



UNIVERSITÄTS-  
BIBLIOTHEK  
PADERBORN

**Essen**

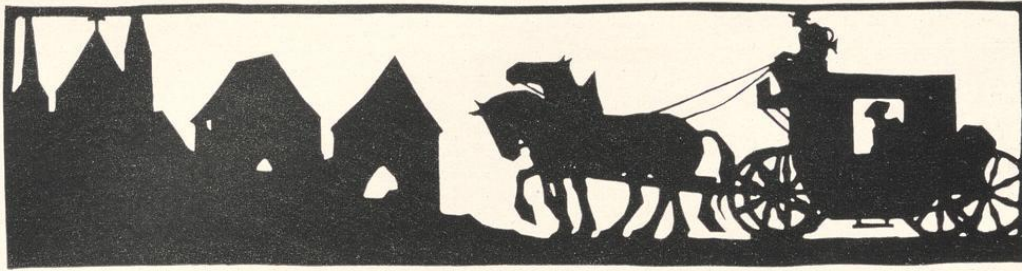
**Ehlgötz, Hermann**

**Berlin-Halensee, 1925**

Das Stadtbild im Wandel der Zeiten, vom Beigeordneten Dipl.-Ing.  
Herrmann Ehlgötz, Essen

---

[urn:nbn:de:hbz:466:1-96344](https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:hbz:466:1-96344)



## DAS STADTBILD IM WANDEL DER ZEITEN

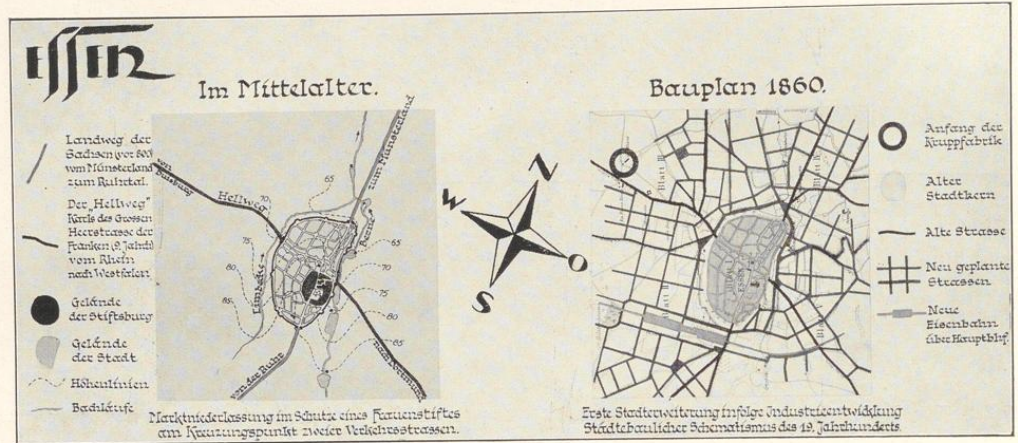
VOM BEIGEORDNETEN DIPL.-ING. HERMANN EHLGÖTZ, ESSEN

Zurückblättern in den Annalen der Stadtentwicklung Essens finden wir drei Phasen deutlich abgezeichnet: Das Mittelalter mit der anschließenden Dämmerung der Neuzeit, die Industrialisierungsperiode und die Entwicklung seit der letzten Jahrhundertwende. Bevölkerungsstatistisch spiegelt sich der erste, fast 800-jährige Abschnitt in der jahrhundertlang fast gleichgebliebenen Einwohnerzahl von 4—5000 wieder, eine Zahl, welche die Morgenröte des neuen Zeitalters bis um die Mitte des 19. Jahrhunderts auf 9—10 000 brachte. Der zweite Abschnitt ließ diese Zahl bis zum Ende des vergangenen Jahrhunderts in denselben Stadtgrenzen, aber über die eigentliche mittelalterliche Stadtanlage hinaus, auf etwas über 100 000 ansteigen. Im dritten, das erste Viertel des 20. Jahrhunderts füllenden Abschnitt endlich näherte sich diese Zahl den 500 000. Auch städtebaulich sind drei, diesen Stadien entsprechende Stadtbilder zu unterscheiden.

Essen ist im Mittelalter — objektiv gesehen — eigentlich nie so recht „Stadt“ gewesen: wirtschaftlich schon eher, denn es blühten zu Zeiten recht kraftvoll Handel und Gewerbe am Kreuzungspunkt der Handelsstraßen im Schatten der Stiftsmauern; politisch jedoch sehr umstritten, denn zwei kleine eigenbröderliche Gewalten, Stift und Bürgertum, zermürbten in ewigen Plänkeleien ihre schwachen Kräfte gegenseitig; städtebaulich aber nicht recht von Bedeutung, denn ihre marktdörfliche Herkunft hat die Altstadt trotz des uralten Münsters und der „städtischen“ Befestigung, die sie einstmals umgab, bis in die neuere Zeit hinein nicht verleugnen können. So nimmt es denn nicht Wunder, daß recht wenige städtebauliche Zeugnisse des mittelalterlichen Essen auf uns überkommen sind. Die Mauer, die wohl nie besonders fest war, ist zerfallen und

verschwunden. Nur ihr Verlauf ist dem Stadtplankundigen in dem ovalförmigen Straßenzug der ehemaligen inneren Mauergassen erkennbar geblieben. Verkehrsplätze mäßigen Umfangs zeigen heute noch die vergessenen Standorte der vier nach den Haupthimmelsrichtungen orientierten Torbauten an. Was diese Befestigung einschloß, war keine nach obrigkeitlichem Plan geschaffene Stadtanlage, sondern eine um die Stiftsburg formlos gewachsene kaufmännische und gewerbliche Siedlung, die in einem Hauptmarkt mit Rathaus, Marktkirche und einigen Nebenmärkten nur schwache städtebauliche Stützpunkte fand, immerhin aber im Verein mit den Stiftsgebäuden und den markanten Türmen des Münsters nach außen hin einen recht „städtischen“ Eindruck machte.

Außer dem kostbaren Kleinod dieses zierlichen tausendjährigen Münsters sind und waren besondere Ausdruckswerte architektonischer mittelalterlicher Kultur, wie sie andere, in der glücklichen Aufschwungszeit der Stadtbaukunst planmäßig geschaffene oder erweiterte Städte aufweisen, in der Essener Altstadt nicht zu finden. Auch auf den Lorbeeren späterer städtebaulicher Kulturperioden kann Alt-Essen nicht ausruhen. Die stilistischen Einflüsse der Renaissance, des Barock und der landesfürstlichen Baukunst sind spurlos an seinem Stadtbilde vorübergerauscht. Einige gefühlsmäßig — nicht bewußt — entstandene alte reizvolle Straßenschnitte mit den typischen „bergischen“ Häuschen und wenige, noch nicht einmal sehr alte, aber immerhin stilvolle Patrizierhäuser, das ist neben der bescheidenen Architektur der alten, historisch recht bedeutsamen Marktkirche alles, was von dem bürgerlichen Leben der ersten Geschichtsphase unserer Stadt baulich Zeugnis gibt. Nicht lange mehr, und der Zahn



der Zeit und die Entwicklungskraft des neuen Essen wird auch dieses Wenige in das Nichts auflösen.

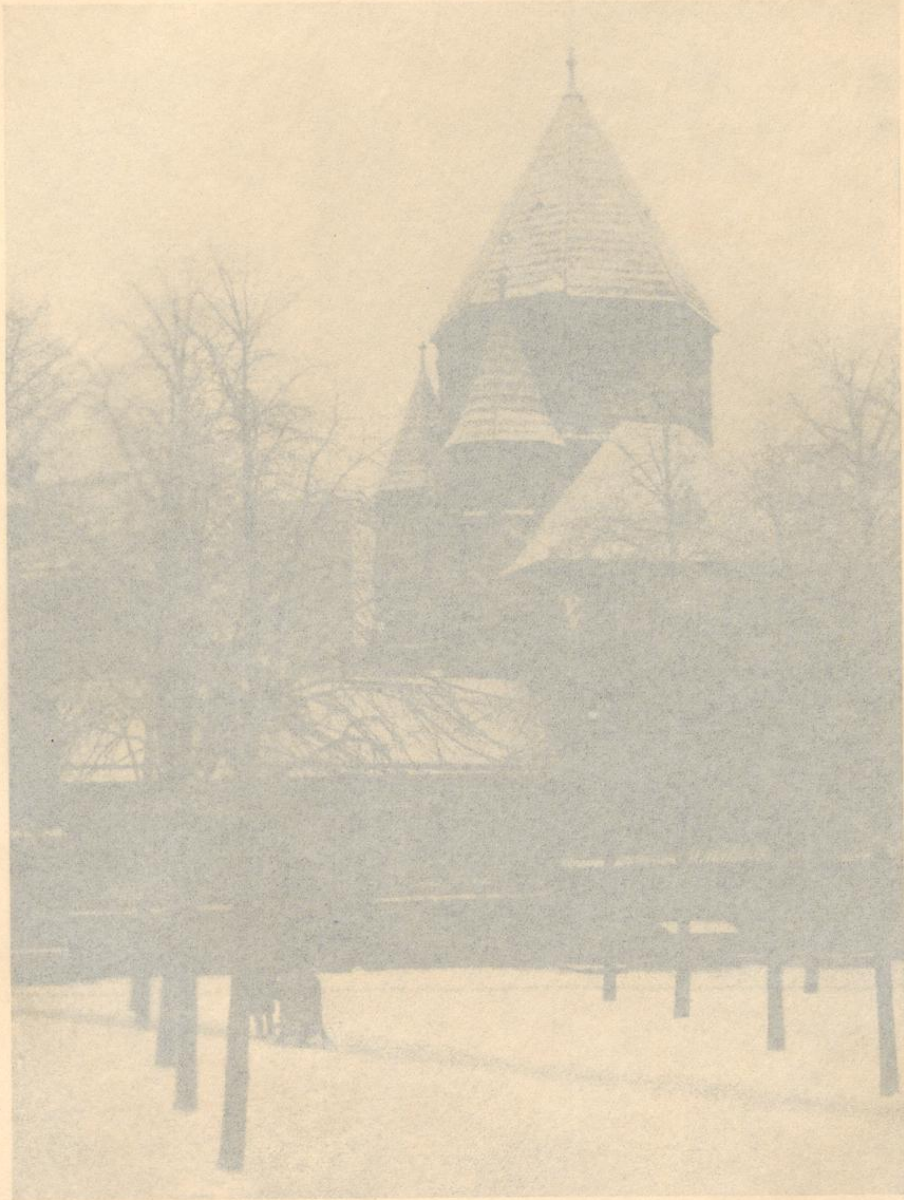
An der Wiege des neuen Essen stand der Wirtschaftsriese Bergbau mit seiner starken Gemahlin Eisengroßindustrie. Hatte man bisher mangels vollkommener technischer Einrichtungen nur an den Hängen des Ruhrtales von den dort zu Tage tretenden Magerkohleschätzen im Stollenbau schürfen können, so gestatteten seit der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts Dinnendahls bergbauliche Dampfmaschinen die Erschließung der unmittelbar nördlich vom Stadtkern unter tieferen Deckschichten schlummernden hochwertigen Fettkohlenlager im Tiefbauverfahren. Gleichzeitig wuchs auf der Feldmark vor dem westlichen, dem „Linbecker“ Tore, anfänglich mit schwierigsten Verhältnissen kämpfend, in Friedrich Krupps kleinem Hammerwerk jener kraftvolle Siedlungsbildner heran, der für den Aufbau der Stadt von hervorragender Bedeutung gewesen ist. Um die Mitte des 19. Jahrhunderts war die Kraft dieser neuen wirtschaftlichen Lebenskeime so erstarkt, daß das städtische Leben den mittelalterlichen Ring zu überfluten begann.

Ein erster Erweiterungs-Bauplan wurde um 1860 aufgestellt, der ein gutes Teil jener Mängel aufwies, die eben damals ein allgemein in Deutschland von künstlerischer Höhe zu gedankenloser Schematisierung herabgesunkener Städtebau zuließ. Mit diesem Plane sank auch leider der vorausschauende Vorschlag des Gründers der Weltfirma, einen breiten schützenden Grüngürtel um die Altstadt, die mittelalterliche Welt, zu legen, in das Reich der Träume. Eine „zweckvolle Baulandaufschließung“ setzte in den die Kuppe der alten Stadt von

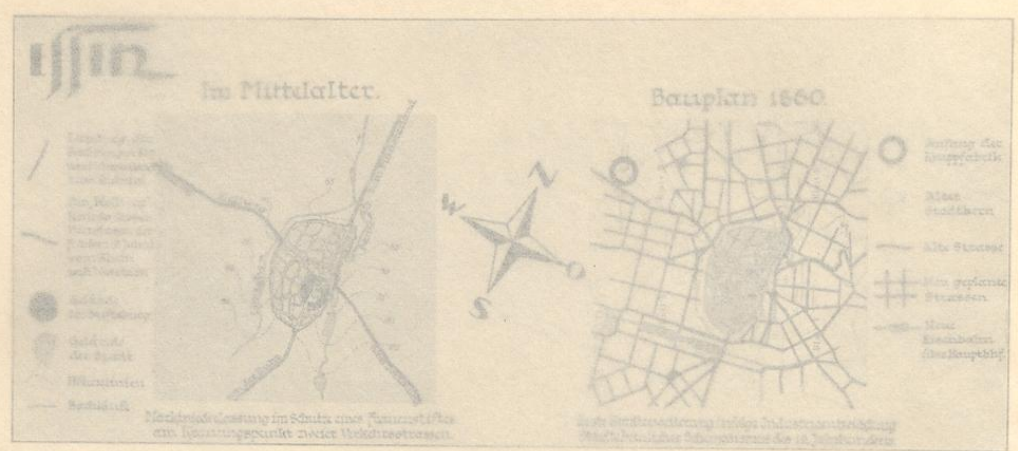
drei Seiten einschließenden grünen Talmulden ein. Als mageres Ergebnis dieser ersten städtebaulich bewußten Kraftanstrengung, welche der Stadt Essen zuteil wurde, ist ein winkeltüchtiger, verhältnismäßig schmaler, ungeschlossener Verkehrsstraßenring um den Altstadtkern zu buchen.

Es hieß irreführende Schönfärberei treiben, wollte man das fehlerhafte städtebauliche Gesicht der zweiten, mit der Endhülle des vergangenen Jahrhunderts zusammenfallenden Phase unseres Stadtausbau verschweigen. Die städtebauliche Arbeit dieser Zeit bestand — wie überall, so auch hier — in der Anreihung lieblicher Schachbrettviertel an den Altstadtkern. Lineal und Schiene arbeitete unbekümmert um Berg und Tal. Und wenn auch den ersten schlechteren Vierteln in den 90er Jahren solche besserer Auflage folgten, so haben sie doch alle das gemein, daß eine Trennung von Verkehrs- und Wohnstraßen kaum ersichtlich ist und das Grün sich nur ganz vereinzelt vorfindet. Der fabelhafte Zustrom der Bevölkerung zu den Industriepätzen ließ es scheinbar ganz vergessen, daß die Wohnungsfrage nicht nur quantitativ, sondern auch qualitativ gelöst sein will, wenn eine dauernde Befriedigung der Massen eintreten soll.

