



UMBAU DER STADT  
Beispiel Bochum

Wo die Vergangenheit beschworen wird, um die Zukunft zu retten, muß es schlecht stehen um die Gegenwart. In der Tat scheinen mir die sich in diesem Jahr verstärkt regenden Bemühungen, die vom Krieg verschonten, nun von Spekulanten und Politikern, von der Bauindustrie und Planern, von den Zwängen unserer sozialen Marktwirtschaft bedrohten älteren Gebäude und Viertel zu erhalten, kaum mehr als das Eingeständnis einer Kapitulation vor der vor 25 Jahren bewußtlos eingeleiteten Entwicklung: dem Auf- und Umbau unserer Städte strikt nach eben den Bedürfnissen unserer sozialen Marktwirtschaft.

Sind es doch die Gleichen, die noch bis vor kurzer Zeit nicht schnell genug ihr Eigenheim im Grünen beziehen konnten und damit die Stadt den Spekulanten und Geschäftemachern preisgaben, die jetzt, der Isolation im Grünen müde und von lästigen, täglichen Reisen zum Arbeitsplatz, die Vorteile des Wohnens in der Stadt, im Hause ihrer Väter "entdecken".

Urbanität ist das Schlagwort. Klar: zum Repräsentieren gehört ein soziales Umfeld, von dem man sich absetzen, und eine individualisierte Architektur, mit der man sich identifizieren kann. Die herzustellen, war wohl eine zu hohe Anforderung an die Phantasie der Mehrzahl der heutigen Architekten. Da konnte auch eine größere Investitionsbereitschaft der Bauherren nicht verhindern, daß doch immer wieder die gleichen Es-war-schon-immer-etwas-teurer-einen-besonderen-Geschmack-zu-haben-Luxusschuppen aus Landschaft gleichförmige, öde Bungalow-Wüsten machten. Also zurück in die Stadt, in die unverhohlenen protzigen, wenn auch vergleichsweise geschmackvollen, nun mit frischen Farben lustig übertünchten Gründerzeitpalästen.

Doch die Urbanität, die man beschwört und durch allerlei planerische Klimmzüge aus den entleerten Cities herauszukitzeln versucht, wird es, wenn, nur noch scheinbar geben: Wo die Stadt umgebaut wurde zu einem einzigen gigantischen Warenhaus, durchzogen von Bank- und Versicherungsschluchten, eingebettet in eine Transportlandschaft aus Stahlbeton und Asphalt mit eingestreuten Fußgängerreservaten, garniert mit Protzbauten der öffentlichen Hand und monströsen Kulturzentren, wird die Bourgeoisie, wie eh und je, nun wieder in den geretteten und restaurierten Gründerzeit- und Jugendstilhäusern unter sich sein. Denn sie allein wird sich den Luxus leisten können, den anderweitig rentierlicher nutzbarer Boden in der Stadt schlicht nur zu bewohnen.

So wird das Wohnen in der Stadt zum Privileg. Die große Masse der Bevölkerung wird die Stadt nur noch zum Arbeiten und Einkaufen, vielleicht noch zum Vergnügen und zum Staunen besuchen dürfen. Ist sie doch schon jetzt prima untergebracht in praktischen und freundlichen Ghettos weit außerhalb von ihren Toren. Ob sie dort eine neue Heimat findet, scheint da die Frage nicht wert, wo doch nicht nur das größte, sondern auch noch ein gemeinnütziges Wohnungsbaunternehmen der Bundesrepublik durch seinen Namen

schon die passende Ideologie mitbaut. Und jetzt wird den dorthin "Umgesetzten" das Aushalten in diesen schnell hochgezogenen Schlafürmen und platten Mehrfamilienbehausungen noch schmackhaft zu machen versucht, indem man diese langsam ihr Eigentum werden läßt: auf daß die, die diese Häuser dort hingehauen haben, ihr Geld in der Tasche, den dort Wohnenden die Last der Folgen, die sich ja erst später zeigen werden, endgültig aufbürden können und sie für immer dort fesseln.

Wir, Diethelm Koch und ich, wollten solche leicht zu illustrierende Polemik hinter uns lassen. Denn sie nützt nichts. Auch schien es uns nicht sinnvoll, die Kritik an den herrschenden Zuständen als eine Kritik unseres Wirtschaftssystems zu formulieren: denn die angebliche Alternative, die unsere östlichen Nachbarn leben, hat dort - zumindest, was den Städtebau angeht - kaum andere Ergebnisse gezeitigt. Der Städtebau, die Architektur, scheinen uns aber ein sehr wesentliches Indiz zu sein für Rückschlüsse auf den Zustand einer Gesellschaft. So sind wir dann allerdings doch der Meinung, daß das, womit wir uns hier auseinandergesetzt haben, ein spezifisches Ergebnis der bundesdeutschen Wirtschaftsverhältnisse ist.

Der Vergleich mit dem nicht besseren Städtebau der osteuropäischen Staaten macht deutlich, daß die Ursachen für die zunehmende Zerstörung und Unbewohnbarkeit der Städte nicht in den unterschiedlichen Wirtschafts- und Gesellschaftssystemen allein begründet sein können, sondern einen gemeinsamen Nenner haben müssen. Unserer Meinung nach lassen sich die Ursachen für die heutige Misere umschreiben mit dem Begriff der Industrialisierung.

Diese These näher zu begründen, ist hier nicht der Platz. Die einschlägige Literatur hat das überdies besser getan, als das hier je geschehen könnte (siehe Literaturliste am Ende des Bandes). Uns schienen folgende Zusammenhänge offensichtlich genug:

- Die heutige Aufteilung der Stadt in spezialisierte, in sich monostrukturierte und tendenziell voneinander isolierte Gebiete ist die logische Konsequenz einer auf Industrialisierung, das heißt, auf die Konzentration von Produktionsmitteln und auf Arbeitsteilung orientierten Wirtschaftsform: Methoden, die der Steigerung der Produktivität dienen, bestimmen nun auch die Organisation der Stadt.

- Diese Entwicklung umfaßt tendenziell alles, was mit Stadt umschrieben werden kann. Sie betrifft sowohl die Struktur der Stadt als Ganzes, als auch einzelne Gebäude und damit eben auch das Leben ihrer Bewohner.

- Die beiden wesentlichsten Erscheinungsformen der nach industrialisierten Produktionsmethoden organisierten Stadt sind die Funktionstrennung einerseits und andererseits die Spezialisierung. Ihre Dialektik schlägt sich in den Köpfen der Politiker und Planer nieder in Form von räumlichen und funktionalen Ordnungskonzepten, in denen fein säuberlich getrennt ist, was die Bevölkerung täglich neu, im ständigen Transport ihrer selbst wieder verbinden muß.

- Insofern sind die Thesen der "Charta von Athen", in denen die radikale Funktionstrennung im größten

Maßstab gefordert wurde, bloß der architektur- und städtebauideologische Nachvollzug, die "schlüssige" Formulierung einer sich ohnehin abzeichnenden Entwicklung. Den bis dahin den sich vollziehenden Prozessen theoretisch nachhinkenden Architekten und Planern gelang es mit ihrer Hilfe, sich zu den Phalanx der Wegbereiter einer vermeintlich humaneren Gesellschaft wieder zu rechnen zu können. So kann es nicht verwundern, daß Funktionstrennung und Spezialisierung ihre schlechte Synthese finden in einer unverdeckt phantasielosen, gleichmacherischen Architektur, die zwar immer noch handwerklich-teuer angefertigt wird, in ihren Ergebnissen aber fast ohne Ausnahme weniger gut ist als das billigste Fließbandprodukt. Ach, wenn doch das, was Architekten Häuser nennen, nur so "schön" und "praktisch" wäre, wie unsere Autos!

- Funktionstrennung und Spezialisierung haben so wohl in der Organisation der Stadt wie in der Einzelarchitektur noch nicht ihren höchst möglichen Grad erreicht. Die Stadt wird daher noch lange umgebaut werden. Die augenblickliche Umbauphase: die endgültige Anpassung der Stadt an den Individualverkehr mit dem Auto, jetzt mit der Perspektive, mittels U-Bahnen usw. den gesamten öffentlichen Massentransport unter die Erde leiten zu können, wo die Fußgänger ja ohnehin schon sind.

- Die Stadt war schon immer "Medium der Ausbeutung" (H. G. Helms). Und sie selbst wird auch in Zukunft - schon durch ihren permanenten Umbau - eine stetig sprudelnde, wirtschaftliche Quelle bleiben, aus der es sich reich schöpfen läßt.

- So wird, obwohl die verheerenden Folgen der undifferenzierten Funktionstrennung nun schon längst unübersehbar sind, weiter nach diesem Rezept geplant und gebaut: "modernisiert" werden, weil ja

- wirtschaftlich ist, was der Wirtschaft nutzt, und

- Unwirtschaftliches, weil nicht Profitables, auf die große Masse der schwachen Einzelnen, auf die Steuerzahler abgewälzt werden kann.

Die Ausstellung "UMBAU DER STADT: BEISPIEL BOCHUM" ist ein Versuch, diese skizzenhaft umrissenen Zusammenhänge ins Bild zu setzen. Wir haben dieses Thema gewählt, weil uns die übliche Beschäftigung mit der Erhaltung älterer Bausubstanz zu kurz gegriffen scheint: Wo eine umfassende Entwicklung unter vielem anderen den Abriß älterer Gebäude zur Folge hat, scheint es wenig sinnvoll, sich nur an diese Einzelobjekte zu klammern und nicht zu fragen, warum denn seit 1945 zweimal mehr alte Bausubstanz zerstört wurde, als während des ganzen Krieges von Bomben, wie der Bundesminister des Innern, Prof. Maihofer anlässlich der Eröffnung des Denkmalschutzjahres sagte.

Es war nicht unser Anspruch, auf diese Frage eine Antwort zu geben. Wir wollten vielmehr am Beispiel einer Stadt - Bochum - exemplarisch dokumentieren, was Funktionstrennung ist und bedeutet für das Leben in der Stadt. Wir wollten hinweisen auf die Konsequenzen eines weiteren Umbaus der Stadt nach diesem Konzept und zeigen, daß auch andere Organisationsformen existieren und möglich sind. Dabei

haben wir mehr notgedrungen als gerne auf ältere Stadtteile uns bezogen. Denn im Vordergrund unseres Versuchs sollte nicht die ältere Architektur als solche, sondern die andere Struktur dieser Stadtteile stehen. An ihnen deutlich werden sollte die Alternative zur heutigen Funktionstrennung: die Funktionsmischung als Organisations- und Bauprinzip (vgl. die richtungsweisende Arbeit von J. Wiegand). So waren wir sehr froh, mit dem Beitrag des Architekturbüros Eckert/Pressel/Jakubik, München, wenigstens eine echte, den heutigen Standards angemessene Möglichkeit, gemischt zu bauen, vorstellen zu können.

Bei der Erarbeitung des Konzepts kam uns es an

- auf eine möglichst leicht verständliche Darstellung der ja relativ abstrakten Materie; aus diesem Grund notwendige Vereinfachungen, Verkürzungen und Auslassungen nahmen wir bewußt in Kauf;

- auf die konsequente Entwicklung der Problematik an Beispielen nur aus einer Stadt - Bochum; alle Beispiele sollten aber so gewählt sein, daß auch ohne Ortskenntnis verstanden werden könne, um was es geht.

- Schließlich sollte die Ausstellung so angelegt sein, daß sie um die Erfahrungen der Besucher ergänzt werden könnte; die Besucher sollten die Ausstellung durch eigene Beiträge verändern können.

Bei der Realisation kam uns die unterschiedliche Technik der beiden Photographen entgegen: Wolf Lücking hat in der Hauptsache mit einer von ihm entwickelten Vorrichtung, der Montage einer Motorkamera auf das Dach eines PKW, Aufnahmen gemacht. Ausgelöst wird mittels einer Fernsteuerung während der Fahrt - der Photograph blickt also nicht durch das Objektiv, sondern sucht sich sein Motiv mit unbewaffnetem Auge und dem Auto. Die so bei immer gleichem, jedoch bewegtem Standpunkt entstandenen Aufnahmen sind an Objektivität kaum zu überbieten; die überprüfbare Methode macht sie zu anschaulichen Dokumenten. Demgegenüber machte Elisabeth Niggemeyer, mit ihrer sehr spontanen und subjektiven Art zu photographieren, Aufnahmen, in denen, gewissermaßen aus der Perspektive der Bewohner gesehen, sowohl Einmaliges dokumentiert, als auch am Besonderen über dies hinaus allgemein deutlich wird, wie die Menschen in der Stadt leben und sich fühlen.

Ich möchte auf die - an dieser Stelle übliche - Danksagung an die, die an diesem Projekt gearbeitet haben, verzichten. Das Engagement, das von allen gezeigt wurde, übersteigt bei weitem das übliche Maß. Es auf eine Person zu beziehen, wäre ohnehin falsch. Es galt der Sache und hat seine Quelle in Sorgen und Befürchtungen angesichts einer bedrohlichen Entwicklung, die uns alle betrifft. Namentlich danken möchte ich jedoch Dr. Peter Spielmann, dem Leiter des Museums Bochum. Er hat nicht nur vertrauensvoll uns "einfach einmal machen" lassen, sondern war darüber hinaus auch so großzügig, einen erheblichen Teil des schmalen Museumsetats für dieses Projekt einzusetzen.

Michael Fehr, Museum Bochum

# I NOCH NICHT UMGEBAUT

"gemischte" Viertel

Wie in anderen Städten gibt es in Bochum Stadtteile, die im Wesentlichen einem einzigen Zweck dienen.  
So gibt es Stadtteile, die zum Beispiel nur

dem Arbeiten



das Opelwerk

dem Einkaufen



das Ruhrpark-Einkaufszentrum

dem Wohnen



die Hustadt

der Bildung



die Ruhr-Universität

dienen



Es gibt aber auch Stadtteile, die nicht spezialisiert sind zum Beispiel Bochum-Linden-Dahlhausen

Hier findet alles, was zum Leben gehört, in unmittelbarer Nachbarschaft statt. Die Lebensbereiche liegen hier dicht beieinander.

Arbeiten



Konsum



Wohnen



Kommunikation



Bochum-Linden-Dahlhausen bezeichnen wir daher als ein "gemischtes" Gebiet.



In Bochum-Linden-Dahlhausen wohnen ungefähr 27 000 Menschen, das sind 7 % der Bochumer Bevölkerung.

Ebenso, wie es spezialisierte Stadtteile gibt, gibt es auch Straßen, die hauptsächlich einer einzigen Funktion dienen

dem Arbeiten



dem Einkaufen



dem Wohnen



dem Autofahren



Gußstahlstraße  
Gahlenschestraße



das Unicenter  
die Kortumstraße



Robert-Koch-Straße  
Schwerinstraße



die Universitätsstraße  
die Königsallee



Es gibt aber auch Straßen mit "gemischten" Funktionen:



Zum Beispiel die Hattinger Straße in Bochum-Linden.



Diese Straße verbindet alles, was zum Leben gehört.

