

SCHRIFTEN DES GEOGRAPHISCHEN INSTITUTS  
DER UNIVERSITÄT KIEL

HERAUSGEGEBEN VON

O. SCHMIEDER · H. SCHLENGER · F. WILHELM · H. KLUG

BAND XXVIII · Heft 1

IRMTRAUD-DIETLINDE WOLCKE

DIE ENTWICKLUNG DER  
BOCHUMER INNENSTADT

KIEL 1968

---

IM SELBSTVERLAG DES GEOGRAPHISCHEN INSTITUTS  
DER UNIVERSITÄT KIEL

SCHRIFTEN  
DES GEOGRAPHISCHEN INSTITUTS  
DER UNIVERSITÄT KIEL

HERAUSGEGEBEN VON

O. SCHMIEDER . H. SCHLENGER - F. WILHELM - H. KLUG

BAND XXVIII · Heft 1

KIEL 1968

---

IRMTRAUD-DIETLINDE WOLCKE

DIE ENTWICKLUNG DER  
BOCHUMER INNENSTADT

KIEL 1968

---

IM SELBSTVERLAG DES GEOGRAPHISCHEN INSTITUTS  
DER UNIVERSITÄT KIEL

## Vorwort

Der 35. Deutsche Geographentag fand 1965 in Bochum statt. Zwei Jahre zuvor forderte mich Herr Prof. Dr. H. Schlenger auf, im Hinblick auf die vom Ortsausschuß geplante Festschrift, einen Beitrag über die Stadt Bochum zu schreiben. Da ich seit 1949 in Duisburg wohne und auch Bochum gut kenne, griff ich diese Anregung gerne auf und wählte nach Rücksprache mit Herrn Dr. Croon die Kernstadt als Arbeitsthema. Aus dieser Untersuchung entstand die vorliegende Arbeit.

Ich möchte an dieser Stelle Herrn Prof. Schlenger für den Hinweis auf das Thema sowie für seine ständige Bereitschaft zur methodischen und sachlichen Förderung meiner Aufgabe herzlich Dank sagen.

Zu großem Dank verpflichtet bin ich auch Herrn Oberarchivrat Dr. Croon, der meiner Arbeit ein stets reges Interesse entgegenbrachte und mir in vielen Aussprachen wertvolle Anregungen gab, sowie mir bei der Beschaffung der Arbeitsunterlagen geholfen hat.

Die Durchführung der Untersuchung war nur möglich durch das bereitwillige Entgegenkommen zahlreicher Ämter und Behörden in Bochum, die mir Auskünfte erteilten und Einsicht in ihre Aktenbestände gewährten. Besonders danken möchte ich Herrn Baudirektor Hellrung und Herrn Baumeister Schmitz vom Planungsamt der Stadt Bochum, sowie Herrn Obervermessungsrat Kampmann und Herrn Obervermessungsrat Manzel vom Vermessungs- und Katasteramt der Stadt Bochum, die mir wichtige Kartenunterlagen zur Verfügung gestellt haben. Mein aufrichtiger Dank gilt auch Herrn Stadtamtmann Paul vom Statistischen Amt, der mir bei der teilweise schwierigen Beschaffung der Ergebnisse statistischer Erhebungen behilflich war.

Der Stadt Bochum möchte ich für ihre großzügige finanzielle Unterstützung danken, ohne die der Druck der Arbeit nicht möglich gewesen wäre.

Kiel im August 1967

Irmtraud Dietlinde Wolcke

## Inhaltsverzeichnis

	Seite
Einleitung	15
Teil I	
Topographische Lage	16
Lage im politischen Raum	16
Die Entwicklung Bochums bis 1850	17
Die Entwicklung zum zentralen Ort der näheren Umgebung	17
Die bauliche Entwicklung bis 1850	22
Die Industrie	25
Der Ursprung des Industriegebietes an der Ruhr	25
Der Einfluß der Industrie auf Bochum	27
Die Bildung von Großbetrieben seit dem Ende des 19. Jhs.	30
Die Entwicklung zwischen den Weltkriegen	31
Die Struktur der Bochumer Wirtschaft nach dem Zweiten Weltkrieg	31
Die Bevölkerung	35
Die Bevölkerungsentwicklung	35
Die Zusammensetzung der Bochumer Bevölkerung	38
Die bauliche Entwicklung	40
Das Bild im Jahre 1842	41
Der Bauabschnitt 1850-1885	42
Der Bauabschnitt 1885-1904	47
Der Bauabschnitt von 1904 bis zum Zweiten Weltkrieg	51
Die Entwicklung der Vororte	54
Die Entwicklung nach dem Zweiten Weltkrieg	54
Die heutige Großgliederung des Bochumer Stadtgebietes	55

## Teil II

Die Entwicklung der Bochumer Innenstadt	58
Die Entwicklung des Behörden- und Verwaltungszentrums	58
Das Behörden- und Verwaltungszentrum um 1820	59
Das Behörden- und Verwaltungszentrum um 1850	60
Das Behörden- und Verwaltungszentrum um 1875	62
Das Behörden- und Verwaltungszentrum von 1870 bis 1904	68
Das Behörden- und Verwaltungszentrum von 1904 bis zum Zweiten Weltkrieg	74
Das Behörden- und Verwaltungszentrum nach dem Zweiten Weltkrieg	79
Zusammenfassung	82
Die Entwicklung der Bochumer Geschäftsstadt	85
Die Geschäftsstadt von 1901	88
Die Geschäftsstadt von 1913	90
Die Geschäftsstadt von 1924	94
Die Geschäftsstadt von 1938	97
Bauliche Veränderungen im Gleisdreieck und Sanierungspläne bis zum Zweiten Weltkrieg	99
Die baulichen Veränderungen bis zum Ersten Weltkrieg	99
Die Sanierungspläne des Stadtbaurates Knipping	100
Die Neugestaltung der Bahn- und Straßenkreuzungen	101
Planungen für die Innenstadt	102
Der Bau der großen Kaufhäuser	103
Die Umbauten in der Innenstadt nach den Eingemeindungen	104
Die Neuordnungspläne der Kriegszeit	110
Die Neuordnung der Bochumer Innenstadt nach dem Zweiten Weltkrieg	111
Die Kriegsfolgen	111
Die Anfänge des Wiederaufbaus	113
Der Neuordnungsplan und seine Durchführung	115
Die Verkehrsplanung	116

	Seite
Der Wiederaufbau	119
Die Verlegung des Hauptbahnhofes	121
Das Gebiet am alten Hauptbahnhof	124
Die Entwicklung der Geschäftsstadt nach dem Zweiten Weltkrieg	125
Die Kortumstraße	128
Die Straßenzüge südlich der Altstadt	134
Gerberstraße und Alter Markt	134
Viktoriastraße	134
Huestraße	135
Das Viertel südlich der Bahn	136
Zusammenfassung	137
Bochums Entwicklung von einer großen Stadt zur Großstadt	140
Die Berufsgliederung der Bochumer Bevölkerung	141
Die Bochumer Bevölkerung vor dem Ersten Weltkrieg	142
Die Altersgliederung der Bochumer Bevölkerung bis zum Ersten Weltkrieg	142
Das Einkommen der Bochumer Bevölkerung bis zum Ersten Weltkrieg	143
Die Lebenshaltungskosten in Bochum bis zum Ersten Weltkrieg	147
Die Bochumer Bevölkerung nach dem Ersten Weltkrieg	150
Die Altersgliederung der Bochumer Bevölkerung nach dem Ersten Weltkrieg	150
Das Einkommen und die Lebenshaltungskosten der Bochumer Bevölkerung nach dem Ersten Weltkrieg	150
Die Bochumer Bevölkerung der Gegenwart	152
Die Altersgliederung der Bochumer Bevölkerung 1961	152
Die Lebensbedingungen der Bochumer Bevölkerung in der Gegenwart	153
Die Entwicklung der Geschäftstypen in der Innenstadt	154
Die Entwicklung der Straßentypen in der Innenstadt seit der Jahrhundertwende	157