Glücklicherweise war wenigstens das Verhältnis der Industrie- zu den Wohnflächen hier in Essen von vornherein durch feststehende Tatsachen im großen Ganzen geregelt. Die Eisengroßindustrie — immer zur Zusammenballung ihrer Werksanlagen geneigt — wuchs sich in der Hauptsache in kompakter Masse im Westen und Nordwesten der ehemaligen Landstadt aus. Die Zechen dagegen — von Natur an die



Westhan des Münsters — Phot. A. Meinholt, Essen



der Zeit und die Entwicklungskraft des neuen Essen wird auch dieses Wenige in das Nichts auflösen.

An der Wiege des neuen Essen stand der Wirtschaftszweig Bergbau mit seiner starken Gemahlin Eisengrubindustrie. Hatte man bisher mangels vollkommener technischer Einrichtungen nur an den Hängen des Ruhrtales von den dort zu Tage tretenden Magerkohleschatzen im Stollenbau schürfen können, so gestatteten seit der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts Dinnendahls bergbauliche Dampfmaschinen die Erschließung der unmittelbar nördlich vom Stadtkern unter tieferen Deckschichten schlummernden hochwertigen Fettkohlenlager im Tiefbauverfahren. Gleichzeitig wuchs auf der Feldmark vor dem westlichen, dem „Limbecker“ Tore, anfänglich mit schwierigsten Verhältnissen kämpfend, in Friedrich Krupps kleinem Hammerwerk jener kraftvolle Siedlungsbildner heran, der für den Aufbau der Stadt von hervorragender Bedeutung gewesen ist. Um die Mitte des 19. Jahrhunderts war die Kraft dieser neuen wirtschaftlichen Lebenskeime so erstarkt, daß das städtische Leben den mittelalterlichen Ring zu überfluten begann.

Ein erster Erweiterungs-Beispiel wurde um 1860 aufgestellt, der ein gutes Teil jener Mängel aufwies, die eben damals ein allgemein in Deutschland von künstlerischer Höhe zu gedankenloser Schematisierung herabgesunkener Städtebau zuleiß. Mit diesem Plane sank auch leider der vorausschauende Vorschlag des Gründers der Weifirma, einen breiten schützenden Grüngürtel um die Altstadt, die mittelalterliche Welt, zu legen, in das Reich der Träume. Eine „zweckvolle Beulandschließung“ setzte in den die Kuppe der alten Stadt von

drei Seiten einschließenden grünen Talmulden ein. Als zügeres Ergebnis dieser ersten städtebauliche bewußten Kraftanstrengung, welche der Stadt Essen zuteil wurde, ist ein winkeligiger, verhältnismäßig schmaler, ungeschlossener Verkehrsstraßenring um den Altstadt kern zu buchen.

Da diese treuführende Schanzfärberei treiben, wollte man das leidenschaftliche städtebauliche Gesicht der zweiten, mit der Endhälfte des vergangenen Jahrhunderts zusammenfallenden Phase unseres Stadtausbaues verschweigen. Die städtebauliche Arbeit dieser Zeit bestand — wie überall, so auch hier — in der Anreicherung liebloser Schachbrettviertel an den Altstadt kern. Lineal und Schiene arbeitete unbekümmert um Berg und Tal. Und wenn auch den ersten schlechteren Vierteln in den 90er Jahren solche besserer Auflage folgten, so haben sie doch alle das gemein, daß eine Trennung von Verkehrs- und Wohnstraßen kaum ersichtlich ist und das Grün sich nur ganz vereinzelt vorfindet. Der fabelhafte Zustrom der Bevölkerung zu den Industrieplätzen ließ es scheinbar ganz vergessen, daß die Wohnungsfrage nicht nur quantitativ, sondern auch qualitativ gelöst sein will, wenn eine dauernde Befriedigung der Massen eintreten soll.

Glücklicherweise war wenigstens das Verhältnis der Industrie- zu den Wohnflächen hier in Essen von vornherein durch feststehende Tatsachen im großen Ganzen geregelt. Die Eisengroßindustrie — immer zur Zusammenballung ihrer Werksanlagen geneigt — wuchs sich in der Hauptsache in kompakter Masse im Westen und Nordwesten der ehemaligen Landstadt aus. Die Zechen dagegen — von Natur an die



Westbau des Münsters — Phot. A. Meinholz, Essen



eingeteilten Kohlenfelder des Untergrundes gebunden — waren zur Zerstreuung ihrer Tagesanlagen gezwungen; im ländlichen Umkreise der Stadt bereiteten sie dadurch eine gesunde Dezentralisation der neuen Wohnsiedlung vor (zumal der Flachbau, die Bindung der Einwanderer an die neue Scholle, von Anfang an das Ziel ihrer Wohnungsfürsorge wurde); in der Nähe der Stadt wurden allerdings in vereinzelt Fällen diese Tagesanlagen kaum entwicklungsfähig eingeklemmt zwischen ebenso beengten Hochbau-Wohnvierteln. Daß aber das Durcheinander dieser Zeit nicht gar zu groß wurde, dafür hatte bei uns in Essen in vorzüglicher Weise die Natur vorgesorgt, die — wie weiter hinten noch eingehender erläutert werden soll — die natürlichen Lebensbedingungen der Industrie nach dem Norden und diejenigen der reinen Wohnflächen nach dem Süden gelegt hatte.

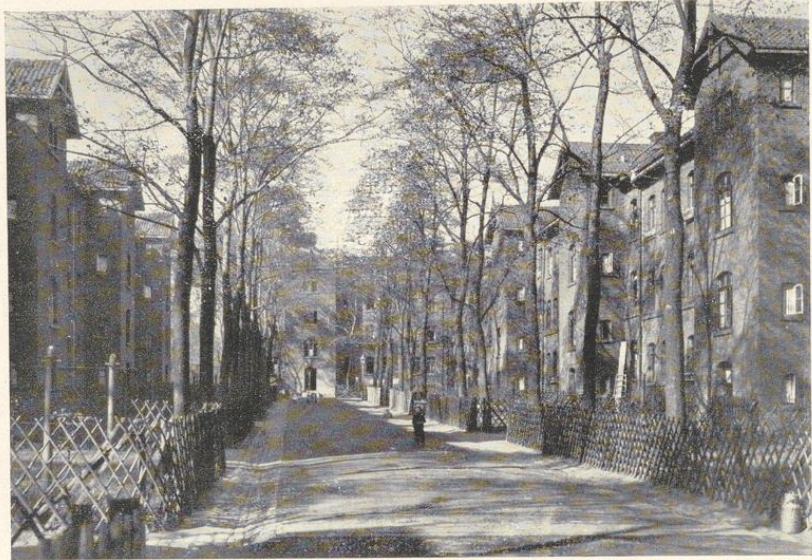
Der aus dieser Periode — in Verkennung seiner Entwicklungsgesetze — stammende landläufige Ruf Essens als nüchterne „Fabrikstadt“ ist gänzlich ungerechtfertigt. Selbstverständlich konnte das zur Zeit des Schematismus in sprunghafter Aufwärtsentwicklung befindliche neue Essen nicht von dessen Schäden verschont bleiben; aber zieht man im Vergleich mit anderen Städten deren mühelos verdiente Erbstücke aus städtebaulich besserer Zeit ab, so wird man feststellen müssen, daß die Schäden des Schematismus hier jedenfalls nicht größer sind als sonst irgendwo. Denn wo findet der objektiv urteilende Fremde selbst in den bedauerlichsten, aus dieser Zeit stammenden Vierteln der Stadt auch nur eine Wohnweise, die den beispiellosen Rekord des Mietskasernenelends Berlins und ostdeutscher Städte zu schlagen imstande wäre? Legen wir dem Begriff „Mietskasernen“ lediglich die Quantität, d. h. etwa die Wohnbauten mit mehr als 20 Wohnungen, zugrunde, so waren in dem vom landesüblichen „Dreifensterhaus“ besetzten Essen um die letzte Jahrhundertwende nur 0,05 Prozent aller Wohnhäuser als Mietskasernen anzusprechen, in Berlin dagegen 42 Prozent, in Breslau und Stettin 20 Prozent. Die durchschnittlich auf ein Gebäude kommende Bewohnerzahl war in Essen trotz seines 20fachen, unter schwierigsten Verhältnissen erfolgenden Wachstums von 1800 bis 1900 nur von etwa 5 auf 12 Personen gestiegen. Essen ist also in Bezug auf seine Wohngebiete selbst in der Sturm- und Drangperiode der Industrialisierung nicht zu seinem Nachteil das geblieben, was es schon im Mittelalter war: ein „Dorf unter den Städten“, ein Siedlungsbild also, wie es günstiger unserer heutigen Auffassung von einer musterhaften Großstadtsiedlung nicht entgegenkommen kann. Zur zahlenmäßigen Erfassung der Hinterhäuser, in Berlin stolz „Gartenhäuser“ genannt, benötigt man in Essen kaum das kleine Einmaleins. Bei uns belegt man nicht die Quantität, sondern den niedrigen Grad der Qualität in der Wohnweise mit dem Begriff „Mietskasernen“.

Das zweite Stadtbild Essens, wie wir es uns in den

letzten Jahrzehnten des verflorbenen Jahrhunderts vorzustellen haben, war also im wesentlichen gekennzeichnet durch die Anfügung kahler Häuserzeilen rings an das landstädtische Oval auf der Geländekuppe der Altstadt. Vereinzelt im Osten und Norden und geschlossen im Westen erhob die junge Industrie ihr Haupt, nach Süden hin begannen sich bessere Wohngebiete auszudehnen, während sich im Innern der ehemaligen Handels- und Gewerbesiedlung die schwülstigen Häuser der Gründerzeit und einige öffentliche Gebäude unklarer Stilart zwischen die traulichen Giebelzeilen der bergischen Häuschen drängten. Und doch entbehrt auch dieses Bild — wenigstens an seinem Rande — nicht des freundlichen Zuges; das Licht einer besseren städtebaulichen Zukunft, welcher unsere Stadt durch die Arbeit des ersten Viertels des 20. Jahrhunderts entgegengeführt werden sollte, warf seine Strahlen voraus.

Fast gleichzeitig mit der Aufstellung des ersten Bauplanes um die Mitte des 19. Jahrhunderts hatte nämlich die Wohnungsfürsorge der Firma Krupp, dieses das Stadtbild damals fast allein beherrschenden Werkes von überragender Bedeutung, eingesetzt. Schon in den Anfängen dieser Wohnungsfürsorge lag der Gedanke, aus der Industriestadt zugleich auch eine gesunde Wohnstadt zu machen. Die Gefahren der ungeheuren zusammenballenden Siedlungskraft, die der große geschlossene Arbeitskomplex des Werkes auf das umliegende Gelände ausüben mußte, erkennend, nahm die Firma einen nicht unbedeutenden Teil der Wohnsiedlungstätigkeit selbst in die Hand. In ihren ersten Arbeitersiedlungen, die in den 70er Jahren rings um die südliche und westliche Peripherie des Industrieblockes erwachsen (also schon über der engen mittelalterlichen Stadtgrenze Essens hinaus), legte sie bereits ein deutliches Zeugnis ihrer ernsthaften sozialen Auffassung der Wohnungsfrage ab. Schon diesen ersten „Kolonien“ — wie sie damals offiziell genannt wurden — sind bei aller Eintönigkeit freundliche Grünanlagen beigegeben („Kronenberg“). Der Beginn des Kampfes gegen die Mietskasernen hat also sehr früh eingesetzt und darum mußte er auch endlich erfolgreich sein. Aus den 70er Jahren datiert auch schon in dieser Wohnungsfürsorge der Gedanke des kleinen Siedlungshauses und der räumlichen Trennung von Arbeits- und Wohnstätten („Baumhof“).

Auf eine weitvorausschauende Bodenpolitik gestützt zeigte dann Krupp in den 90er Jahren durch die muster-gültigen Flachbausiedlungen „Alfredshof“ und „Altenhof“ weitere gesunde Wege für die fernere Siedlungstätigkeit. Neben den in früheren Wohnbauten zum Ausdruck gebrachten Gedankengängen praktischer, sozialer und hygienischer Natur kamen hier auch schönheitliche und ästhetische Grundsätze in hervorragender Weise zur Geltung. Der um die letzte Jahrhundertwende erstellte „Friedrichshof“ endlich bewies, daß auch eine Hochbausiedlung den hygienischen Anforderungen



Kruppsche Kolonie Kronenberg erbaut 1871–74 (Photo Krupp)

durchaus genügen kann, wenn dem bisher so vernachlässigten Innenblock — in dem sich doch das Intime unseres Wohnwesens abspielt — die Pflege zuteil wird, welcher er notwendigerweise bedarf.

Im Jahre 1896 überschritt die Bevölkerungskurve Essens die Zahl 100 000. In dem Zeitraum von 1803—1900 war die Volksdichte im alten Stadtgebiet von rund 4 auf 123 Einwohner pro Hektar gestiegen und hatte damit etwa die Zahl erreicht, bei welcher man im allgemeinen eine Stadt als vollkommen bevölkert ansieht. Ihre städtebauliche Notlage jetzt klar erkennend, stellte die Stadt in größerem Umfange erstmalig im Jahre 1901 über die bisherigen engen Grenzesseln hinaus die nötigste Fläche für den Wohnsiedlungsbedarf ihrer riesenhaft anschwellenden Einwohnerzahl sicher. Mit dieser Eingemeindung der von der Altstadt durch die Kruppsche Fabrik getrennten Landbürgermeisterei Altendorf — des jenseitigen Siedlungsflügels der Eisengroßindustrie — begann die neue Ära der „Großsiedlung“ Essen, die dritte Phase des Stadtausbaues. Die folgenden Eingemeindungen bis 1915 und die weiteren Siedlungsarbeiten sind in bewußter Erfassung des für Essen allein maßgebenden und notwendigen Entwicklungsgesetzes erfolgt, sie waren Stufen auf dem Entwicklungsgange Essens von der Großstadt zur Großsiedlung. In einem beigefügten Schema kommt die Tendenz dieses Gesetzes anschaulich zum Ausdruck.