Arbeiten



Konsum



Wohnen



Kommunikation



Natürlich gibt es auch Gebäude, die einem einzigen Zweck dienen ...

dem Arbeiten



Kraftwerk Springorum  
FKH  
Städtische Sparkasse  
Rathaus

dem Konsum



Korum  
Baltz  
Wertheim  
Horten

dem Wohnen



Kapskolonie  
Heckertstraße  
Girondelle  
in Stiepel

der Kommunikation



Ruhrlandhalle  
Parkhaus Restaurant  
Schule Rosenberg  
Pauluskirche

Es gibt aber auch Häuser mit vielfältigen Funktionen  
Straße in Bochum-Linden



Zum Beispiel diese beiden Häuser auf der Hattinger  
Straße



Das alles findet in diesen beiden Häusern statt:



# Ein "gemischtes" Viertel, was ist das?

Wo die Wohnungen liegen, wie weit sie von den Geschäften entfernt sind und den Arbeitsstätten, wie die Straßen verlaufen, ob sie alles oder nur manches miteinander verbinden: das allein schon bestimmt entscheidend das Leben der Bewohner einer Stadt. Denn es ist doch ein wesentlicher Unterschied, ob man, um zum Beispiel das Kind in den Kindergarten zu bringen oder um zur Arbeit gelangen zu können, das Auto benutzen muß oder nicht.

Wie die Stadt angelegt und gebaut ist, das bestimmt und organisiert also sehr maßgebend das Leben ihrer Bewohner.

Man kann die Stadt daher auffassen als die gebaute Organisation der Funktionen, die sie für die, die in ihr wohnen und arbeiten, erfüllen muß.

Vereinfacht kann man folgende vier Grundfunktionen unterscheiden, die durch die Anlage der Stadt organisiert sein müssen:

- das Wohnen
- das Arbeiten
- das Sich-Erholen (Freizeit)
- das Sich-Bewegen (Verkehr)

Es gibt nun zwei grundsätzliche Prinzipien, nach denen die städtischen Funktionen organisiert sein können: nach dem Prinzip der Mischung dieser Funktionen oder nach dem ihrer Trennung.

Von Funktionsmischung spricht man dann, wenn

- innerhalb eines kleineren Gebietes eine jeweils größere Anzahl von unterschiedlichen Wohnungen und Arbeitsstätten einander zugeordnet sind.

Für gemischte Gebiete charakteristisch sind mithin

- Kleinräumigkeit und unmittelbare Nachbarschaft von Wohnungen und Arbeitsstätten
- eine gemischte Sozialstruktur (in gemischten Gebieten wohnen sowohl jüngere wie ältere, größere und kleinere Familien, jüngere und ältere alleinstehende Menschen aller sozialen Schichten)
- eine gemischte gewerbliche Struktur (in gemischten Gebieten gibt es sowohl produzierende Gewerbe wie auch Dienstleistungsbetriebe, Büros, Handwerksbetriebe, Geschäfte und öffentliche Einrichtungen)
- und, ganz besonders, Entfernungen, die auf das Zu-Fuß-Gehen eingerichtet sind.





**Vereinslokal**  
des  
**Tus Querenburg 1890 e.V.**  
  
**Vereinslokal**  
der  
**Freiwilligen Feuerwehr**  
Löschzug Querenburg  
  
**Vereinslokal**  
des Geflügelzuchtvereins  
Querenburg 1929



**VEREINSLOKAL**  
**Knappenverein**  
LINDEN-DAHLH.  
  
**Marine Kameradschaft**  
LINDEN-DAHLH.  
  
**DJK Sportfreunde**  
LINDEN

**VEREINSLOKAL**  
Reise-Vereinigung  
*Auf zur Ruhr*  
  
**KANARIEN-ZUCHTVEREIN**  
GUT HOHL 1953  
  
Mieter Verein Boch.  
u. Umgegend e.V.  
ZENTRALVERBAND u. SOZIALRENTNER  
ORTSGRUPPE 80-DAHLHAUSEN



**VEREINSLOKAL**  
**FC Azzurri**  
**BOCHUM - GERTHE**

VEREINSHEIM  
SCHACH - CLUB 46 GERTHE  
Spielabend Freitag ab 1900  
→

  
**Stenografenverein**  
Bo.-Linden-Dahlhausen  
1927



## Das Konzept der Funktionsmischung ist nicht überholt

Überholt sind vielmehr die Vorstellungen der Politiker und Planer, die immer noch die Stadt "ordnen" wollen und nicht merken, daß sie dabei oft gut funktionierende Lebenszusammenhänge zerreißen. Eine geordnete Stadt ist eine tote Stadt.

Es gibt aber auch diese Gründe:

- "Das Zu-Fuß-Gehen stellt auch in Zukunft die einfachste Form der Fortbewegung dar. Der angestrebte Ort kann unmittelbar erreicht werden, es müssen weder Fahrzeuge in Bewegung gesetzt oder abgewartet, noch Parkplätze gesucht werden; es sind in der Regel weder größere Stauungen zu befürchten noch Transportkosten.
- Trotz der zu erwartenden Vollmotorisierung werden voraussichtlich weiterhin größere Bevölkerungsteile nicht über ein eigenes Auto verfügen können, so z. B. Kinder, Alte, Invaliden, wirtschaftlich Schwache und ein Teil der Frauen. Aber auch diese Gruppen werden durch Art und Weise der Erreichbarkeit von Wohn- und Arbeitsstätten stark berührt.
- Das Zu-Fuß-Gehen gewinnt gerade durch die zunehmende Motorisierung wieder einen besonderen Rang. Der Umfang und die notwendige Art heutiger Straßenverkehrsanlagen verhindern ein unmittelbares Ansteuern bestimmter Ziele (z. B. eines Ladens). Man wird gezwungen, über ausgedehnte Umwege das Ziel anzufahren, so daß auf kurzen Strecken die Benutzung des Autos nicht mehr lohnt, zumal wenn das Auffinden eines Parkplatzes ungewiß bleibt bzw. mit Verkehrsstauungen zu rechnen ist. Zudem erzwingt der heutige Fahrverkehr immer mehr eine Trennung zwischen Fußgänger- und Fahrbereichen, so daß die letzten Strecken vor dem Ziel auf jeden Fall zu Fuß zurückgelegt werden müssen.
- Mit dem Zu-Fuß-Gehen sind schließlich Qualitäten verbunden, die durch technische Hilfsmittel in absehbarer Zeit nicht zu ersetzen sind. Es können in diesem Zusammenhang nur einige Stichworte genannt werden, wie vielfältige Kommunikationschancen, passive Herstellung von Beziehungen am Weg, Unmittelbarkeit der Kontaktaufnahme und reiche Möglichkeiten für spontanes Handeln."

Außerdem, das hat J. Wiegand, der hier zitiert wird, nachgewiesen: die Gründe, warum man es für besser hielt, das Wohnen vom Arbeiten zu trennen, gelten heute oft nicht mehr. Viele Gewerbe erzeugen heute längst nicht mehr so viel Lärm und Schmutz wie früher. Die Arbeitsverfahren und die Materialien haben sich verändert. Wo früher Blech verarbeitet wurde, wird heute oft Kunststoff benutzt. Wo man früher schweißte und nietete, wird heute geklebt und geschraubt. "Schließlich nimmt der Anteil der Arbeitsplätze gerade in Wirtschaftszweigen zu, die störungsarm sind, z. B. in der Elektroindustrie und in den Dienstleistungen."

### Zusammengefaßt:

Es ist der Zeitpunkt gekommen, wo man endlich das Konzept der Funktionstrennung in Frage stellen und sich auf Altbewährtes besinnen sollte. Viele der Nachteile, die das Leben in gemischten Gebieten einmal hatte, kann man vermeiden. Die Vorteile, die ein gemischtes Gebiet für alle, besonders aber die schwächeren Mitglieder unserer Gesellschaft haben kann, wird man in der nach Funktionen fein säuberlich aufgeteilten und geordneten Stadt nie haben können.

### Warum wird eigentlich nicht gemischt gebaut?

Fragen Sie mal Ihren Politiker!

In Bochum gibt es fast 600 Vereine. Die Kaninchen und Tauben hat noch niemand gezählt. Aber es werden weniger.



Sanierungsbedürftige Gebiete in Bochum



# II NEU- UND UMGEBAUTES

## Faktoren der Funktionstrennung

"Die hauptsächlichsten Ordnungsaufgaben der modernen Stadtanlage – und der Terminus modern bezeichnet hier keinen technologischen oder sozialen Fortschritt, sondern lediglich den aktuellen Zustand – können folgendermaßen zusammengefasst werden: die moderne Stadtanlage scheidet die Gesellschaftsklassen voneinander; sie verfügt die Arbeiter und kleinen Angestellten in Mietskasernen, Reihenhäuser und in den sozialen Wohnungsbau, die mittleren und gehobenen Gruppen ... in schon durch die Gestehungskosten normierte Einfamilienbehausungen und Bungalows, die herrschende Klasse, die Bourgeoisie, und deren führende von unten in die Bourgeoisie aufgestiegene Repräsentanten, die Behördenspitzen, Topmanager und meinungsbildenden konzeptiven Ideologen, in die fast immer gegen zudringliche Augen wohl abgeschirmten Villenviertel und Herrenhausidyllen.

Mit der Einteilung nach Klassen und Einkommen bzw. Besitz korrespondiert die Teilung der Stadt nach Funktionen. So trennt die moderne Stadtanlage die öffentliche Sphäre der Arbeit, des Handels und der Politik von der privaten Sphäre des Wohnens; und begreift man den Terminus Konsum so eng, wie die herrschende Ideologie es nahelegt, lediglich als Konsum des sogenannten Endverbrauchers, des privaten Einzelnen, so trennt die Stadt schließlich auch noch die Sphären von Produktion und Konsum voneinander." (H. G. Helms, 1971, S. 67)

# 1. Arbeit

## Die Unternehmen bestimmen die Struktur der Stadt

Vereinfacht: in einer bisher nicht besiedelten Gegend wird Kohle gefunden. Dort, wo man am günstigsten an sie herankommen kann, bauen Bergwerksunternehmen Zechen. Um die Zechen herum werden die Arbeiter angesiedelt. Mit der Bevölkerung kommen Händler und Geschäftsleute; um die Zeche herum entsteht ein Ortskern.

Die Kohle wird nicht nur da gebraucht, wo sie gewonnen wird. Um mehr Kohle fördern und absetzen zu können, sind Verkehrswege zu den Orten notwendig, an denen sie gebraucht wird. Der Staat, das Land, die Gemeinde bauen die Verkehrswege, denn sie haben ein Interesse daran, daß die Arbeitsplätze erhalten bleiben.

Durch die Verkehrsanlagen wird das Gebiet unterteilt. Es entstehen Orte, die mehr oder weniger günstig zu den Verkehrswegen liegen. An den günstigsten Standorten, da, wo sich Rohstoffe, Energie und Arbeitskräfte am leichtesten heranschaffen und die fertigen Produkte sich am besten weg-schaffen oder absetzen lassen, werden "weiterverarbeitende" Betriebe gebaut. Um diese neuen Betriebe herum siedeln zunächst wieder die Arbeiter. Usw. Doch sie werden nun zunehmend verdrängt von Geschäften und Banken, die ihrerseits günstige Standorte suchen und die den teuer gewordenen, weil günstig gelegenen Boden bezahlen können.

"Die Unternehmen, die durch ihre Standortwahl den Anstoß für die Entwicklung einer Stadt geben, bestimmen nicht nur die rein flächenmäßige Verteilung von Menschen verschiedener sozialer Schichten und Unternehmen des Handels und des Handwerks auf verschiedene Teile einer Stadt. Über ihren Bedarf an Arbeitskräften, d. h. darüber, ob sie eher angelehrte oder eher qualifizierte Arbeiter benötigen, bestimmen sie auch die soziale Zusammensetzung der Bevölkerung. Über die durchschnittliche Lohnhöhe beeinflussen sie den Handel und die Qualität der Wohnungen, die in einer Stadt gebaut werden". (Labyrinth Stadt, 1975, S. 106).