	Seite
Die Auswirkung der Citybildung auf die Stellung der Innenstadt im Rahmen der Gesamtstadt	161
Die Bevölkerungsdichte im Stadtbezirk "Altstadt"	162
Die Bevölkerungsentwicklung im Stadtbezirk "Altstadt"	163
Die Bevölkerungsentwicklung innerhalb des Gleisdreiecks	165
Die soziale Struktur der Innenstadt	166
Die soziale Struktur der übrigen Stadtbezirke	169
Änderungen der Sozialstruktur von 1939-1961	169
Die Arbeitsplatzdichte der Innenstadt	171
Die Verteilung der Arbeitsplätze auf die Wirtschaftsbereiche	171
Das Verhältnis von Arbeitsplatzangebot und Sozialstruktur in den einzelnen Stadtteilen und seine Auswirkung auf den Berufsverkehr	173
Der ruhende Verkehr in der Bochumer Innenstadt	176
Der Fußgängerverkehr	179
Weiterführende Planungen für den Fußgängerverkehr in der Innenstadt	179
Die Bochumer City am Abend	180
Zusammenfassung	182
Tabellen	186
Schrifttum und Karten	207



## Verzeichnis der Figuren

	Seite
Fig. 1: Plan der Stadt Bochum vom Jahre 1842	23
Fig. 2: Geologische Skizze des Raumes Bochum	25
Fig. 3 Die Bevölkerungsentwicklung des westfälischen u. 4: Industriegebietes von 1880-1910	36
Fig. 5: Das Bevölkerungswachstum in den westfälischen Industriestädten	38
Fig. 6: Die Bebauung der Stadt Bochum von 1851-1906	41
Fig. 7: Die Entwicklung des Eisenbahnnetzes	43
Fig. 8: Die soziale Struktur beiderseits der Gußstahlstrecke	44
Fig. 9: Das Grenzgebiet zwischen der Altstadt und den neuen Straßenzügen im Jahre 1884-85	48
Fig. 10: Die Entwicklung des Bochumer Stadtgebietes	52
Fig. 11: Die Kreiseinteilung im westl. Westfalen	58
Fig. 12: Das Behörden- und Verwaltungszentrum um 1820	59
Fig. 13: Einzugsbereich der Bochumer Kirchen und Elementarschulen 1841	61
Fig. 14: Die Verlegung der Bochumer Behörden bis 1850	62
Fig. 15: Der Einzugsbereich der Bochumer Kirchen im Jahre 1875	63
Fig. 16: Die Verteilung der Schulen im Kreis Bochum 1875	65
Fig. 17: Krankenhäuser, Apotheken und Ärzte im Kreis Bochum 1875	66
Fig. 18: Die Verlegung der Bochumer Behörden bis 1875	67
Fig. 19: Der Einzugsbereich des Bochumer Gerichtes	69
Fig. 20: Die Verlegung der Bochumer Behörden bis 1904	72
Fig. 21: Die Verlegung der Bochumer Behörden bis 1938	75
Fig. 22: Die Verlegung der Bochumer Behörden bis 1964	81
Fig. 23: Die Lage der öffentlichen Gebäude in Bochum	84
Fig. 24: Straßentypen der Bochumer Innenstadt	87
Fig. 25: Die Geschäfte des spezialisierten Bedarfs 1901 und 1913	91

	Seite
Fig. 26: Die Geschäftshäuser der Bochumer Innenstadt bis 1913	92
Fig. 27: Die Geschäftsverlagerung von 1901-1913	93
Fig. 28: Büro- und Praxisräume von 1901 und 1913	94
Fig. 29: Geschäftshäuser der Bochumer Innenstadt bis 1916	95
Fig. 30: Geschäftsverlagerungen von 1913-1924	97
Fig. 31: Die Entwicklung des Geschäftshauses Moritz Baltz	104
Fig. 32: Bochum Innenstadt, geplante Ringstraße 1936	105
Fig. 33: Sanierungsplan des Grabenviertels	107
Fig. 33a: Die Umbauten des Kaufhauses Baltz	109
Fig. 34: Gebäudeschäden in der Stadt Bochum	112
Fig. 35: Neuordnungsplan der Bochumer Innenstadt	116
Fig. 36: Verkehrsunfälle in der Innenstadt 1936	117
Fig. 37: Der Wiederaufbau und Neuausbau von Straßen und Plätzen	120
Fig. 38: Der Einzugsbereich des alten und neuen Hauptbahnhofes	123
Fig. 39: Die Neuordnung des Stadttheatergebietes nach dem Zweiten Weltkrieg	124
Fig. 40: Verkaufsfläche der Innenstadt 1964	126
Fig. 41: Geschäfte der Bochumer Innenstadt vor und nach dem Zweiten Weltkrieg	127
Fig. 42: Die Kortumstraße 1938 und 1964	128
Fig. 43: Die Bongard-Massenbergstraße 1938 und 1962	132
Fig. 44: Die Viktoriastraße 1938 und 1962	135
Fig. 45: Die Huestraße 1938 und 1962	136
Fig. 46: Bochum Innenstadt. Die Geschäfte des spezialisierten Bedarfs und die Verteilung der Büro- und Praxisräume vor und nach dem Zweiten Weltkrieg	137
Fig. 47: Die Zu- und Abnahme der zentralen Geschäfts- und Büroräume von 1938-64	138
Fig. 48: Der Anteil der nicht kaufkräftigen Jugendlichen an der Bochumer Bevölkerung	142

	Seite
Fig. 49: Bevölkerung und Steuerpflichtige	147
Fig. 50: Bergarbeiterverdienst und Existenzminimum sowie Preisentwicklung der wichtigsten Lebensmittel 1900-1938	148
Fig. 51: Die Verbindung von Laden und Wohnung in der Bochumer Innenstadt	156
Fig. 52: Die Straßentypen der Bochumer Innenstadt	157
Fig. 53: Der Anteil der einzelnen Geschäftstypen an der Gesamtzahl der Geschäfte in der Bochumer Innenstadt	159
Fig. 54: Die Bevölkerung Bochums 1938 und 1962	162
Fig. 55: Die Bevölkerungsentwicklung im Stadtbezirk Altstadt	164
Fig. 56: Der Bevölkerungsrückgang der Bochumer Innenstadt von 1912-1962	165
Fig. 57: Die Sozialstruktur der Bochumer Innenstadt 1961	167
Fig. 58: Sozialstruktur 1961 und Verteilung der Bochumer Erwerbstätigen auf die Bochumer Stadtteile	168
Fig. 59: Sozialstruktur 1938 und Verteilung der Bochumer Erwerbstätigen auf die Bochumer Stadtteile	170
Fig. 60: Die Arbeitsplatzverteilung in Bochum	172
Fig. 61: Der Berufsverkehr von und zur Bochumer Innenstadt	174
Fig. 62: Straßenbelastung im Jahre 1958/1965	175
Fig. 63: Parkraum der Bochumer Innenstadt	178

## Verzeichnis der Abbildungen

	im Anhang Seite
Abb. 1: Plan der Stadt Bochum 1851	222
Abb. 2: Plan der Stadt Bochum 1869	222
Abb. 3: Wechsel der Haustypen in der Bochumer Innenstadt vor dem Zweiten Weltkrieg	223
Abb. 4: Der Bau des neuen Rathauses 1927	223
Abb. 5: Der Weilenbrink	224
Abb. 6: Das Gelände des Kaufhauses Baltz 1924	224
Abb. 7: Der neu durchgebrochene Teil der Huestraße	225
Abb. 8: Die Bongardstraße 1964	225
Abb. 9: Das Grundstück des heutigen Warenhauses Wertheim vor dem Zweiten Weltkrieg	226
Abb. 10: Das 1958 errichtete Warenhaus Wertheim	226
Abb. 11: Die Kortumstraße vor dem Zweiten Weltkrieg	227
Abb. 12: Die Kortumstraße nach dem Zweiten Weltkrieg	227
Abb. 13: Die Bongardstraße vor dem Zweiten Weltkrieg	228
Abb. 14: Die Bongardstraße nach dem Zweiten Weltkrieg	228
Abb. 15: Die Wilhelmstraße 1910	229
Abb. 16: Das Bankenviertel der Huestraße 1964	229