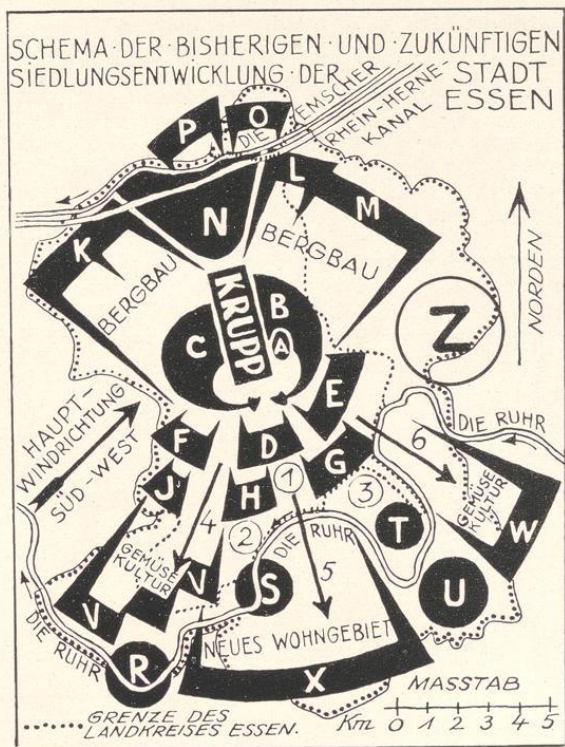
Neben den bisherigen starken Wirtschaftskräften Bergbau und Eisenindustrie war — begünstigt durch die vorzügliche politisch- und wirtschaftsgeographische Lage Essens im Mittelpunkt des rheinisch-westfälischen Industriegebietes (das Gebiet des rheinischen Stadt- und Landkreises Essen stellt außerdem eine Ausbuchtung der Rheinprovinz nach Westfalen hinein gerade an der industriell bedeutsamsten Stelle beider Schwesterprovinzen dar) — ein dritter Entwicklungsfaktor herangereift: ein äußerst reges Handels-, Geschäfts- und Kulturleben, von welchem an anderer Stelle dieses Buches die Rede sein wird. Diese drei Kräfte (Kohle, Eisen und das bewegte Leben einer Industriehauptstadt) mit ihren vielseitigen Auswirkungen auf das Stadtbild galt es städtebaulich zu erfassen. Wenn es im Laufe nur eines Vierteljahrhunderts gelungen ist, dem werdenden Werke ein solides Fundament zu schaffen und es ein gutes Teil der Vollendung näher zu bringen, so ist das in erster Linie dem glücklichen Umstande zu verdanken, daß Natur und Kunst sich die Hand gereicht haben zur Anbahnung eines städtebaulichen Musterbeispiels, welches in Deutschland seinesgleichen sucht. Die Natur gab dem neuen Stadtbilde drei, im siedlungstechnischen Sinne sich gegenseitig vorzüglich ergänzende Grundlagen: die sonderliche Gestaltung des Untergrundes, die Eigenart der Oberfläche und endlich die günstigen meteorologischen Verhältnisse. Sie hatte



Kruppsche Siedlung Altenhof



Kruppsche Kolonie Friedrichshof

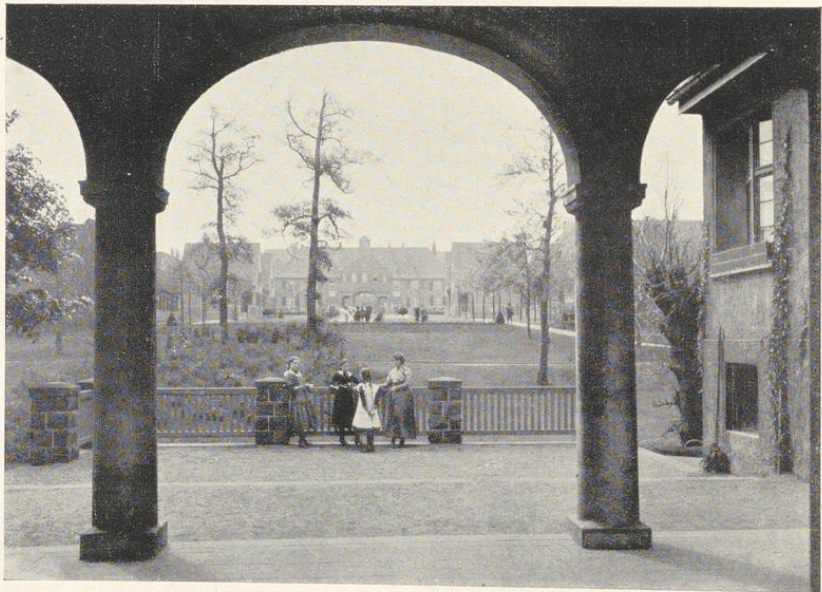


Zeichenerklärung.

- |   |   |
|---|---|
| <p>A. Mittelalterlicher Stadtkern, 9.—18. Jahrhundert.<br/>                 B. Stadterweiterung im 19. Jahrhundert (Hochbauweise).<br/>                 C. Stadterweiterung im 20. Jahrhundert (Hochbauweise).<br/>                 D. Rüttenscheid, eingem. 1905 (Hoch- und Flachbauweise).<br/>                 E. Hutrop, eingem. 1908 (Villen und Flachbauweise).<br/>                 F. Fulerum, eingem. 1910 (Zentralfriedhof S. W.).<br/>                 G. Rellinghausen, eingem. 1910 (Flachbau, Stadtwald, Schellenb. Wald).<br/>                 H. Bredleney, eingem. 1915 (Kruppscher Wald, Villen, Flachbau).<br/>                 J. Haazopi, eingem. 1915 (Landwirtschaft).<br/>                 K. Borbeck, eingem. 1915 } Bergbau mit zugehöriger<br/>                 L. Altenessen, eingem. 1915 } Siedlung in Hoch- und<br/>                 M. Stoppenberg, Katernberg } Flachbau</p> | <p>N. Industrie-Neuland, Krupp- und Stadthafen, Zechenbäfen.<br/>                 O. Karnap (Bergbau mit zugehöriger Siedlung in Flachbau).<br/>                 P. Neues Wohngebiet für das Industrie-Neuland.<br/>                 R. Vorort Kettwig } Klein- } Textilindustrie.<br/>                 S. " Werden } wirtschafts- } Textil- und Holzindustrie.<br/>                 T. " Heisingen } zentren } Bergbau.<br/>                 U. " Kupferdreh } Bergbau, Zement- u. Steinind.<br/>                 V. Schuir (eingem. 1915) und Kettwig-Land } Wirtschaftsheimstätten<br/>                 W. Ueberruhr, Altendorf } und Gemüskulturen.<br/>                 X. Werden-Land, neues Flachwohngebiet mit Schnellbahnschluß.<br/>                 Z. Kray, Steele, Königsteele (Klein-Wirtschaftszentrum mit Bergbau).<br/>                 1. Stadtwald, 2. Kruppscher Wald, 3. Schellenberger Wald,<br/>                 4., 5. und 6. Projektierte Schnellverbindungen zum Stadtkern.</p> |
|---|---|



Kruppsche Siedlung Alfredshof



Kruppsche Siedlung Alfredshof (Innenpark)



Aus der Kruppschen Siedlung-Altenhof



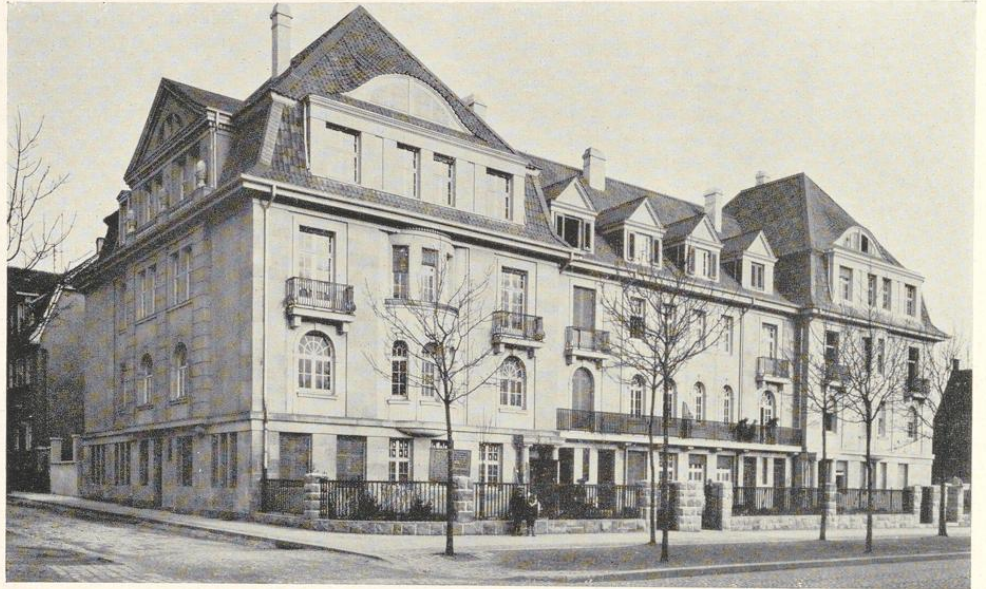
— wie aus der in diesem Buche kurz dargestellten Ur- und Vorgeschichte des Essener Bodens ersichtlich — die für die Industrie wertvolleren und reichhaltigeren Bodenschätze nach dem flachen, für größere Arbeitsflächen und ausgedehntere Güterbahnanlagen recht geeigneten Norden gelegt. Hier fand also die Industriestadt an der Emscher, diesem heutigen großen Abwassersammelfluß des Ruhrgebietes, und an dem sie seit 1913 unmittelbar parallel begleitenden Rhein-Herne-(Mittelland-)Kanal — jetzt schon eigentlich nur ein langgestreckter Industriefahrschlauch — ihre selbstverständlichen Lebensbedingungen. Nach dem Süden hin aber steigt das Gelände an. Schon 40 m höher als die Emscherniederung (+ 40 m N.N.) liegt die vom geschäftlichen Leben durchflutete Altstadt. Weiter südlich befinden sich über den für eine industrielle Koksbereitung nicht brauchbaren Magerkohlenbeständen nur noch einige wenige, das Stadtbild nicht störende Zechentagesanlagen ohne Kokereien. Eine reizvolle, von 80 bis fast 170 m über N.N. ansteigende Hügel- und Grünlandschaft, durchfurcht von zahlreichen idyllischen Bachlädern, breitet sich hier aus: die beste natürliche Grundlage zu einer gesunden Wohnstadt, zumal gleichzeitig die vorherrschende Südwest-Windrichtung für deren Rauchfreiheit von den nördlichen Industriebetrieben sorgt. Ausgedehnte Waldbestände sind durch diesen natürlichen Schutz auf den südlichen Hügeln und in ihren Einschnitten erhalten geblieben. In einem 100 bis 120 m tief eingeschnittenen Tal schlängelt sich die Ruhr dem Rheine zu. Veranlaßt durch den weitveranschaulichten Blick des Großen Friedrich trug einst dieser „rührige“ Fluß, an dessen Ufern Burgruinen und Schlösser von altersgrauer Zeit erzählen, die Kohle nach dem Rheine. Verlassene Stolleneingänge, alte Schleusen und rauschende Wehre künden noch von diesem betriebsamen Auftakt der neuen Zeit. Jetzt — nachdem der Bergbau zur Emscher zog — hallen Berg und Tal an der Ruhr von fröhlichem Wandern, Spiel und Sport wider und auch der gleichmäßige Takt der Trinkwasserpumpmaschinen macht uns erkennen, daß die Ruhr trotz des Einschlafens der Ruhrschiffahrt (seit 1890, infolge ihrer unregelmäßigen Wasserführung, des großen Gefälles und vermehrter Konkurrenz der Eisenbahnen) noch immer ein wichtiges Lebenselement im Wirtschaftskörper unserer Stadt darstellt.

Wohl hat es im Anfange des 20. Jahrhunderts noch harter Arbeit bedurft, um der von der Natur vorgezeichneten neuen Großstadtform die technischen Grundlagen zu geben. Abgesehen von der Aufstellung eines neuen Siedlungsplanes, welcher der Oberflächengestaltung, den hygienischen, sozialen und verkehrlichen Anforderungen Rechnung tragen mußte, blieb noch eine Menge Kleinarbeit zu leisten. Es hieß den Gedanken der Baupflege durch Einführung einer neuen, das Mietskasernenelend verhindernden Bauordnung und durch Einrichtung einer verständigen

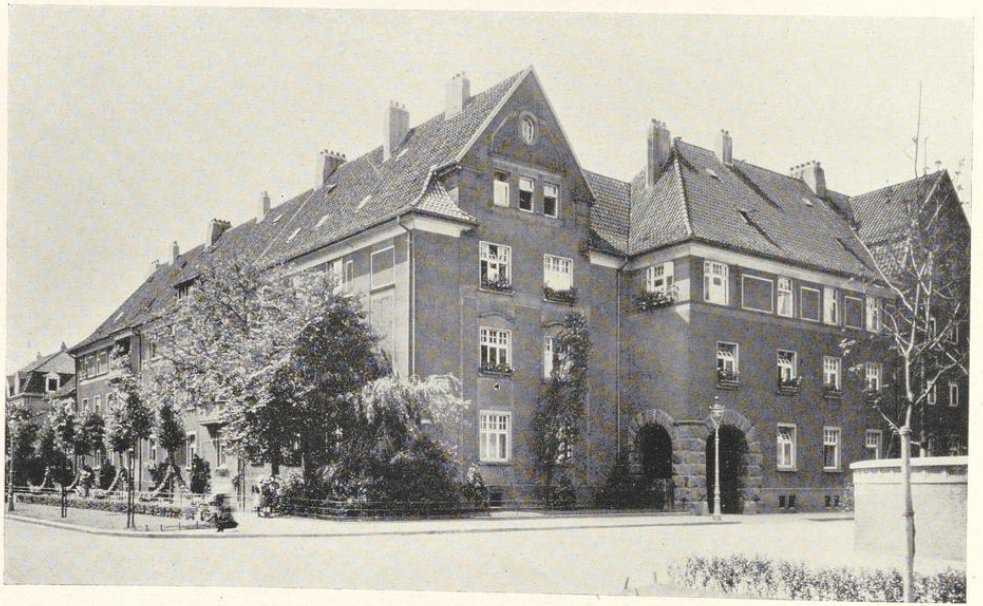
Bauberatung auf das ganze Stadtgebilde auszu dehnen, damit der einzelne Stadtteil, die einzelne Straße sowie die Einzelzelle (die Heimstätte, das Geschäftshaus, das Fabrikgebäude) ein Teil der künstlerischen Gesamtharmonie des neuen Stadtorganismus werde. Es hieß die topographisch und geologisch vorgezeichnete Trennung von Industrie-, Wohn- und Geschäftsvierteln scharf durchzuführen. Die Beschränkung der Grundstücksausnutzung nach den Stadträndern zu, die soziale Mischung der Groß-, Mittel- und Kleinwohnungsquartiere, die Durchführung der dem Essener Geländecharakter vorzüglich entsprechenden Gruppenbebauung, womit auch der häßliche immer wiederkehrende Brandgiebel fortfällt, die einheitliche Gestaltung der Straßenschnitte, der Vorder- und Rückfronten und des Baublocks, die Erhaltung der natürlichen Grünflächen und ihren künstlichen weiteren Ausbau, die Einfügung der Friedhöfe, Spielplätze usw. in den Stadtbauplan, die Besetzung der Geländehochpunkte mit Monumentalgebäuden und noch viele andere Arbeiten, oft bis in das kleinste Detail führend, waren zu leisten.

Die aufgewendete Mühe war nicht vergeblich. Wenn wir das Ergebnis dieser Mühe, d. h. das Stadtbild von heute überschauen, so ist ohne weiteres die angebahnte Ordnung ersichtlich. Das Stadtbild entwickelt sich durchaus nach dem dargestellten, dem Pulsschlag der für Essen und seinen Einflußbezirk maßgebenden Wirtschaftskräfte abgelauchten Grundschema. Die Gesamtflächenharmonie des heute 9820 ha umfassenden Stadtgebietes (mit etwa 8 km westöstlicher und 13 km nordsüdlicher Ausdehnung) ist fundamental in den geschilderten natürlichen und künstlich unterstützten Siedlungsgrundlagen verankert und findet am besten seinen Ausdruck in der alles besagenden Formel: Ruhr-Emscher-Stadt.