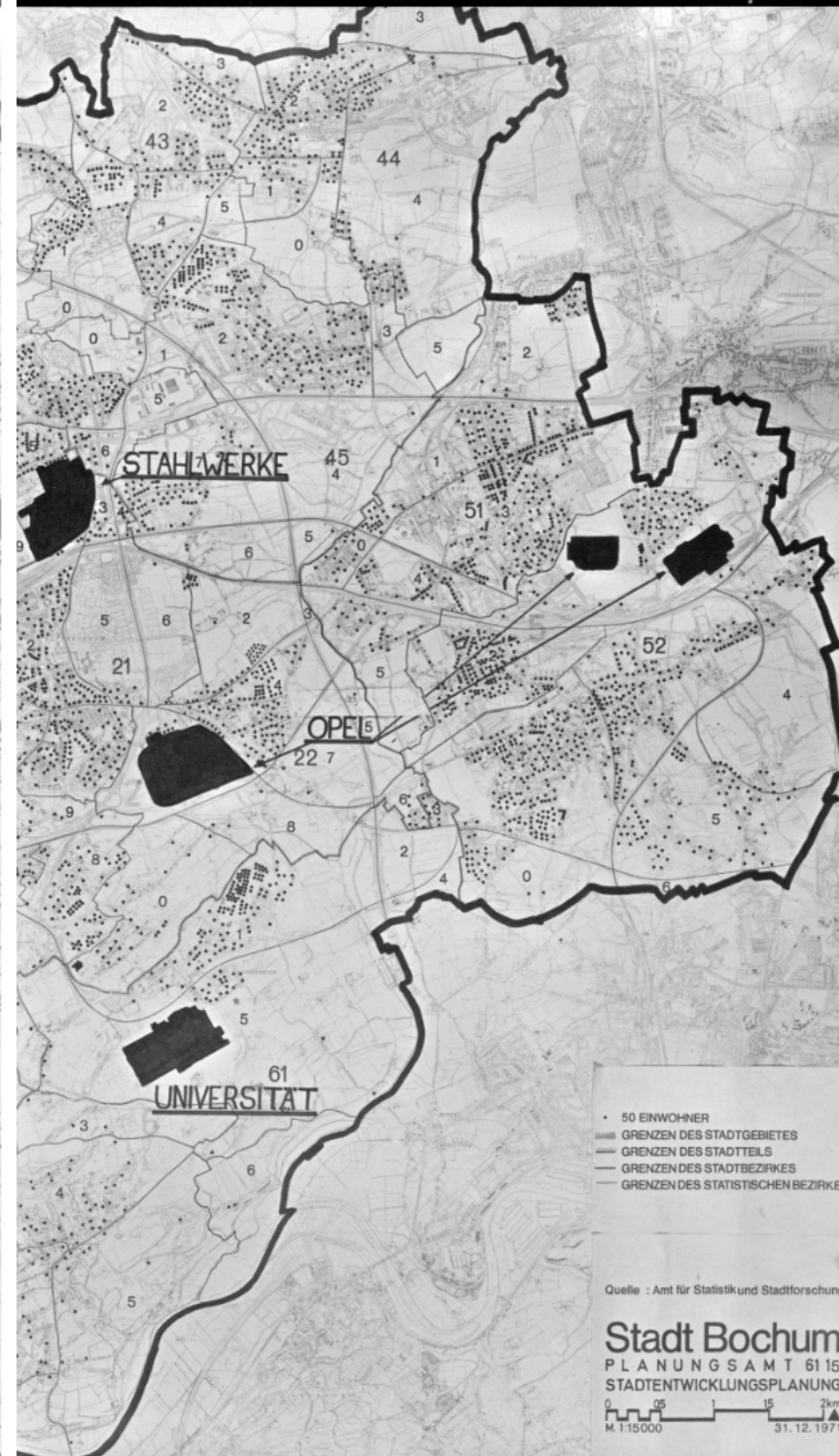
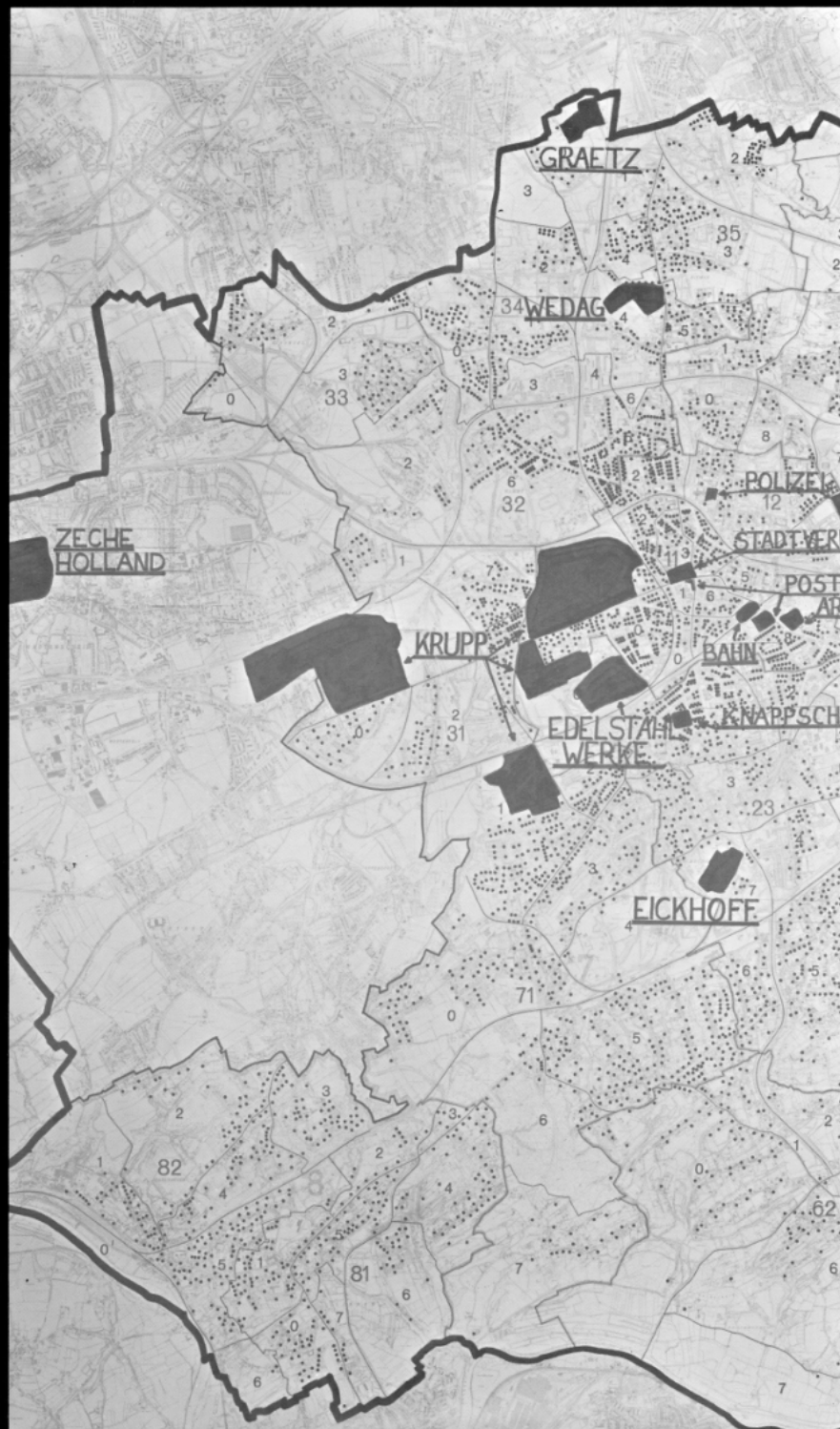
Industrie in Bochum: Von der Monostruktur ...



... zur Monostruktur.



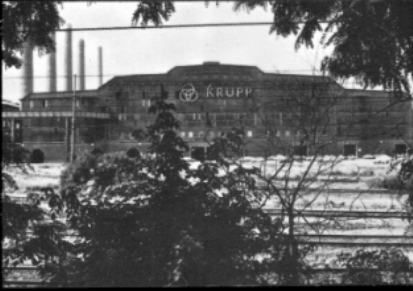
# Hauptarbeitsplätze in Bochum



1. Adam Opel AG  
19.194 Beschäftigte  
(Autos)



2. Fried.Krupp Hüttenwerke AG  
13.102 + 1.200 (Wattenscheid)  
Beschäftigte  
(Maschinenbau)



3. Stadt Bochum  
6.313 Beschäftigte  
(Verwaltung)



4. Stahlwerke  
ca. 3.200 Beschäftigte  
(Stahlverformung)



5. Ruhr-Universität Bochum  
3.185 Beschäftigte  
(Forschung, Lehre, Verwaltung)



6. Zeche Holland (Wattenscheid)  
2.900 Beschäftigte  
(Energiegewinnung)



7. Deutsche Edelstahlwerke  
2.302 Beschäftigte  
(Elektrodenfabrik)



8. Deutsche Bundespost  
ca. 2.000 Beschäftigte  
(Dienstleistung)



9. WEDAG  
1.705 Beschäftigte  
(Maschinenbau)



10. Gebr. Eickhoff  
1.666 Beschäftigte  
(Maschinenbau)



11. Polizei  
1.727 Beschäftigte



12. Deutsche Bundesbahn  
ca. 1.700 Beschäftigte  
(Verkehr)



13. Aral AG  
1.501 Beschäftigte  
(Verwaltung)



14. Graetz  
1.440 Beschäftigte  
(Gerätebau)



15. Bundesknappschaft  
1.558 Beschäftigte  
(Verwaltung)





1973 gab es in Bochum (mit Wattenscheid) 359 Industriebetriebe mit 69 618 Beschäftigten. Gegenüber 1970 ist die Zahl der in der Industrie Beschäftigten leicht rückläufig; immer noch sind die Folgen des "Strukturwandels", der Einstellung des Steinkohlebergbaus, spürbar.

Bochum ist trotzdem immer noch eine Arbeiterstadt:

mehr als die Hälfte aller Beschäftigten arbeitet in der Industrie (54,6 %), doch schon ein Fünftel ist im Handel und Verkehr beschäftigt. Insgesamt waren 1973 92 % aller Beschäftigten abhängig beschäftigt, hatten also einen Arbeitgeber. Nur jeder 12. - 13. Erwerbstätige war selbständig.

## 2. Kommerz

### Die Großen fressen die Kleinen

In zehn Jahren, von 1962 bis 1972 haben in der Bundesrepublik 116 599 Einzelhandelsgeschäfte zuge-  
macht, darunter allein 83 366 Lebensmittelgeschäfte.

Aufgegeben wurden oder zumachen mußten vor allem die kleinen und kleinsten Läden: zwei Drittel aller Lebensmittelgeschäfte, die nur bis zu 100 000 DM im Jahr umsetzen konnten. Also zwei von drei der kleinen Läden "um die Ecke", die der Deckung des täglichen Bedarfs an Lebensmitteln dienten, gibt es nicht mehr.

Zusammen mit den etwas größeren Geschäften, die bis zu 500 000 DM im Jahr umsetzen konnten, hatten diese Lebensmittelläden 1962 einen Anteil von fast zwei Drittel am Gesamtumsatz im Einzelhandel mit Nahrungs- und Genußmitteln. 1972 betrug ihr Anteil am Gesamtumsatz nur noch 34,3 %.

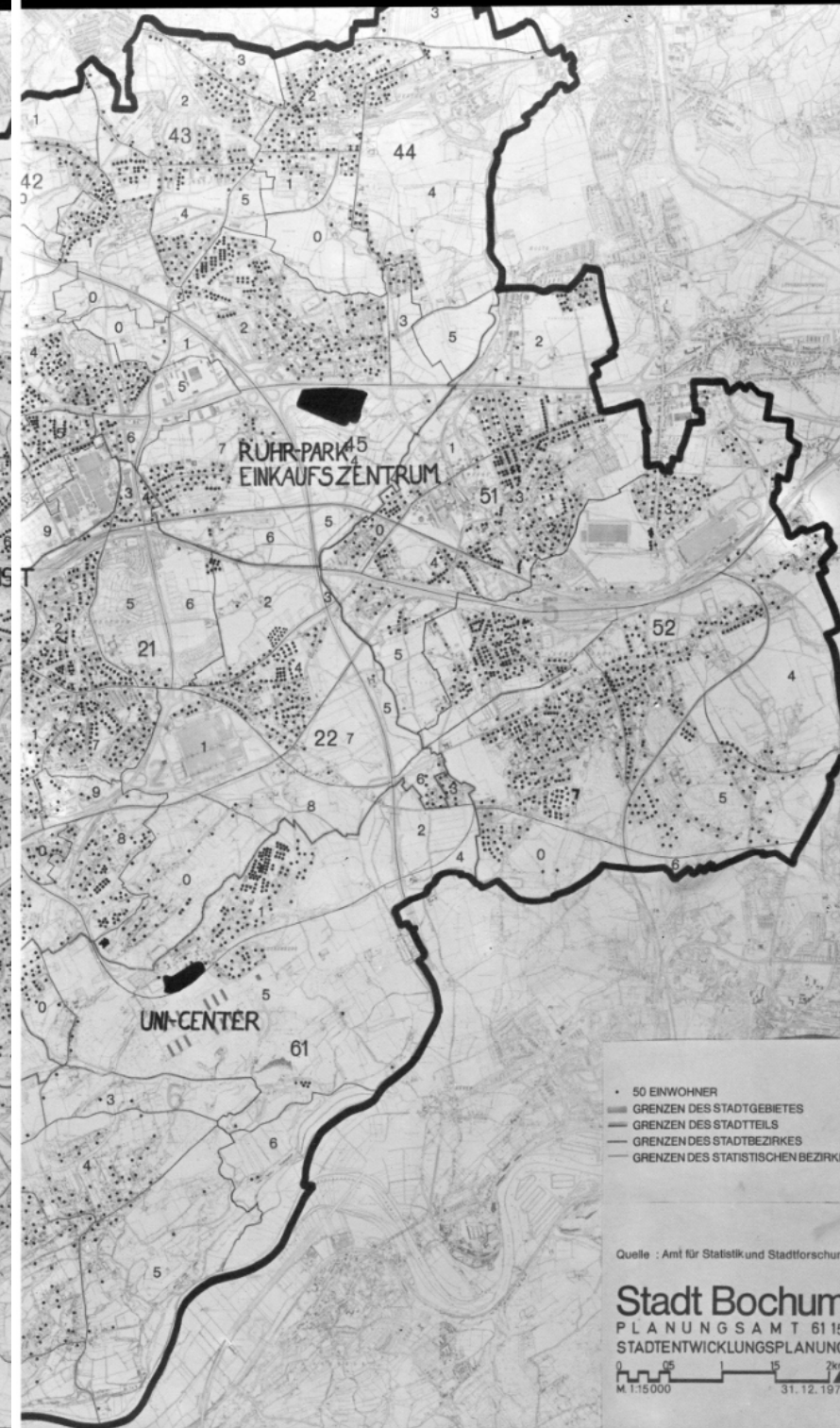
Im gleichen Zeitraum wuchs jedoch die Anzahl der Einzelhandelsgeschäfte, die 500 000 bis 25 Millionen DM im Jahr umsetzen konnten, um 37 469 auf 61 281, das heißt um das eineinhalbfache. Bei den Lebensmittelgeschäften dieser Umsatzgruppe wird der Trend zur Konzentration noch deutlicher: 1972 gab es 10 238 große Lebensmittelgeschäfte mehr als 1962, umgerechnet entspricht das einem Zuwachs von rund 200 Prozent.

In der Umsatzgruppe der Einzelhandelsunternehmen, die Waren für 25 Millionen bis eine Milliarde und mehr DM umsetzen konnten, wuchs die Zahl der Unternehmen um 150 Prozent von 174 auf 437, im Lebensmittelhandel um rund 80 Prozent von 81 auf 143. Dabei konnten diese größten Unternehmen ihren Anteil am Gesamtumsatz fast verdoppeln: 1972 setzten allein 66 Großunternehmen des Lebensmitteleinzelhandels schon soviel um, wie 126 625 Geschäfte der Umsatzgruppe bis 500 000 DM.

Der Konzentrationsprozeß, der Kampf zwischen den "Kleinen" und den ganz "Großen" ist im Lebensmittelhandel besonders hart. 1962 gab es noch kein Unternehmen im Lebensmitteleinzelhandel, das eine Milliarde DM oder mehr umsetzte, 1972 gab es bereits drei. Diese drei Unternehmen konnten 1972 mehr als doppelt so viel Ware verkaufen, als die noch existierenden 44 446 kleinen und kleinsten Läden.

"Eine der vielen Folgen dieses Konzentrationsprozesses: 1974 hatten bereits über 600 000 Haushalte keine Möglichkeit mehr, im Umkreis von 1000 Metern von ihrer Wohnung entfernt (also einer Viertelstunde Fußweg) die Lebensmittel für den täglichen Bedarf einzukaufen." Hauptleidtragende: nicht "mobile" Bevölkerungsschichten wie ältere Leute oder Hausfrauen mit Kleinkindern.