## Einleitung

Die Geschichte der Stadt Bochum ist ein Teilstück der Entwicklung des gesamten Ruhrgebietes, mit dem die Stadt durch wirtschaftliche Verflechtung eng verbunden ist. Bis zur Mitte des 19. Jahrhunderts war Bochum eine unbedeutende Landstadt, die nur für die nähere Umgebung als zentraler Markt und Verwaltungsort Bedeutung hatte, im weiteren Raum jedoch von Dortmund und Essen überragt wurde. Für die kleine Ackerbürgerstadt war die Zeit um 1850 ein Wendepunkt in ihrer Entwicklung. Durch das Vorrücken von Bergbau und Eisenindustrie über die Ruhr hinaus nach Norden nahm sie innerhalb weniger Jahre den Charakter einer großen Industriestadt an, die sich allmählich zu einer echten Großstadt entwickeln konnte. Die Zahl der Bewohner stieg steil an und ließ die Stadt über ihre Grenzen hinaus wachsen. Sie schloß sich allmählich räumlich und wirtschaftlich mit den benachbarten Gemeinden zusammen, bis es schließlich 1904 zur ersten Eingemeindung kam. Erst kurz vor dem Ersten Weltkrieg begann der Versuch, Bochum zu einer modernen Großstadt umzuwandeln. Von 1914 bis 1924, d. h. also bis zum Ende der Inflation, unterblieb jedoch fast jede Weiterentwicklung. Lediglich Planungen wurden nach Kriegsende in umfangreichem Maße vorgenommen. Durch die Eingemeindungen von 1924 und 1929 wurde der heutige Gebietsstand erreicht. Die Zeit der Entwicklung zur Großstadt war davon erfüllt, der Stadt durch Schaffung entsprechender Anlagen und Einrichtungen einen großstädtischen Charakter zu verleihen.

Die vorliegende Arbeit wurde bewußt nicht als Stadtgeographie von Bochum angelegt, wie sie vor dem Krieg schon mehrfach geschrieben wurde, sondern es wurde versucht, den am intensivsten von großstädtischen Funktionen genutzten Stadtbezirk, den Raum innerhalb des Bochumer Gleisdreiecks, zu analysieren. Es sollte untersucht werden, ob und wie sich die Innenstadt an die wachsende Größe der Stadt, an besondere Funktionen und an die sich verändernde Zusammensetzung der Bevölkerung anpaßte.

Darum wird die Entwicklung des Zentrums in allen erreichbaren Einzelheiten, in seiner räumlichen, physiognomischen und bevölkerungsmäßigen Entwicklung beschrieben werden. Es sollte versucht werden zu zeigen, ob sich im Zuge einer immer deutlicher werdenden Großstadtwerdung zunächst eine immer klarer abgrenzbare City bildete, schließlich ob und wann es möglich wurde, die City ihrerseits in Teilgebiete mit besonderen Funktionen zu untergliedern.

## TOPOGRAPHISCHE LAGE

Bochum liegt am Übergang der Münsterschen Tieflandbucht zum Rheinischen Schiefergebirge. Das heutige Stadtgebiet<sup>1</sup> umfaßt eine Fläche von 12.136 ha. Es liegt zwischen 45 m (im Norden) und 196 m (im Süden) über NN<sup>2</sup>. Das Relief im Bochumer Raum ist durch den geologischen Unterbau bedingt. Der Stadtkern liegt genau an der Grenze der Kreidemergelbedeckung im Norden und des produktiven Karbons im Süden. Der Süden, besonders das Gebiet von Linden, Stiepel und Querenburg, wird gekennzeichnet durch die langgezogenen Rücken der Werksandsteinbänke. Es treten hier erhebliche Höhenunterschiede auf. Das steil eingeschnittene Sohltal der Ruhr, das die Südgrenze des Stadtgebietes bildet, liegt zum Teil 120 m tiefer als die es umgebenden Höhenrücken (Haus Kemnade 74 m über NN, Höhenpunkt an der Kemnader Str. 302 nördlich Stiepel 196 m). Im Norden sind die Reliefunterschiede geringer, im Gebiet der Kreide ist das Gelände flachwellig bis eben und fällt langsam zur Emscher hin ab, von etwa 100 m über NN im Gebiet des Gleisdreiecks bis auf etwa 50 m über NN am Rhein-Herne-Kanal und an der Emscher. Im relativ flachen Norden entstanden der engbebaute Stadtkern und daran anschließend die dichten Wohngebiete und großflächigen Industrieanlagen, während sich im Süden lockere Wohnsiedlungen herausbildeten. Der Süden ist prädestiniert als Erholungsgebiet für die ganze Stadt.

## LAGE IM POLITISCHEN RAUM

Bochum liegt am Westrand von Westfalen, im Regierungsbezirk Arnsberg. Es stößt im Westen an die Städte Essen und Wattenscheid, im Norden an Wanne-Eickel, Herne und Castrop-Rauxel, im Osten an Dortmund und Witten und im Süden an die Ruhrtalgemeinden Herbede, Blankenstein und Hattingen. Das Stadtgebiet Bochum hat etwa die Form der Insel Irland. Das Stadtzentrum mit dem größten Siedlungsraum liegt dann in der westlichen Hälfte, die übrigen Stadtteile gruppieren sich kreisförmig herum. Die einzelnen Siedlungszentren sind durch die Hauptausfallstraßen an die Kernstadt Bochum angeschlossen.

---

<sup>1</sup> Der Begriff "Stadtgebiet" wird im folgenden für die gesamte Fläche benutzt, die innerhalb der politischen Grenzen Bochums liegt; die Bezeichnung "Stadt" gilt nur für das geschlossen bebaute Gebiet.

<sup>2</sup> Topographische Karte 1 : 50 000, Blatt L 4508, Essen.

Die Entwicklung zum zentralen Ort der näheren  
Umgebung

Es gibt nur wenige Beschreibungen der Stadt Bochum aus der Zeit vor der industriellen Entwicklung des Ruhrgebietes. Über ihre Entstehungsgeschichte ist kaum etwas bekannt. Die "Entwicklung vollzieht sich offenbar in so vielen Auf- und Abschwüngen, daß eine eindeutige Zuordnung zu einer Epoche kaum möglich scheint".<sup>1</sup>

Bochum liegt an einer alten Heer- und Handelsstraße, dem Hellweg. Er führte schon in vorgeschichtlicher Zeit über die Hochflächen nördlich der Ruhr, wurde zur Römerzeit ausgebaut und von Karl dem Großen im 9. Jahrhundert durch Königspfalzen und Reichshöfe gegen die Sachsen gesichert. Die Anfänge der Stadt Bochum werden auf einen dieser Reichshöfe zurückgeführt. Nach DARPE<sup>2</sup> lag er im Raum zwischen Bleichstraße, Unterer Markt-, Großer Beckstraße und Schwanenmarkt, also etwa auf dem Gebiet der heutigen Propstei-Kirche und des Elisabeth-Krankenhauses. Zum ersten Male wird Bochum 1041 in einer Schenkungserklärung des Erzbischofs Hermann II. von Köln an die Abtei Deutz als Cofbuokheim erwähnt. Hermann II. schenkte der Abtei Deutz 1041 "11 mansus cum omnibus utilitatibus inde venientibus et 40 mancipia in pago Saxonie iuxta villam publicam Cofbuokheim dictam".<sup>3</sup>

Gleichzeitig mit der Einrichtung der weltlichen Verwaltungszentren wurden auch Missionare in das Ruhrgebiet gesandt. Kirchen und Klöster entstanden als Zentren des Christentums, so auch in Essen und Werden. Die Bochumer Pfarrkirche war eine der ältesten Pfarrkirchen Westfalens.<sup>4</sup> Um den Bochumer Reichshof und die Pfarrkirche entwickelte sich eine Siedlung, die allmählich zum Mittelpunkt eines größeren Gebietes wurde. Hier siedelten sich Bauern, Handwerker und Kaufleute an. Die Bewohner der umliegenden Ortschaften waren dem Reichshof zu Abgaben von Getreide und Dienstleistungen verpflichtet. Der Schultheiß des Reichshofes, der die Abgaben der Hofhörigen empfing, sprach auch bei Streitigkeiten unter ihnen Recht.<sup>5</sup>

<sup>1</sup> HAASE, S. 124.