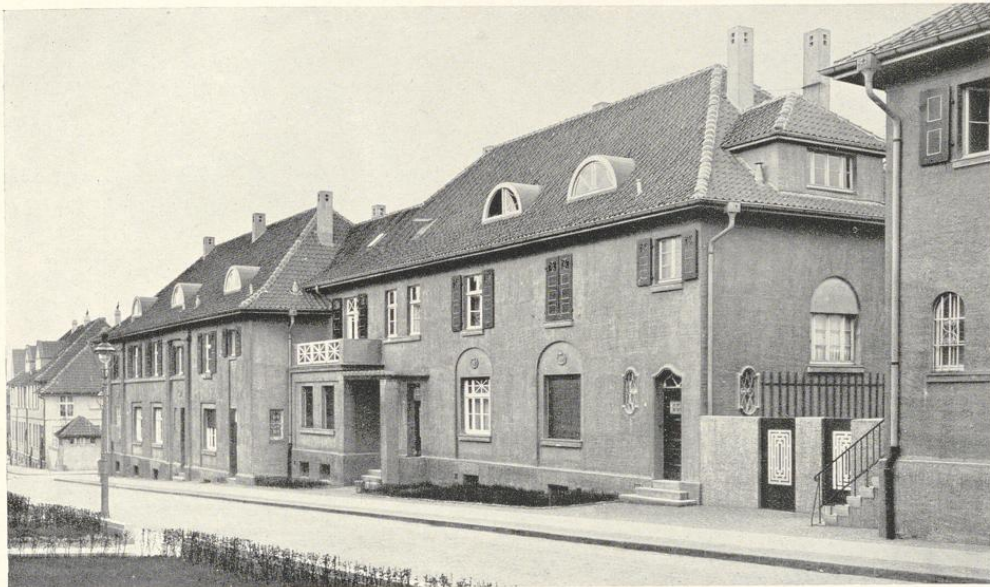
Die einzelnen Teile unseres Stadtmosaiks anschauend, dürfen wir zunächst bei den Wohnflächen seit der letzten Jahrhundertwende einen fortschreitenden Zug zur technischen und künstlerischen Reife feststellen. Freundliche und gesunde Wohnviertel sind geschaffen worden durch die Privatbautätigkeit; hatte sie doch in den Kruppschen Siedlungen vorzügliche Vorbilder und ferner wesentliche Stützen in neuen Bebauungsplänen, in der revidierten Bauordnung (die zwei Drittel des Stadtgebietes auf nur zweigeschossige Bebauung beschränkt) und auch in einer weit ausholenden städtischen Bodenpolitik. Schon 1905 wohnten in Essen nur 12 % der Bevölkerung höher als zwei Treppen (gegen rund 40 % in Breslau, 32 % in Leipzig, 26 % in Hannover und 20 % in Königsberg). Im Jahre 1910 waren bereits 47 % sämtlicher Wohngrundstücke mit Hausgärten ausgestattet. Neben mustergültigen Klein- und Mittelwohnungsquartieren sind repräsentable Großwohnungs- und Villenviertel entstanden, sich neuerdings bis in die südlichen großen Waldgebiete erstreckend. Die Gewährung von öffentlichen Baukostenzuschüssen in der Nachkriegszeit



Gruppenbau Alfredstraße (Arch. Großkopf und Kunz)



Ecke Goethe- und Kahrstraße (Krupp)



Gruppenbau in ansteigendem Gelände (Arch. Kunhenn und Büssing)

wurde zu einem bedeutenden Teile von der Schließung unschöner Baulücken in der geschlossenen Wohnstadt abhängig gemacht, so daß auch das von der zweiten Phase der Stadtentwicklung ererbte weniger freundliche Bild formvollendeter geworden ist. Die Bautätigkeit der Arbeitgeber (Krupp und Zechen) zeigte sich — aufbauend auf gesunde Traditionen — nach der besten Seite. Aus der im Raume dieser Zeilen unmöglich aufzuzählenden Fülle der Siedlungen dieser Art sei nur der in Hochbauweise aufgeführte letzte Bauabschnitt des Anfang der 90er Jahre im Flachbau begonnenen Kruppschen „Alfredshofes“ genannt, eine Glanzleistung der Kriegsjahre. Die raumkünstlerische Ausbildung der Innenhöfe in dieser Siedlung verrät einen hohen Grad bewußter architektonischer Zielstrebigkeit.

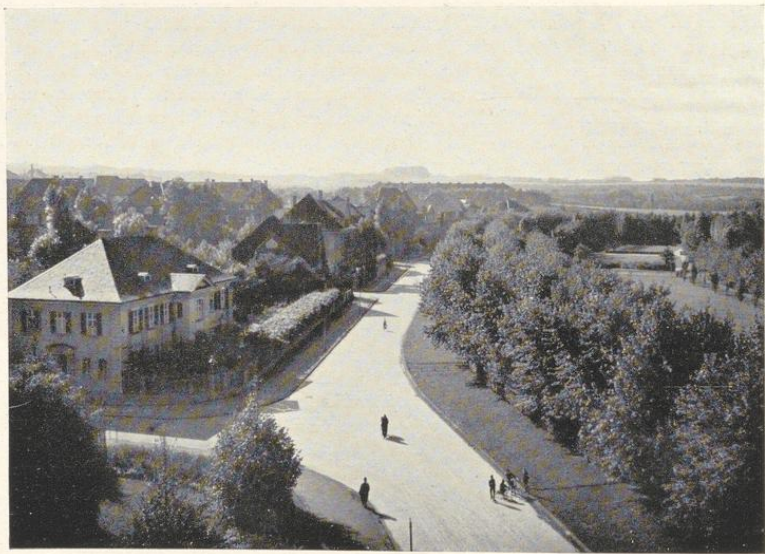
Den schönsten Ausdruck Kruppscher Wohnungsfürsorge finden wir in der Gründung der bekannten Gartenvorstadt Margaretenhöhe (1906), so benannt nach der hochherzigen Stifterin Frau F. A. Krupp. Diese Siedlung, mit der übrigen Stadt durch eine 170 m lange wundervolle Natursteinbrücke über das tiefeingeschnittene Grüntal des Mühlenbaches verbunden, ist das Kleinod der Essener Wohnstadt geworden. Über die Grenzen des engeren Kruppschen Interessenskreises hinaus läßt diese die Grundrente ausschaltende Stiftung auch anderen Essener Einwohnern — insbesondere den Minderbemittelten und Kinderreichen — die

Vorzüge gesunder Flachbauweise genießen. 16 000 Einwohnern wird das Stiftungsgelände, welches alljährlich durch einen neuen Bauabschnitt besetzt wird, nach vollkommenem Ausbau eine gesunde Heimstätte bieten. Das Einfamilienhaus ist als Gruppen- und Einzelhaus besonders gepflegt. Überraschend wirkt die innige Verbindung zwischen Natur und Menschenwerk. Die Hemmnisse des Geländes sind nicht mit roher Gewalt erstickt und beseitigt, sondern in geduldiger, schmiegsamer Klugheit umgangen und zur Steigerung des Gesamteindruckes ausgenutzt worden. Die den Hügel mit prächtigem Hoch- und Niederwaldbestand umrahmende Natur findet ein vielfaches Echo in der freundlichen Architektur der Häuser. Das im allgemeinen noch der vollkommenen Lösung harrende ideale Problem der Gartenstädte konnte hier ohne große Schwierigkeiten verwirklicht werden, weil einmal die bodenreformische Hauptfrage durch die großherzige Schenkung des Baulandes ausgeschaltet war und zweitens, weil die städtebauliche Frage durch die politische und wirtschaftliche Abhängigkeit der Siedlung von dem bestehenden Groß-Essener Gemeinwesen im Gesamtrahmen des Stadtbildes gelöst wurde.

Sehr beachtenswerte Ergebnisse der genossenschaftlichen Bautätigkeit sind ferner im Stadtbilde im letzten Vierteljahrhundert erzielt worden. Sie sind ebenfalls so zahlreich, daß auf eine ausführliche Darstel-



Großwohnungs Viertel am Moltkeplatz mit öffentlichem Kinderspielplatz



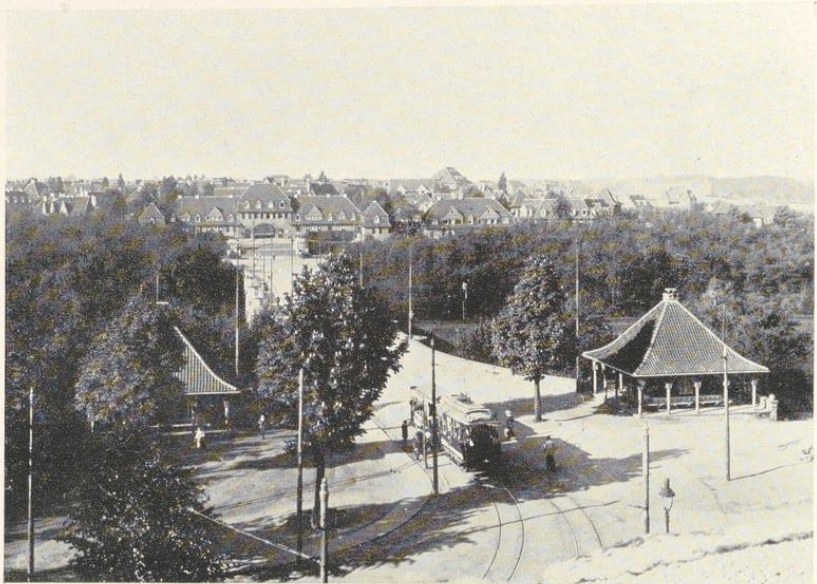
Großwohnungs Viertel am Haumannplatz



Kruppsche Siedlung Alfredshof, Hochbauteil



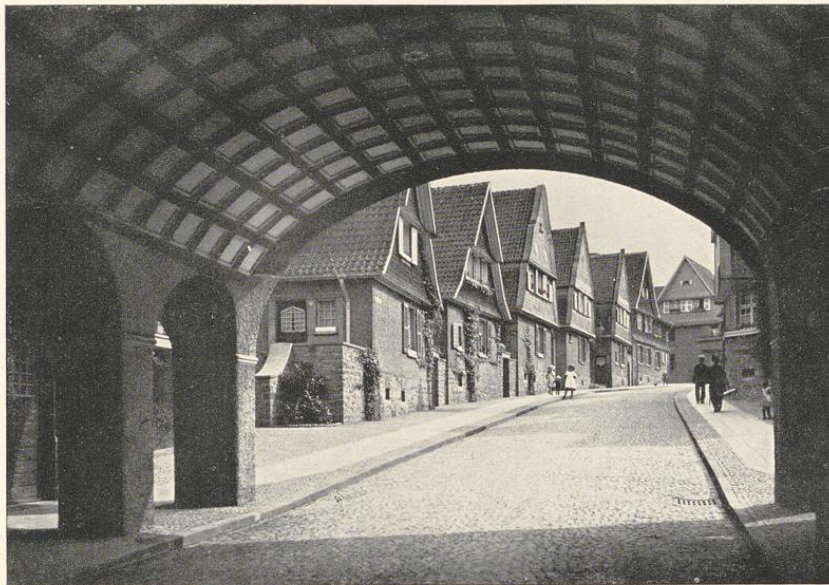
Bergmannsiedlung Gottfried-Wilhelm (Arch. O. Schwer †)



Margaretenhöhe (Arch. Prof. Metzendorf)



Marktplatz Margaretenhöhe z. Zt. der Hans-Sachs-Spiele



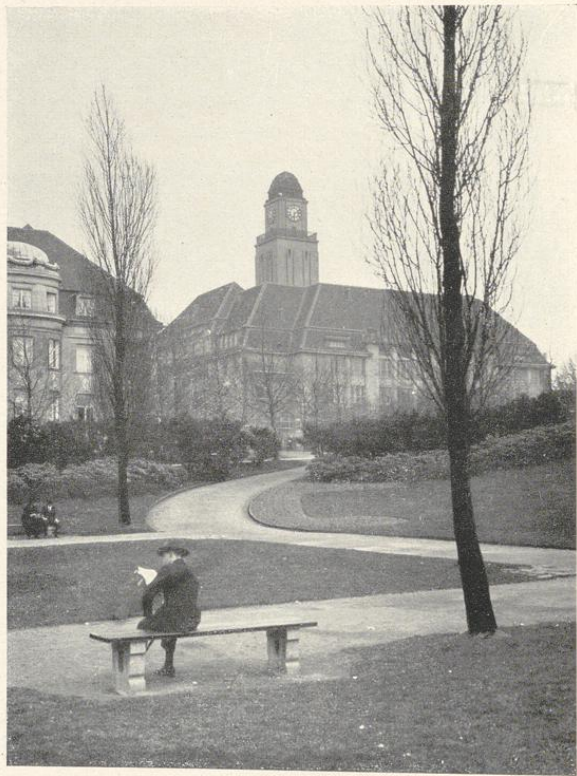
Margaretenhöhe, Blick vom Torbogen in die Steile Straße



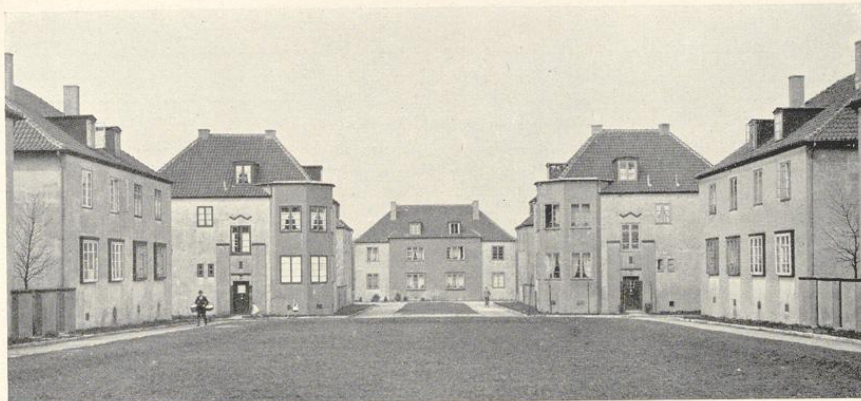
Margaretenhöhe, Winkelstraße



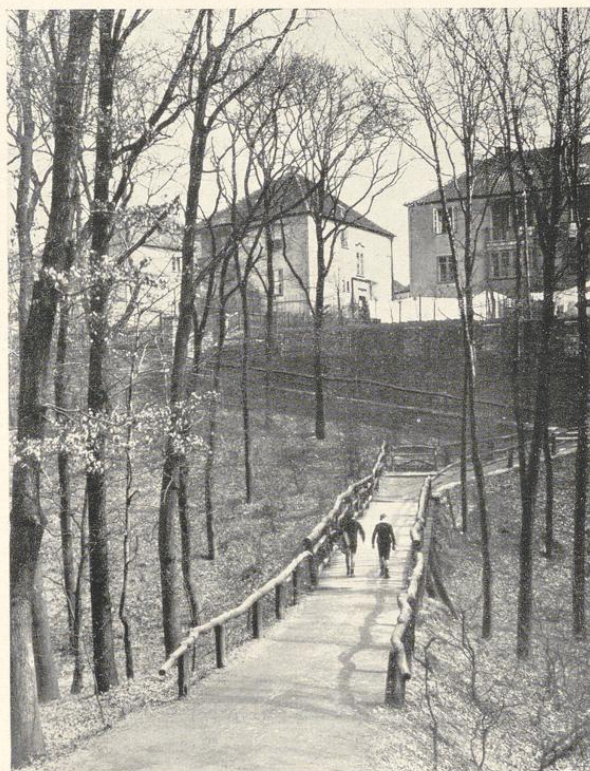
Siedlung des Bauvereins Eigenheim



Baugewerkschule vom Moltkeplatz gesehen (Arch. Prof. Körner)