# Konsumzentren in Bochum





Markt



Tante-Emma-Laden



Fachgeschäft



Kaufhaus



Supermarkt

Vom Markt zum Supermarkt



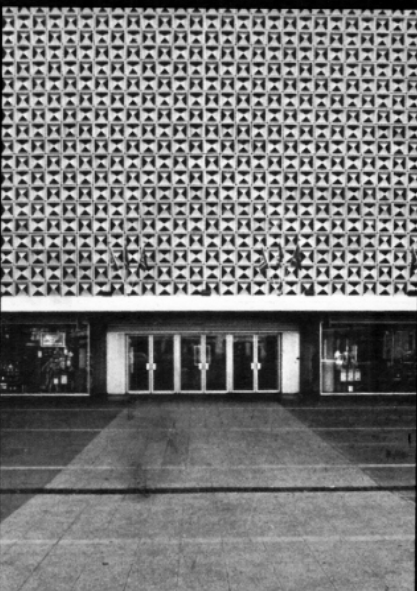
# Vom "gemischten" Haus zum Haus als Warenzeichen



Ein Haus mit vielen Funktionen

Ein Geschäftshaus alten Typs: der Geschäftsinhaber wohnte über seinem Geschäft

Hier frißt die Reklame die Fassade



umfunktioniertes Wohnhaus

Der Kommerz hat gesiegt

Das Haus als Warenzeichen

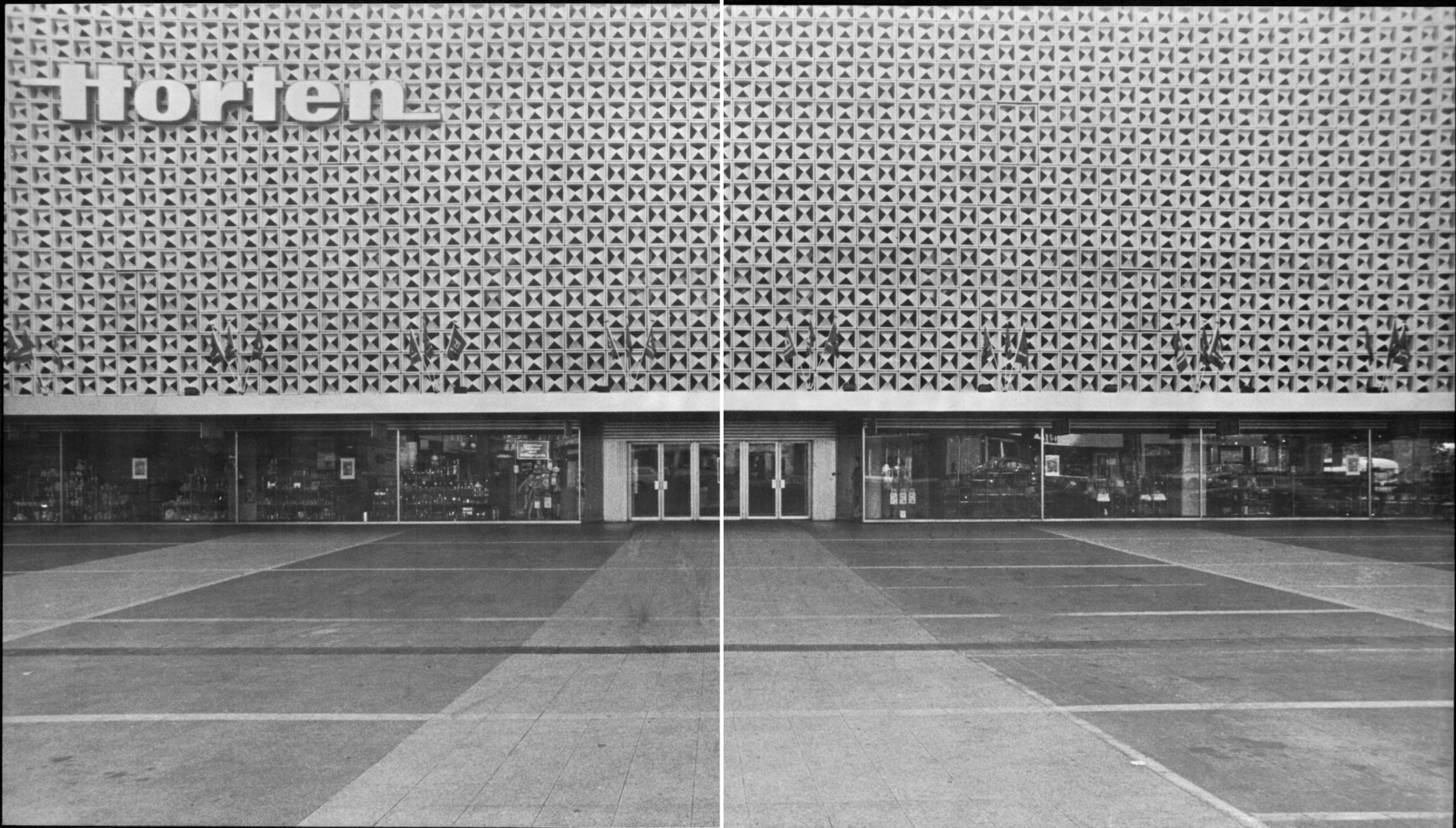


Ein Supermarkt setzt mindestens so viel um wie 12 Tante-Emma-Läden

Der Tante-Emma-Laden war um die Ecke. Erreichen Sie "Ihren" nächsten Supermarkt zu Fuß?

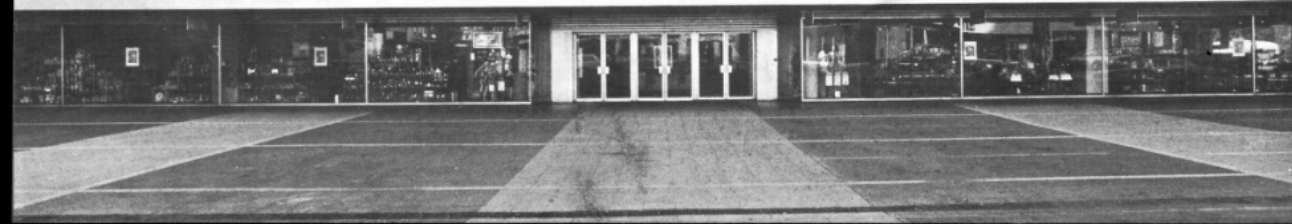
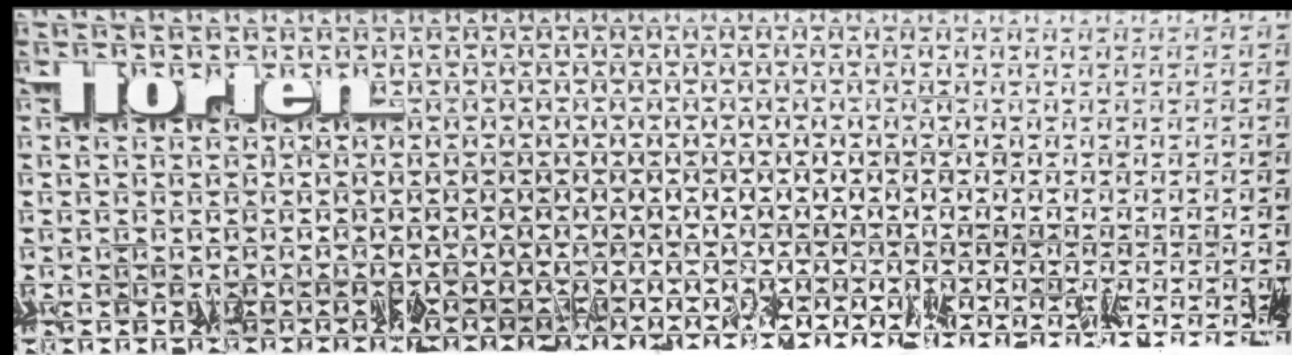
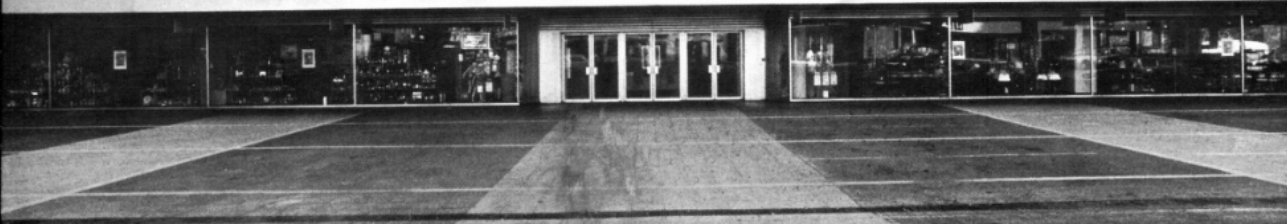
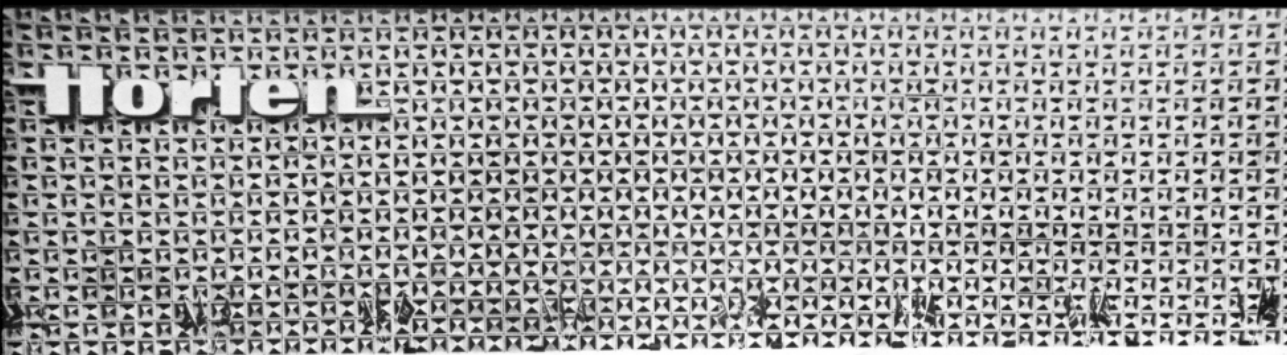


12 Fachgeschäfte plus ein Supermarkt setzten oft nicht mehr um



als ein Kaufhaus. Aber wo ist das nächste Kaufhaus?

In zehn Jahren, von 1962 bis 1972, haben in der BRD 116 599 Einzelhandelsgeschäfte zugemacht. Dafür gab es 1972 97 (1963: 33) Unternehmen, die mehr als 100 Millionen DM im Jahr umsetzten.



Mehr als 12 Fachgeschäfte plus 3 Supermärkte plus 2 Kaufhäuser

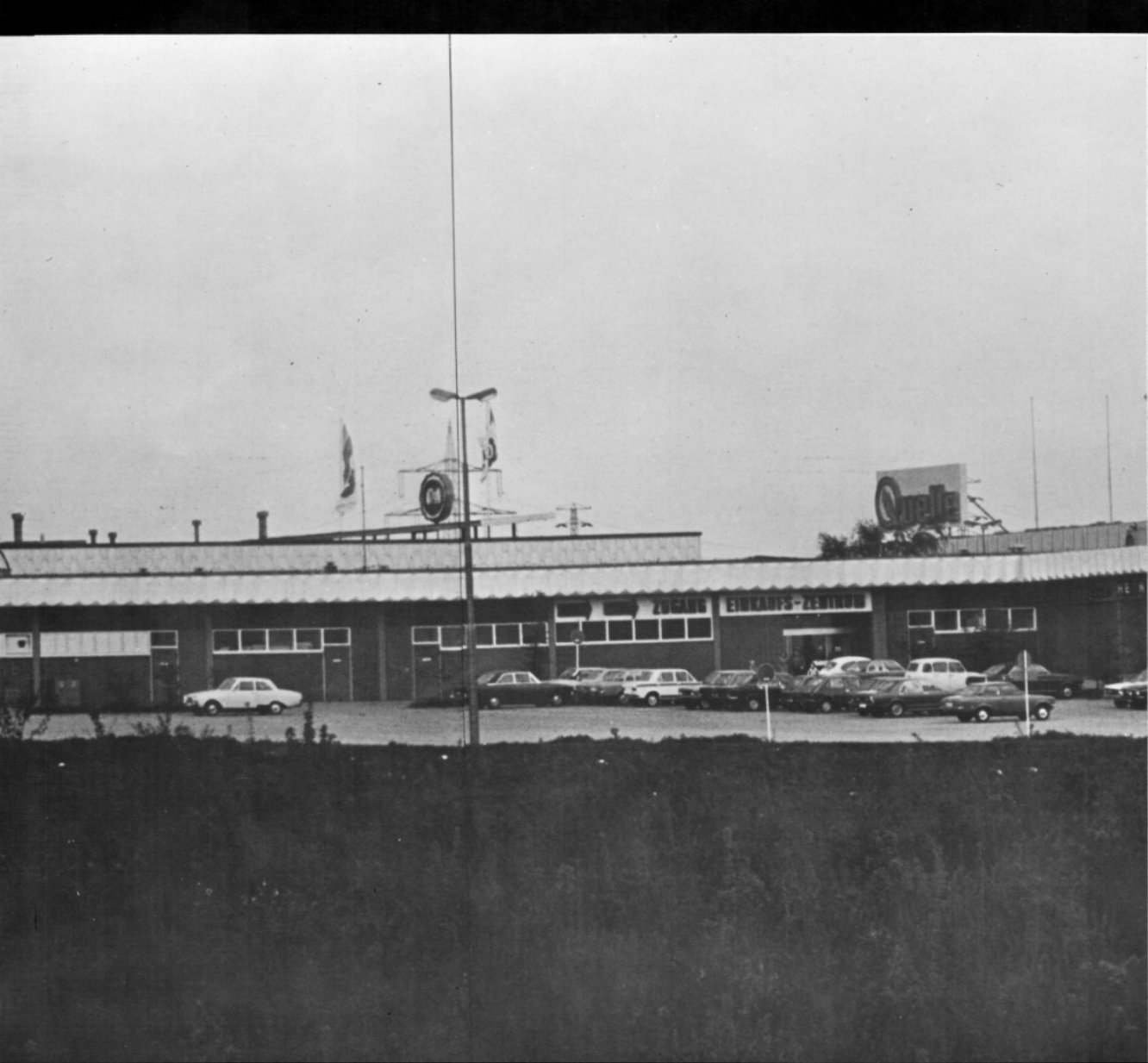
lassen sich ersetzen durch



ein einziges Einkaufszentrum



97 Großunternehmen des Einzelhandels setzten 1972 schon mehr um als 304 601 kleine Einzelhandels-  
geschäfte



„Schaufenster des Reviers“ ist Bochum genannt worden. Das Wort erfaßt nicht ganz das Klima. Der glattpolierte Slogan ist zu betont aus dem Ruhrgebiet abgeleitet worden für eine Stadt, die sich als erste aus dem Kohlenpott-Klischee löste. Bochum stellt sich seit einigen Jahren von Massenware zum Modellanzug um, ohne jedoch die Vorzüge der Konfektion ungenutzt zu lassen.

So kauft man in Bochum nicht ein, man „bochumert“! Das ist ein neues Käuferlebnis; denn wer das Kaufen nur als einen Besitzwechsel von Ware gegen gültige Währung ansieht, wird niemals das Vergnügen des Schaufensterbummelns, des Wühlens und Probierens empfinden, die Verlockung einer Entdeckungsreise durch das Neuland des Angebots.



Das Pendeln zwischen Bürgerlich und „Boheme“ bringt die Überraschungen. „Bochumern“ – das bedeutet, sich Zeit zu lassen, um die Gelegenheit zu suchen und zu finden . . .

Eine junge – und eine alte Stadt! Das ist Bochum! Im Feld zwischen diesen beiden Polen spannen sich die Kraftlinien, so wie zwischen der City und dem großen Ruhrpark-Einkaufszentrum am Schnittpunkt der überörtlichen Schnellstraßen das Leben schwingt. Die junge Generation aus der ganzen Welt durchspielt in Bochum die Variationen zum Leitmotiv des Einkaufens; denn neue Menschen wecken auch neue Bedürfnisse – aber das Bodenständige sorgt für die Beharrlichkeit.