<sup>2</sup> DARPE, Geschichte der Stadt Bochum, S. 22.

<sup>3</sup> 11 Bauernhöfe mit allen Nutzungen und 40 Hörige im Sachsengau bei dem Orte, der Cofbuokheim genannt wird.

DARPE, Geschichte der Stadt Bochum, S. 17.

<sup>4</sup> ROTHERT, S. 40.

<sup>5</sup> LUDORFF, S. 6; DARPE, Geschichte der Stadt Bochum, S. 22.

Bochum entwickelte sich allmählich zum Zentrum seiner näheren Umgebung. Das Werdener Heberegister von etwa 900 n. Chr. zählt die abgabepflichtigen Ortschaften und Höfe so auf, daß Bochum als ihr Mittelpunkt erscheint.<sup>1</sup> Ebenso zeigen Urkunden von 1298 und 1321<sup>2</sup>, daß Bochum der Markt und Gerichtsplatz für sein Umland geworden war. Wann Bochum die Stadtrechte verliehen wurden, ist unbekannt. Im Mittelalter bestand eine strenge wirtschaftliche Trennung zwischen Stadt und Land, die häufig durch landesherrliche Vorschriften unterstrichen wurde. So wurden in der Mark erst nach 1718 neben den Leinewebern, Schmieden und Schneidern noch Zimmerleute und Radmacher auf dem Land geduldet.<sup>3</sup> Dadurch siedelten sich relativ früh Handwerker und Gewerbetreibende in den Städten an. In Bochum entfiel 1736 die Hälfte aller Haushaltungen (154) auf Handwerker, dazu kamen 26 Detailhandlungen, 23 Gastwirtschaften, 4 Berberbergungsbetriebe; etwa 30 Haushalte entfielen auf Gericht, Staatsbehörden und Stadtverwaltung, etwa 20 auf Kirche und Schulbedienstete sowie 27 auf Soldaten. Die Handwerker, Kaufleute und Gewerbetreibenden arbeiteten meist im Nebenerwerbszweig in der Landwirtschaft; fast jeder besaß wenigstens soviel Garten- und Ackerland, daß er von dem Ertrag seinen Bedarf an Kartoffeln und Gemüse decken konnte.<sup>4</sup> Diese städtische Landwirtschaft diente allerdings nur dazu, die Bürger vor Krisen zu bewahren. Die eigentliche Versorgung der Stadtbevölkerung mit Getreide war die Aufgabe des umliegenden Landes. Sie wurde durch strenge Verkaufsbestimmungen geregelt. Unter anderem schrieb eine von KORTUM zitierte Polizeiverordnung der Stadt Bochum vor: "Kein Korn vom Lande, so aus Bochum gedünget, soll an Fremde verkauft oder anderswo als binnen Bochum verführet werden bey Poen (Strafe) von 10 Mark."<sup>5</sup>

Die Landleute brachten ihre Erzeugnisse zur Stadt und handelten dort die handwerklichen Geräte, die sie selbst nicht herstellen durften oder konnten, ein. Der Vieh- und Krammarkt, der einmal im Monat in Bochum stattfand<sup>6</sup>, nahm an den Markttagen beinahe den ganzen Straßenzug zwischen dem Buddenberg- und Bongardtor (der heutigen Bongardstraße) ein. Seit Beginn des 19. Jahrhunderts wurde dieses Markttreiben als störend empfunden und daher 1834 beschlossen, die Hauptstraße von Buden und Vieh freizuhalten. In Zukunft sollten

1. die Pferde auf der Brückstraße,
2. die Kühe, Rinder usw. auf der Schütdebahn, vor dem Hünnebeck-schen Hause, auf der Rosen- und Hellwegstraße und
3. die Schweine auf der Zweiten Beckstraße und dem Altmarkt hingestellt werden"<sup>7</sup>.

<sup>1</sup> KLEFF, Handel und Wandel, S. 19; DARPE, Geschichte der Stadt Bochum, S. 17.

<sup>2</sup> DARPE, Geschichte der Stadt Bochum, Urkundenbuch, S. 5-9.

<sup>3</sup> KLEFF, Handel und Wandel, S. 23.

<sup>4</sup> BRINKMANN, Bochums Wirtschaftsleben, S. 86.

<sup>5</sup> KORTUM, S. 198.

<sup>6</sup> HEESE, S. 20.

<sup>7</sup> Zitat bei KLEFF, Handel und Wandel, S. 21.



Bochum war mit seinem Handel und Gewerbe nur auf den Bedarf des landwirtschaftlich orientierten Amtsbezirks ausgerichtet. Es hatte niemals weitreichende Bedeutung als Handelszentrum. Das Schwergewicht der Wirtschaft und des Handels lag von Anfang an im Osten des heutigen Ruhrgebietes, mit dem Zentrum in Dortmund, das zu Beginn des 14. Jahrhunderts den Markt beherrschte.<sup>1</sup> Auch durch die Hanse, der sich Bochum wie die meisten Städte des Ruhrgebietes angeschlossen hatte<sup>2</sup>, wurde der Handel nicht belebt. Bochum trat gegenüber Dortmund, Essen und Duisburg weit zurück.

Einer der Hauptgründe dafür war die Verkehrsungunst aufgrund seiner politischen Lage. Seit dem Beginn der Bildung von Territorialstaaten kam es zu Besitzstreitigkeiten zwischen dem Erzbistum Köln und den Grafen von der Mark, die sich auf den Bochumer Bereich auswirkten. Bochum kam schließlich zur Grafschaft Mark, die sich hier in einem schmalen nördlichen Ausläufer zwischen Dortmund und Essen zusammendrängte. Durch die für Bochum unglückliche Grenzziehung kam es dazu, daß die ursprünglich verkehrsgünstige Lage am Hellweg abgewertet wurde. Trotz der geringen Entfernungen zu den Nachbarstädten<sup>3</sup> war die Verbindung Bochums mit seiner Umgebung äußerst mangelhaft. In der ältesten Stadtbeschreibung aus dem Jahre 1790 von A. KORTUM heißt es: "Es geht hier noch kein Postwagen, wol aber kommt von Duisburg die reitende Post Donnerstags und Samstags hier an, und solche geht des Freytags und Diens-tags wieder ab. Des Mittwochs und Sonnabends kommt eine Fußpost von Lünen und geht an eben diesen Tagen im Sommer und an den folgenden Tagen im Winter wieder ab. Es kommt auch am Mittwoch und Sonnabend ein Fußbote von Essen, geht hier durch nach Dortmund und kehret des andern Tags wieder zurück nach Essen." Die Botenpost beförderte nur Briefe und kleinere Pakete.<sup>4</sup> An die Fahrpost von Berlin nach Cleve hatten die Bochumer erst in Lünen Anschluß. Erst als die Mark im 18. Jahrhundert zu Preußen kam<sup>5</sup>, wurde allmählich auch die Stadt Bochum durch Straßen-

---

<sup>1</sup> SPETHMANN, S. 112.

<sup>2</sup> SCHULTE, S. 5, S. 19.

<sup>3</sup> Chronik, 1842, S. 11: "3 1/2 Stunden von Bochum entfernt liegt gegen Osten Dortmund, gegen Südosten, 2 Stunden entfernt, Witten und 3 Stunden weiter Hagen; gegen Süden, 2 Stunden entfernt, Hattingen und 4 Stunden weiter Elberfeld; gegen Westen, 3 Stunden entfernt, Essen und gegen Norden, 3 Stunden entfernt, Recklinghausen."

<sup>4</sup> 1735 hatte der Bochumer Stadtkämmerer 1300 Taler nach Wesel zu schaffen. Da die Summe fast nur in Groschen bestand, war eine Karre mit zwei Pferden nötig. Die drei Tage Geldfahrt kosteten 10 1/2 Taler. - KLEFF, Handel und Wandel, S. 27.

