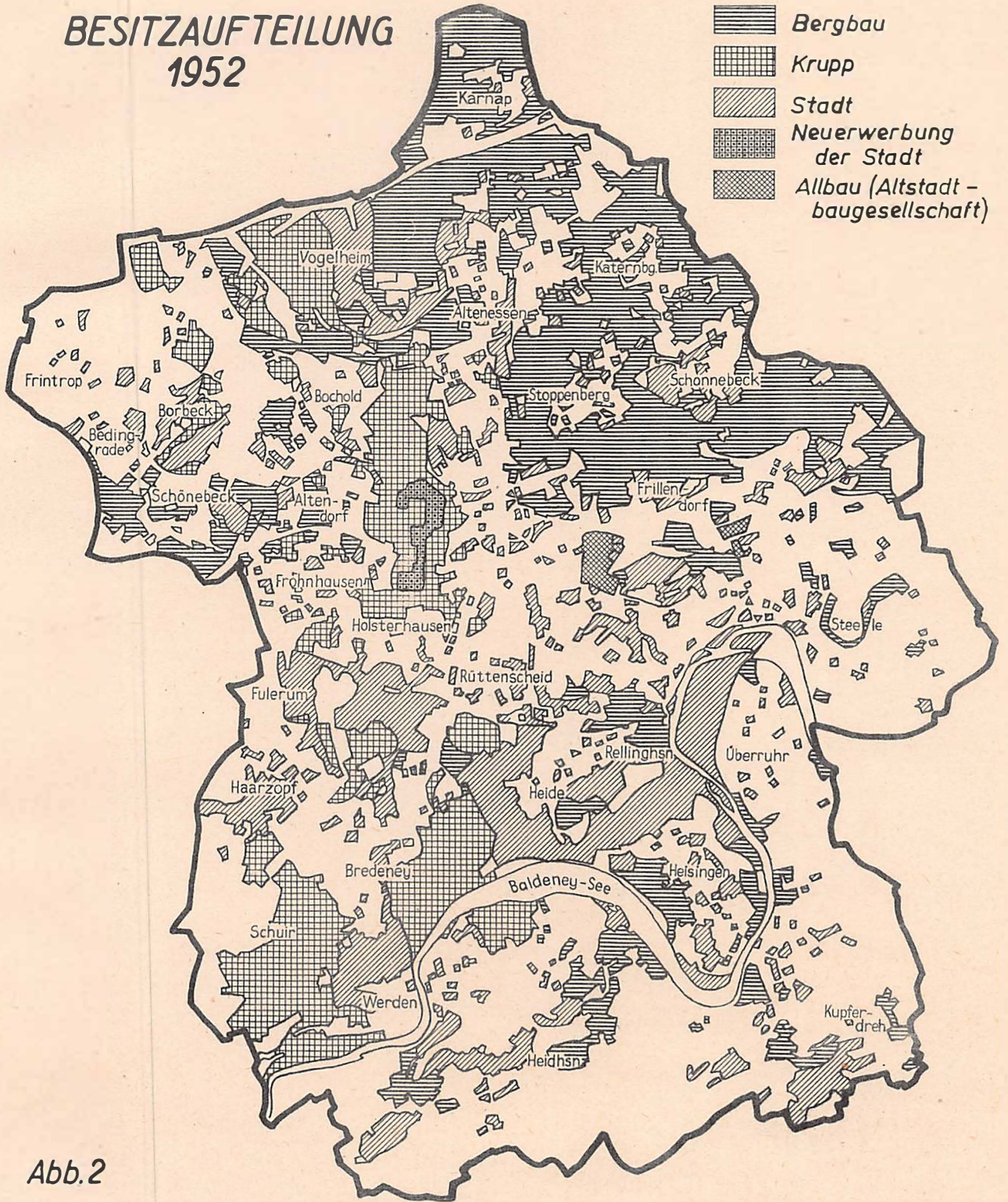


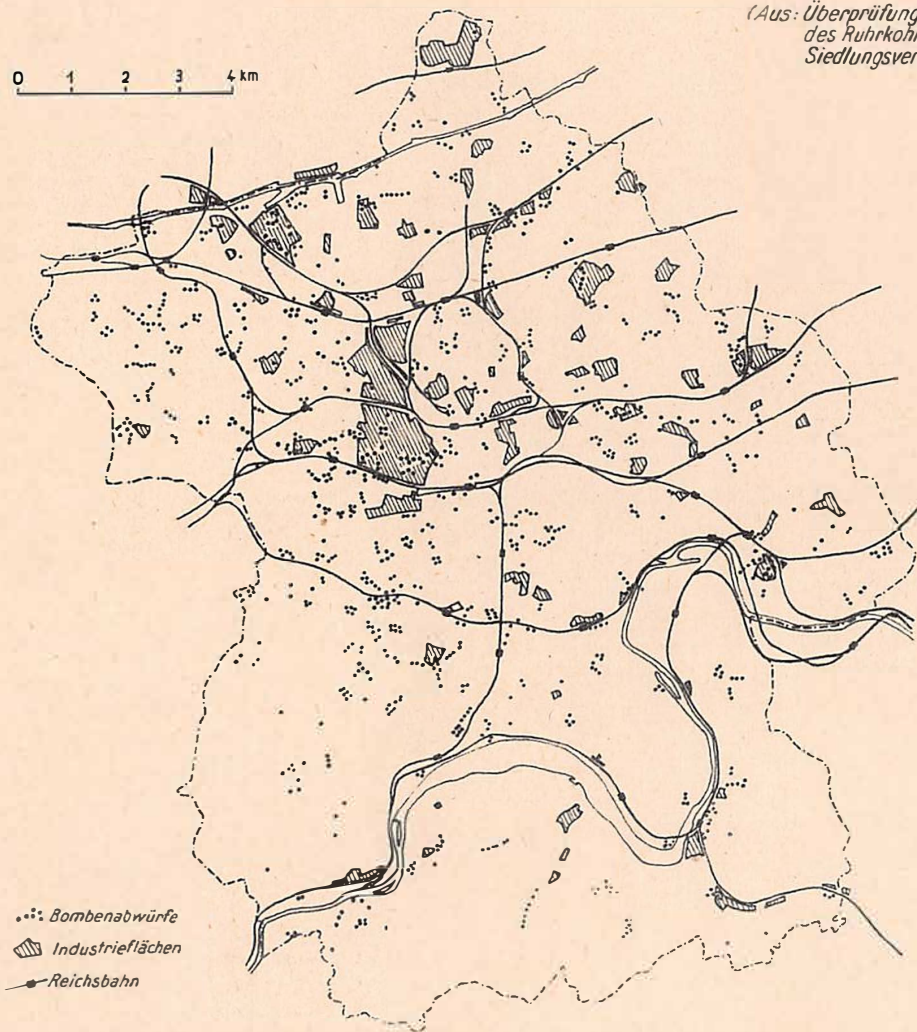
Abb.2

Abb.3: Das Trefferbild der bis Ende 1942
abgeworfenen Bomben.

Abb.4 : Das Trefferbild
vom Großangriff vom 26.7.1943.

(Aus: Überprüfung des räumlichen Gefüges
des Ruhrkohlenbezirks.
Siedlungsverband Ruhrkohlenbez.Essen 1949.)

0 1 2 3 4 km



0 1 2 3 4 km

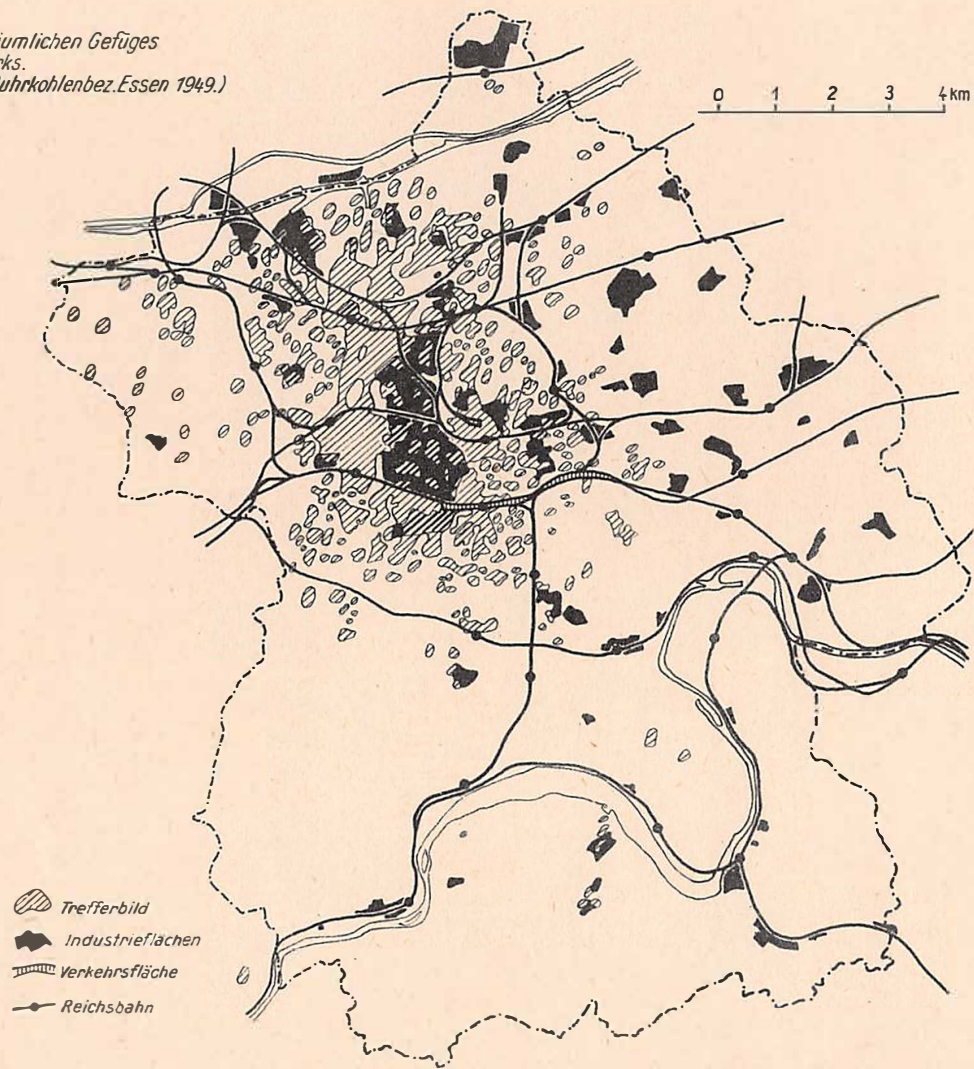


Abb.5

Hochbau-Schäden (geschätzt)

0 10 20 30 40 50 60 70 80 90 100%

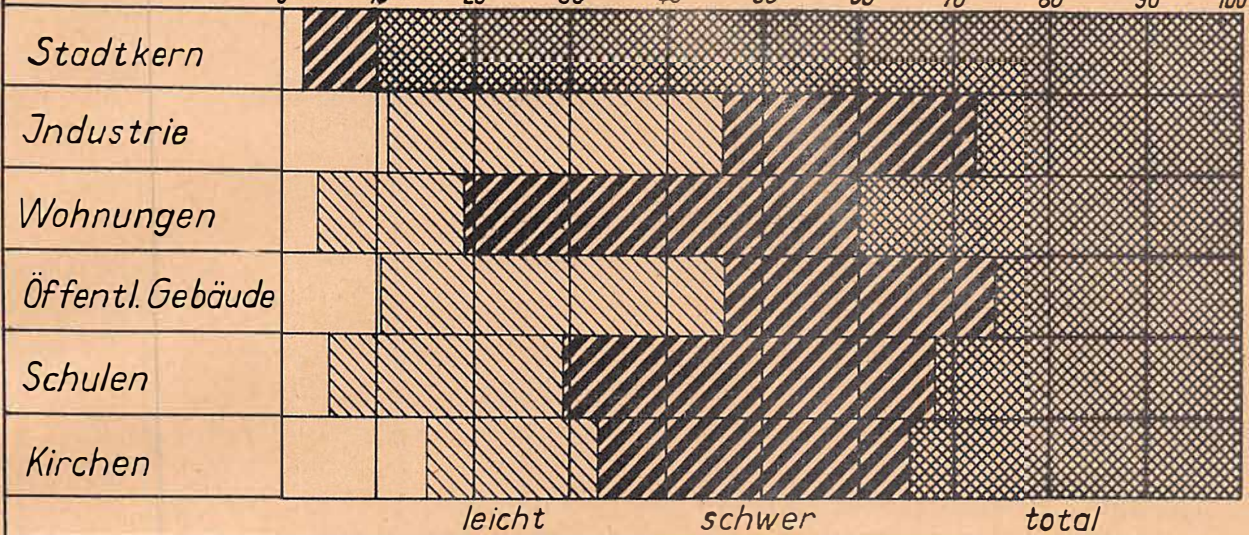
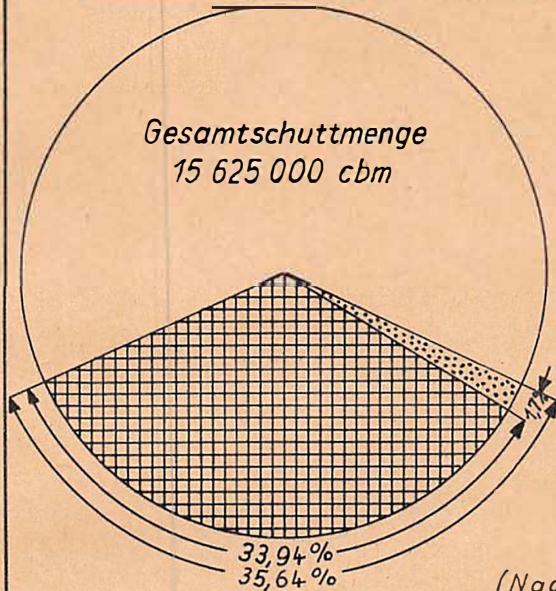