Was man im Einkaufszentrum an den Preisen spart, setzt man oft beim Aufwand, den man treiben muß, um dort einkaufen zu können, dazu.  
 Haben Sie sich's schon einmal ausgerechnet, was es Sie an Zeit und Geld kostet, im Einkaufszentrum einzukaufen?  
 Das Einkaufszentrum an Werktagen ... und sonntags. Nach Ladenschluß ist ein Einkaufszentrum tot: Hier wohnt keiner. Spezialisierte Gebiete werden nur zeitweise genutzt.





Fußgängerzonen sind improvisierte Einkaufszentren

"Wenn Sie sich eine Fußgängerzone oder ein kommerzielles Zentrum einer Stadt im Grundriß reduziert auf seine Grundelemente vorstellen, dann ist es im Prinzip genau dasselbe wie ein großes Kaufhaus: Parkplätze drumherum und Fußgängerverkehr innendrin. Es wird auf die Funktion des Anbietens und Verkaufens von Waren reduziert. Entsprechend verhalten sich seine Besucher, wobei ich das Wort Besucher mit Bewußtheit wähle, denn Bewohner gibt es in Stadtzentren sowieso nur noch in ganz geringem Maße. Die Besucher also spielen dort die Rolle von Käufern, kommunizieren nicht mehr untereinander und miteinander, sondern nur noch mit den Waren, die sie kaufen oder kaufen wollen. Cafés werden zu Rastplätzen ..."

(Herbert Hübner, 1974)

## 3. Wohnen

### Wo das Wohnen Ware ist

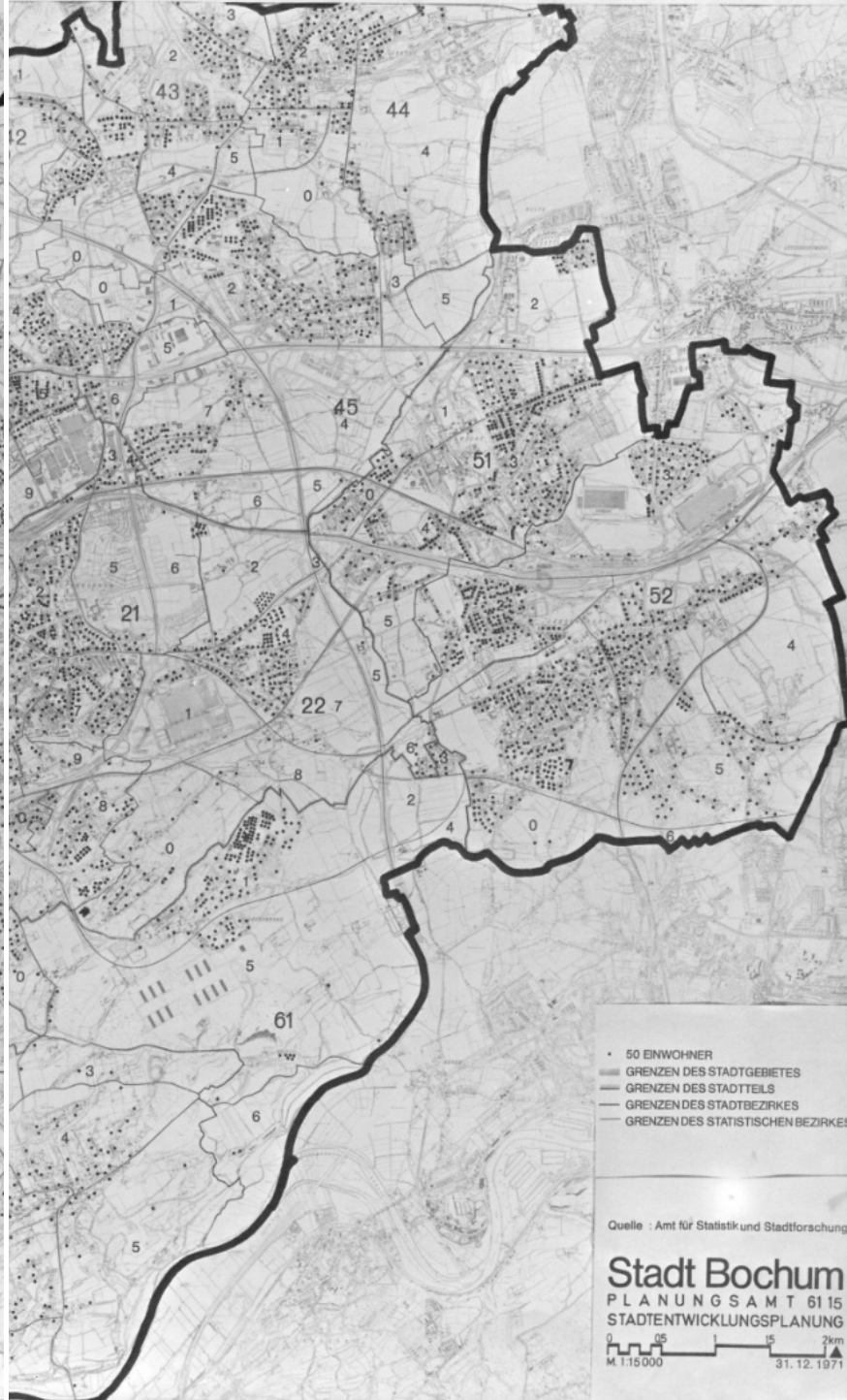
"Die Wohnung ist eine Ware wie Kartoffeln oder Schuhe. Sie hält nur etwas länger. Das gibt den Eigentümern die Möglichkeit, den Gebrauchswert dieser Ware stückweise, jedesmal auf bestimmte Zeit, an uns zu verkaufen, das heißt ihn zu vermieten. Mit der Miete bezahlen wir 1. die Wertsteigerung des Grund und Bodens, 2. die Reparaturkosten und Modernisierungskosten, 3. das ursprüngliche Baukapital, 4. Zinsen für das Baukapital und 5. den Profit (Rendite). Im Laufe eines Menschenlebens zahlen wir den ursprünglichen Kostenpreis doppelt und dreifach in Form der Miete."

(L. Wawrzyn, 1974, S. 26)

# BOCHUM



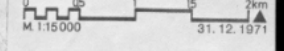
# WOHNBERECHTIGTE BEVÖLKERUNG



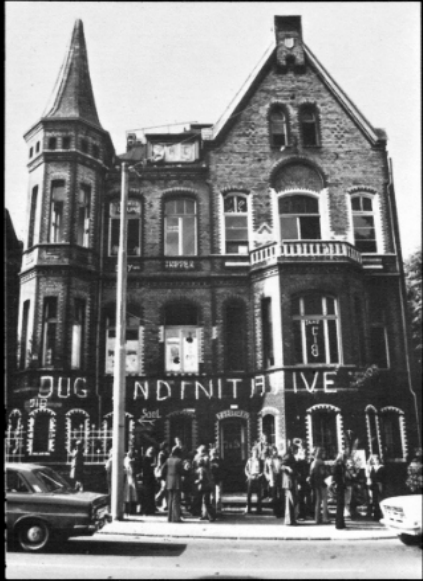
- 50 EINWOHNER
- GRENZEN DES STADTGEBIETES
- GRENZEN DES STADTTEILS
- GRENZEN DES STADTBEZIRKES
- GRENZEN DES STATISTISCHEN BEZIRKES

Quelle : Amt für Statistik und Stadtforschung

Stadt Bochum  
PLANUNGSAMT 61 15  
STADTENTWICKLUNGSPLANUNG



# Wo das Wohnen Ware ist



werden alte Häuser nicht renoviert, sondern abgerissen

und durch neue ersetzt



werden Häuser und Mieten höher

die Stockwerke niedriger:

Grund und Boden werden intensiver genutzt

Wo das Wohnen Ware ist



Hier wohnen ungefähr 100 Menschen auf 600 qm Grundfläche

wird der Boden gemäß dem Einkommen verteilt



und hier vier oder fünf auf der gleichen Grundfläche

Wo das Wohnen Ware ist ...



Verdichtung

heißen die Alternativen



oder Zersiedelung

# Wo das Wohnen Ware ist



leben immer mehr Leute in den Wohnungseinheiten großer Gebäudekomplexe: als Stapelware



können die Bessergestellten sich ihre Wohneinheit auf eigenen Grund und Boden setzen



und die Privilegierten sich eine individuelle Wohneinheit im Grünen leisten



Wo das Wohnen Ware ist



wird das Leben neu geordnet

wo das Leben neu geordnet wird, hat alles und jedes seinen Platz



Die älteren Menschen kommen ins Altersheim



Die Kleinkinder kommen in den Sandkasten



Die größeren Kinder kommen auf den Spielplatz



Die Jugend kommt ins Jugendzentrum



wo das Leben neu geordnet wird, hat alles und jedes seinen Platz



Die Ausländer kommen ins Ausländerzentrum



Die Studenten kommen ins Studentenheim



Die Ärzte kommen ins Ärztezentrum

Die Tiere kommen ...

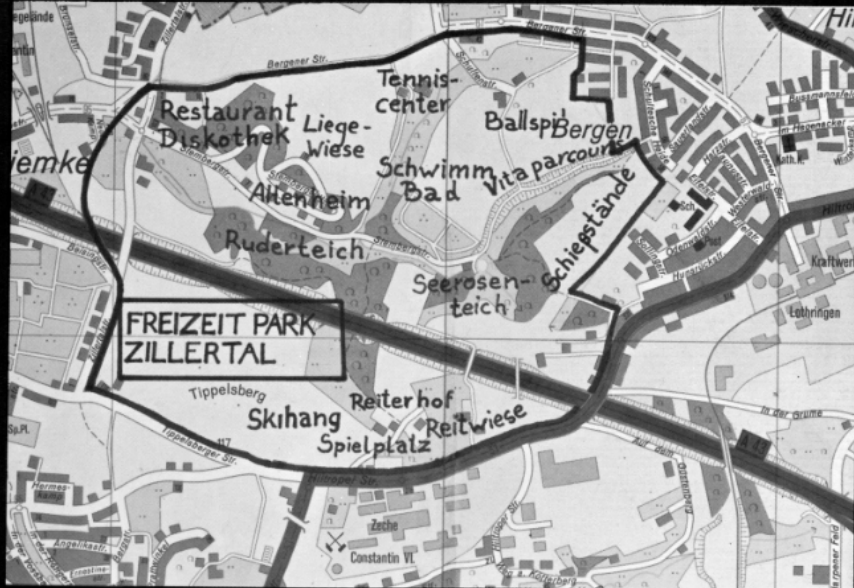
wo das Leben neu geordnet wird, hat alles und jedes seinen Platz



Der Garten wird zum Schrebergarten



Das Erholen findet im Park statt



Das Vergnügen findet im Freizeitzentrum statt



Die Bäume kommen in den Blumentopf



Der große Rest, die, für die es nicht lohnt, Spezial-  
einrichtungen zu schaffen, kommt in Siedlungen wie  
die Hustadt



oder die Steinkuhle



in Schlafstädte



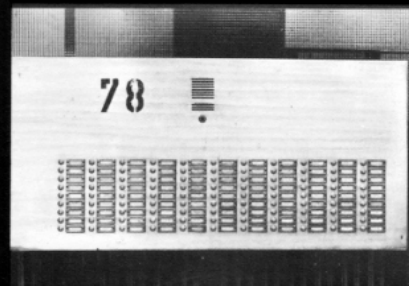
Die Uni liegt weit draußen vom Stadtkern entfernt. Es galt, sie zu integrieren. Einmal verkehrsmäßig durch entsprechenden Straßenbau. Es entstand die Universitätsstraße. Weiter war es nötig, sie auch im menschlichen Bereich der Stadt und ihrer Bevölkerung näherzubringen. Es entstand ein ganz neuer Stadtteil. Die Uni-Rahmenstadt. Eine hohe Bebauung ließ genügend Lebensraum und Platz für liebenswerte stille Winkel.

Aus: Bilder aus Bochum, Presse- und Informationsamt der Stadt Bochum, 1973, S. 5



*Die Ausstattung und Lage der Wohnungen bestimmt entscheidend die Attraktivität einer Stadt. Eine optimale Versorgung der Bevölkerung mit Wohnraum ist daher das Ziel der Stadt Bochum. In die Wohnblöcke eingestreute Grünzonen sollen wie hier in der Hustadt Möglichkeiten zur kurzweiligen Entspannung schaffen.*

Aus: Bochum-Planung, 1974, S. 21



Aber auch in der Hustadt wohnt man nach Einkommensklassen geschichtet:

je höher das Haus, desto niedriger das Einkommen



Hier hat jeder sein eigenes Haus,  
seinen eigenen Garten, seinen ei-  
genen Eingang, seine eigene Garage,



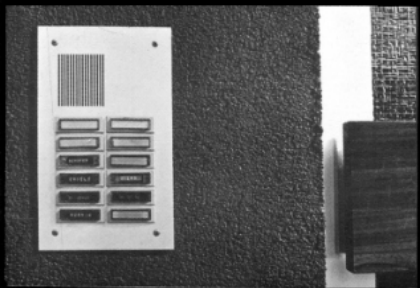
seine eigene Mülltonne, seine  
eigene Klingel, sein eigenes Stück-  
chen Bürgersteig, sein eigenes ...