<sup>5</sup> Durch den Tod Herzogs Johann Wilhelm von Kleve 1609 fiel aus seinem Besitz (Jülich, Berg, Kleve, Mark und Ravensberg) nach dem Teilungsvertrag, der den jülich-kleveschen Erbfolgestreit beilegte, 1666 die Grafschaft Mark mit Bochum an Brandenburg. Als Brandenburg und Preußen 1701 vereinigt wurden, wurde Bochum preußisch.

bauten aus ihrer abgeschiedenen Lage herausgelöst. Gleichzeitig mit der von Süden auf sie zukommenden Industrie erhielt sie endlich Verkehrsverbindungen zu den Nachbarstädten, die ihr den Anschluß an die allgemeine wirtschaftliche Blüte ermöglichten. 1789 - 1795<sup>1</sup> wurde als erste die Chaussee von Bochum nach Witten ausgebaut. Sie war ein Teil der Straße, die von den Niederlanden über Essen, Bochum, das Ruhrtal, Hagen, Siegen, Wetzlar und Frankfurt/M. führte. Nachdem die vorher kaum befahrbaren Wege in Chausseen umgewandelt waren, entstand in Bochum eine kleine Posthalterei, die die Beförderung von Reisenden und Gütern übernahm. 1803 machte der erste Postwagen von Essen nach Dortmund in Bochum Station. Von 1828 - 1842<sup>1</sup> entstand die Chaussee von Elberfeld über Hattingen und Weimar nach Bochum, die 1839 - 1842 bis Dorsten erweitert wurde. 1840 wurden Bochum und Recklinghausen verbunden. Etwa gleichzeitig (1847) wurde die Köln-Mindener Bahn angelegt, die für Bochum an der Station Herne zugänglich war.

Wenn die Mark auch seit dem Anschluß an Preußen durch den preußischen Merkantilismus stark unterstützt wurde, da sie ein besonders rückständiges Gebiet war, so galt doch die Förderung besonders dem Gebiet um Hagen, das sich durch seine Eisenindustrie auszeichnete. Bochum dagegen erwies sich als zu bedeutungslos, es hatte zu wenig Entwicklungsgrundlagen und zu geringe Mittelpunktskraft, um hier ein Industrie- oder Handelszentrum zu entwickeln. Die Bochumer Stadtverwaltung erklärte, Bochum "liege zu nahe bei anderen größeren Örthern und auch nicht an einem Flusse."<sup>2</sup> Außerdem bedeuteten die bergische Eisen- und Textilproduktion die schärfste Konkurrenz für den Aufbau einer eigenen Industrie. Zu der zunächst ungünstigen Verkehrslage, der Schwierigkeit, in der Nähe einer großen Handelsstadt wie Dortmund hochzukommen, und der Konkurrenz der bergischen Industrie kam schließlich noch eine gewisse Selbstgenügsamkeit<sup>3</sup>, die die Bevölkerung mit den zwar nicht üppigen, aber doch ausreichenden Erträgen der Bochumer Stadtfeldmark auskommen ließ. So wehrte die Stadtverwaltung Anfragen der Regierung aus dem Jahre 1787 ab mit den Worten: "Der Trieb zum bürgerlichen Gewerbe und Ackerwesen hat bei den Eingesessenen den Vorzug. Nahrungsstand und bürgerliches Gewerbe besteht hier im Detail-Handel wie in einer kleinen Landstadt gewöhnlich, Bierbrauen und Fuselbrennen, und alle diejenigen, welche ihren Handel und ihre Nahrung mit unermüdetem Fleiß treiben, finden auch dabey ihr nothdürftiges Auskommen ohne weitere Unterstützung, denn an Müßiggängern würden Wohltaten doch nichts helfen."<sup>4</sup>

---

<sup>1</sup> Zahlenangaben nach DARPE, Geschichte der Stadt Bochum, S. 529 ff.

<sup>2</sup> KLEFF, Handel und Wandel, S. 18.

<sup>3</sup> dto., S. 18.

<sup>4</sup> dto., S. 26.

Es ist bezeichnend für die Struktur der Stadt um die Mitte des vorigen Jahrhunderts, daß in der Chronik von 1842, die noch vor dem Beginn des industriellen Zeitalters über Bochum geschrieben wurde, der Bergbau erst an 3. Stelle, Handel und Fabriken sogar erst an 4. und 5. Stelle genannt werden. Als wichtigste "Nahrungszweige" wurden noch immer, wenn auch nicht in dem Verhältnis wie früher, der Ackerbau und die Viehzucht angesehen. Die meisten ansässigen Bürger besaßen Land, das sie durch Landleute bebauen ließen. Der Überfluß an Getreide wurde auf den Märkten in Bochum, Hattingen oder Witten verkauft. Fast jeder Hausbesitzer hatte seine Kuh oder Ziege, deren Ernährung durch die Vöhde (Stadtweide) sehr erleichtert wurde<sup>1</sup>, jedoch zeigen sich jetzt schon die allerersten Auswirkungen der vorrückenden Industrie und der verbesserten Verkehrsbedingungen. "Der Bergbau ernährt mit jedem Jahr mehr Familien und da die Consumption der Steinkohlen im Winter stärker ist, so findet sich gute Gelegenheit, daß die Tagelöhner, welche im Sommer in den Gärten und auf den Äckern Arbeit finden, im Winter, wenn sie nicht dreschen, in den Kohlengruben schleppen und hauen können, oder die Kohlen nach der Stadt fahren. Wer also gesund, fleißig und ordentlich ist, kann hier sein gutes Auskommen finden."<sup>2</sup> Fabriken gab es noch nicht. Bei den in der Chronik<sup>3</sup> genannten Unternehmen handelte es sich weitgehend um größere Handwerksbetriebe. Die Tabakspinnerei von Friedrich Cramer hatte 37 Arbeiter, die Tuchfabriken von Brinkmann und Kenzler hatten je 3 Webstühle.<sup>4</sup> Damit hatten sich die Verhältnisse seit dem Ende des 18. Jahrhunderts kaum verändert. Der einzige größere Betrieb Bochums, eine Wollspinnerei und Tuchfabrik, beschäftigte 1798 30 Personen.<sup>5</sup> Die für das 18. Jahrhundert immer wieder erwähnte Kaffeemühlenfabrik konnte sich nicht über die napoleonischen Kriege hinaus halten. Sie war 1760 in der Oberen Marktstraße 17 entstanden und hatte 1787 25 Arbeiter. Es wurden jährlich etwa 18 000 Kaffeemühlen im Werte von 9 000 Reichstälern hergestellt und auch ins "Ausland" exportiert, z. B. nach Hessen, Sachsen und Holland.<sup>6</sup> Mit der Kontinentalsperre Napoleons mußte jedoch diese Industrie aufgegeben werden, da die Mühlen nicht mehr abgesetzt werden konnten, als der Kaffeimport aufhörte.

Noch bis zur Mitte des 19. Jahrhunderts galt daher die Charakteristik der Bochumer Stadtvertretung aus dem Jahre 1807, "Kaufleute und Manufacturiers von einiger Bedeutung" seien in Bochum nicht zu finden, die Kaufleute betrieben nur unbeträchtlichen Detail-Handel.<sup>7</sup> Bochum lebte bis zur Mitte des 19. Jahrhunderts hauptsächlich von Ackerbau, Viehzucht

---

<sup>1</sup> Chronik, 1842, S. 21.

<sup>2</sup> dto., S. 21.

<sup>3</sup> dto., S. 21.

<sup>4</sup> dto., S. 35.

<sup>5</sup> DARPE, Geschichte der Stadt Bochum, S. 393.

<sup>6</sup> dto., S. 392.

<sup>7</sup> dto., S. 429.

und dem Handel mit der näheren Umgebung. Die Stadt hatte keinerlei Anziehungspunkte für einen größeren Umkreis, besaß weder höhere Schulen noch Verwaltungszentren, noch Fabriken. 1737 war zwar ein Bergamt in Bochum eingerichtet worden, es wurde aber schon 1745 wieder ins eigentliche Industriegebiet verlegt, zuerst nach Schwerte, dann auf die Burg zu Wetter, auf einen Platz, der inmitten der Kohlenzechen gelegen und damit der "convenabelste Ort in Ansehung des Ganzen"<sup>1</sup> war. Die Industrie hatte also für das Bochum des beginnenden 19. Jahrhunderts noch keine Bedeutung. Das Industriegebiet lag weit im Süden der Stadt, wo das produktive Karbon die Erdoberfläche erreichte. Erst mit der Neuorientierung der Industrie und der damit verbundenen Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts waren die Voraussetzungen für eine Entwicklung Bochums zur Großstadt gegeben.