Abb.6

Stand der Trümmerbeseitigung am 1.4.1953



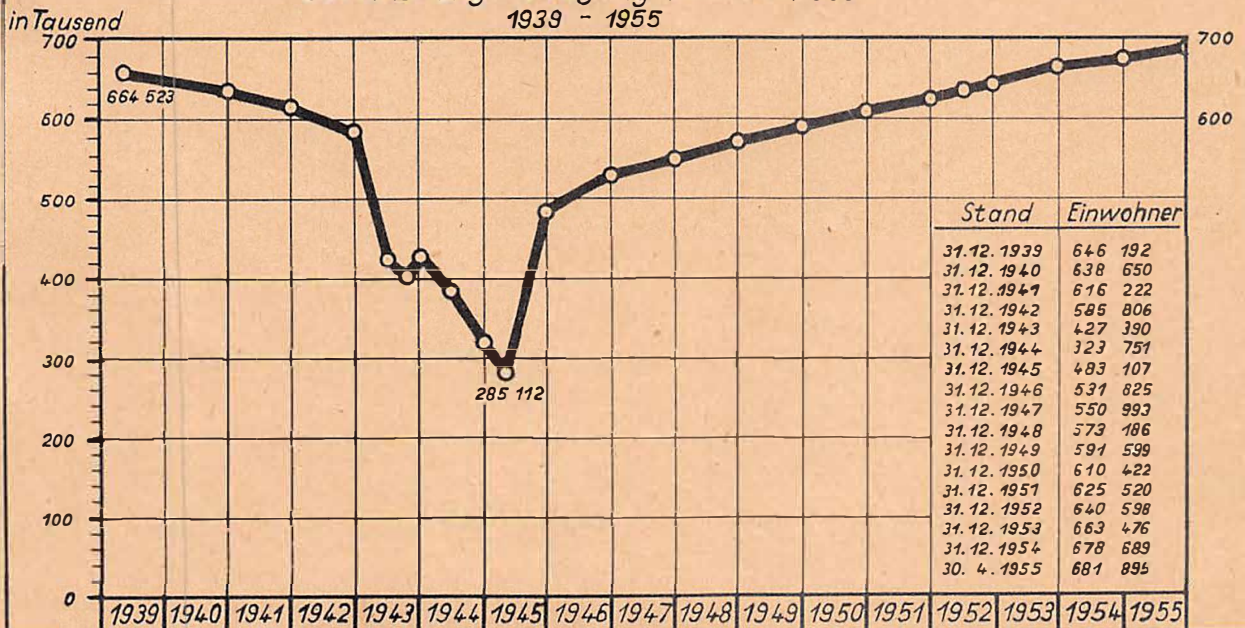
Endgültig beseitigt (auf Kippen und in Bombentrichter)	Vorläufig beseitigt (auf Zwischenkippen u.hint.Straßenfluchten)	Rechnungsjahr
111 625 cbm	75 578 cbm	1945 ^{ab Kriegs} _{ende}
180 283 "	86 250 "	1946
249 854 "	77 600 "	1947
565 213 "	29 988 "	1948
969 058 "	—	1949
790 121 "	—	1950
1 160 514 "	—	1951
1 276 868 "	—	1952
5 303 536 "	2 694 416 "	1.4.1953

(Nach Angaben des Enttrümmerungsamtes, Essen)

Abb.7

Bevölkerungsbewegung in Groß-Essen

1939 - 1955

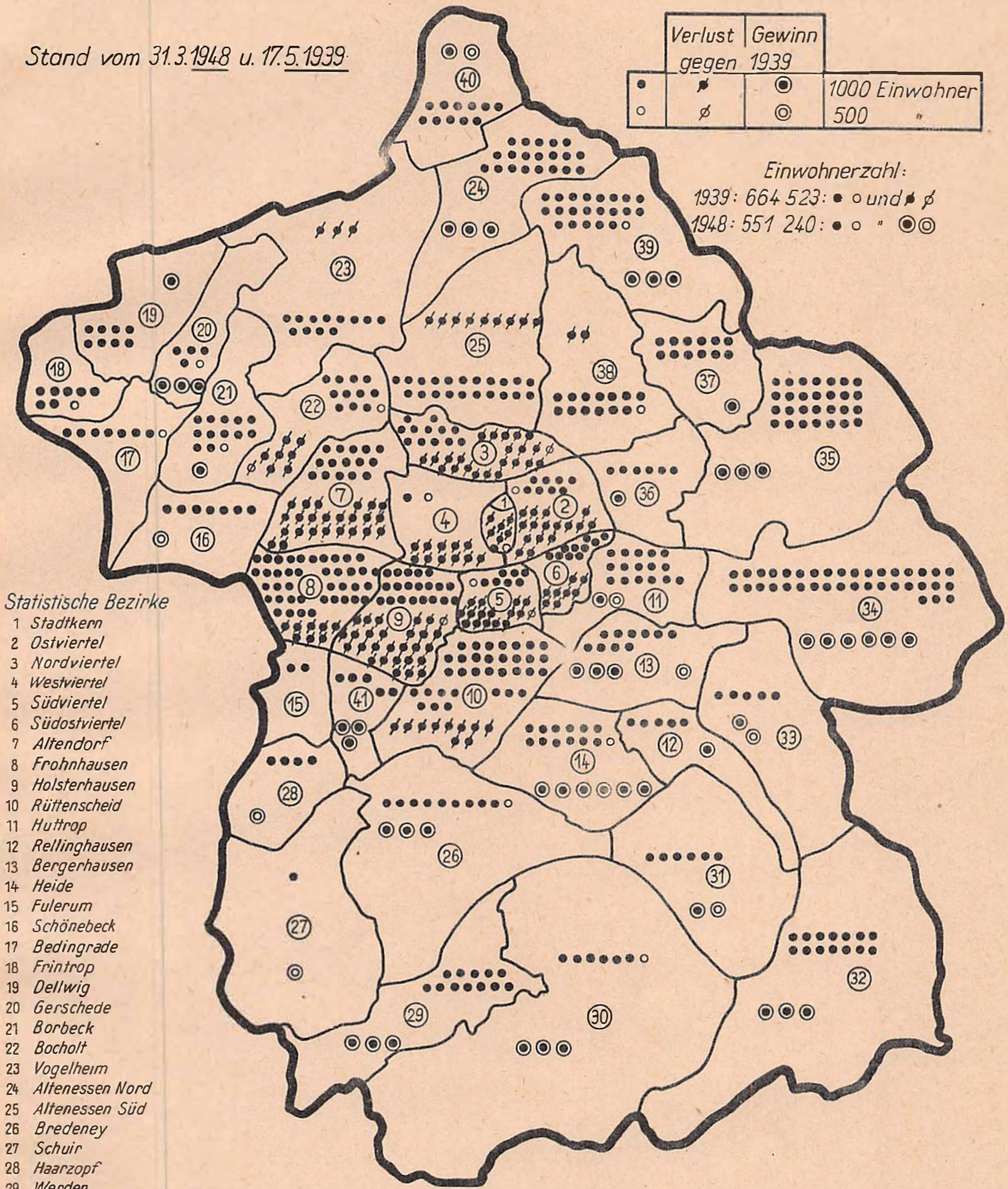


VERTEILUNG DER BEVÖLKERUNG IM STADTGEBIET ESSEN

Stand vom 31.3.1948 u. 17.5.1939

Verlust gegen 1939		Gewinn 1939	
•	♣	●	⊙
○	∅	⊙	⊙
		1000 Einwohner	
		500 "	

Einwohnerzahl:
1939: 664 523: • ○ und ♣ ∅
1948: 551 240: ● ⊙ " ⊙ ⊙



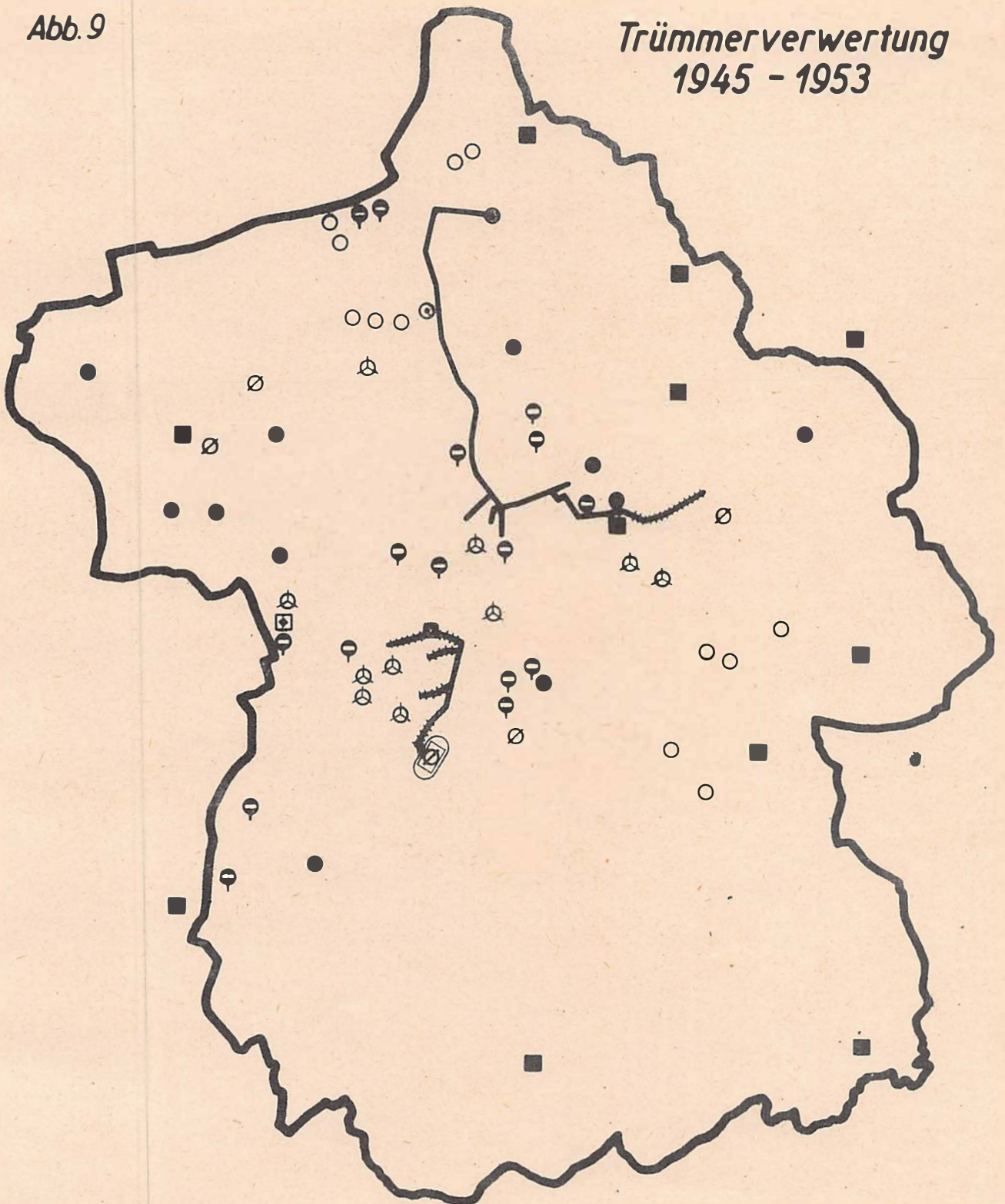
Statistische Bezirke

- 1 Stadtkern
- 2 Ostviertel
- 3 Nordviertel
- 4 Westviertel
- 5 Südviertel
- 6 Südostviertel
- 7 Altendorf
- 8 Frohnhausen
- 9 Holsterhausen
- 10 Rüttenscheid
- 11 Huttrop
- 12 Rellinghausen
- 13 Bergerhausen
- 14 Heide
- 15 Fulerum
- 16 Schönebeck
- 17 Bedingrade
- 18 Frintrop
- 19 Dellwig
- 20 Gerschede
- 21 Borbeck
- 22 Bocholt
- 23 Vogelheim
- 24 Altenessen Nord
- 25 Altenessen Süd
- 26 Bredeney
- 27 Schuir
- 28 Haarzopf
- 29 Werden
- 30 Heidhausen
- 31 Heisingen
- 32 Kupferdreh
- 33 Übertuhr
- 34 Steele
- 35 Kray
- 36 Frillendorf
- 37 Schonnebeck
- 38 Stoppenberg
- 39 Kafernberg
- 40 Karnap
- 41 Margaretenhöhe