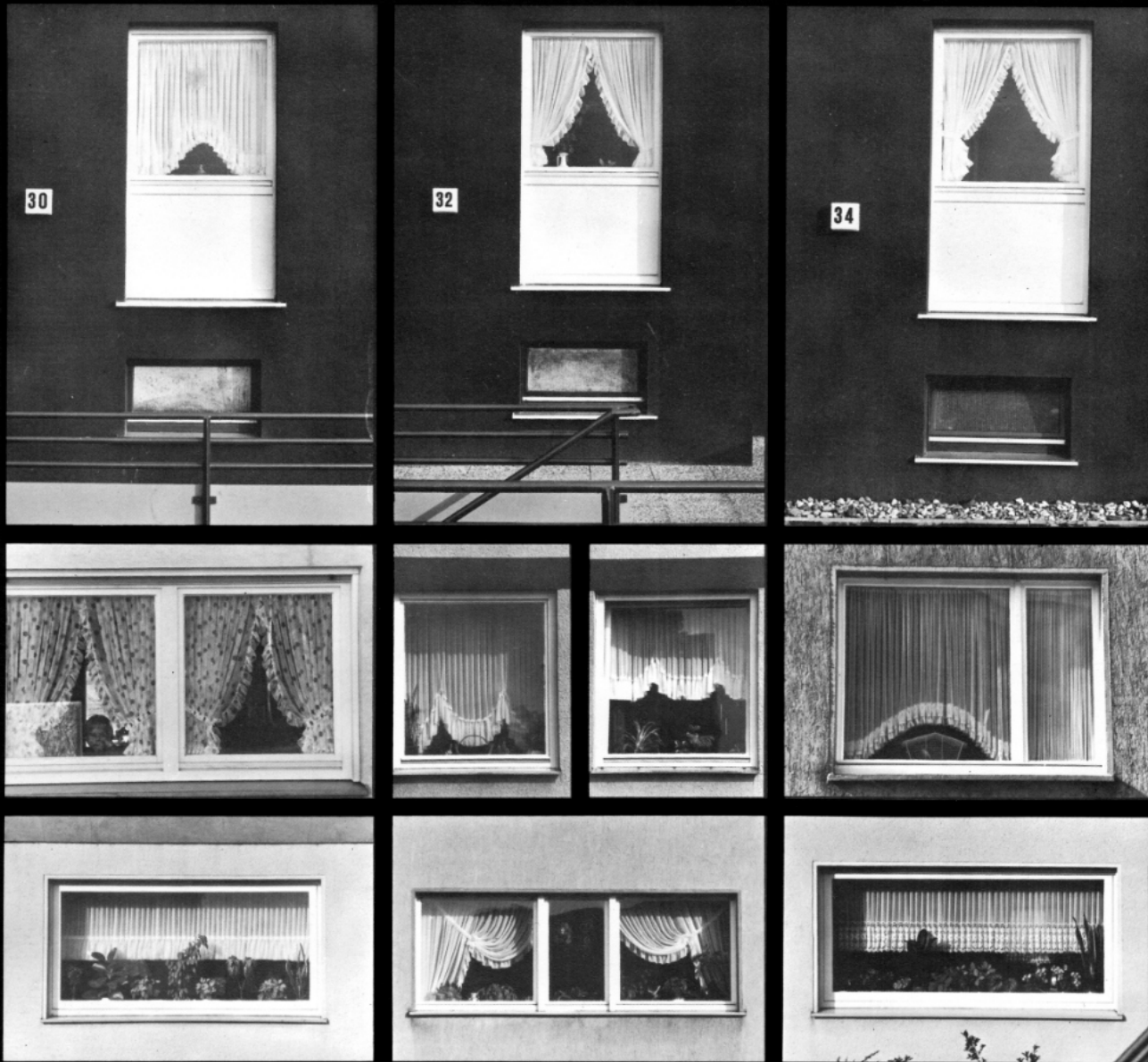




Und hier teilen sich die Menschen ein gemeinsames  
garage, einen gemeinsamen Spielplatz, einen gemeinsamen  
Gemeinschaftsparkplatz, ein gemeinsames ...

Haus, ein gemeinsames Klingelbrett, eine Gemeinschafts-  
en Müllcontainer, eine Gemeinschaftsgrünfläche, einen





## 4. Verkehr

### Transportanlage Stadt

"Ein Stadt ist heute nicht mehr durch die Menge und Imposanz ihrer Häuser definiert, sondern durch die Menge und das Tempo des in ihr stattfindenden Transports ... Die repräsentative Gewalt der baulichen Einrichtungen ist nun weit stärker an den Transportbauten wahrzunehmen; sie äußert sich offener in den Ausmaßen der Stadtautobahnen und ihrer Brückenbauwerke denn in der Höhe und Fassadengestaltung der sie umgebenden Häuser."

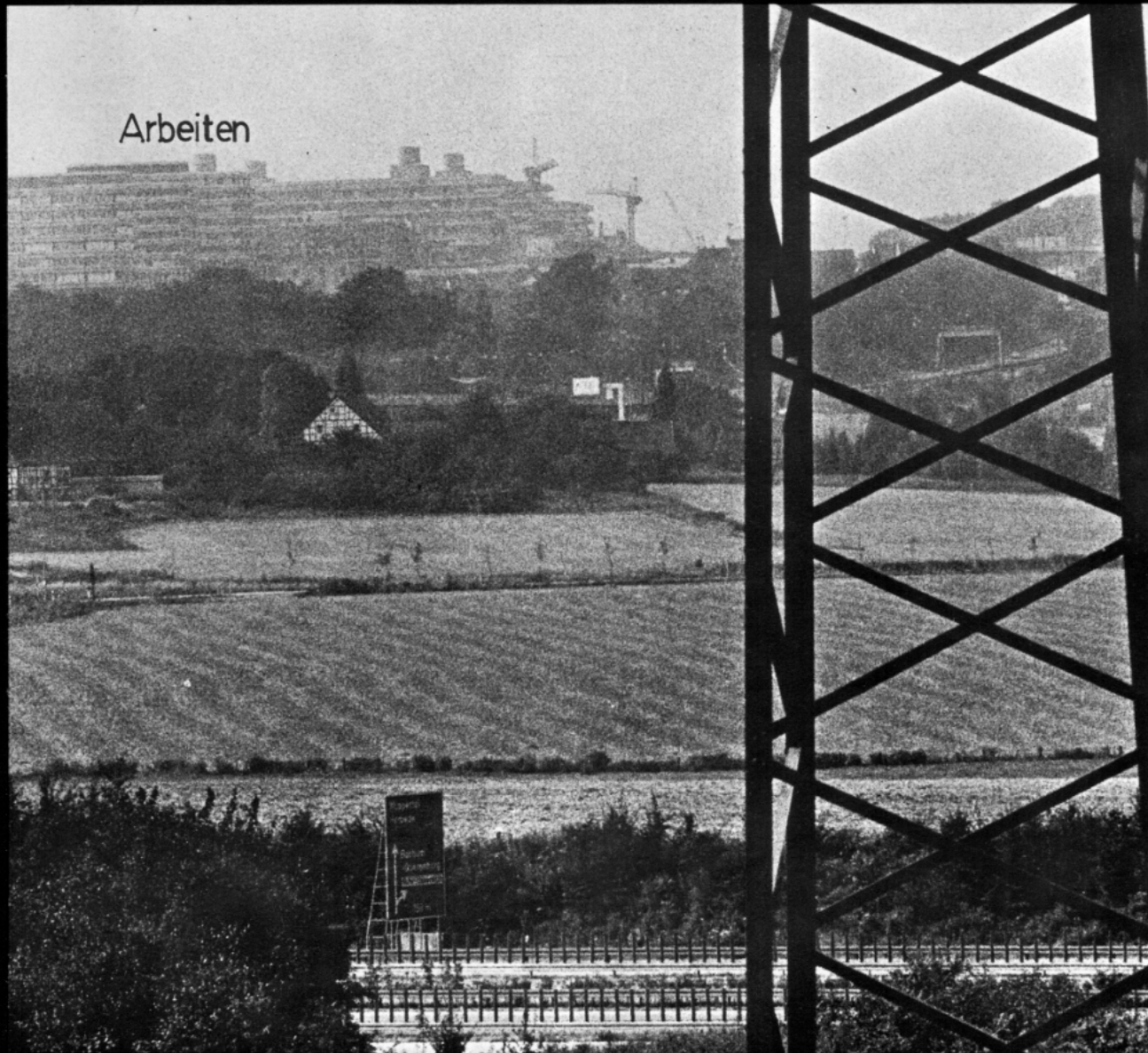
(H. G. Helms, 1971, S. 25)

In "gemischten" Vierteln kann man fast alles, was man zum Leben braucht, zu Fuß erreichen: die verschiedenen Lebensbereiche liegen dicht beieinander und fallen zusammen



In der entmischten, nach Funktionen zerteilten Stadt sind die verschiedenen Lebensbereiche mehr oder

Arbeiten

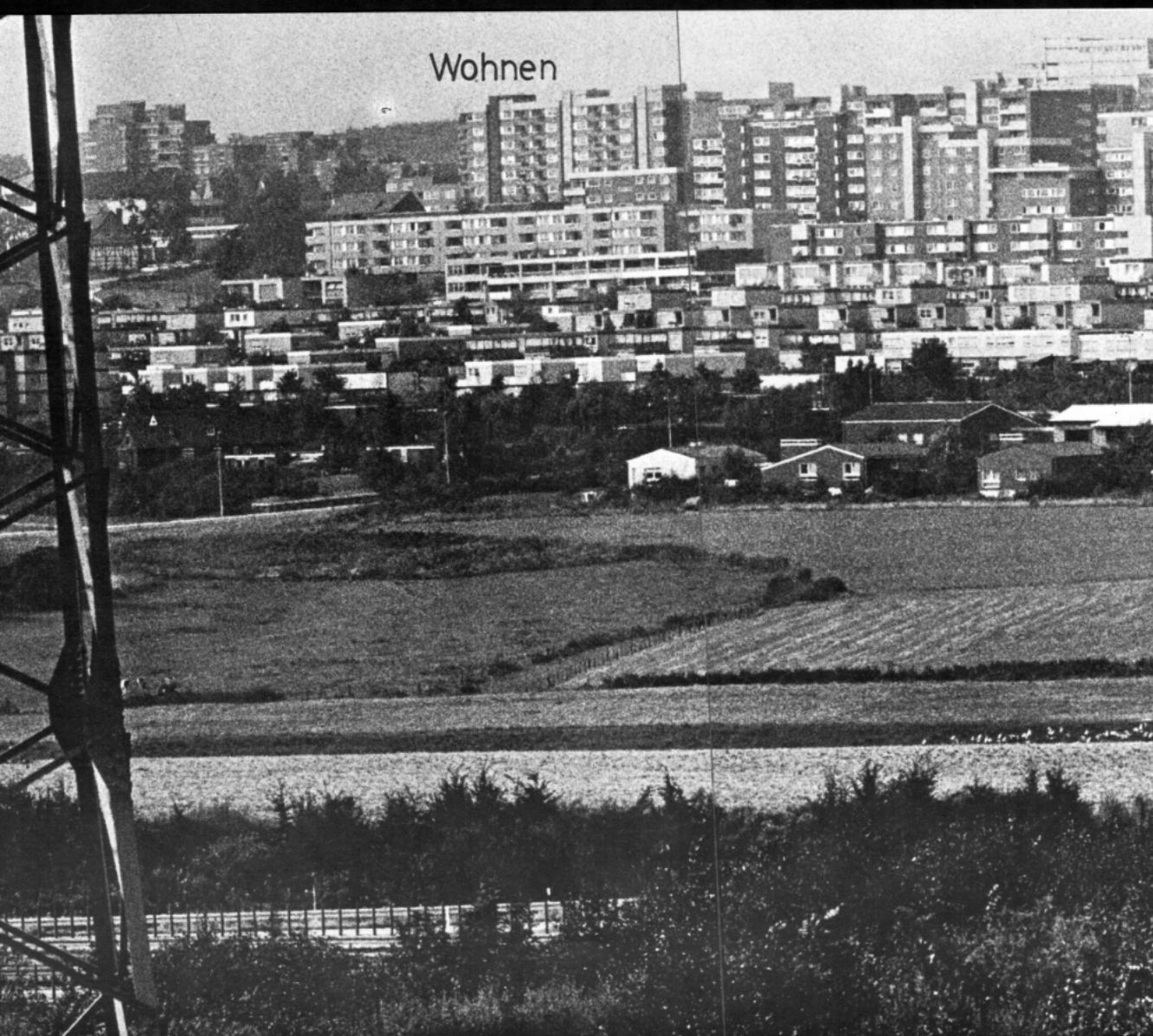


Wohnen



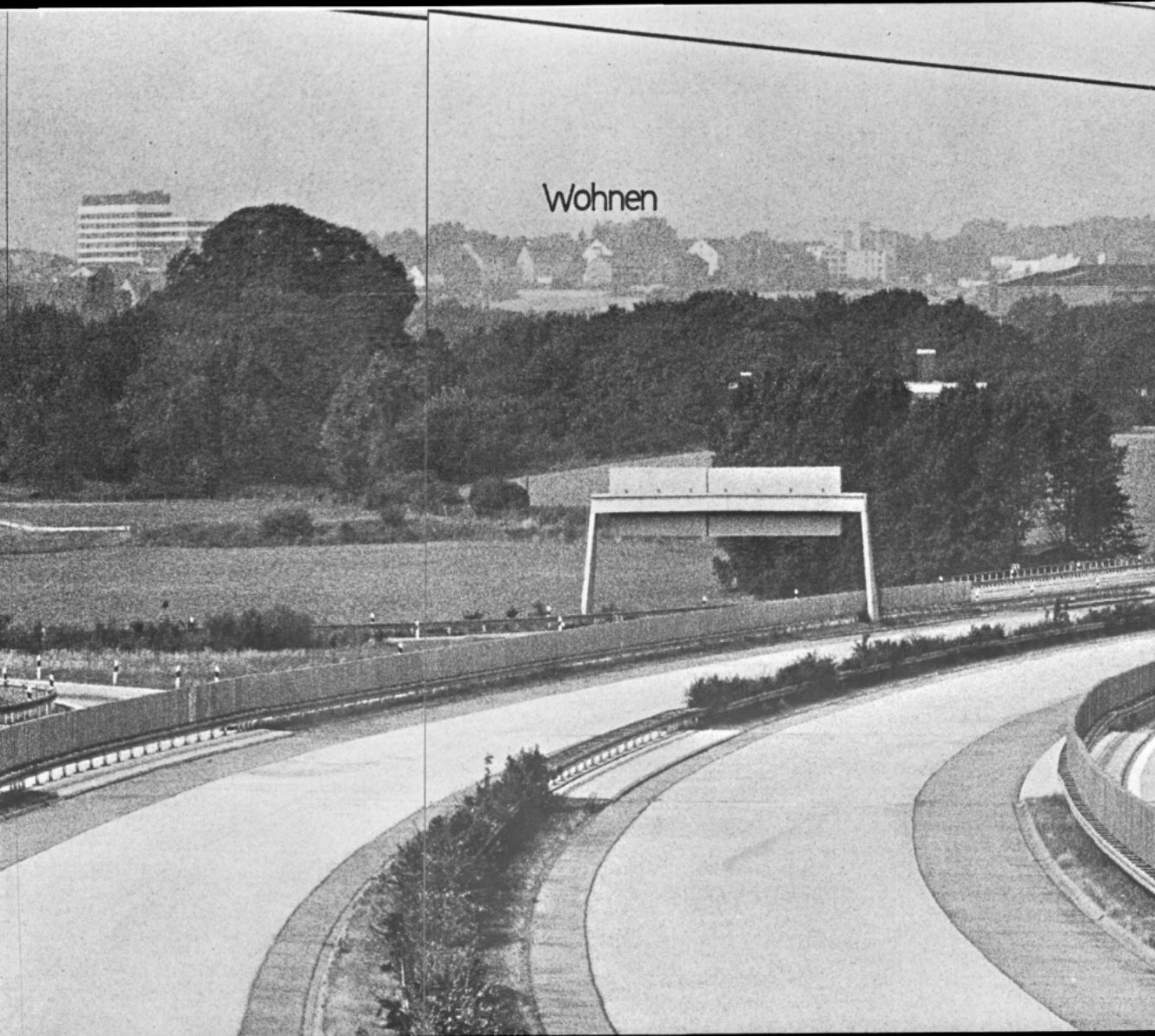
weniger planlos über das ganze Stadtgebiet verstreut