Stadtwaldsiedlung des Allgemeinen Bauvereins, Blick in den Grünhof (Arch. J. Rings)



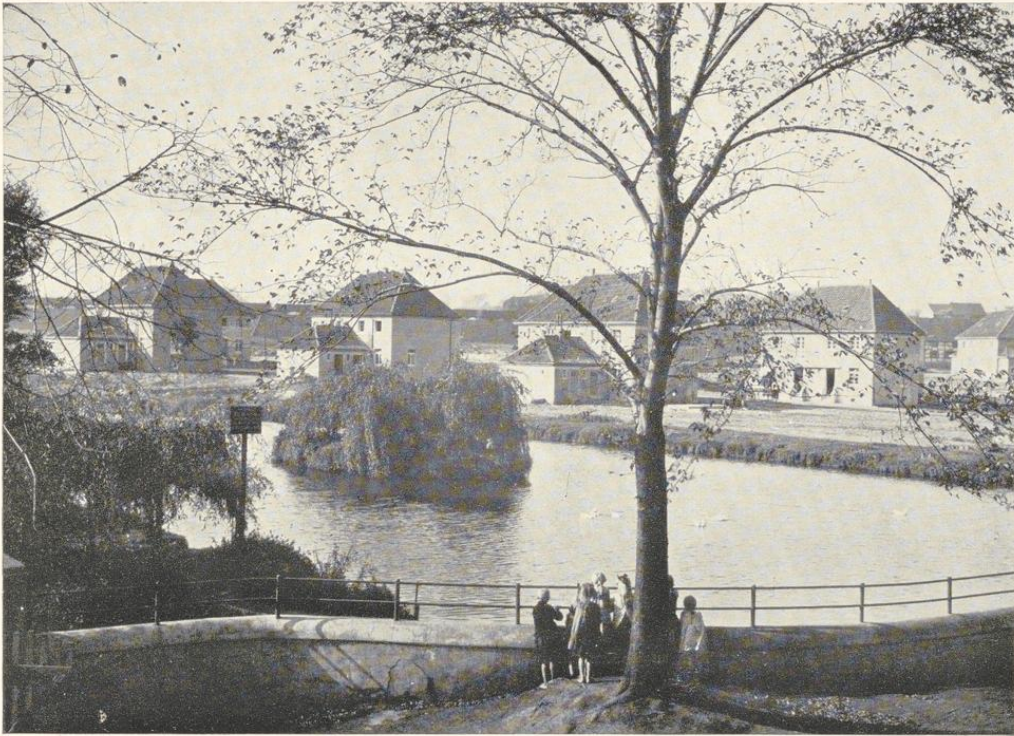
An der Stadtwaldsiedlung

lung verzichtet werden muß. Das große Gegenstück zur „Margaretenhöhe“ bildet in diesem Bauzweige die mit hervorragender städtischer Beteiligung erstellte „Stadtwaldsiedlung“ für den Mittelstand, ein Muster von Sachlichkeit und Zweckmäßigkeit, mit verbindlichster Liebe in die prächtige, grüne Umgebung hineinkomponiert. Die nördliche Industriestadt hat eine angenehme Aufhellung erfahren durch viele freundliche Bergmannssiedlungen, die in der Nachkriegszeit mit Hilfe der (jetzt in Auflösung begriffenen) „Treuhandstelle für Bergmannswohnstätten im Ruhrkohlenbezirk“ unter Mitwirkung von Arbeitgebern und Arbeitnehmern in Flachbauweise errichtet wurden. Manches reizvolle Wohnsiedlungsbild ist hier — angelehnt an die zerstreuten Tagesanlagen der Zechen — entstanden, das sicher von Unkundigen des Essener Stadtbildes hier nicht vermutet wird.

Es bedarf keiner Frage, daß die zahlreichen neuen öffentlichen Nutzbauten aller Art, welche mit der Anschwellung der Einwohnerzahl auf 476 000 (1. April 1925) notwendig wurden, außer ihrer eigenen guten architektonischen Ausgestaltung harmonisch als dominierende Punkte in den Wohnflächen verteilt worden sind. Die Ausbreitung des Flachbaues verbürgt ferner den selbstverständlichen Schutz der historischen dörflichen Siedlungskerne. Eine Aufsaugung der Vororte in die verhaßte Großstadt mit ihren siedlungstechnischen Nachteilen, wie sie anderswo mit Recht gefürchtet wird, tritt also bei der wachsenden Großsiedlung Essen, die wohnlich so viele periphereale dörfliche Neusiedlungen ihr eigen nennt, nicht ein. Man hat hierzulande schon lange erkannt, daß in der Pflege des Kleinstädtischen und Ländlichen die Stärke der heutigen Großsiedlung liegt. Das wird demjenigen widersinnig klingen, der sich noch nicht freigemacht hat von der falschen Einstellung von gestern, die „Größe“ einer Stadt äußerlich nach der Anhäufung hoher Häuser und breiter Straßen zu beurteilen. Es ist der besondere Stolz der Großsiedlung Essen, daß durch ihre Expansionsnotwendigkeiten der historische und heimatliche Siedlungscharakter der eingemeindeten Landkreisteile nicht im entferntesten gelitten hat. Andererseits wird in dem neuen Stadtbilde selbstverständlich für eine höhere Bebauungsmöglichkeit an den Verkehrsstraßen, an den Verkehrsgabelungen und innerhalb der Nebengeschäftsviertel gesorgt. Eine wirtschaftlich zweckmäßige und gleichzeitig städtebaulich einwandfreie Mischung der Bauweisen und ihre kunstvolle Verzahnung mit der freien Landschaft ist demnach gewährleistet. Ist also schon durch die in Essen gepflogene Wohnbautätigkeit eine durchgreifende Auflockerung des Neusiedlungslandes vorbereitet (in ausgesprochenen Einfamilienhäusern waren von 1909—12 durchschnittlich 8%, von 1913—14 durchschnittlich 15%, von 1915—18 wieder 8%, 1920 schon 22% und 1921 sogar 64% der Gesamtzahl aller neu erstellten Wohnungen untergebracht), so ergänzen die Grünflächen dieses angenehme Bild zu dem einer tatsächlichen „Garten-

stadt“, d. h. nicht einem überspannten, jede vernünftige Wirtschaftlichkeit entbehrenden Experiment oder einem nur in prunkhaften, „salonartigen“ Zieranlagen bestehenden Scheinbilde, sondern in einer natürlichen, gesunden Auffassung, wie sie den heutigen Gedankengängen des Städtebaues entspricht. Die solide, feste Grundlage des Essener Grünsystemes und damit der gesamten „Stadtlandschaft“ bildet — wie schon kurz gestreift — das breite, beiderseits des tief eingeschnittenen romantischen Ruhrtales (diesseits und jenseits der heutigen Stadtgrenze) verlaufende Grünband, dem wie kostbare Perlen das feine Kettwig, das ehrwürdige Werden, das verschwiegene Heisingen und das betriebsame Kupferdreh aufgesteckt sind: alles Kleinwirtschaftszentren oder natürliche Satellitenvororte. Einladend locken von droben die Waldhäupter des Ardeys die arbeitssamen Menschen hinaus aus der kraftzehrenden Nähe der nördlichen Eisenwerke, der lauten Geschäftsstadt und dichterem Mietshausviertel. Die Menschen haben den Ruf der Natur verstanden. Zaghaft, als fürchteten sie die Märchenstimmung dort oben zu stören, erklettern ihre kleinstädtischen und dörflichen Siedlungen, eingebettet vom urwüchsigen Grün zahlreicher Siepentäler, die gesunden Ruhrhöhen. Wie mit liebenden Armen umklammern weiterhin nach Norden zwei Ausläufer dieses südlichen Höhenrückens — für den Essener zugleich der Inbegriff aller landschaftlichen Schönheit und wohnlichen Ruhe — den gegen die Emscher offenen Talkessel der Arbeit (Altstadtkern, Kruppfabrik und Industrie-Neuland). Der östliche dieser Ausläufer wird angenehm durch das ländlich sittliche Huttroper Siepentäl und andere Einschnitte unterbrochen, findet über der heutigen Stadtgrenze hinaus in der Frillendorfer Höhe seine Fortsetzung und endigt im Salkenberg, Hallo und Mechtenberg. Der westliche Höhenarm ist landschaftlich ungleich freundlicher. In ihm sind eingekerbt das zur Baumbüthe so lachende Mühlenbachtal an der Margaretenhöhe und dessen verträumte Nebentäler. Nach dem Borbecker Stadtteil mit seinem wundervollen Schloßpark — einem Glanzstück Alt-Essener Geschichte — vorstoßend, löst er sich gleich einer Hand fingerartig auf, in seinen zahllosen Talmulden das entzückendste Naturbilderbuch aufschlagend. Gleich dem östlichen Höhenarm gibt er von seinen äußersten Spitzen herrliche Rundblicke in das industriereiche Flachland des Emschertales frei. Beide Höhenarme haben fast ausschließlich bergbauliche Siedlungsstruktur, d. h. weiträumige Ansiedlungen im Anschluß an verstreute Zechenanlagen.

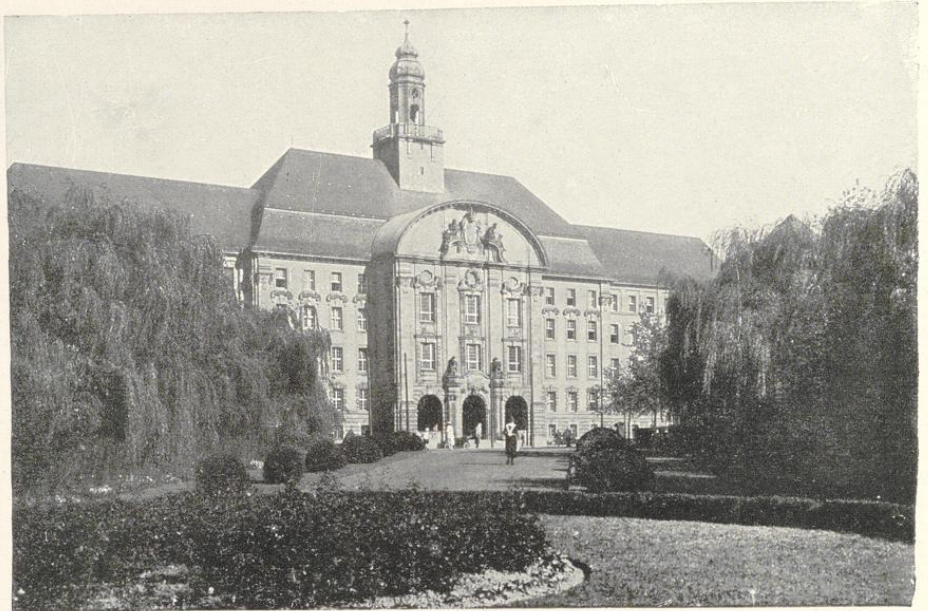
Diese landschaftlichen Kraftbänder des Essener Siedlungsorganismus werden in dem neuen Stadtbilde energisch für den Bauplan ausgenutzt. Das auf gesetzlicher Grundlage aufgebaute Grünflächenverzeichnis des Siedlungsverbandes Ruhrkohlenbezirk leistet wertvolle Unterstützung bei der Erhaltung natürlicher Grünbänder. Von ihnen ausgehend werden fluchtlinienmäßig weitere künstliche Grünzüge in die dichterem



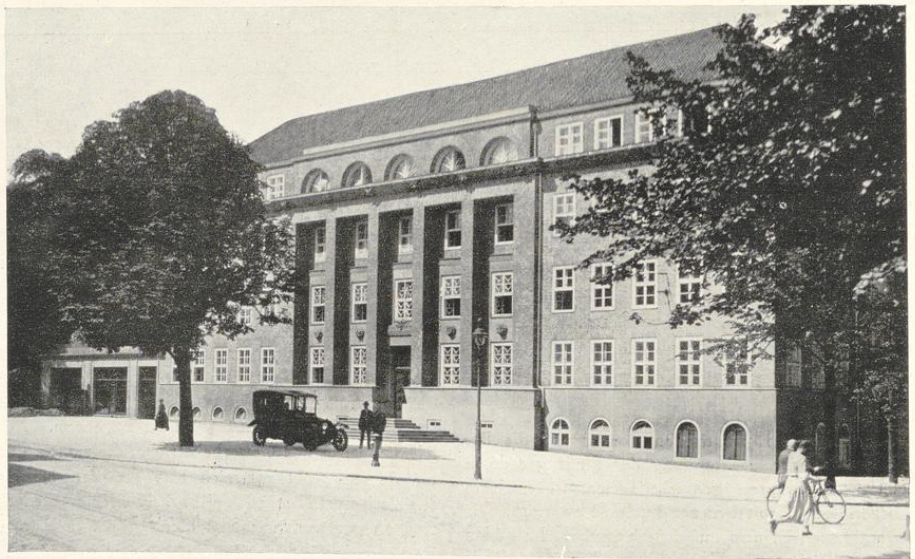
Bergmannsiedlung an der Pausmühlenstraße (Arch. Hülsebusch)

Wohnviertel und zu den Einzelparkanlagen vorgetrieben. Die Nutzgrünflächen (Spiel- und Sportplätze, Dauerkleingärten, Friedhöfe) werden dabei organisch im Verhältnis der Bevölkerungsdichte im Stadtgebiet verteilt. In den dichtbesiedelten Wohnbezirken oder an ihren Rändern sind neue Nutzgrünflächen eingeschaltet worden oder in Planung begriffen. Eine größere Wassersportanlage am Rhein-Herne-Kanal für den nordöstlichen Stadtteil ist im Bau, eine andere für den nordwestlichen Bezirk ist in Vorbereitung. Auch in den übrigen Teilen sind Sportanlagen, darunter ein großes Stadion in Planbearbeitung. Welche praktischen Fortschritte die Bestrebungen zur Gründurchdringung der Stadt gerade in den letzten Jahrzehnten gemacht haben, ist noch in einem besonderen Kapitel dieses Buches gewürdigt. Die Gartenstadt Essen ist also auf dem Marsche. Im Süden sind — nebenbei bemerkt — erhebliche Flächen für landwirtschaftliche Kulturen reserviert, die in etwa eine Beeinflussung der Gemüseversorgung bringen sollen.