### Die bauliche Entwicklung bis 1850

Über die bauliche Entwicklung Bochums zur mittelalterlichen Stadt mit Wall und Graben ist wenig bekannt. Um 1115 erhielt die Siedlung eine Befestigung durch Wall und Graben, die nur an den Toren durch Maueransätze verstärkt wurde. Schon hierin zeigt sich die geringe Bedeutung Bochums im Mittelalter. Die Lage der ältesten Umwallung war vor der Neuordnung der Innenstadt nach dem Zweiten Weltkrieg noch gut zu erkennen. Sie folgte dem Weilenbrink, der Schützenbahn und dem Spitzberg. Bis 1321 wurde die Grenze bis zur heutigen Grabenstraße hinausgeschoben.<sup>2</sup> (Weilenbrink und Spitzberg sind der Neuordnung nach dem Zweiten Weltkrieg zum Opfer gefallen.)

Nach der Bebauung der Straßen innerhalb des Grabens und Baches um 1400 war das mittelalterliche Stadtbild geschaffen, das fast unverändert bis 1700 bestehen blieb.<sup>3</sup> 1594 wurde das erste Teilstück des Grabens einem Bürger zur Bebauung verkauft.<sup>4</sup> Ab 1750 verkaufte Bochum nach und nach den ganzen Wall und Graben.<sup>5</sup> Obwohl damit die markierte Grenzlinie aufgegeben wurde, dehnte sich die Stadt nicht aus. Sie blieb bis zur Mitte des 19. Jahrhunderts auf ihren mittelalterlichen Raum beschränkt. Bochum hatte nicht genügend zentrale Aufgaben, denen eine Erweiterung der Bedeutung der Stadt und damit auch eine Steigerung der Bevölkerungszahl und Ausdehnung des bebauten Gebietes gefolgt wäre.

---

<sup>1</sup> Zitat in SPETHMANN, S. 132.

<sup>2</sup> Deutsches Städtebuch, Bd. Westfälisches Städtebuch, S. 63.

<sup>3</sup> PALSEUR, S. 22.

<sup>4</sup> DARPE, Geschichte der Stadt Bochum, S. 90.

<sup>5</sup> dto., S. 384.

Der Beschreibung Bochums durch KORTUM aus dem Jahre 1790 war ein Stadtplan beigegeben, der den Aufbau des Ortes skizzierte. Schon hier hob sich deutlich die heutige Bongard-Massenbergstraße als wichtigster Straßenzug des alten Bochum heraus. Nach Angaben von KORTUM gab es in der Stadt 402 Häuser, davon 47 Packhäuser und Scheunen. Nur 335 Häuser waren im Jahre 1790 bewohnt.<sup>1</sup> Ähnlich waren die Verhältnisse schon zu Beginn des 18. Jahrhunderts gewesen, und sie haben sich wahrscheinlich auch früher nicht wesentlich davon unterschieden. 1722 hatte die Stadt 350 Häuser, 1765 gab es 343 Häuser, von denen nur 288 bewohnt waren. Hiervon waren "6 Häuser groß, 30 mittelgroß, 144 klein, der Rest ganz klein. Von den unbewohnten Häusern standen 42 leer, 5 waren umgefallen, 8 eingebaut."<sup>2</sup>

Die Bevölkerung Bochums war arm. 1722 hatten von den Besitzern dieser Häuser nach Aussagen der Stadtbehörde 44 "nichts im Vermögen", 38 waren "arm", 7 "blutarm".<sup>3</sup> Ein deutlicheres Bild der Stadt als der Bericht von KORTUM gibt uns die Chronik der Stadt Bochum aus dem Jahre 1842. Auch dieser Schrift ist eine Karte beigelegt (Fig. 1), die im Gegensatz

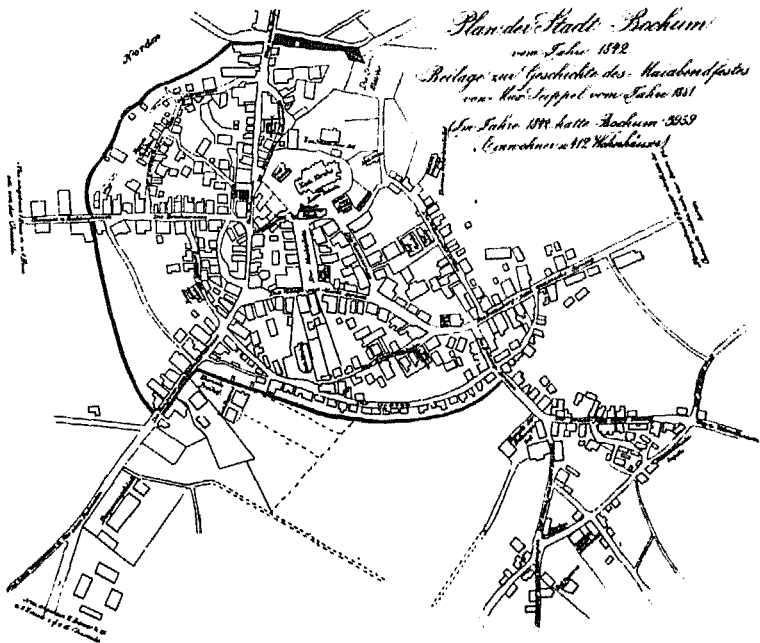


Fig. 1: Plan der Stadt Bochum vom Jahre 1842

<sup>1</sup> KORTUM, S. 73.

<sup>2</sup> SEIPPEL, S. 49.

<sup>3</sup> SPETHMANN, S. 162.

zur KORTUM'schen Skizze einen getreuen Grundriß der Stadt zu geben scheint. Das bebaute Stadtgebiet mit 4.282 Einwohnern im Jahre 1843 war immer noch auf den Raum innerhalb der ehemaligen Wallanlagen beschränkt. Im Norden, Westen und Süden bildete ein Bach oder Graben die Stadtgrenze. Er verlief vom Schwanenmarkt nördlich der Gerberstraße etwa im Zuge der heutigen Kortumstraße bis zur Bongardstraße und dann parallel zur Grabenstraße bis zum Hellweg. Die Ostgrenze verlief über den Weilenbrink. Das Zwischenstück zwischen Weilenbrink und Schwanenmarkt ist undeutlich. Die Städtische Bleiche muß hier die Grenze gebildet haben. Auf der Karte von 1842 liegt die Propstei-Kirche am Stadtrand, nur zwei einzelne Häuser stehen zwischen ihr und der Stadtbleiche. Die einzige Hauptstraße war wieder die Butenberg-(Massenberg-), Markt-(Bongard-) und Bongardstraße. Wandte man sich von ihr nach Süden oder Westen, so hatte man mit wenigen Schritten die Grabenstraße und damit den Stadtrand erreicht. Im Norden und Osten begann ebenfalls hinter der Gerberstraße und der Propstei-Kirche das freie Feld.

Seit 1837 hatte man begonnen, die wichtigsten Nebenstraßen zu pflastern, so die Beck- und die Grabenstraße, den Alten Markt und den Hellweg. Gleichzeitig wurde die Straßenbeleuchtung eingeführt (1836).<sup>1</sup> Bis 1842 besaß die Stadt 11 Straßenlaternen, "welche wie trübe Irrlichter an Ketten über den Straßen hingen und nur die nächste Umgebung erhellten, damals aber immerhin als große Wohltat empfunden wurden."<sup>2</sup> Der älteste Marktplatz lag auf dem heutigen "Alten Markt". Er ist auf dem Stadtplan von 1842 noch deutlich als viereckiger Platz zu erkennen, während die Bezeichnung "Alter Markt" heute für die ganze Gasse in der Altstadt gilt. Er war von kleinen Häusern und Buden der ersten Gewerbetreibenden umgeben, die allmählich das Gebiet zwischen der heutigen Beck- und Gerberstraße besiedelten. Die Gerberstraße trägt auf dem Plan von 1842 noch den Namen "Kathagen", vermutlich wegen der kleinen Häuser, der Katen oder Kotten. Dieser älteste Stadtteil zwischen dem Alten Markt, dem Kirchplatz an der Propstei-Kirche und dem Spitzberg hebt sich auf dem Stadtplan von 1842 durch eine engere Bebauung von den umgebenden Straßenzügen ab. In der Nähe des Stadtrandes haben die Häuser mehr Hofraum, da sie meistens an der Straße stehen und die Wege hier weiter voneinander entfernt sind als im Ortskern.