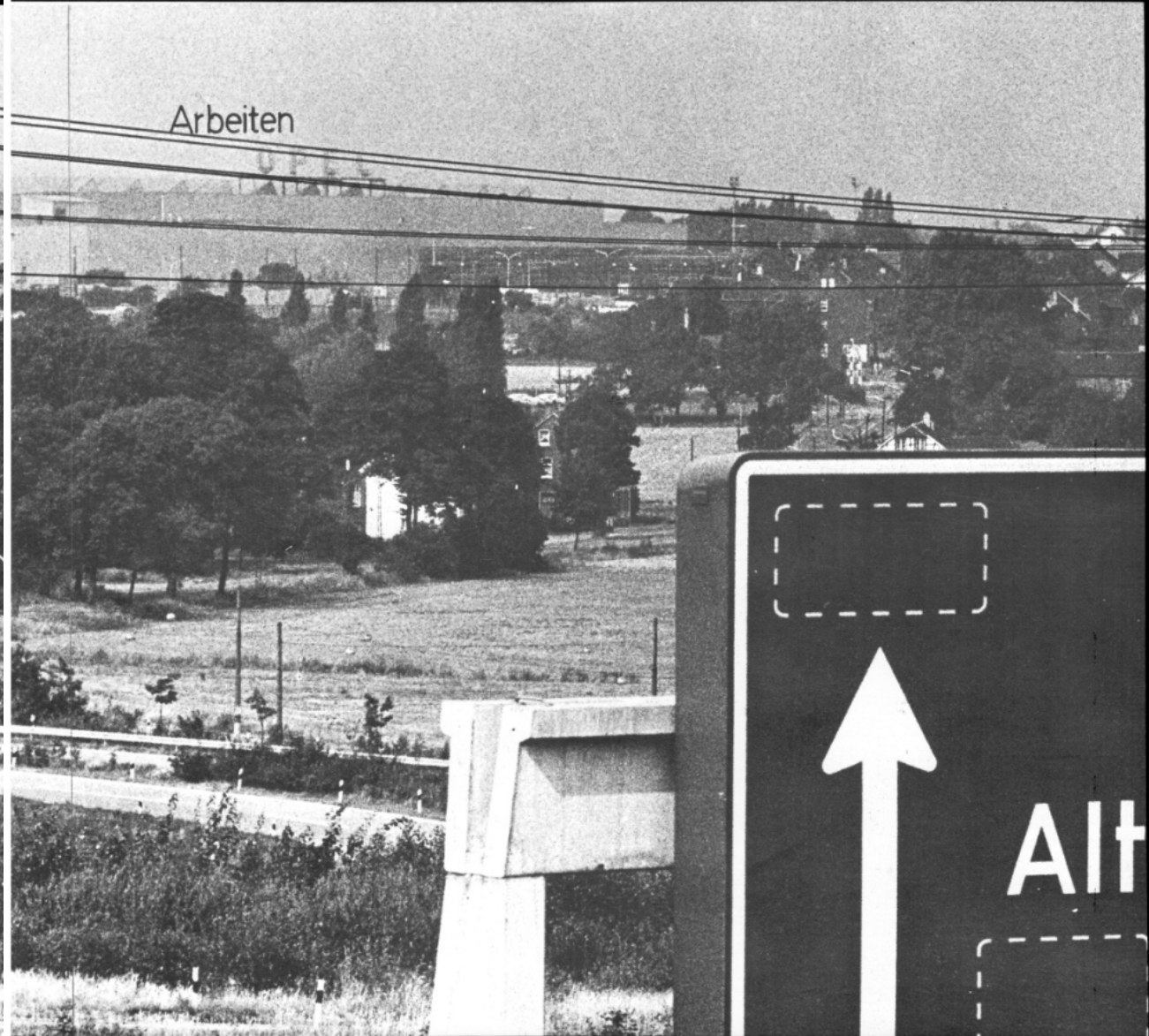
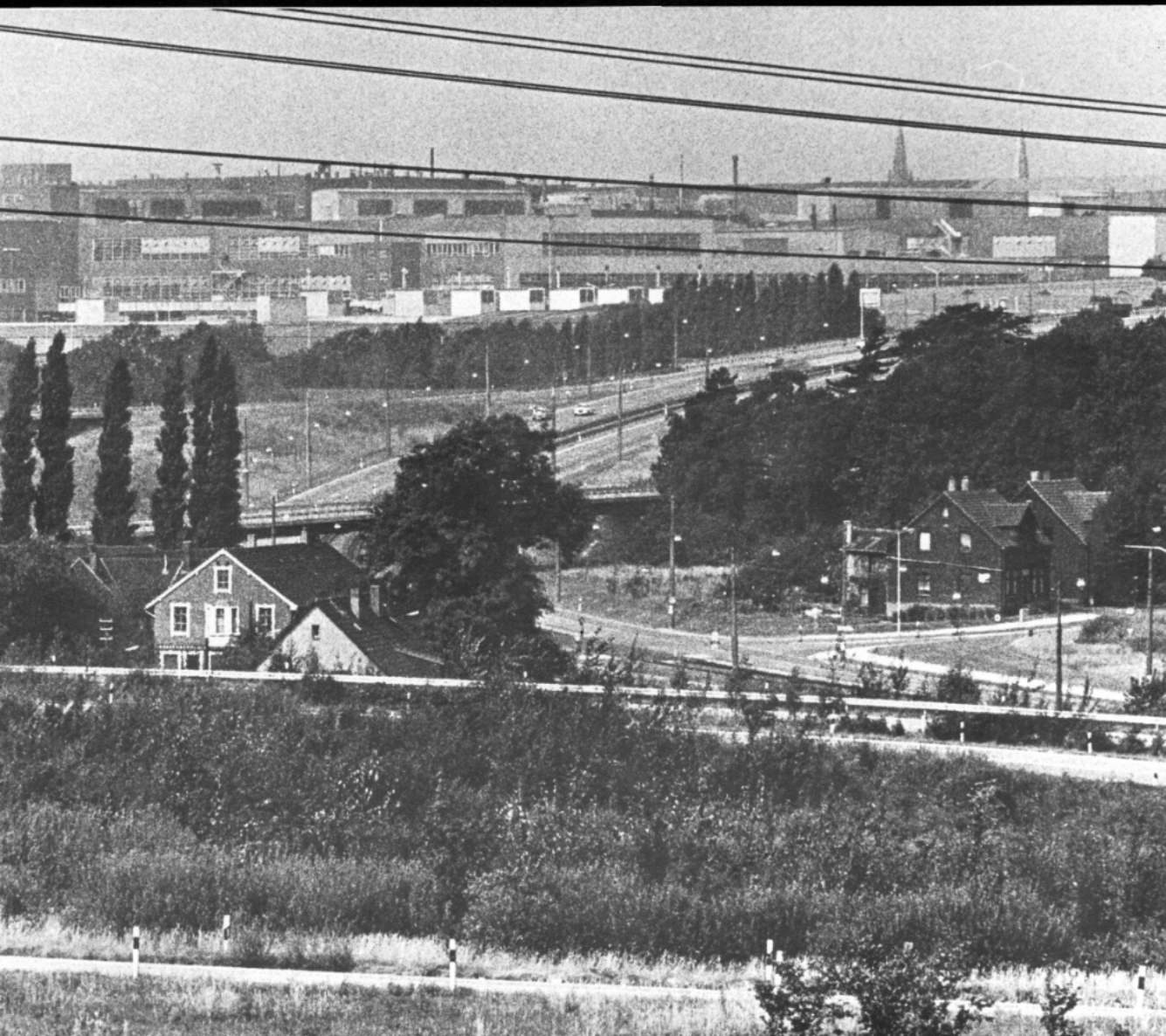
und die Entfernungen zwischen ihnen so groß, daß



sie zu Fuß nicht mehr bewältigt werden können









In der entmischten, nach Funktionen zerteilten Stadt sind die verschiedenen Lebensbereiche mehr oder weniger planlos über das ganze Stadtgebiet verstreut und die Entfernungen zwischen ihnen so groß, daß sie zu Fuß nicht mehr bewältigt werden können

Zum Leben sind Verkehrsmittel notwendig geworden

Früher waren die Verkehrsmittel in die Stadt integriert



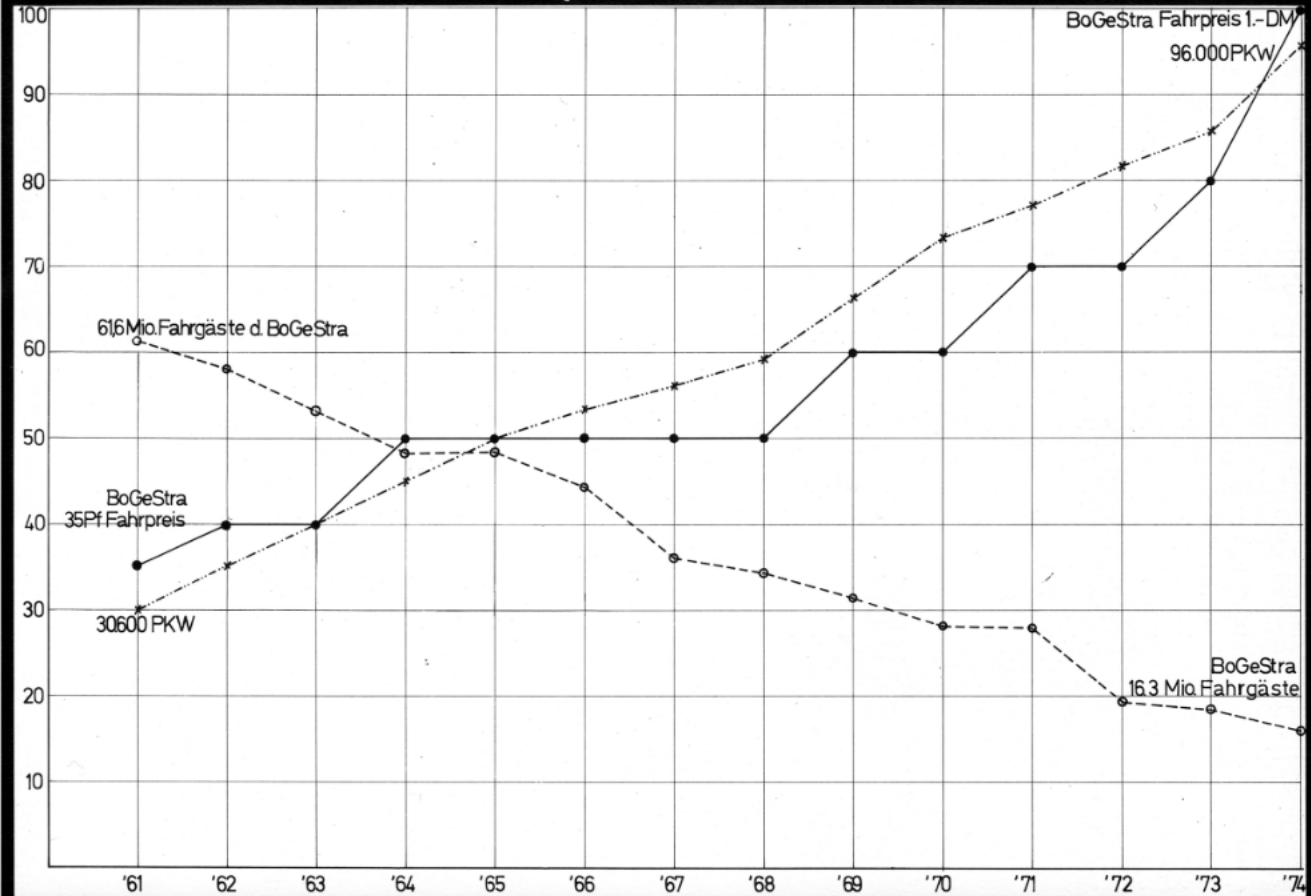
Heute wird die Stadt dem Verkehrsmittel angepaßt



Früher, als die Entfernungen noch nicht so groß und die Lebensbereiche noch nicht so verstreut waren, war das Hauptverkehrsmittel die Straßenbahn



Doch durch das Auto wurde die Straßenbahn, der (öffentliche) Massenverkehr überhaupt, unattraktiv: Die Autos sind schneller und bequemer, sie verbinden nicht nur wenige Punkte in der Stadt miteinander und sind nicht an Fahrpläne gebunden



Das Auto kann schneller fahren, wenn der Platz dazu



geschaffen wird



Wenn fürs Auto Platz geschaffen wird, haben die

anderen Verkehrsteilnehmer das Nachsehen

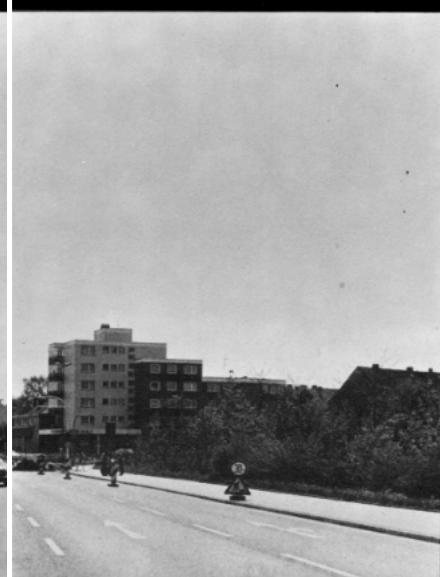
Das Nadelöhr der Unistraße ...



ab hier hat man 'großzügig' geplant:



eigene Fahrspuren für alle Verkehrsteilnehmer



hier werden die Fußgänger von der Straße abgeleitet

jetzt hat die Straßenbahn einen eigenen Gleiskörper

und hier soll kein Fußgänger mehr gehen: Autobahn

Je schneller der Autoverkehr, desto mehr Platz wird benötigt, desto aufwendiger werden die Verkehrsbauten



Auch wenn es ruht, braucht das Auto Platz



Die Anlagen für das Auto werden zum Maßstab für

die Entfernungen in der Stadt





Das Auto schafft selbst die Entfernungen, zu deren Überwindung es dann notwendig wird



Autobahnen und  
autobahnähnliche  
Straßen



Das Auto ermöglicht, begünstigt und verursacht die Entmischung der städtischen Funktionen



Einzelhandel befürchtet:

# „Die offene City ist in Gefahr!“

Kritik: Parkraum und Zufahrten

Bochums Geschäftsleute und Gewerbetreibende in der City werden sauer! „Gleiche Wettbewerbschancen für die Innenstadt wie für die Außenzentren! Wenn nicht entscheidende Verbesserungen der Verkehrsverhältnisse erreicht werden, ist Bochum in absehbarer Zeit keine offene Stadt mehr!“ erklärte am Montag die Werbegemeinschaft. „Wir beobachten mit Besorgnis, daß Essen offensichtlich Kunden abzulehnen trachtet, Hattingen sich bereits nach Essen umzuorientieren scheint!“

Die Kritik entzündet sich sowohl an den Zufahrtswegen wie auch an der Parkraumsituation. Richard Baltz, Vorsitzender der Werbegemeinschaft: „Schon unter normalen Umständen fehlen in der City einige tausend Einstellplätze, durch Baumaßnahmen verschiedener Art sind jedoch zusätzlich noch rund 250 verlorengegangen.“

In einer bebilderten Doku-

mentation haben die Geschäftsleute die ihrer Meinung nach miserable Ausschilderung zur Bochumer City aufgezeigt — wobei es nicht nur die Stadt wegen „vergammelter“ Schilder, sondern auch der Landschaftsverband „abbekommt“. Die Ausschilderung „Altenbochum“ auf der im Sommer in Betrieb gehenden Dü-Bo-Do von der Sauerlandlinie bis zur Wittener Straße ist das Paradebeispiel.