Den größten Teil der Arbeitsflächen nimmt natürlich die geschlossene große Masse des weitbekannten Kruppschen Werkes ein, welches großartige Wirkungen in der Silhouette der Stadt hervorbringt. Weitere Hüttenanlagen und über 20 Zechen vervollständigen das erhabene großindustrielle Bild. Im Norden herrscht am Rhein-Herne-Kanal, an dem die Industrie durch Privatbahnen Anschluß gefunden hat, in fünf Privathäfen auf Essener Gebiet reges Leben. Der Bau des lange projektierten Stadthafens und die Aufschließung des städtischen und Kruppschen Industrieneulandes ist begonnen. Auch für Kleinindustrie und Gewerbebetriebe, die sich in den letzten Jahren recht zahlreich hier am Zentralpunkt des rheinisch-westfälischen Wirtschaftslebens niederlassen, sind an geeigneter Stelle äußerst günstige Flächen mit Verkehrsanschlüssen aller Art geschaffen worden. Alle diese industriellen Maßnahmen halten sich in dem geschilderten zweckmäßigen Rahmen des städtebaulichen



Justizgebäude an der Zweigertstraße (Arch. Staatliche Hochbauverwaltung)



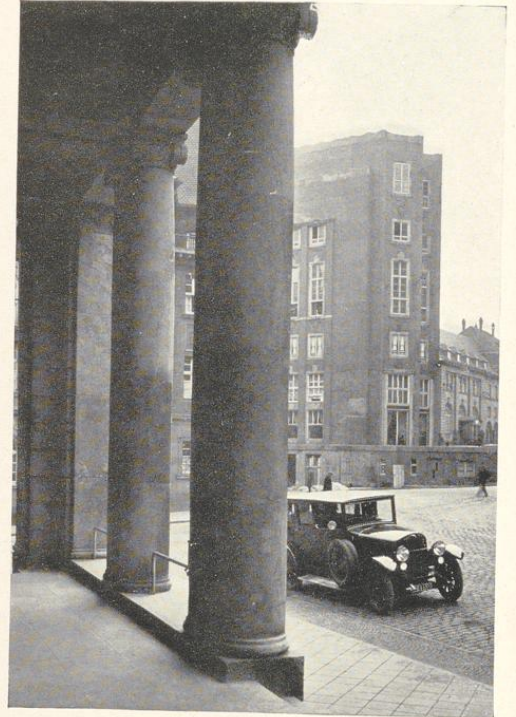
Städtisches Bürohaus „Glückauf“ (Arch. Beig. Bode)



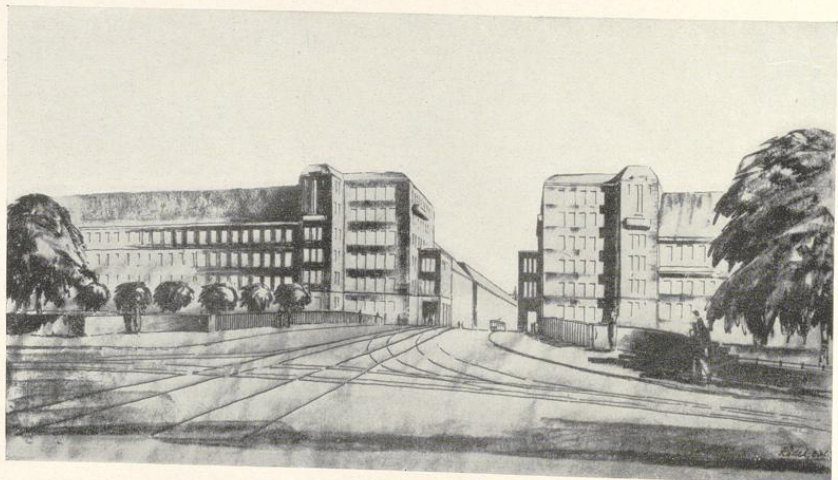
Synagoge (Arch. Prof. Körner)



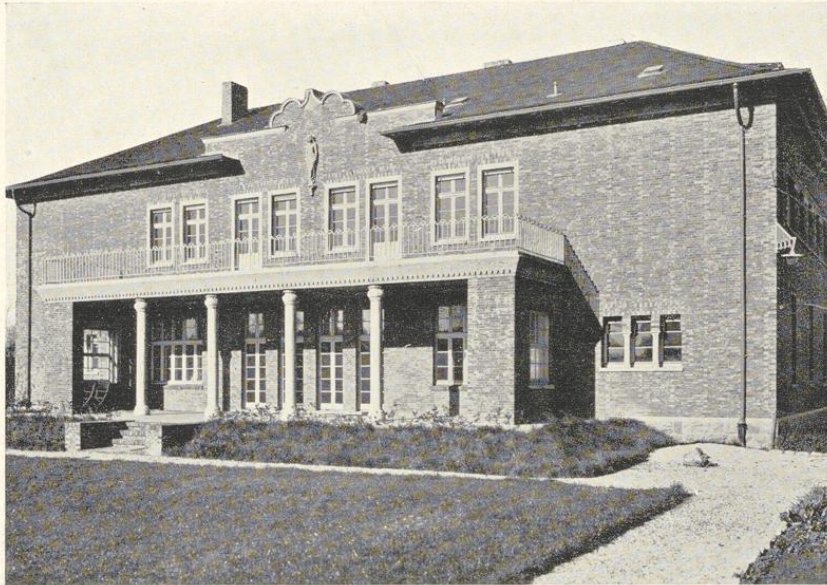
Bürogebäude „Erzhof“ (Arch. Reg.-Bmstr. Jung)



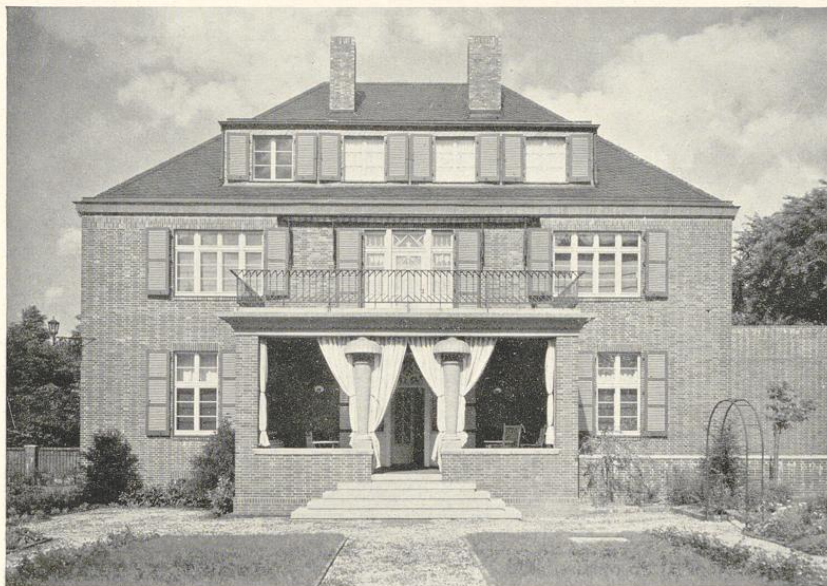
Blick vom Bürogebäude des Barmer Bank-Vereins auf die Börse (Barmer Bank-Verein: Arch. Heitfeld, Börse: Arch. Prof. Körner)



Geplante Bebauung des Brückenkopfes in Essen-Rüttenscheid (Entwurf Beig. Ehlgötz)



Haus Goldschmidt (Arch. Prof. Metzendorf und Stadtbaurat a. D. Schneider)



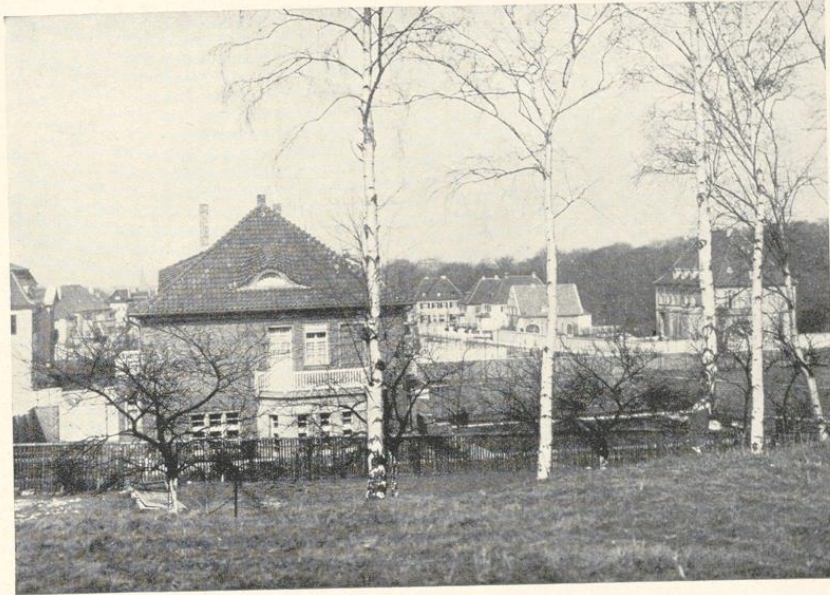
Haus Waldthausen (Arch. Prof. Metzendorf und Stadtbaurat a. D. Schneider)



Neues Viertel an der Ruhrallee



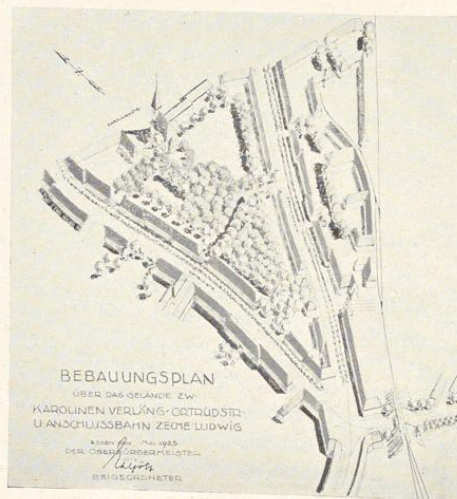
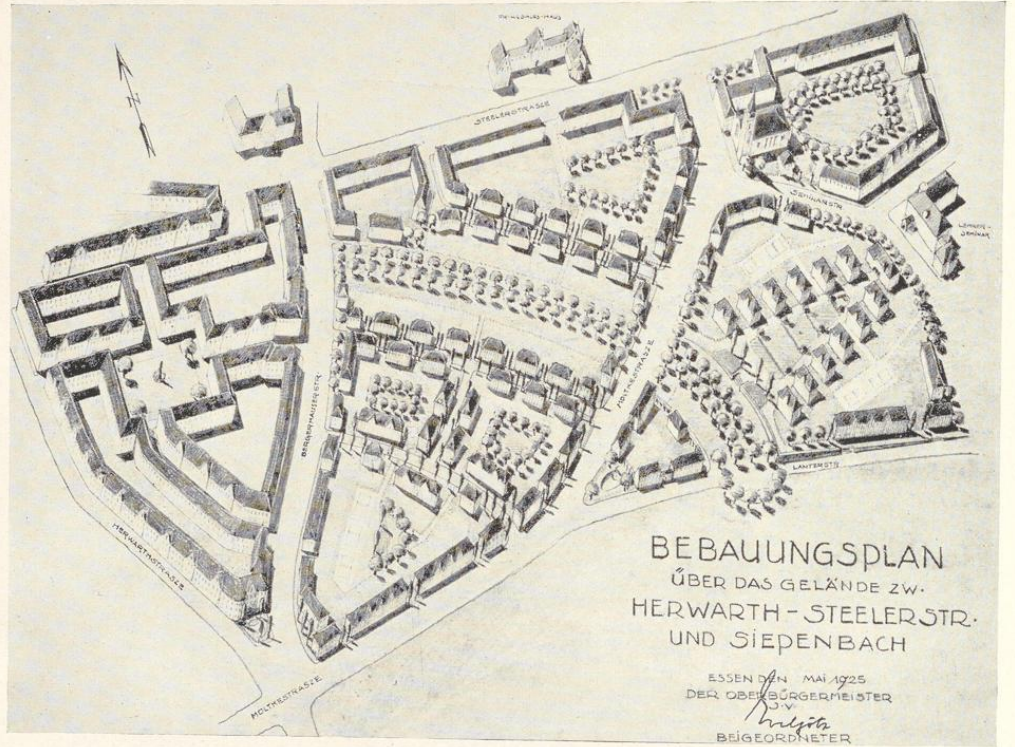
Semperstraße