Abb. 8

Abb. 9

Trümmerverwertung 1945 - 1953



Zeichenerklärung

Trümmerkippen

- zum Geländeausgleich
- für wasserwirtschaftliche Anlagen und zum Ausgleich von Bodensenkungen
- ⊙ zum Bergeversatz
- ⊗ zur Anlage bzw. Wiederherstellung von Grünanlagen
- ⊘ zur Anlage bzw. zum Ausbau von Sportanlagen

⊕ zum Ausbau und Neubau von Verkehrsanlagen

Müllkippen

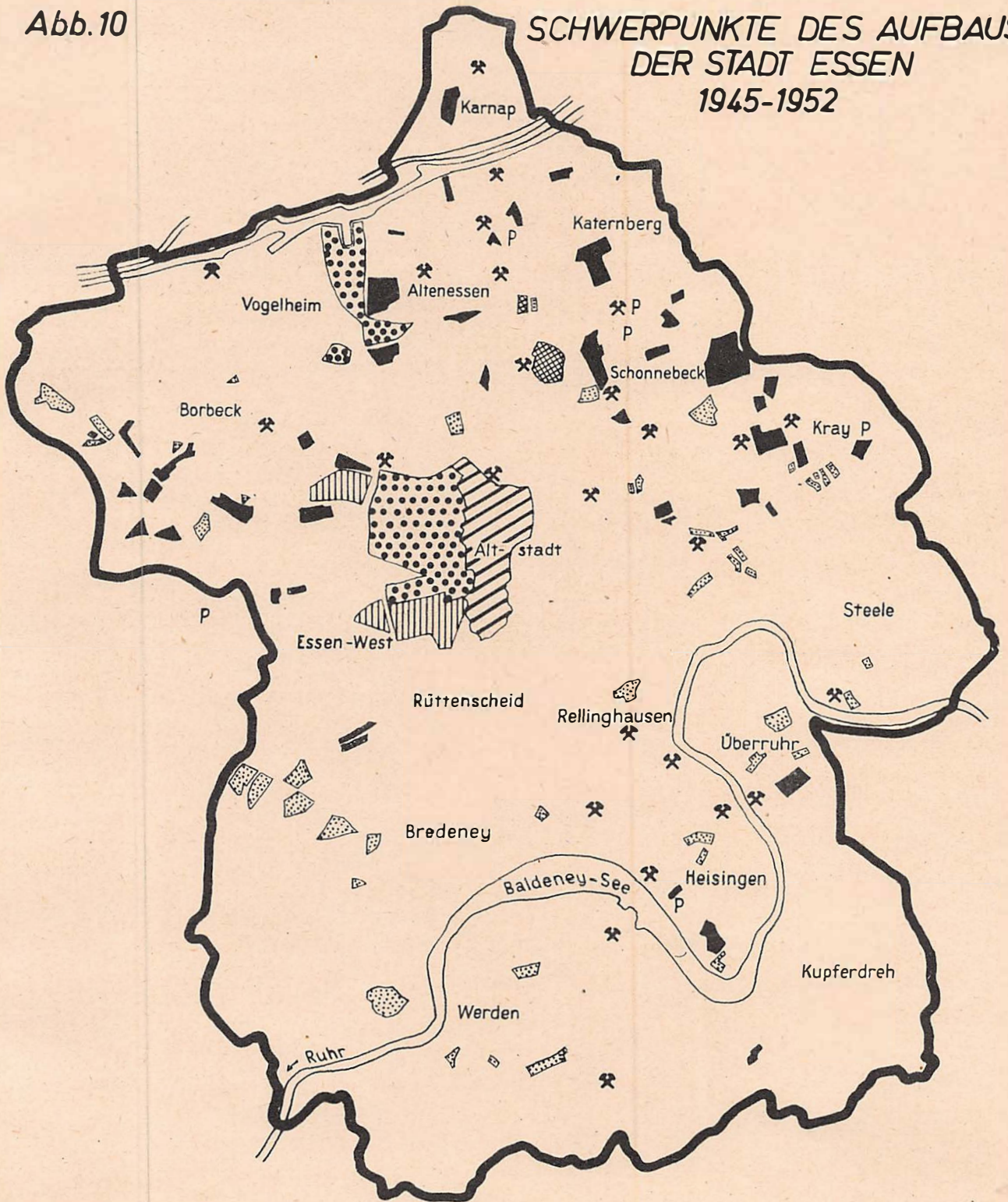
- ⊠ in Haldenform
- zum Geländeausgleich

Feldbahnen




- Anfang des Jahres 1949 in Betrieb
- aufgehobene Feldbahn



Abb.10


SCHWERPUNKTE DES AUFBAUS DER STADT ESSEN 1945-1952



Verwirklichte und in Bau befindliche größere Einzelbebauungspläne des Wohnungsbaues (Siedlungen u.a.) in bisher unbebautem Gelände :

-  Bergbau als Siedlungsträger
-  Industrieunternehmen a.Sdlgr.
-  Baugenossenschaft a.Sdlgr.

-  Neubau zerstörter Wohngebiete mit Zusammenlegung von Grundstücken
-  Neuordnungsgebiet der Innenstadt
- P** Pestalozzidorf

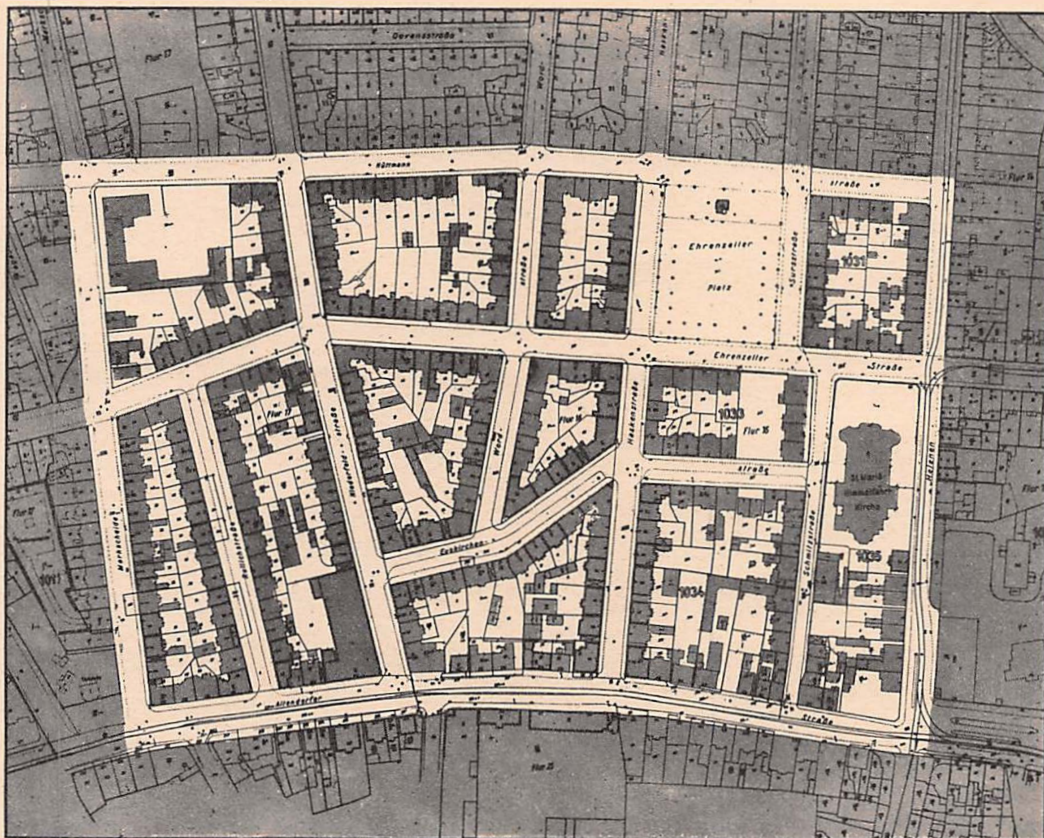
-  Aufschließung und industrielle Wieder-u. Neubesiedlung auf dem Gelände d. ehem. Gußstahlfabr. Fried. Krupp, des Stadthafens u. d. ehem. Zeche Carolus Magnus
- X** Steinkohlenzeche in Betrieb

Zusammenlegung Ehrenzeller Platz, Essen-Altendorf

Bebauung 1939

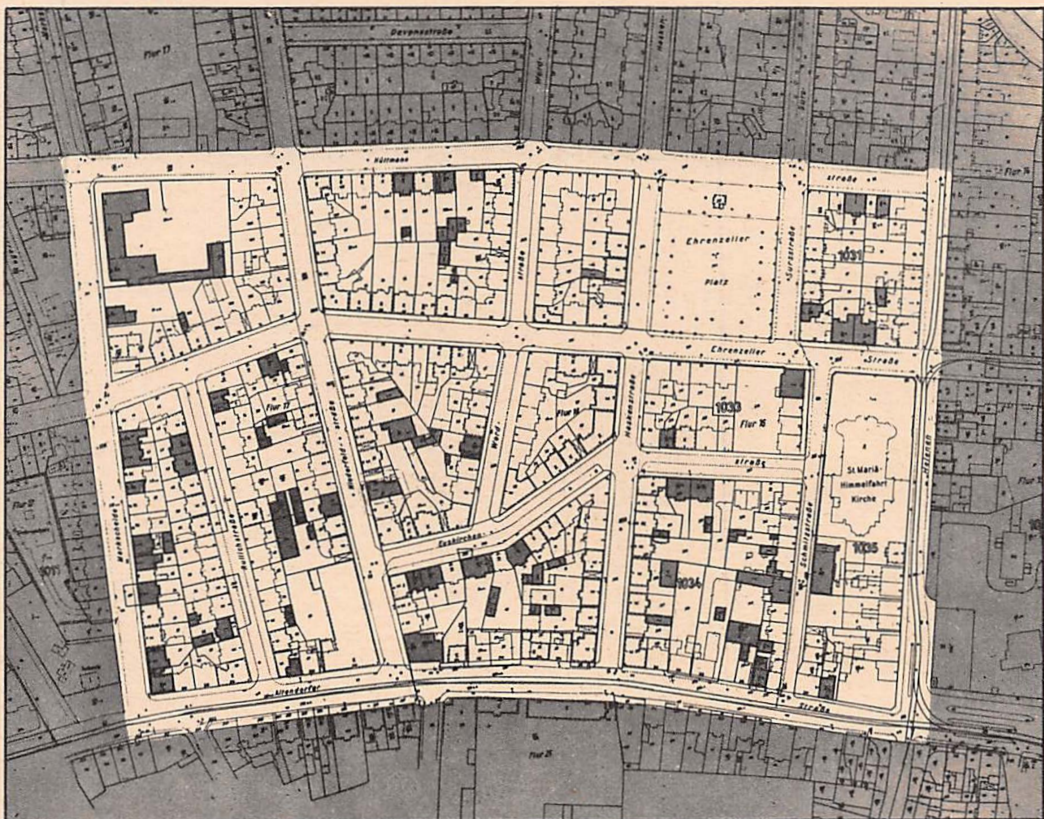
(Ausschnitt)