Neben dem Lebensmittel- und Krammarkt am "Alten Markt" besaß Bochum schon 1298 einen weiteren Platz zwischen Bongard- und Unterer Marktstraße als Gerichtsplatz.<sup>3</sup> Um 1320, als der "Alte Markt" nicht mehr ausreichte, wurde er zum Marktplatz der Stadt. Etwa gleichzeitig entstand wahrscheinlich auch an seiner Südostecke das Rathaus, das bis 1862 die Stadtverwaltung beherbergte.

---

<sup>1</sup> Chronik, 1842, S. 9.

<sup>2</sup> DARPE, Geschichte der Stadt Bochum, S. 523.

<sup>3</sup> dto., S. 36.

Die zu Beginn oder während der Industrialisierung entstandenen Augenzeugenberichte zeigen alle die Tendenz einer zu romantischen Schau der "guten alten Zeit" oder sie verdammen die primitiven hinterwäldlerischen Zustände vor dem Einzug der Industrie. Trotzdem ist es möglich, sich ein einigermaßen klares Bild über die Zustände um etwa 1830 bis 1850 zu machen, die sich kaum wesentlich von den vorhergehenden unterschieden haben dürften. "Bochum steht vor unserer Phantasie leibhaftig da, mit engen, unregelmäßigen Straßen und Gassen, mit Häuschen und Hütten, mit Ackerbau und Viehzucht, mit allem Zubehör, das zu einem weit ab von dem Getriebe der Welt gelegenen Landstädtchen gehört."<sup>1</sup>

Über die winzigen Häuser erhob sich als vergleichsweise riesenhafter Bau die Propstei-Kirche. Das Stadtmodell von KLEFF, das nach dem Plan von 1842 angefertigt wurde, gibt einen recht guten Eindruck von den Größen- und Ausdehnungsverhältnissen des kleinen Städtchens, aus dem sich die heutige Großstadt Bochum entwickelt hat.

## DIE INDUSTRIE

### Der Ursprung des Industriegebietes an der Ruhr

Die Kernzelle des heutigen Industriegebietes lag weit im Süden der Stadt Bochum, südlich der Ruhr an den Stellen, wo das produktive Karbon die Erdoberfläche erreichte (Fig. 2).

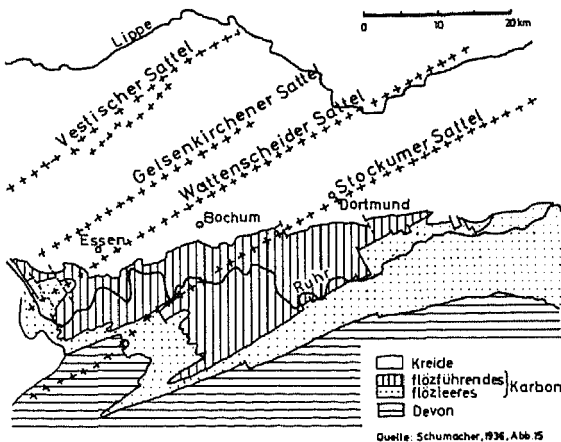


Fig. 2: Geologische Skizze des Raumes Bochum

<sup>1</sup> FABER, S. 27.

Der Kohleabbau blieb lange Zeit primitiv, da der Bedarf an Steinkohle noch gering und die Holzkohle gebräuchlicher war. Außerdem waren die Transportmöglichkeiten sehr schlecht.<sup>1</sup>

Mitte des 18. Jahrhunderts, mit dem Eingreifen der preußischen Regierung, begann eine Neuordnung des Bergbaus. Der Landesherr behielt sich den eigenen Abbau vor oder verlieh Abbaurecht gegen Abgaben und unter Leitung der Bergbehörden. Organe des Staates waren das Oberbergamt in Dortmund mit dem Essen-Werdenschen Bergamt in Essen für den Westen und dem Märkischen Bergamt in Bochum für den Osten.<sup>2</sup> Das Bergamt in Bochum wurde am 14. Juli 1737 errichtet<sup>3</sup>, aber schon bald nach Wetter ins Zentrum des damaligen Bergbaugesbietes verlegt.

Trotz der preußischen Oberaufsicht hielt sich die Entwicklung des Bergbaus noch in engen Grenzen, da die Verbrauchsmöglichkeiten zu gering waren. In den für Holzkohle eingerichteten Öfen war die Steinkohle unbrauchbar. Erst als die Holzkohle immer knapper und teurer wurde, bemühte man sich, auf die Steinkohle auszuweichen.<sup>3</sup>

Die Förderleistung war gering. 1750 arbeiteten im gesamten Ruhrgebiet 688 Bergleute in mehr als 100 am Südrand des Gebietes gelegenen Kohlenbergwerken. Im Amt Bochum existierten 1755 20 Zechen mit einer Belegschaft von insgesamt 114 Bergleuten. Die Gruben wurden meist von 4 - 5 Arbeitern betrieben.<sup>4</sup>

Die Jahresförderung betrug 1755 im Amt Bochum 3.760 t. Hauptabnehmer der Kohle waren die Schmieden des Bergischen Landes.<sup>5</sup> Die Weiterentwicklung des Bergbaus war abhängig vom Ausbau der Verkehrswege.<sup>5</sup> Man bemühte sich um die Schiffbarmachung der Ruhr. Erst unter Friedrich d. Großen, z. T. durch Druck der Regierung auf die Nachbarstaaten, begann 1776-1782 der Bau der Schleusen.<sup>5</sup> Durch die Ruhrschiffahrt wurde die Ruhrkohle über den Rhein an den Welthandel angeschlossen.

Die Entwicklung eines geschlossenen Industriereviers wurde neben den technischen Neuerungen auch durch staatliche Reformen gefördert. Der Reichsdeputationshauptschluß (1803) hob die Grenzlage Bochums auf und schloß das Essen-Werdensche Steinkohlengebiet an Preußen an.<sup>6</sup> 1818 faßte das preußische Zollgesetz das Rheinland und Westfalen zusammen. 1834 fielen durch den Zollverein die Zollschranken innerhalb des gesamten Deutschen Reiches. Dies alles gab den entscheidenden Anstoß zur Aus-

---

<sup>1</sup> Der Bergbau im Bochumer Südraum, ungezählte Blätter.

<sup>2</sup> SCHNADT, S. 29.

<sup>3</sup> Der Bergbau im Bochumer Südraum, ungezählte Blätter.

<sup>4</sup> KNOBLAUCH, S. 114.

<sup>5</sup> Der Bergbau im Bochumer Südraum, ungezählte Blätter.

<sup>6</sup> BRINKMANN, Bochums Wirtschaftsleben, S. 91.



fuhr der Kohle über die heimischen Grenzen hinaus.<sup>1</sup>

Die Zahl und Bedeutung der Zechen im Süden Bochums stieg rasch an; besonders in Dahlhausen, Weitmar, Stiepel, Brenschede und Querenburg wurden neue Anlagen errichtet. Die neuen Stollen hielten sich möglichst an den Lauf der Ruhr, zu der Schleppwege und später Schienenstränge der Pferdebahnen hinführten. Die neu aufblühende Wirtschaft begann zwar das Ruhrtal zu verändern, hatte jedoch kaum Einfluß auf das Stadtbild von Bochum. Die Ruhrschifffahrt war nur den direkt an der Ruhr gelegenen Städten von Nutzen, besonders Mülheim und dem aufstrebenden Hafen von Ruhrort, die sich beide zu Zentren des Kohlenhandels entwickelten.