Neues Villenviertel in Essen-Bredeney

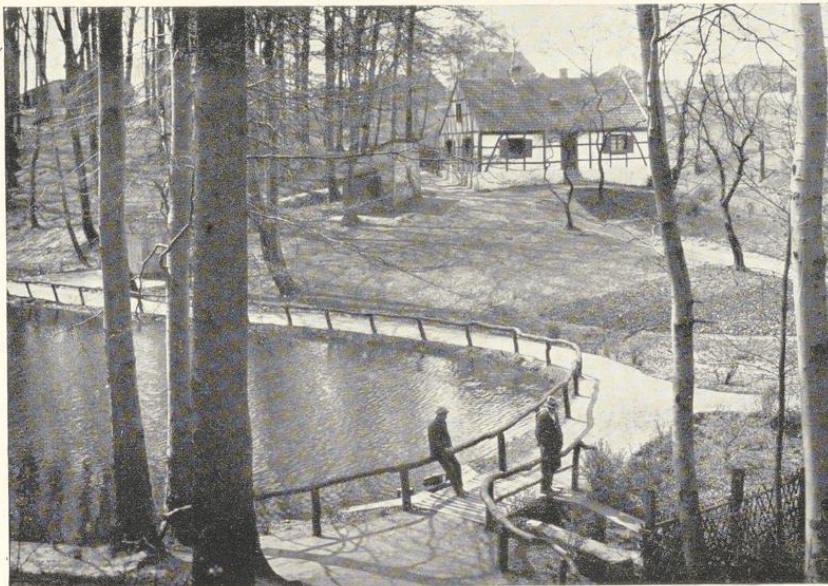


Wohnviertel am „Wiesental“ in Essen-Bredeney





St. Lambertuskirche, Essen-Rellinghausen



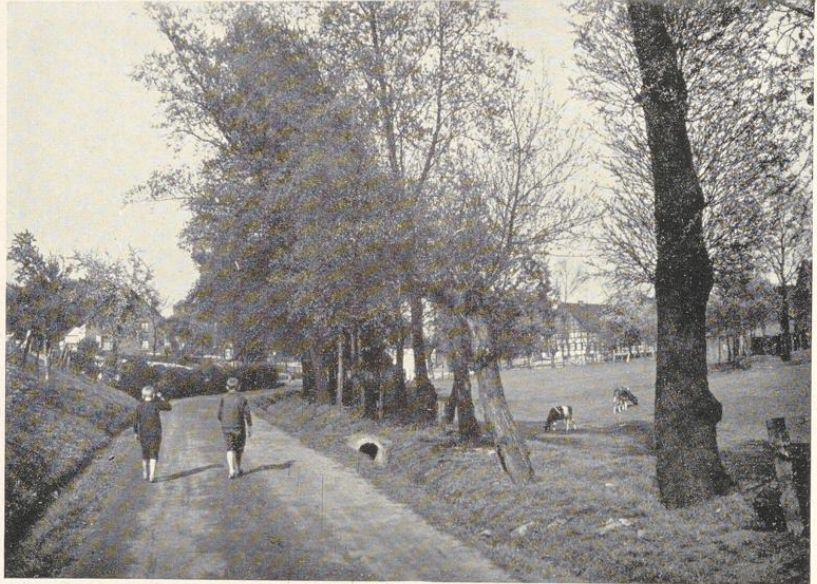
Gemeindepark, Essen-Börbeck



Schloß Schellenberg, am Gartenhaus



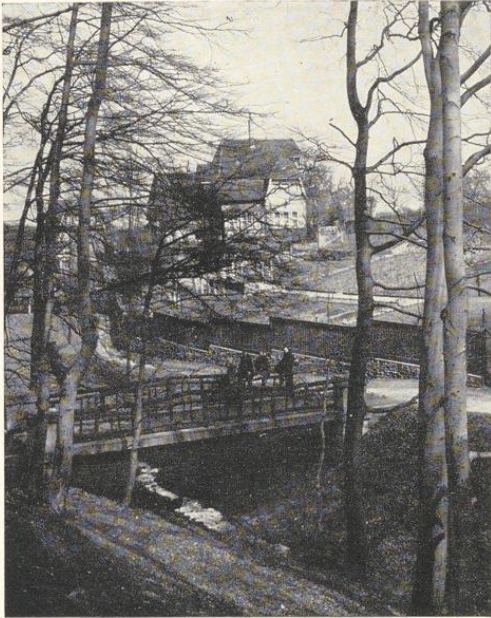
Schloß Borbeck, am Teich



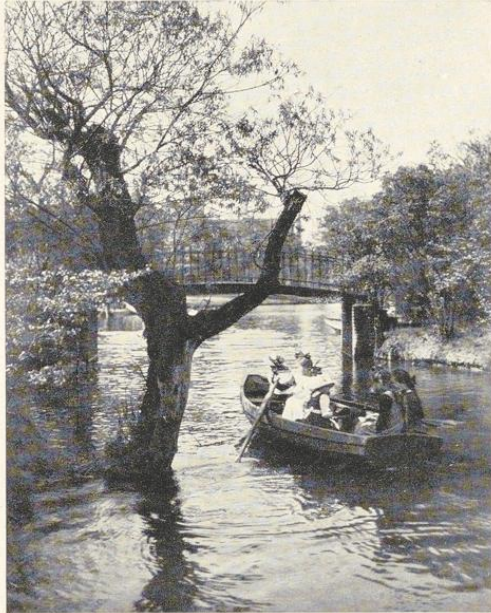
Grüntal in Essen-Bedingrade



Hagedorntal in Essen-Bedingrade-Frintrop



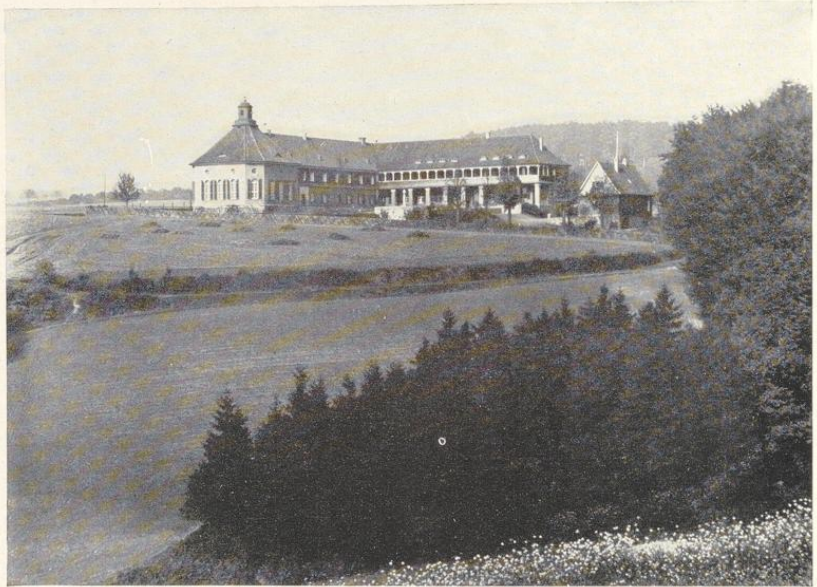
Grüntal in Essen-Bredeneu



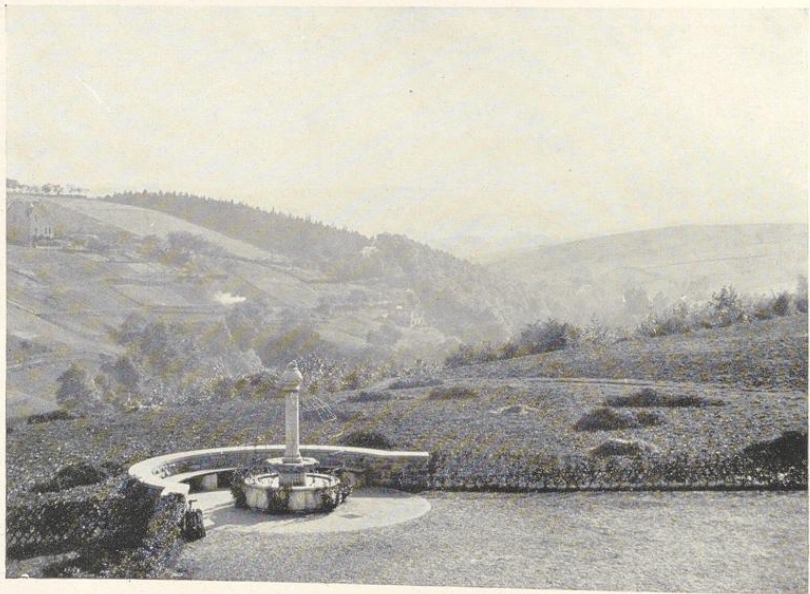
Im Kaiser-Wilhelm-Park, Essen-Altenessen



In der Viehofermark, Essen-Altenessen



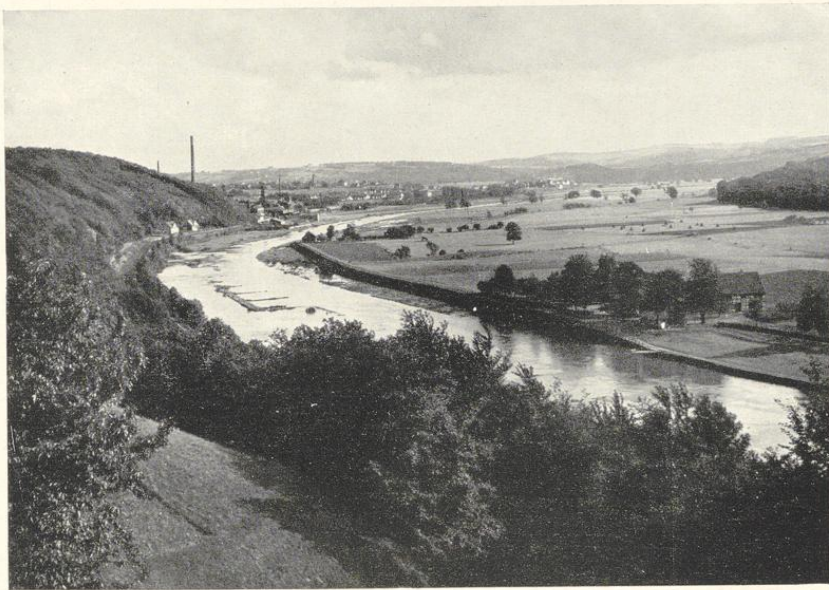
Waldschule Essen-Bredene (Arch. Beig. Erbe †)



Wolfsbachtal, Essen-Bredene



Ruhrtal, Blick auf Hügel



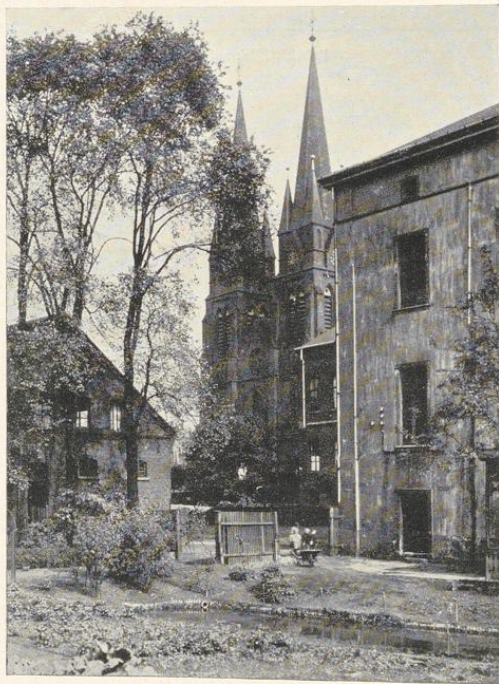
Ruhrtal, Blick auf Heisingen



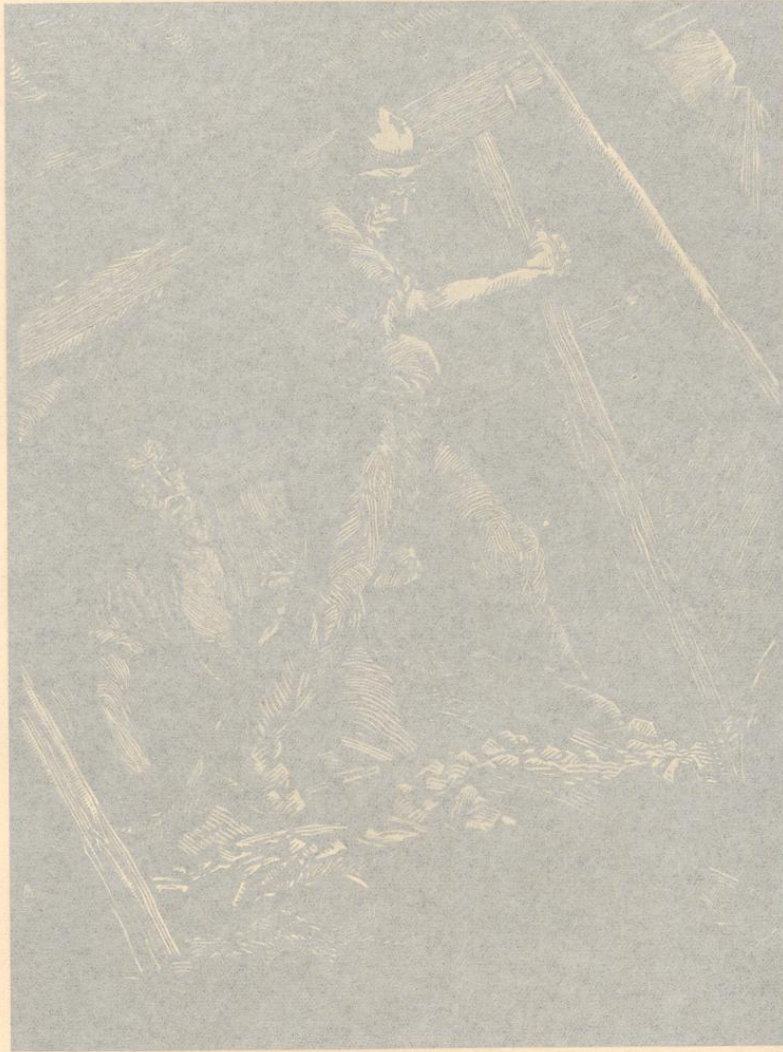
Vorort Werden an der Ruhr mit Abteikirche



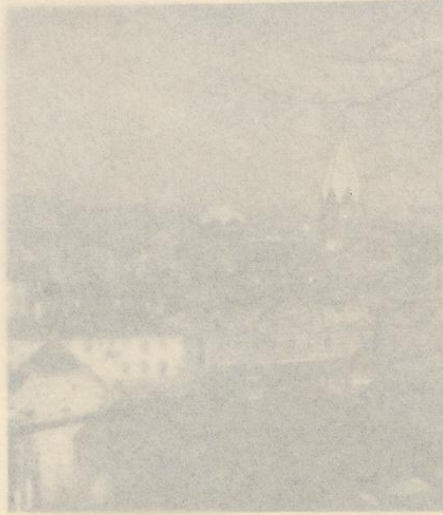
Vorort Kettwig an der Ruhr mit Pfarrkirche



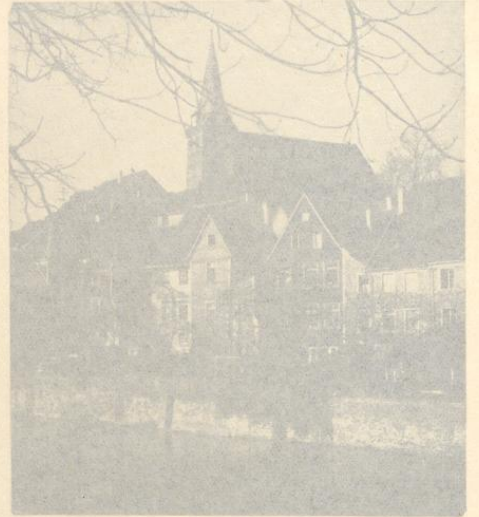
Am „Haus Berge“, Essen-Bergeborbeck



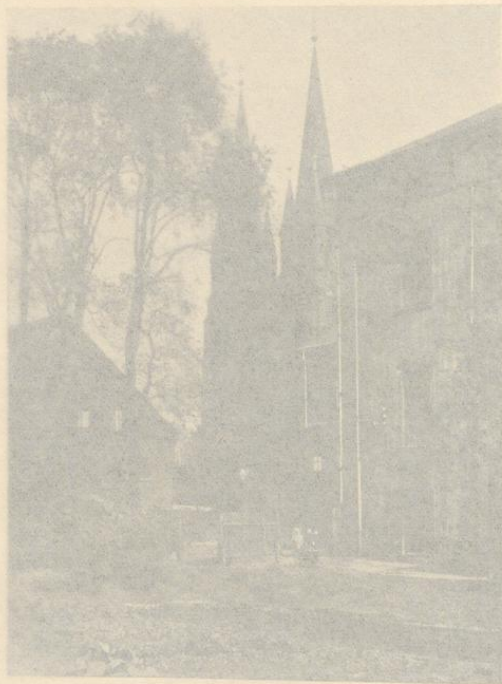
Zimmerhauer in der zu Bruch gegangenen Strecke — Nach einem Holzschnitt von Hermann Kästelbön, Essen



Weg bei Münster an der Ruhr mit Abteikirche



Vorort Kettwig an der Ruhr mit Pfarrkirche



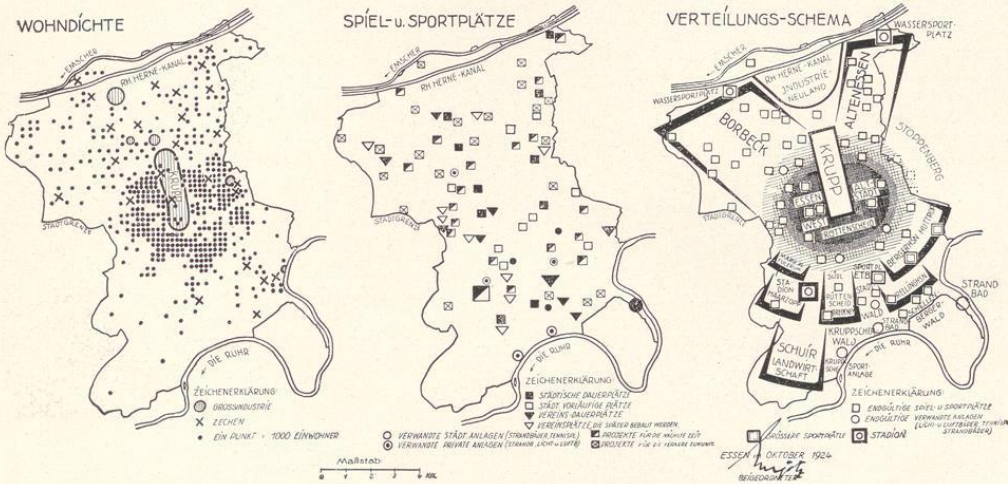
Am „Haus Berge“, Essen-Bergeborbeck



Zimmerhauer in der zu Bruch gegangenen Strecke — Nach einem Holzschnitt von Hermann Kätelhön, Essen