Abb.13



Zerstörungsgrad 1945

M. 1:4000

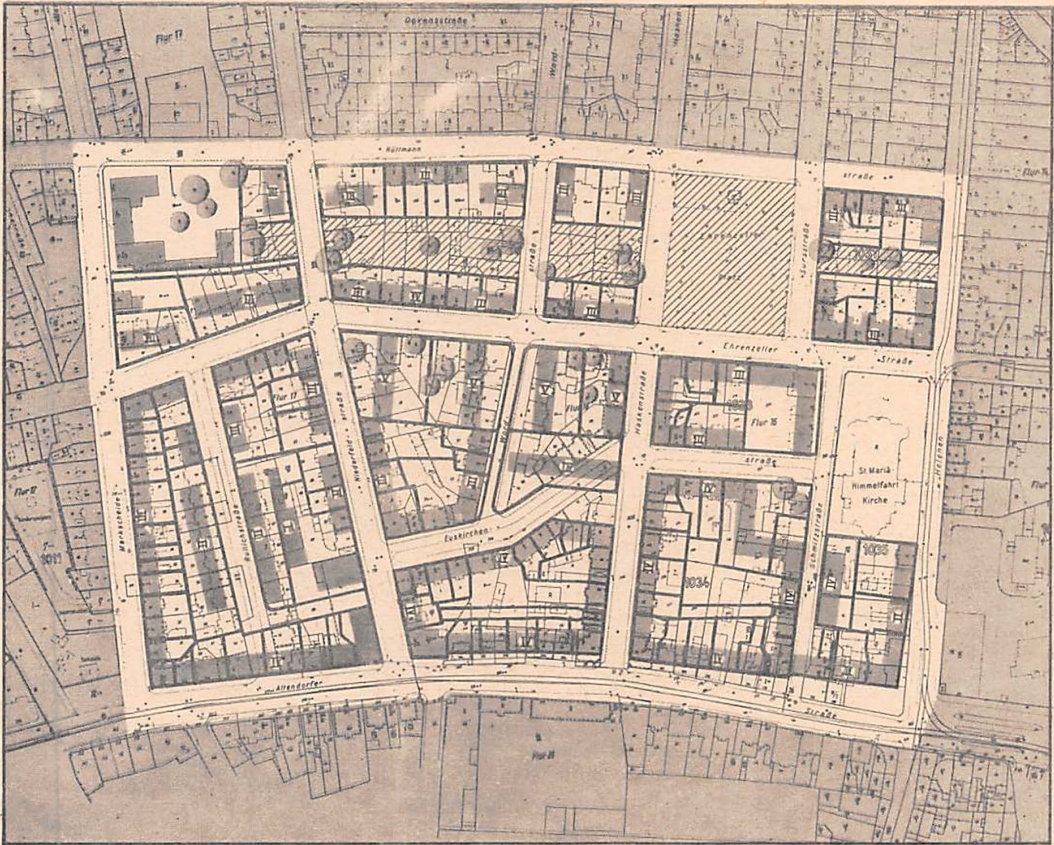


Zusammenlegungsverfahren Ehrenzeller Platz

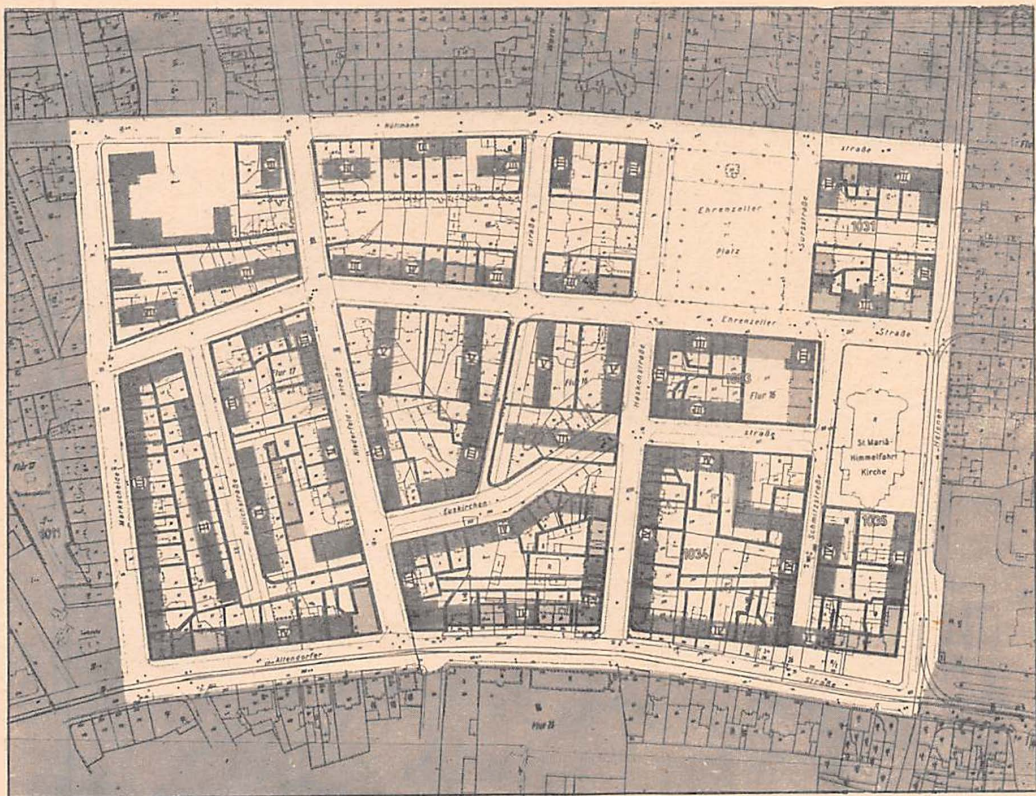
Zusammenlegungsplan

Essen-Altendorf
(Ausschnitt)

Abb.14



III Vergesehene Bebauung mit Geschößhöhe Grünflächen
 Bebauung im Sommer 1954 M. 1: 4000

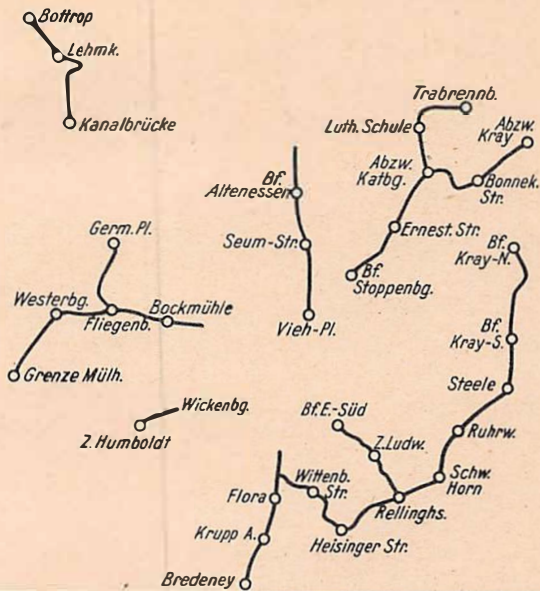


III bebaut mit Geschößhöhe unbebaut

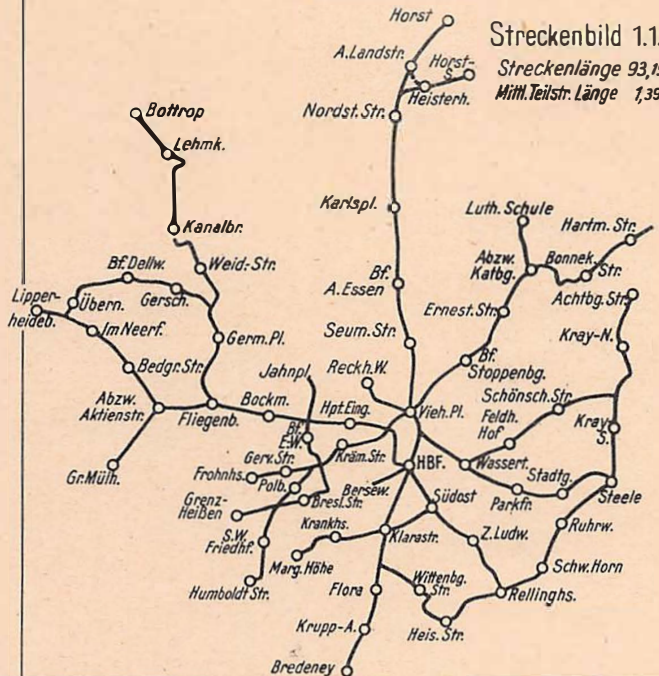
Abb.15

Der Wiederaufbau des Straßenbahnnetzes der Essener Straßenbahnen 1945-1952

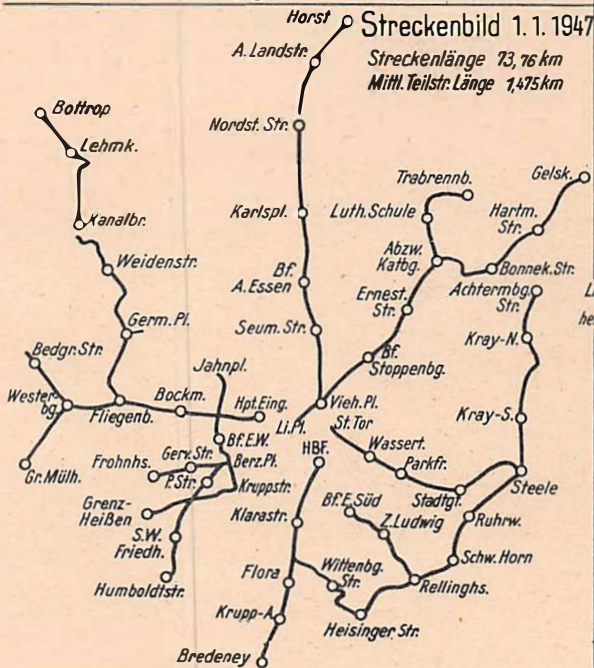
Streckenbild 5.9.1945
Streckenlänge 38,36 km