## Königsallee als Zubringer

In dem Katalog von Forderungen stehen an der Spitze:

● Bau der Königsallee und damit Anbindung der City an das Bergische Land

● Ausbau der Essener Straße/Hellweg zur besseren Verbindung zwischen Bochum und Wattenscheid

● Freie Durchfahrt auf der Hattinger Straße.

Parallel dazu soll eine Verbesserung der Zufahrten mit Bussen und Bahnen in die City erfolgen. Die Werbegemeinschaft rechnet vor: „Fahrtdauer Abzweig Dahlhausen — Rathaus 26 Minuten, aber mit der S-Bahn nach Essen Hbf. nur elf Minuten.“

Geradezu katastrophal ist nach Meinung der Geschäfts-

leute die Parkraumsituation. „Hier kommt es zu echten Wettbewerbsverzerrungen zwischen City und Außenzentren“, meint die Werbegemeinschaft. „Wir haben ganz und gar nichts gegen diese Zentren, aber wir fordern gleiche Bedingungen.“

Als Sofortmaßnahmen werden angeregt:

● Schrägparken an der Bongardstraße, womit die Kapazität verdoppelt werden könnte;

● Parken auf Schulhöfen und freien Plätzen an allen langen Samstagen.

Gezielte Kritik richtet sich bereits jetzt an ein mittelfristig zu realisierendes Projekt: am Kaufhof, der Ende der siebziger Jahre in die Innenstadt kommen soll.

## Forderung: neues Konzept

„Wir begrüßen es sehr, wenn ein weiteres Kaufhaus kommt! Es rundet das geschäftliche Angebot der City ab“, betont Richard Baltz. „Aber der Kaufhof muß zusätzliche Parkplätze schaffen — wie Karstadt in Hattingen — und kann nicht das Aral-Einstellhaus dadurch praktisch refinanzieren, daß der Bau von Plätzen finanziell abgelöst wird.“

Die Zukunft der Bochumer Innenstadt wird nach Auffassung der Werbegemeinschaft bestimmt werden „durch die Fluktuation und die Zahl der Geschäfte“. Also: hoher Parkraumumschlag, Freizehung von Flächen in Einstellhäusern, die jetzt etwa durch den Gebrauchtwagenhandel blockiert wurden.

## Ja zum neuen City-Center

Nicht zuletzt weisen die Geschäftsleute darauf hin, daß sie Millionenbeträge investieren, um durch bauliche Verbesserungen die City attraktiver zu machen und Arbeitsplätze zu erhalten.

Auch bei der geplanten „neuen City“ nördlich des Rathauses — ein Projekt, das

„Wir brauchen jetzt und nicht erst in zehn Jahren nach dem Stadtbahnbau ein neues Verkehrskonzept für Bochum, denn auf absehbare Zeit wird das Auto nicht ersetzt werden — was nicht bedeutet, daß beim öffentlichen Nahverkehr nicht manches geschehen muß“, meint der Einzelhandel. „Das gesamte Verkehrsleitsystem muß überdacht werden“, fügt der Geschäftsführer der Werbegemeinschaft, Ferdinand Lammert, hinzu. „Ständige Werbeeinrichtungen — wie der Weihnachtsmarkt, das Oktoberfest, das Sommerfest — allein können eine Auszehrung der City nicht verhindern. Hinzu kommen muß etwa an den Einfallstraßen eine Parkraumanlage.“

„grundsätzlich begrüßt“ wird — werde der Einzelhandel finanziell angesprochen. 10 000 bis 12 000 qm Gewerbefläche sind für den zweiten Bauabschnitt vorgesehen. „Das Unternehmen ist aber sinnlos, wenn nicht gleichzeitig der erforderliche Parkraum geschaffen wird.“

## Automaßstab auch für die Innenstadt



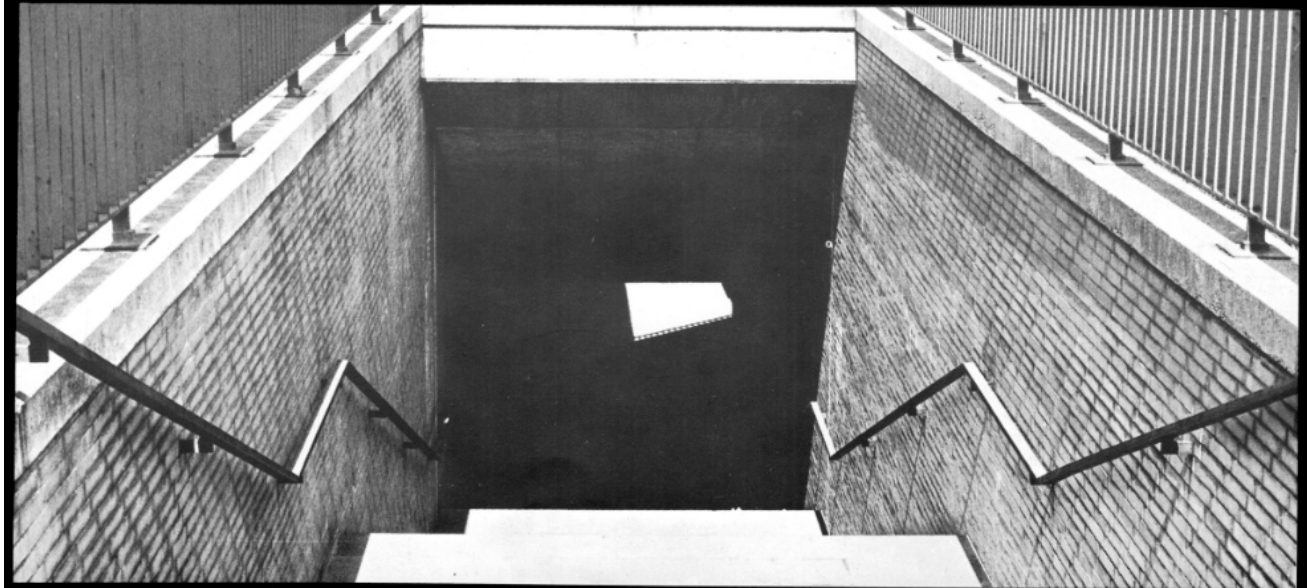
Der Fußgänger, als der schwächste Verkehrsteilnehmer,

hat darunter am meisten zu leiden

Wenn er nicht verdrängt wird



dann muß er auf Brücken



und überhaupt noch Wege für ihn angelegt werden

oder in den Keller

Der Fußgänger wird notgedrungen zum Pfadfinder



Da, wo der Fußgänger "König" ist, soll er Kunde sein

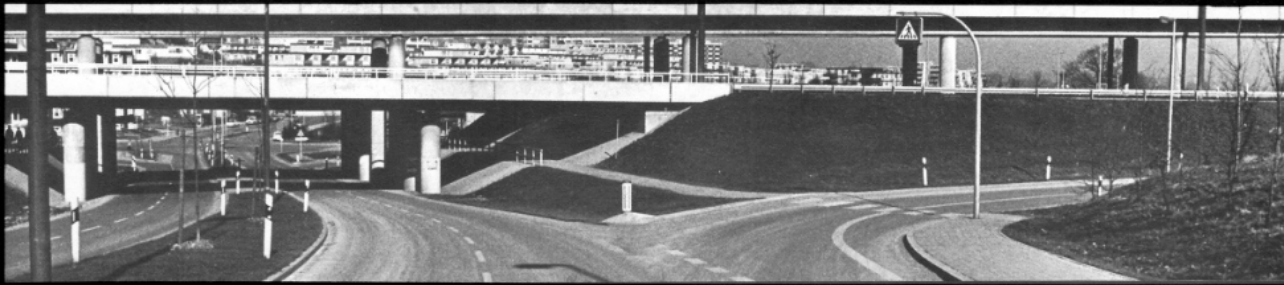


Auch da, wo Wege für Fußgänger angelegt sind, sind sie nach Automaßstab geplant

oder sich erholen



Ca. sechs Kilometer mit dem Auto durch Bochum: von der Stadtmittle zur Hustadt



Der Verkehr nimmt in Bochum bereits 20 Prozent, also ein Fünftel der gesamten Fläche der Stadt ein. 20 Prozent, das heißt: von 100 qm sind 20 qm nur für den Verkehr bestimmt und nicht anders zu nutzen.

Mit diesem Anteil liegt Bochum mit Abstand an der Spitze aller Städte im Ruhrgebiet; Essen: 12,8 %; Duisburg: 14,2 %; Mülheim: 11,2 %; Dortmund: 14,7 %; Durchschnittswert für das ganze Ruhrgebiet: 9,4 %.

Den Verkehrsplanern und denen, die sie beauftragen, scheint's aber nicht genug:



"Das gesamtstädtisch bedeutsame Verkehrsnetz ist noch an einigen Stellen zu vervollständigen. In den nächsten 5 Jahren werden in Angriff genommen:

Der Ausbau der Essener Straße als Hauptverbindungsstraße nach Wattenscheid.

Der Ausbau der Bessemer Straße als Verbindungsspanne zwischen Alleestraße und Hattinger Straße zur Entlastung des innerstädtischen Verkehrs (zurzeit im Bau; fertig 1977).

Der Weiterbau des westlichen Teilabschnittes des autobahnähnlichen Außenringes der Stadt zwischen Königsallee und B 1.

Der Bau des Harpener Kreuzes als wichtiger Verkehrsknotenpunkt des niveaufreien Außenringes.

Der Ausbau des Castroper Hellwegs bis Betriebsbahnhof Gerthe als Anschluß des Standortes Gerthe an das städtische Verkehrsnetz und die B 1.

Der Ausbau des Hölferweges und der Werner Straße als Verbindung von Langendreer über Werne zum Einkaufszentrum und zum Ruhrschnellweg (B 1).

Der Ausbau der Dorstener Straße.

Der Ausbau der Königsallee als wichtige Verbindung zwischen Außenring und A 77 und Hauptschließung für den Raum Stiepel sowie die geplanten Freizeiteinrichtungen im Bereich Ruhraue. Im Rahmen des Landschaftsschutzes werden Schutz- und Abschirmungsmaßnahmen gegen Emissionen ergriffen; insbesondere ist die Königsallee mit Tunnel zu verwirklichen."

(Kommunalwahlprogramm 75 SPD Kreisverband Bochum, S. 32)

# III UMBAU

## SANIERUNG: für wen?

Eine Antwort: "Die Ausdehnung der modernen großen Städte gibt in gewissen, besonders in den zentral gelegenen Strichen derselben dem Grund und Boden einen künstlichen, oft kolossal steigenden Wert; die darauf errichteten Gebäude, statt diesen Wert zu erhöhen, drücken ihn vielmehr herab, weil sie den veränderten Verhältnissen nicht mehr entsprechen; man reißt sie nieder und ersetzt sie durch andere. Dies geschieht vor allem mit zentral gelegenen Arbeiterwohnungen, deren Miete, selbst bei der größten Überfüllung, nie oder doch nur äußerst langsam über ein gewisses Maximum hinausgehen kann. Man reißt sie nieder und baut Läden, Warenlager, öffentliche Gebäude an ihrer Stelle ... Das Resultat ist, daß die Arbeiter vom Mittelpunkt der Städte an den Umkreis gedrängt, daß Arbeiter- und überhaupt kleinere Wohnungen selten und teuer werden und oft gar nicht zu haben sind; denn unter diesen Verhältnissen wird die Bauindustrie, der teurere Wohnungen ein weit besseres Spekulationsfeld bieten, immer nur ausnahmsweise Arbeiterwohnungen bauen."

(Friedrich Engels, Zur Wohnungsfrage, MEW Band 18, Seite 215)

Ein und zwei Beispiele:

Fiktiver Umbau der Hattinger Straße





1. Beispiel: "Umbau der Hattinger Straße"



Der "ruhende" Verkehr stört den "fließenden".

Ein Parkplatz anstelle eines Hauses löst das Problem



Durch einen eigenen Gleiskörper für die Straßenbahn läßt sich der Verkehr beschleunigen .



Nun gibt es aber zwei getrennte Straßenseiten .



Die Sicherheit der Fußgänger läßt sich erhöhen durch eine Fußgängerbrücke.



Ein paar Treppen muß man aber schon steigen.



Die "sauberste" Lösung wäre freilich eine Straße nur für Autos.



Die Grundstücke ließen sich besser verwerten durch

entweder eine höhere Bebauung



oder auch durch eine intensivere gewerbliche Nutzung

## UMBAU DER STADT: BEISPIEL BOCHUM

31. Oktober bis 4. Dezember 1975

Museum Bochum · Kunstsammlung, 4630 Bochum, Kortumstraße 147, Tel. 692237/39

Konzept und Gestaltung:	Michael Fehr und Diethelm Koch
Photographien:	Elisabeth Niggemeyer (273) und Wolf Lücking (194), Theodor Oberheitmann (11), Gisela Scheidler (38), Karl Schmitthaus (4), Stephan Schraps (5), Presse- und Informationsamt der Stadt Bochum (74), Luftaufnahmen freigegeben durch den Regierungsprä- sidenten Münster; Dahlhauser Heide: (19/78/8421), Everstalstraße: (2002/74)
Graphische Realisation, Photomontagen:	Michael Ostermann
Beiträge zur Ausstellung:	Stadtarchiv Bochum (historischer Teil), Planungsamt Bochum (Arbeitersiedlungen), Peter Spielmann (Kunst am Bau), Architekturbüro Eckert, Pressel, Jakubik, München (Alternativvorschläge), Gisela Scheidler (Dokumentation Bochum-Hamme)
Mitarbeiter:	Sigrid Hagenau, Theodor Oberheitmann, Monika Schmies, Helmut Zumbro u. a.
Herstellung der Reproduktionen und Vergrößerungen:	Fachdienst Niggemeyer, Bochum
Organisation:	Michael Fehr
Beiträge zum Katalog:	Architekturbüro Eckert, Pressel, Jakubik, München, Dipl.-Ing. Horst Becker, Peter M. Bode, Johannes Volker Wagner (Stadtarchiv Bochum), Planungsamt Bochum
Gesamtherstellung:	Westfälische Verlagsanstalt-Druckerei Thiebes & Co., Hagen
Herausgeber:	Stadt Bochum - Museum Bochum
© Alle Rechte vorbehalten:	1975 by Studienverlag Dr. N. Brockmeyer in: Buchhandlung Brockmeyer, 4630 Bochum, Viktoria- straße 1 - 3

Öffnungszeiten: Di, Do, Fr, Sa 10 - 13.30 u. 15 - 18 Uhr, Mi 10 - 13.30 u. 15 - 21 Uhr,  
So 10 - 14 Uhr, Mo geschlossen