## VERTEILUNG DER SPIEL- u. SPORTPLÄTZE IN ESSEN

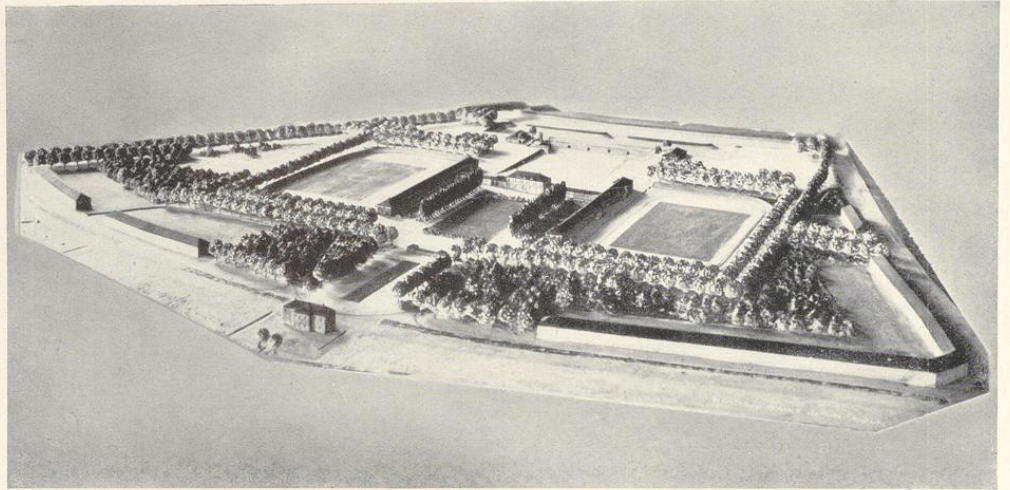


Mosaiks. Zugleich geht ein erfreulicher Zug nach Schönheit auch durch die Industriearchitektur, die dem Stadtbilde wertvolle Eigenheiten bringt.

Seit der Jahrhundertwende hat das in Essen als Hauptort des rheinisch-westfälischen Industriegebietes gewaltig zugenommene Geschäftsleben seinen baulichen Niederschlag in zahlreichen geschäftlichen (öffentlichen und privaten) Nutzbauten gefunden, die zunächst nur das Bild der ehemaligen mittelalterlichen Stadtfläche änderten, in den letzten Jahren und der neueren Zeit aber auch den Verkehrsstraßen und -knotenpunkten der umliegenden Viertel — besonders im wohnlich und geschäftlich bevorzugteren Süden — ein markantes bauliches Gepräge geben. Eine Menge dieser Bauten sind in den verschiedenen Teilen dieses Buches und in seinem geschäftlichen Anhang zur bildlichen und textlichen Darstellung gekommen. Städtebaulich werden diese Gebäude zur Zielstrebigkeit im Stadt- und Straßenbilde ausgenutzt. Als südliche Eingangspforte der Geschäftsstadt ist im Zusammenhang mit der neuen Rütterscheiderstraßenbrücke ein dominierender Brückenkopf geplant; in ähnlicher Weise werden die Verkehrsabelungen durch beherrschende Bauten dieser Art markiert.

Die Umwandlung des einstigen, von schützender Mauer umschlossenen Altstadtgebietes zur reinen Geschäftsstadt ist im vollen Gange. Aus der Halle

des schon bei seinem Bau um die Jahrhundertwende zu klein geratenen Hauptbahnhofes tretend, empfängt der fremde Besucher Essens auf dem Hauptbahnhofsvorplatz in den großzügigen Ausmaßen des „Handelshofes“ und den künstlerischen Eigenheiten der „Börse“ eine ganz achtbare städtebauliche Visitenkarte der Industriehauptstadt. An anderen zum Teil bereits wieder dem Abbruch verfallenen Gebäuden der Platzwände (Wettbewerb neue Hauptpost z. Zt. ausgeschrieben) gewahrt er allerdings das unstete Tasten und Fühlen der Übergangsarchitektur der letzten zwei Jahrzehnte. Nordwärts schreitend, von dem sich in die Altstadt ergießenden Menschenstrom getrieben, fällt sein Blick in Seitenstraßen mit Hotel-, Bank- und Geschäftspalästen — die Ansätze einer modernen „City“ — und schon nach wenigen Minuten schließt ihn der Engpaß einer Geschäftsstraße ein, der — wie ein vielgereister, auswärtiger Kritiker treffend sagte — „amerikanisch (à la William Street) wirkt, wenn auch in puppigem Umfange.“ Hier, wo er das vielstöckige Geschäftshaus des 20. Jahrhunderts, das schwülstige Haus der Gründerzeit, das bescheidene zweistöckige „bergische“ Häuschen aus dem Ackerstadtzeitalter Essens einträchtig nebeneinander schaut, muß es dem Fremden klar werden, daß er sich in einer Stadt befindet, welcher — wie einem jungen Burschen — in fabelhaft schnellem Wachstum der Anzug zu klein geworden ist. Ein Schritt in die Neben-



Modell des Wassersportplatzes am Rhein-Herne-Kanal in Essen-Altenessen (Entwurf Beig. Ehlgötz)

gassen, wo die unschönen Lücken neuer Straßendurchbrüche noch der Schließung harren, belehrt ihn, daß man bemüht ist, dem starken Pulsschlag der neuen Zeit die Wege zu bahnen.

Überall stößt man auf Bauarbeiten, an und für sich keine angenehme Erscheinung, aber sie zeugen von der jugendfrischen Entwicklungskraft, die dem Stadtkörper innewohnt. Auch am Burgplatz, dem Herzen der Altstadt, verhüllen zurzeit lange Bauzäune das erste Stadium großzügigster Umgestaltungsarbeiten. Man wird aber entschädigt durch den wohltuenden Anblick des prächtigen Münsters, welches nicht nur eines der ältesten Baudenkmäler Deutschlands, sondern auch zugleich einen bedeutenden Teil des geschichtlichen Grundsteines der heutigen Halbmillionenstadt darstellt. Diese einstige Zentralstätte nicht nur des geistlichen, sondern auch des geistigen Lebens der mittelalterlichen Stadt, soll auch im neuen Stadtbilde ein Kulturzentrum bleiben. Auf Grund des Ergebnisses eines Wettbewerbes hat das Städtebau- und Hochbaudezernat in Gemeinschaft einen baureifen Entwurf zur Umgestaltung aufgestellt, der sowohl den historischen Überlieferungen wie den Forderungen der Neuzeit gerecht wird. Und wenn erst die für Essen so wichtige Hauptbahnhofs-Neubaufgabe, die z. Zt. Gegenstand eingehendster Prüfung ist, und damit auch die Bebauung des östlich unmittelbar an die Altstadt grenzenden Ruinenfeldes des ehemaligen Schulz-Knaudt-Walzwerkes gelöst ist, wird einmal auch der Tag kommen, an welchem die Altstadt — das Herz der Indu-

strie-hochburg — formenschön gleichsam als Dirigent inmitten des gewaltig erbrausenden Liedes der Arbeit steht.

Über die Verkehrsflächen, welche den ausgedehnten Siedlungsorganismus der Stadt zu einem lebendigen Ganzen zusammenfügen, verbreitet sich ein Sonderabschnitt dieses Buches. Hier sei nur noch erwähnt, daß in Gemeinschaft mit dem in Essen ansässigen Siedlungsverband Ruhrkohlenbezirk, dem in der Hauptsache die Vertretung der zwischengemeindlichen Verkehrs- und Grünflächenbelange im Verbandsgebiet durch Staatsgesetz übertragen ist, seit einigen Jahren eine zähe Arbeit an der Durchführung der Ausfallstraßen geleistet wird. Auch eine großzügige Erneuerungsaktion der Straßenbefestigungen, eine umfangreiche Einschaltung von Straßenbaumreihen in den mit Grünflächen weniger gesegneten Bezirken und die Umstellung der Straßeneinteilung auf den gewaltig angewachsenen Autoverkehr hat die Straßenbilder wesentlich verbessert.

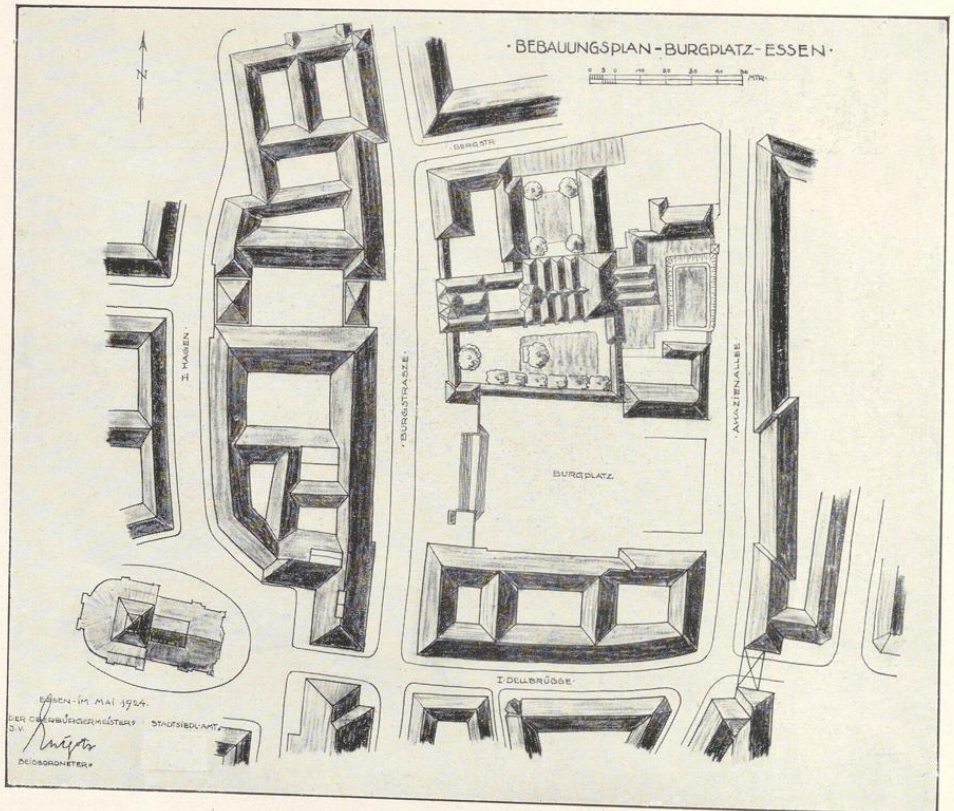
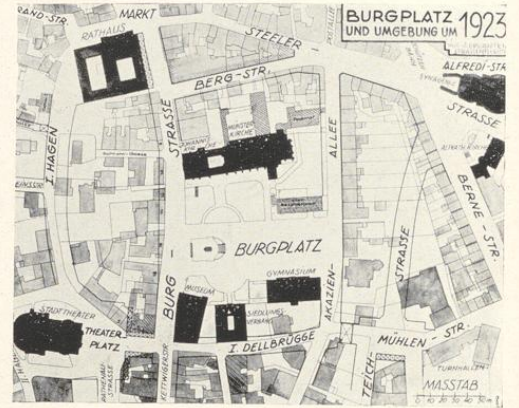
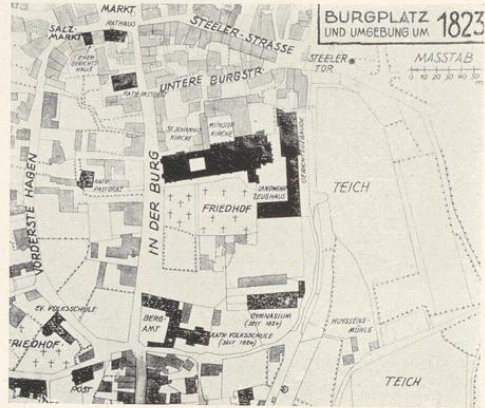
Es war unmöglich, im Rahmen dieser kurzen Zeilen alles aufzuzählen, was der Erwähnung würdig gewesen wäre. Die beigegebenen Bilder mögen für sich sprechen. Ein Wort des heutigen Reichskanzlers über Essen sagt alles: „Essen ist eine Siedlungsausstellung in natürlichem Maßstabe.“ Es gibt keine Stadt in Deutschland, die in städtebaulicher Hinsicht, seien es nun Industrie-, Geschäfts-, Wohn- oder Grünflächen, ähnliches Studienmaterial in gleicher Fülle beieinander wie Essen böte. Und gerade in letzter Zeit beginnt nach den schweren



Nördlicher Platz am Hauptbahnhof



Südlicher Platz am Hauptbahnhof



Neuer Burgplatz, Lageplan (vergl. Schaubild auf Seite 92)



Blick über die Altstadt auf die Industriestadt

Kriegs- und Nachkriegsnöten wieder in allen Teilabschnitten des Stadtbildes eine lebhaftere Baulust einzusetzen. Das einst so über die Schulter angesehene Essen hat sich in der Reihe der deutschen Städte einen beachtenswerten Platz erobert. Auch rein zahlenmäßig steht es an hervorragender Stelle, es ist hinter Köln die zweitgrößte rheinische, hinter Berlin, Köln und Breslau die viertgrößte preußische und hinter Berlin, Hamburg, Köln, München, Leipzig, Dresden und Breslau die achtgrößte deutsche Stadt und dabei doch ein Siedlungsbild von bewundernswerter weiträumiger Eigenart.

Trotz aller geleisteten städtebaulichen Arbeit ist Essen natürlich noch keine fertige Stadt, sondern noch mitten im Wachsen und Werden. Soll auf den großzügigen

Grundstein, der um die letzte Jahrhundertwende zu dem mustergültigen Organismus der Industrie-, Handels-, Wohn- und Erholungsstadt gelegt wurde, einmal der krönende Schlußstein folgen, so ist unter allen Umständen dazu eine Konsolidierung des Groß-Essener Wirtschaftsgebietes zu einer städtebaulichen und verwaltungstechnischen Einheit notwendig. Eine Arbeitsgemeinschaft, ein Zweckverband, kann einen organisch zusammengehörenden Aufbau niemals ersetzen. Möge dieses ideale Zukunftsbild trotz aller Not unserer noch immer schicksalschweren Tage für unsere Heimatstadt recht bald heranreifen und in seiner Gesamtstruktur der Nachwelt Kunde von einer beachtenswerten städtebaulichen Kulturstufe überbringen!

\* \* \*