Streckenbild 1.1.1949
Streckenlänge 93,19 km
Mittl. Teilstr. Länge 1,391 km



Streckenbild 1.1.1947
Streckenlänge 73,76 km
Mittl. Teilstr. Länge 1,475 km



Streckenbild 1952
Mittl. Teilstr. Länge 1,450 m
Betriebslänge 107,83 km



Wasserversorgung der Stadt Essen

Wasserpumpwerke
 ■ in Betrieb
 □ außer Betrieb

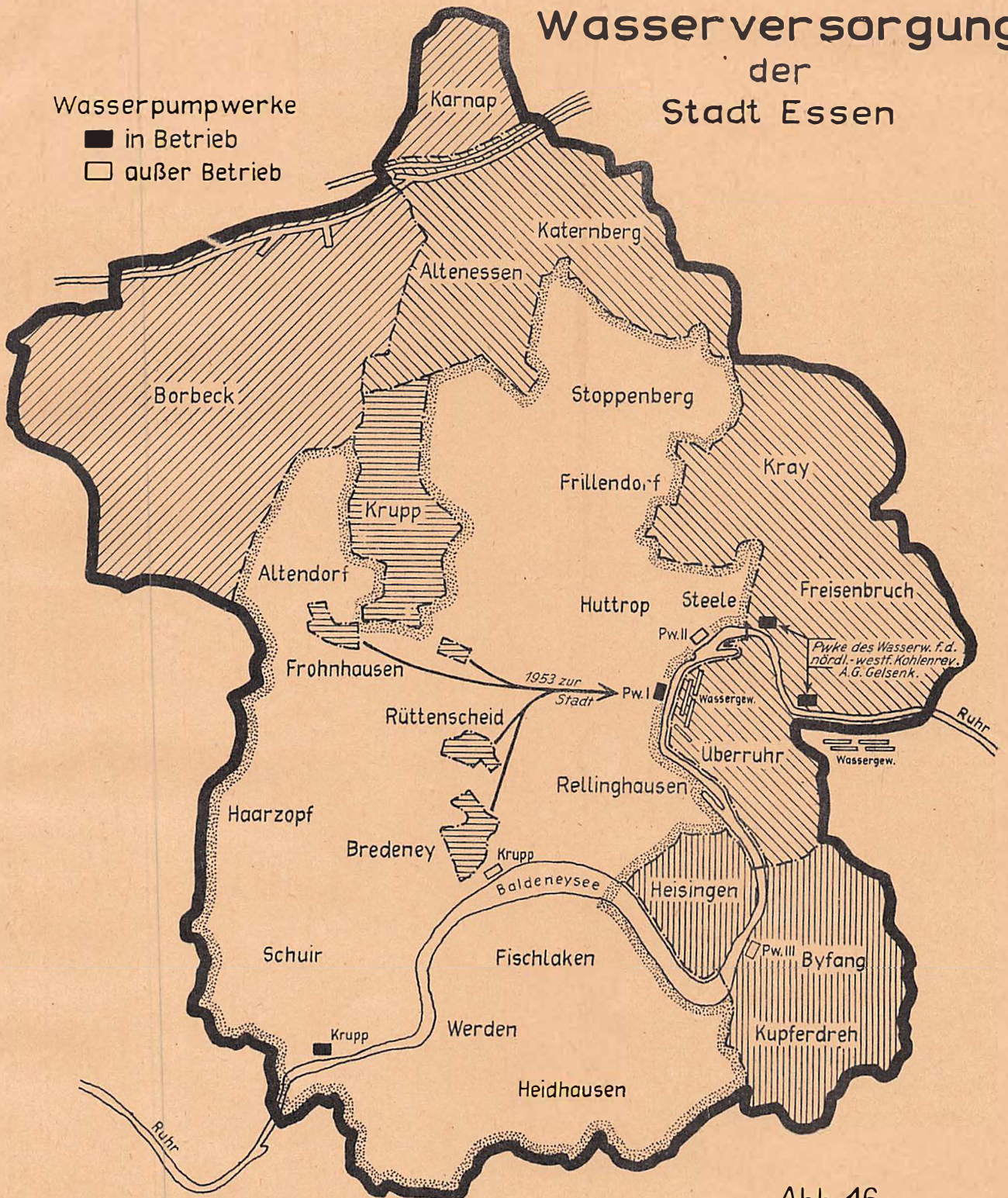


Abb. 16

Zeichenerklärung

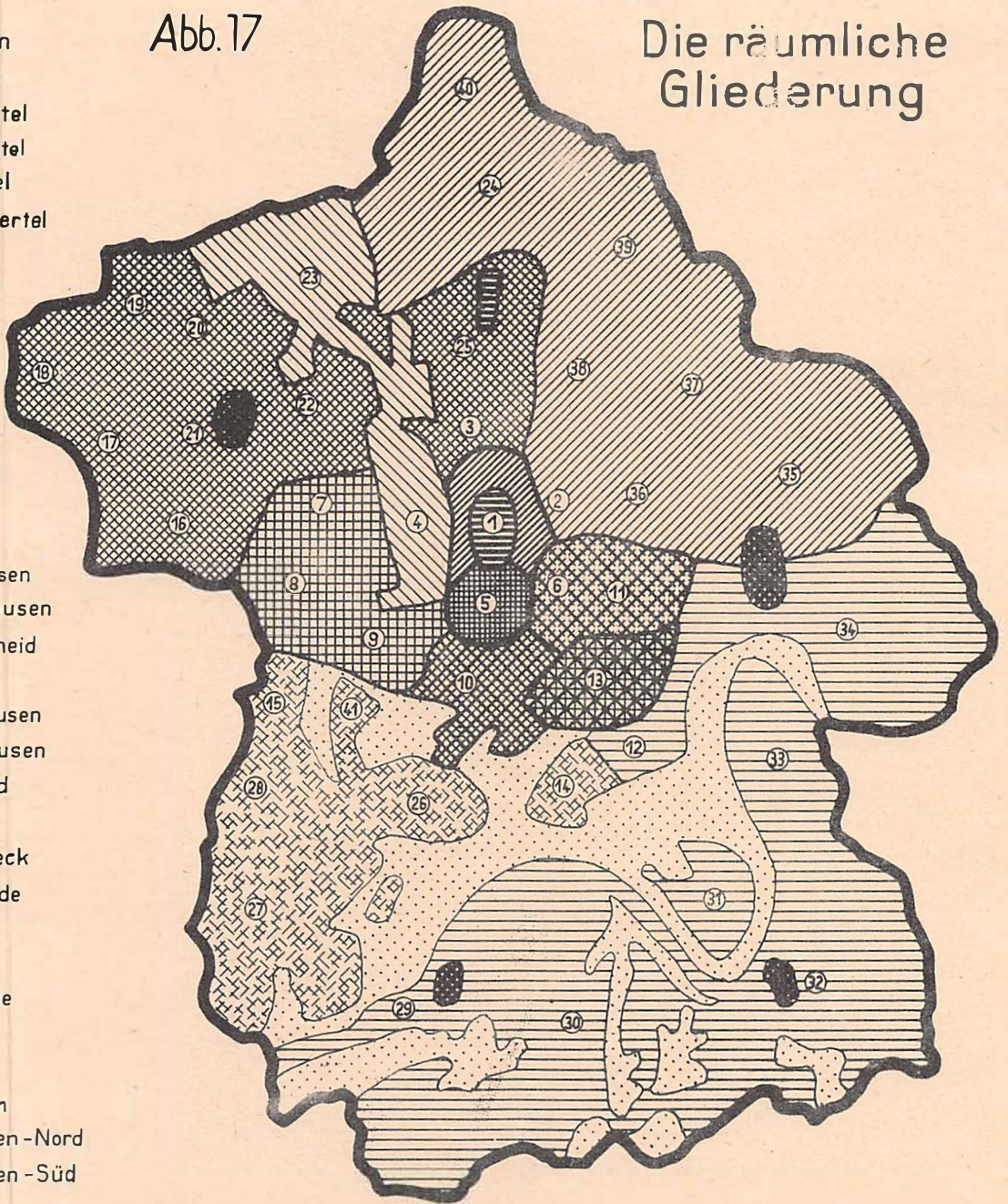
- ▨ Versorgungsgebiet der Städtischen Werke Essen, Pumpwerk I Rellinghausen
- ▤ Versorgungsgebiet der Städtischen Werke Essen, Pumpwerk III Kupferdreh bis 1954
dann Pumpwerk I
- ▧ Versorgungsgebiet des Wasserwerks für das nördl.-westf. Kohlenrevier A.G. Gelsenk.
- ▩ Versorgungsgebiet der Rhein.-Westf. Wasserwerksgesellschaft m.b.H. Mülheim
- ▨ Versorgungsgebiet des Gas- und Wasserwerkes Krupp, Essen

Abb.17

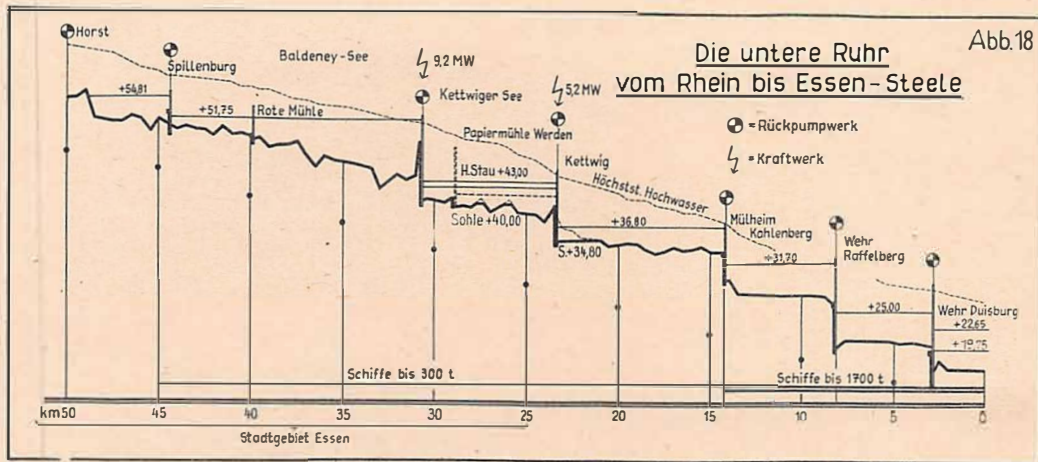
Die räumliche Gliederung

- ① Stadtkern
- ② Ostviertel
- ③ Nordviertel
- ④ Westviertel
- ⑤ Südviertel
- ⑥ Südostviertel

- ⑦ Altendorf
- ⑧ Frohnhausen
- ⑨ Holsterhausen
- ⑩ Rüttenscheid
- ⑪ Huttrop
- ⑫ Rellinghausen
- ⑬ Bergerhausen
- ⑭ Stadtwald
- ⑮ Fulerum
- ⑯ Schönebeck
- ⑰ Bedingrade
- ⑱ Frintrop
- ⑲ Dellwig
- ⑳ Gerschede
- ㉑ Borbeck
- ㉒ Bochold
- ㉓ Vogelheim
- ㉔ Altenessen-Nord
- ㉕ Altenessen-Süd
- ㉖ Bredenev
- ㉗ Schuir
- ㉘ Haarzopf
- ㉙ Werden
- ㉚ Heidhausen
- ㉛ Heisingen
- ㉜ Kupferdreh
- ㉝ Überruhr
- ㉞ Steele
- ㉟ Kray
- ㊱ Frillendorf
- ㊲ Schonnebeck
- ㊳ Stoppenberg
- ㊴ Katernberg
- ㊵ Karnap
- ㊶ Margarethenhöhe

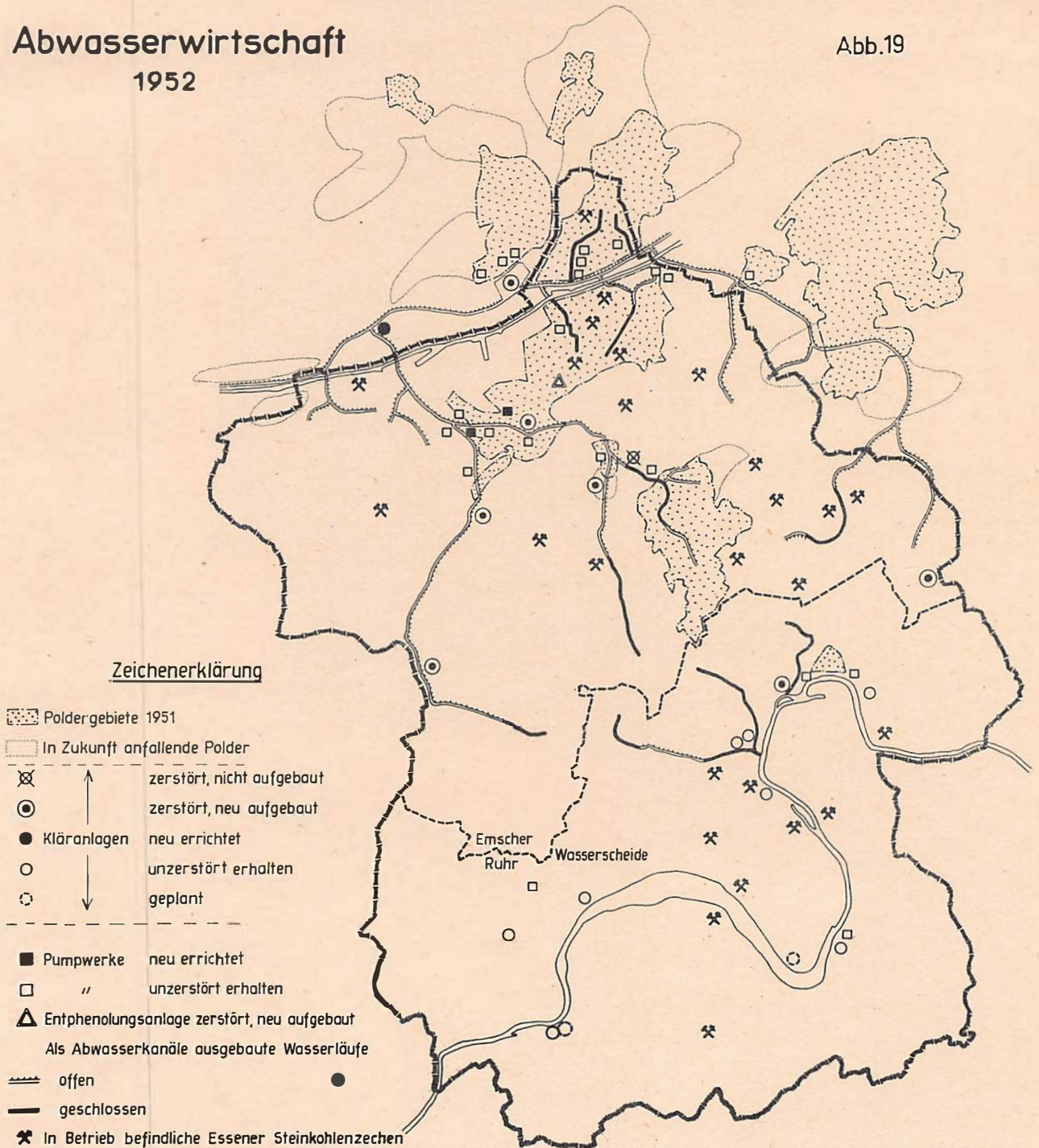


- | | | | |
|---------------------------------|--------------------------------------|---|--|
| I. Die Innenstadt | | III. Industriestadtteile | |
| | Stadtkern, Geschäftsstadt | | Gebiet vorherrschenden Bergbaues |
| | Verwaltungsviertel | | Gebiet der Metallind. u. d. Bergbaues |
| | Randzone des Stadtkernes | | Industrieflächen-Komplex |
| II. Gemischte Stadtteile | | IV. Geschlossen bebaute industrie- | |
| | Geschäfts-Gewerbe-Wohngebiet | | Geschlossen bebaute industrie-nahе Wohngebiete |
| | Wohn-Verwaltungsgebiet | | Offen bebaute bevorzugte Wohngebiete |
| | Wohn-Gewerbe-Industriegebiet | | VI. Ruhrtalzone |
| | Grünflächen-Komplexe | | |
| | Kernbildung in den Trabantsiedlungen | | |



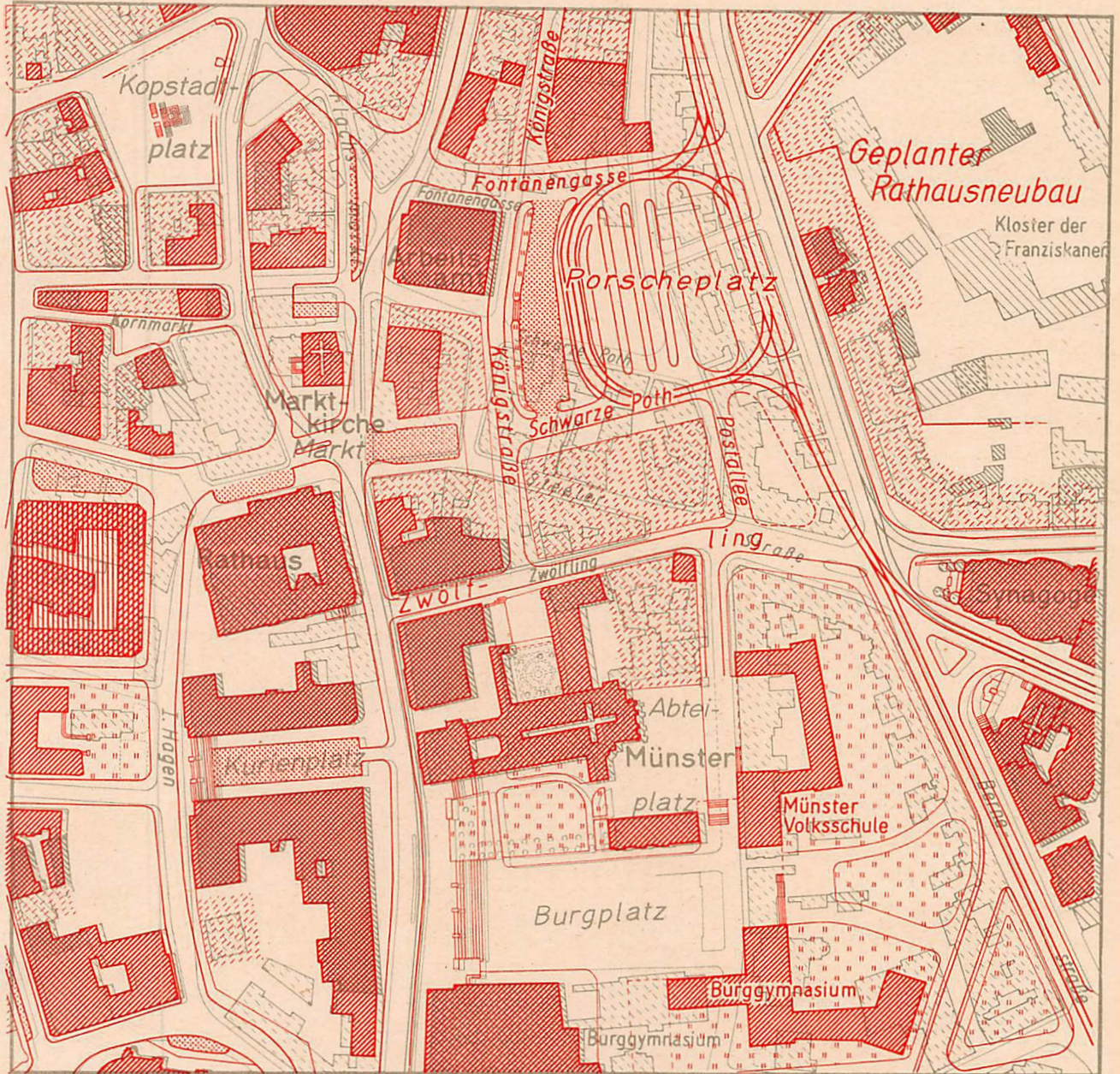
Abwasserwirtschaft 1952

Abb.19



Ausschnitt aus dem Stadtkern

Zustand 1945 (grau) und Zustand 1953 (rot)



1945



Total zerstörte Gebäude (80 - 100%)



Mittelschwer zerstörte Gebäude (40 - 60%)



Schwer zerstörte Gebäude (60 - 80%)



Leicht zerstörte Gebäude (20 - 40%)

— Straßenbahn

1953



Bebauung



Parkplatz



Ladenstraße (künftiger Gildenplatz)



Grünfläche



unbebaute Grundstücksflächen
bzw. Ruinen

— Straßenbahn

VERKEHRSSTRASSEN 1939/1953

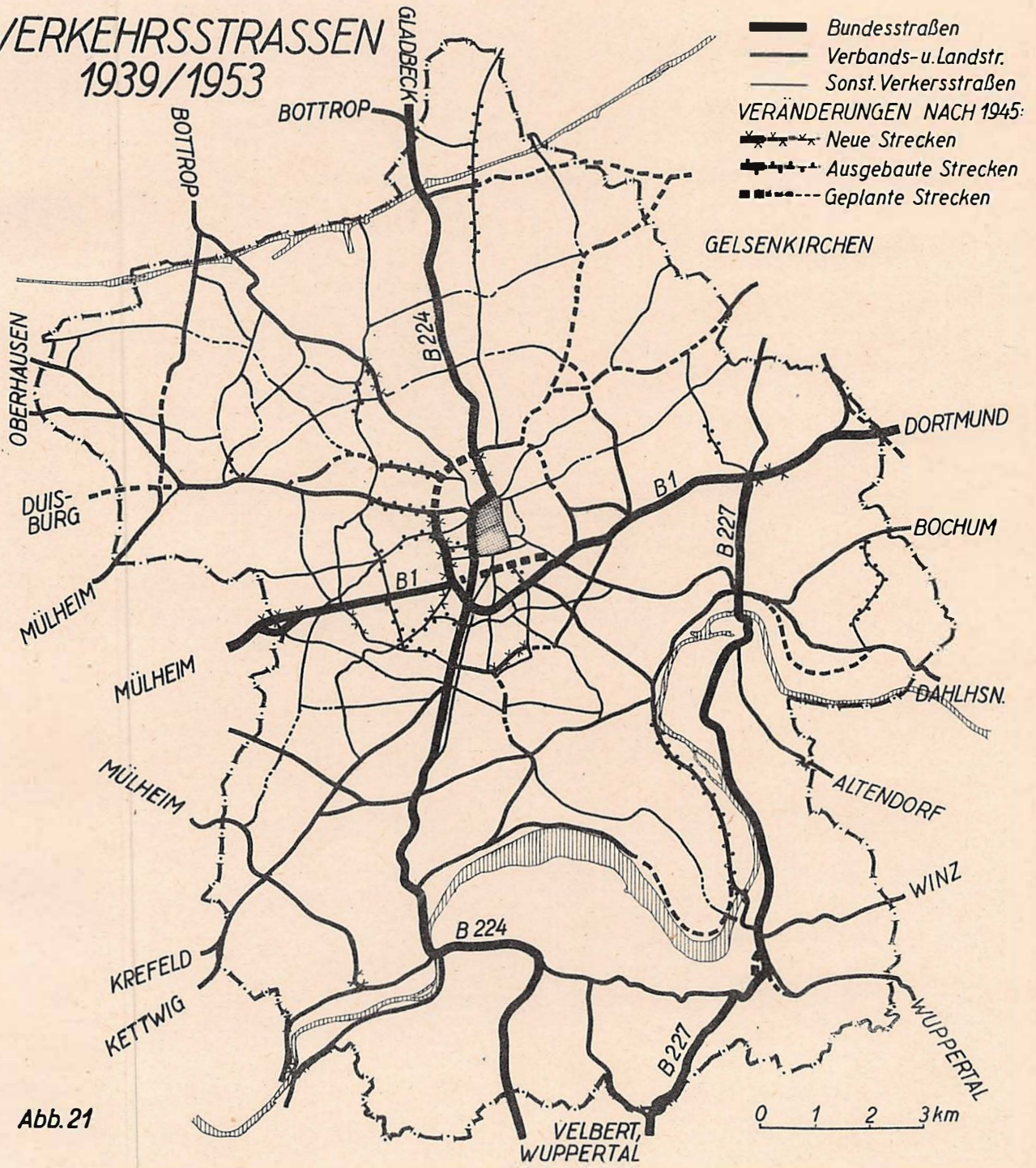
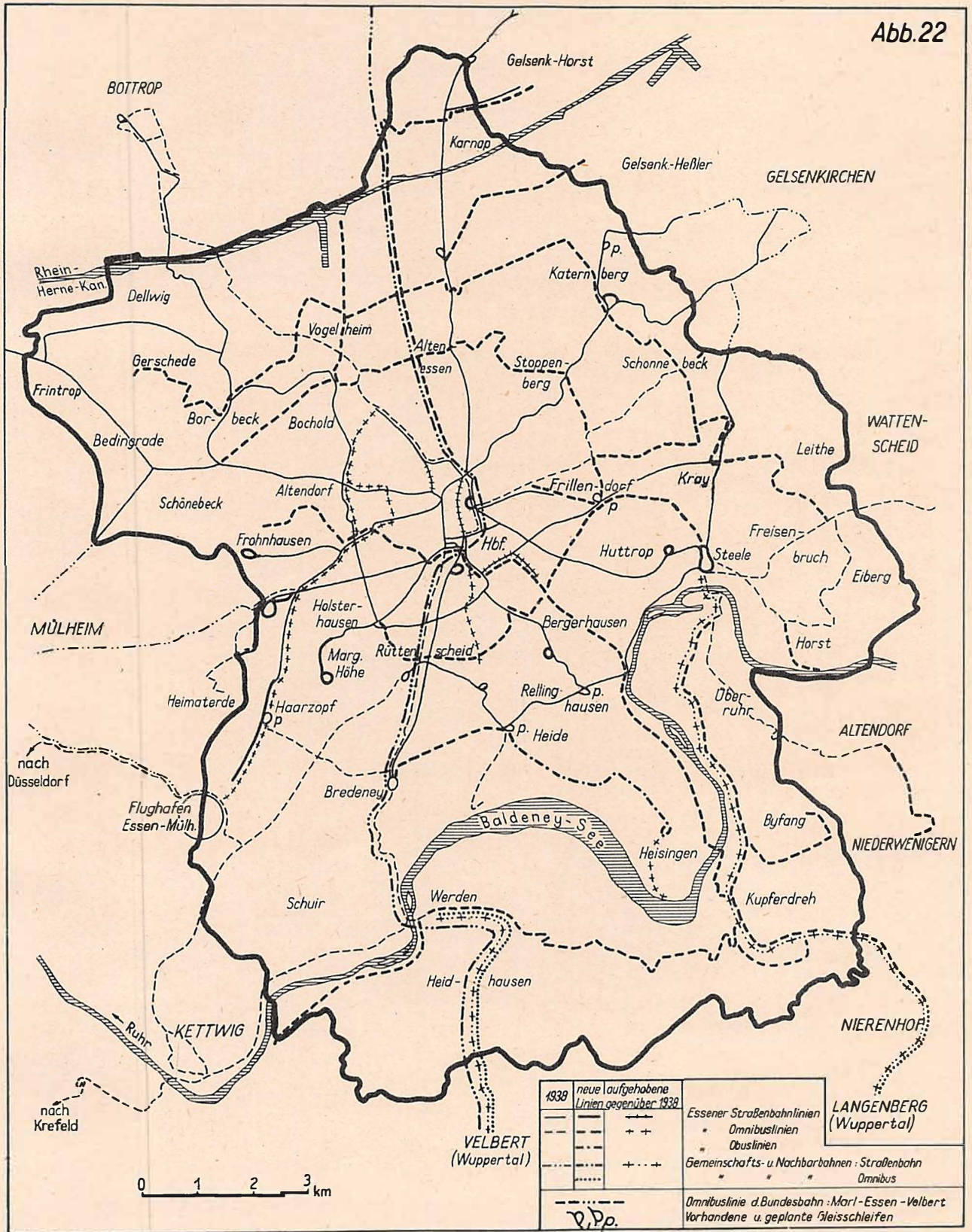


Abb. 21

Nahverkehrsnetz 1938/1955

Abb.22



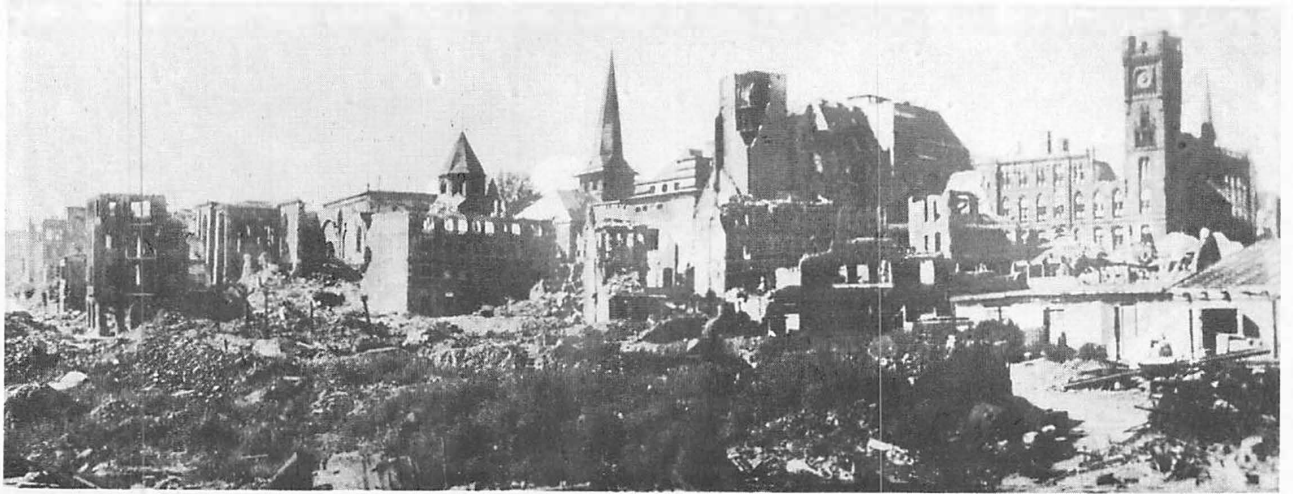


Bild 2: Beispiel einer Trümmerlandschaft aus dem Stadtkern. Blick von der Schützenbahn nach Südwesten auf die Stadtmitte im Jahr 1946. Im Vordergrund eingeebnete Trümmerfläche in der Nähe der Schützenbahn anstelle ehemaliger älterer Bürgerhäuser. Im Mittelgrund Hausruinen mit z.T. erhaltenen Grundmauern und Gebäudeteilen von mehrstöckigen Geschäfts- und Wohnhäusern und großen Kulturbauten. Rechts das 1878 in Ziegelstein errichtete Rathaus. In der Mitte die beiden Türme des Münsters dessen Längsschiff zerstört ist. Zwischen Münster und Rathaus ein in der Betonbauweise aufgeführtes großes Geschäftshaus des 20. Jahrhunderts.

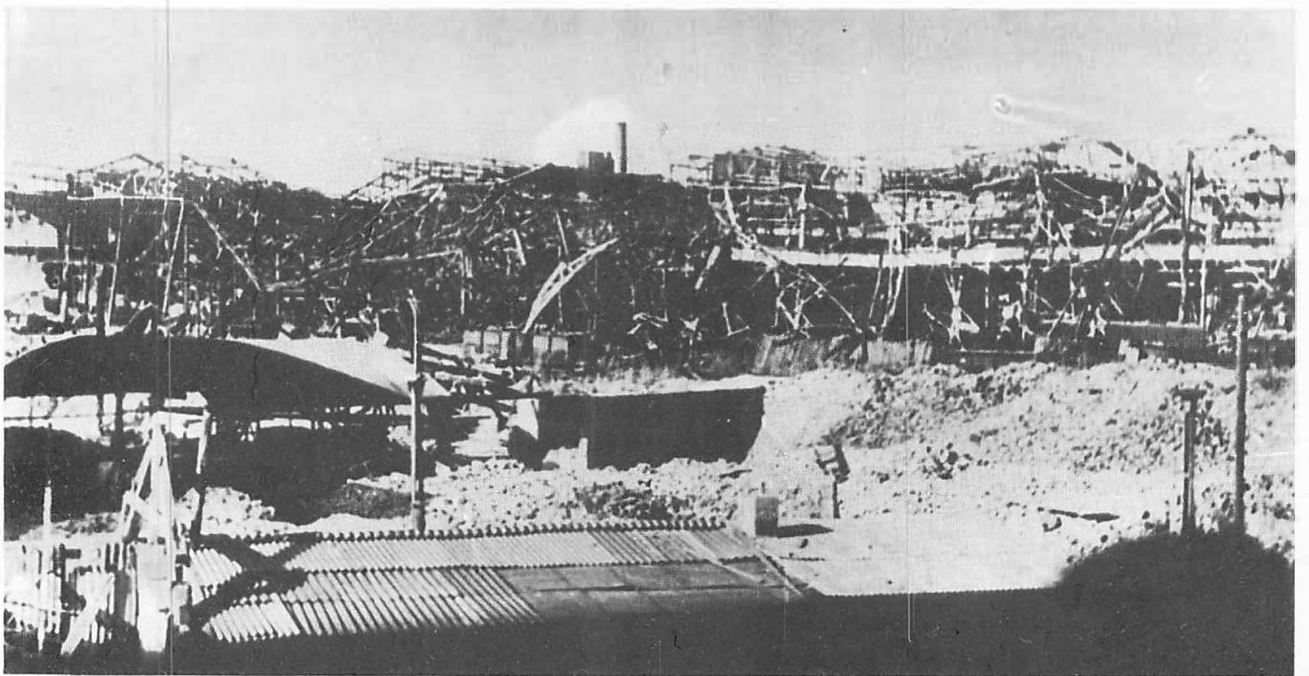


Bild 3: Kriegszerstörte Werkhallen der Friedr. Krupp Gußstahlfabrik.

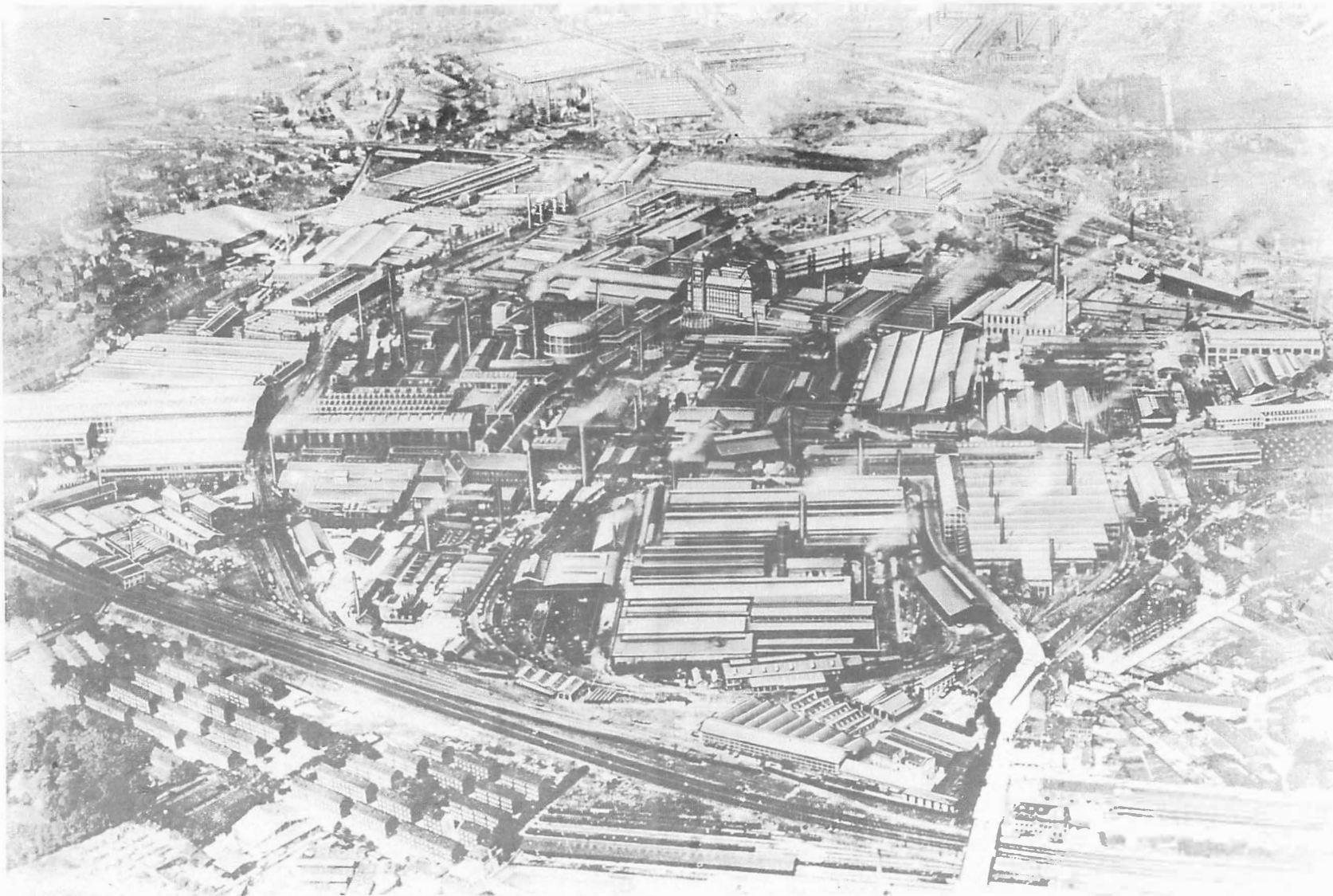


Bild 4: Industrielandschaft in Essen im Bereich der Hellwegzone vor der Zerstörung. (Bild aus der Mitte der zwanziger Jahre) Blick nach Norden auf die Friedrich Krupp Gußstahlfabrik. Von rechts (Osten) schräg nach links (Westen) die Eisenbahn-Hauptstrecke Essen-Mülheim-Duisburg, von der Werkbahnen abzweigen. Vorn links die Schederhof-Wohnsiedlung, rings von Industrie- und Verkehrsflächen eingeschlossen.

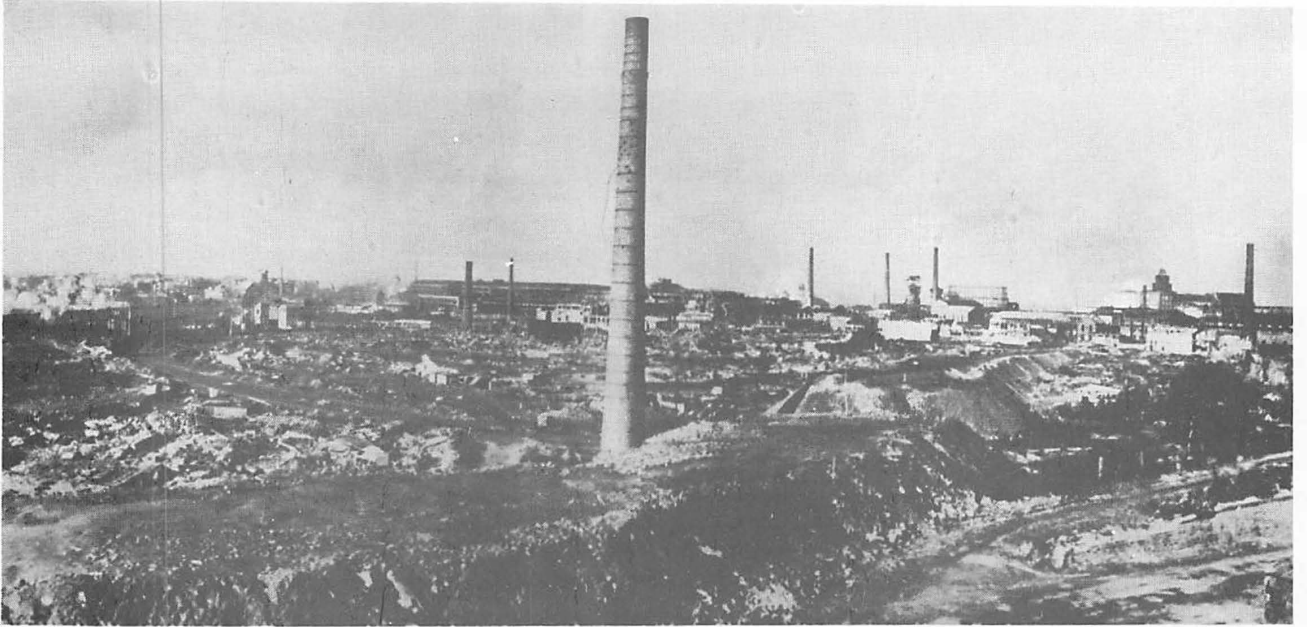


Bild 5: Die Friedr.Krupp Gußstahlfabrik nach den Demontagen (1950). Blick nach Norden wie auf Tafel 3 auf die typischen Demontageflächen. Die Werkanlagen sind bis auf die Fundamente zerstört. Quer über ehemalige Verkehrs- und Werkeinrichtungen ziehen sich die Aufschüttungen für die neue Bundesstrasse 224 (Hans-Böckler-Strasse). Im Hintergrund rechts der Turm des Hauptverwaltungsgebäudes. Links davon ein zerstörter Gasometer und der Förderturm der Zeche Sälzer und Neuack.

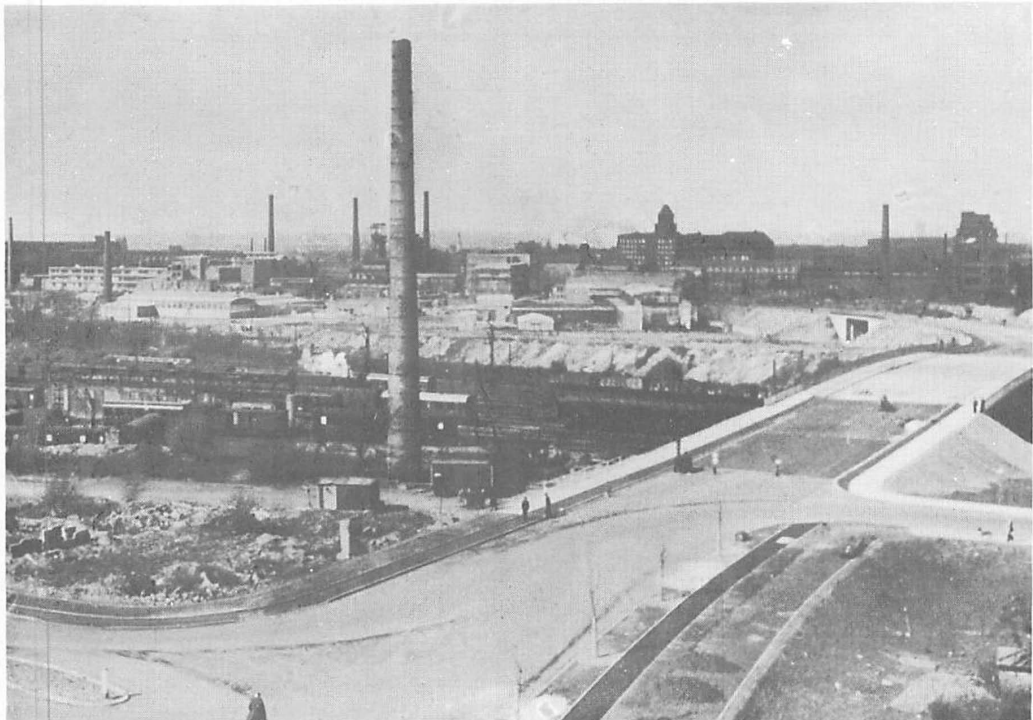


Bild 6: Das Gelände der Friedr.Krupp Gußstahlfabrik nach dem Anlaufen der industriellen Neubesiedlung. Auf den Demontageflächen erheben sich zahlreiche Neubauten der mittleren und leichten Industrie. Die neue Bundesstrasse 224 kurz vor der Freigabe. Im Hintergrund das Turmhaus der Krupp'schen Verwaltung. (Aufnahme vom 27.3.1953.)



Bild 7: Blick auf eine neue Bergmannssiedlung der Zeche Zollverein im Bergbauggebiet der Stadt (Westbergstrasse).



Bild 8: Blick auf eine neue Siedlung an der Margarethenhöhe (Lührmannwald) im bevorzugten Wohngebiet der Stadt. Riegelstellung der in Grün eingebetteten Häuser.

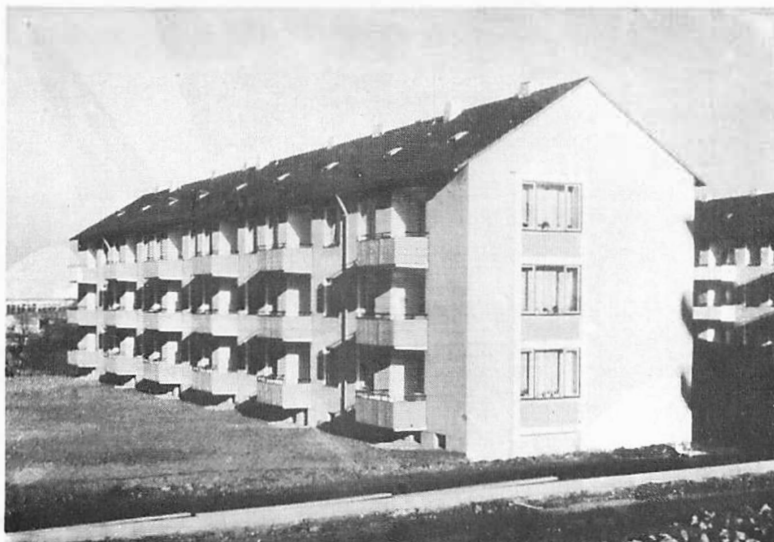


Bild 9: Ausschnitt aus dem Wiederaufbau-Vorhaben Holsterhausen, Neue Wohnbauten mit Giebelstellung zur Verkehrsstraße (Ruhrschnellweg im Hintergrund) und Grünflächen auf ehemals eng bebautem Gelände (1955).



Bild 10: Blick von der Hauptpost in südöstlicher Richtung über den Bahnhofsvorplatz auf den Hauptbahnhof. Zustand vor dem Kriege. (Bild aus den zwanziger Jahren)

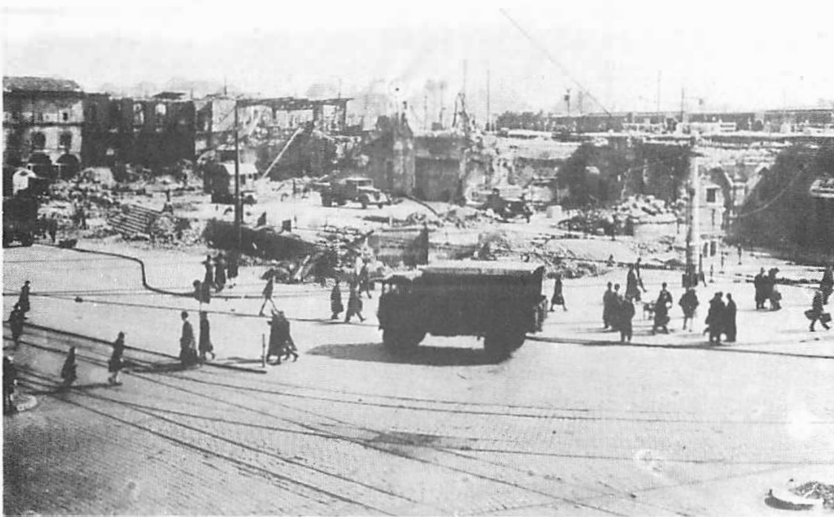


Bild 11: Blick wie oben. Hauptbahnhof nach der Zerstörung und teilweise durchgeführter Enttrümmerung. (Bild vom 31.3.1947)
Der Personenzug auf dem Bahnsteig läßt erkennen, daß der Bahnhof in Betrieb ist.



Bild 12: Blick wie bei den vorhergehenden Bildern. Zustand nach der vorläufigen Instandsetzung (Bild vom 24.8.50) vor Beginn des Bahnhofs-Neubaues.



Bild 13: Blick nach Süden auf den Stoppenberger Bach und Frillendorf. Abwasserstausee oberhalb der Essener Strasse entstanden durch Zerstörung eines geschlossenen Abwasserkanals unterhalb der abgebildeten Stelle während des Krieges. Verwilderung des Ufergeländes.



Bild 14: Wie Tafel 18 nach Wiederherstellung des Kanals (1950). Das offene Bachbett mit Betonplatten ausgelegt. Typischer trapezförmiger, gestufter Querschnitt. Gestaltung des Ufergeländes durch Rasen-, Strauch- und Baumbepflanzung. Im Hintergrund Lokomotivschuppen des Bahnhofes Essen-Nord, ein Förderturm der Zeche Elisabeth und der Wasserturm von Frillendorf.



Bild 15: Kettwiger-Tor-Haus und Allianz-Haus von Süden gesehen. Beispiel der Verbindung von Geschäfts- und Bürohaus und der neugeschaffenen städtebaulichen Raumwirkung in der Geschäftsstadt (1955).

Abb. 11

Kriegs- und Demontageschäden der Friedr. Krupp Gußstahlfabrik

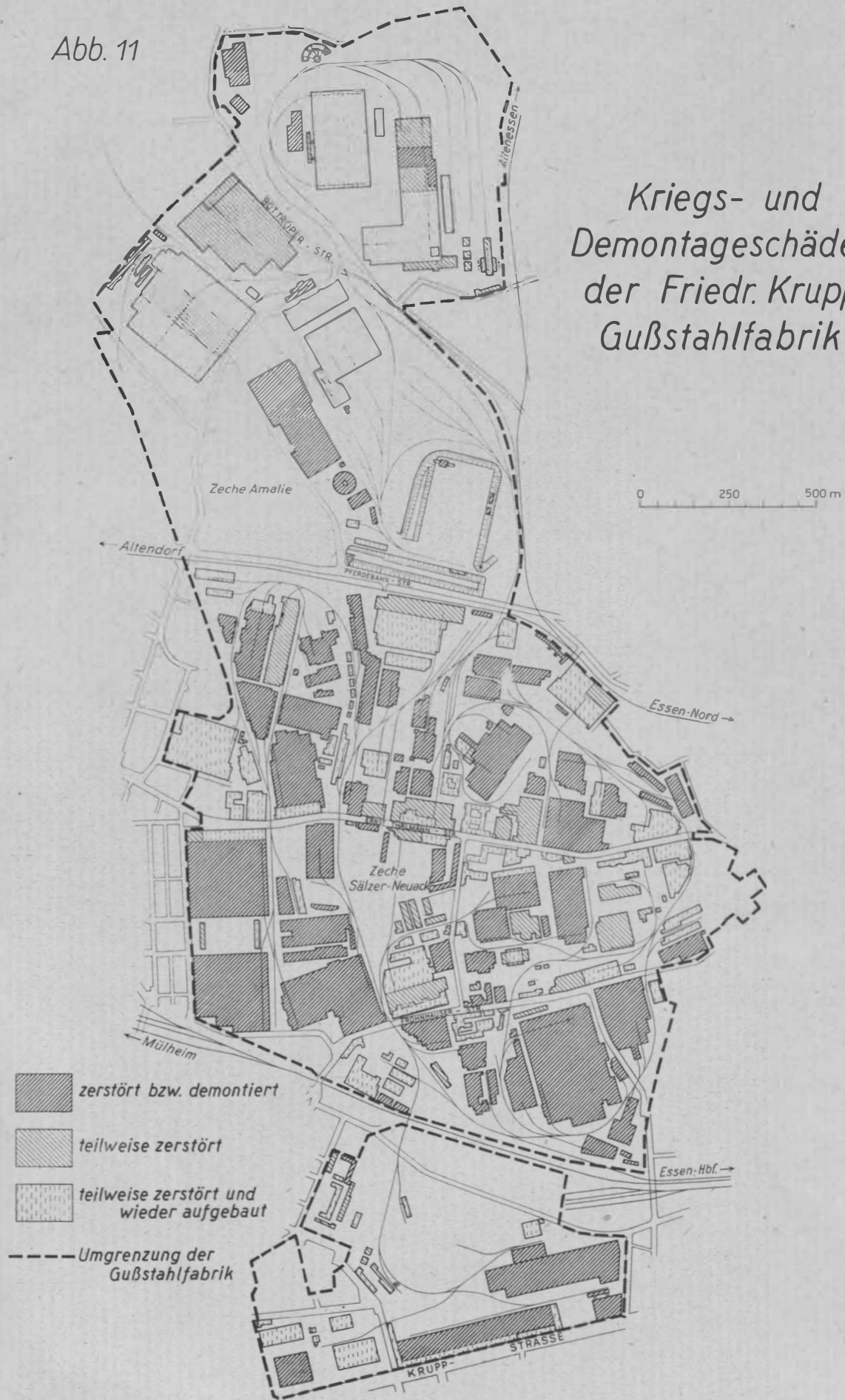


Abb. 12

Umgestaltung des Industriegeländes der Friedr. Krupp Gußstahlfabrik