Die industrielle Entwicklung zu Beginn des 19. Jahrhunderts ist durch einen starken wirtschaftlichen Aufschwung gekennzeichnet, der durch die Anwendung der modernen technischen Erfindungen auf den Bergbau verursacht wurde.

1799 wurde die erste Dampfmaschine auf der Zeche Vollmond in Langendreer aufgestellt.<sup>2</sup> Mit ihrer Hilfe wurde es möglich, auch tiefere Schächte von Wasser freizuhalten. Jetzt konnte der Bergbau auch in das nördliche Kreidemergelgebiet vordringen. Auf Bochumer Gebiet wurde der erste Tiefbauschacht durch die Kreidedecke 1853/54 durch die Gewerkschaft Vereinigte Präsident angelegt.<sup>3</sup>

### Der Einfluß der Industrie auf Bochum

Die Mitte des vorigen Jahrhunderts bedeutete auch für Bochum einen Wendepunkt in seiner Entwicklung. Die sich allmählich nach Norden vorschiebende Industrie und der Bau der Eisenbahn begünstigten das rasche Wachstum der Stadt. Bochum war im Begriff, eine Industriestadt zu werden. Die Entwicklungsspanne war dabei weit größer als bei den Nachbarstädten, z. B. Essen oder Dortmund, die beide schon im Mittelalter Städte mit bedeutendem Wirtschaftsleben waren, Essen als Sitz der Fürstäbtissin, Dortmund als freie Reichsstadt.

Der Einzug der Industrie veränderte die Struktur der Bochumer Bevölkerung. Ein Vergleich der Gewerbestatistiken von 1842 und 1858 läßt erkennen, wie sich bereits zu Beginn der Entwicklung das Verhältnis zugunsten der in der Industrie Beschäftigten verschoben hat. Während in der Chronik von 1842 für das Kirchspiel Bochum nur 370 Bergleute aufgeführt sind<sup>4</sup>, gibt es im Jahre 1858 bereits 806 Fabrikarbeiter, 359 Bergleute und 471

---

<sup>1</sup> Beilage des Bochumer Anzeigers, Schaffende Heimat, 24/25. 4. 1937.

<sup>2</sup> SCHNADT, S. 32.

<sup>3</sup> dto., S. 32.

<sup>4</sup> Chronik, 1842, S. 33.

Tagelöhner in der Stadt Bochum.<sup>1</sup> Die Tagelöhner wurden, wie schon 1842 in der Chronik bemerkt wurde, besonders im Winter beim Bergbau beschäftigt.

Die ersten Zechen, die auf Bochumer Gebiet entstanden, lagen überwiegend im Südteil der Stadt. Mit dem weiteren Vorrücken der Abbaugrenze nach Norden wurden auch im Nordteil Bochums Zechenanlagen gebaut. Die äußere Form der Zechen richtete sich nach den geologischen Verhältnissen. Im Süden, im Gebiet des anstehenden Karbon, herrschten die kleinen Betriebe vor, im Norden, wo die Kreide das Karbon überlagerte, entstanden Großbetriebe. Sie allein konnten das Kapital für die kostspieligen Schachtanlagen aufbringen, die nötig waren, um die Kohlenflöze abzubauen. Die nördlichen Zechenanlagen waren gegenüber den kleinen Betrieben im Süden sehr begünstigt, da die verschiedenen Kohlenarten im Norden eine Angliederung von Nebenproduktengewinnungsanlagen ermöglichten, während im Süden nur Magerkohle gefördert wurde, deren Verwendungsmöglichkeit auf Hausbrand beschränkt ist. Außerdem war die Verkehrslage der nördlichen Zechen besser. Die südlichen Zechen, meist Privatbetriebe, waren von Krisen bedroht, ihr Untergang wurde durch das Ende der Ruhrschifffahrt in der Mitte des 19. Jahrhunderts beschleunigt.<sup>2</sup>

Während zunächst der Bergbau im Mittelpunkt stand, siedelte sich bald auch die Eisenindustrie in Bochum an. Es ließen sich Eisen- und Hüttenwerke nieder, die den Maschinenbau nach sich zogen. 1842 entstand in Bochum die Mayer'sche Eisengießerei (seit 1854 Bochumer Verein für Gußstahlfabrikation), da hier die geeigneten Kohlenarten zur Verfügung standen. Sie wurde an der Ausfallstraße nach Essen angelegt. In der Stadt selbst gab es um 1850 nur kleinere industrielle Eisenwerke, wie die Drahtzieherei Nennemann und das Blechwalzwerk Würfel. Sonst existierten an größeren Betrieben lediglich eine Tapetenfabrik und die kleinen Stammhäuser der heutigen großen Schlegel-Scharpenseel-Brauerei, nämlich seit 1852 Scharpenseel, seit 1858 Schlegel.<sup>3</sup>

Die Gründung der Mayer'schen Eisengießerei, des späteren Bochumer Vereins, war entscheidend für die weitere Entwicklung der Bochumer Industrie. Zugleich mit schwerindustriellen Betrieben kamen seit der Mitte des 19. Jahrhunderts Nachfolgeindustrien auf (s. Tab.). Sie entstanden z. T. aus Handwerksbetrieben. So z. B. die W. Seippel GmbH. aus einer Eisenwarenhandlung und Schlosserei, indem sie sich auf Grubenlampen spezialisierte.

---

<sup>1</sup> Verwaltungsbericht 1860/61.

<sup>2</sup> HEESE, S. 36.

<sup>3</sup> Zahlenangaben nach DARPE, Geschichte der Stadt Bochum, S. 570, PALSEUR, S. 39 und SCHNADT, S. 34.

## Die Gründung der Bochumer Industriebetriebe <sup>1</sup>

- 1851 Bochumer Eisenhütte Heintzmann & Co.
- 1854 Maschinenfabrik Oskar Wolff, Werkzeugmaschinen, Drehbänke
- 1856 Harpener Bergbau AG
- 1857 zwei Dampfkesselfabriken und eine Zinkhütte
- 1858 Dampfmühle  
die Grubensicherheitslampen- und Maschinenfabrik von  
Wilhelm Seippel
- 1862 Feilenfabrik und Hammerwerk Mümmenhoff und Stegemann  
Maschinenfabrik und Eisengießerei Gebrüder Eickhoff
- 1865 eine Glashütte
- 1867 Seifensiederei und Firnisfabrik
- 1868 Fahrzeugwerke Lueg
- 1868 Erweiterung des Bochumer Vereins um ein neues  
- 69 Stahlwerk für Bessemer Stahl
- 1869 Armaturen- und Drahtwerk Hermann Müller
- 1870 Chemische Industrie Bochum
- 1871 AG Eisenhütte Westfalia Maschinenfabrik
- 1872 Orenstein & Koppel AG  
Dr. C. Otto (Dahlhausen)
- 1894 Maschinenbau AG Balke
- 1897 Maschinenfabrik Fr. Göppel

Neben den Maschinenfabriken und Fabriken zur Herstellung von Bergwerksbedarf entstanden auch andere große Betriebe, z.B. Bauunternehmen und Handelsbetriebe, die aber immer hinter der beherrschenden Rolle von Kohle und Stahl zurückstehen mußten und meist nur Folgen der stärkeren Bevölkerungsagglomeration waren.

---

<sup>1</sup> Zahlen nach DARPE, Geschichte der Stadt Bochum, S. 570, PALSEUR, S. 39 und SCHNADT, S. 34.

Die Bildung von Großbetrieben seit dem Ende des 19. Jhs.

Die günstige Entwicklung des Ruhrgebietes wurde durch den deutsch-französischen Krieg 1870/71 unterbrochen. Nach dem glücklichen Ausgang des Krieges setzte ein allgemeiner Aufschwung ein, auf den 1873 eine schwere Wirtschaftskrise folgte.<sup>1</sup> Die Zeit bis zum Ersten Weltkrieg war durch schwankende Konjunkturen gekennzeichnet, aber es überwogen jeweils die Aufschwungsphasen, während die Abschwungsphasen an Dauer und Intensität verloren.<sup>2</sup> Die ständigen Wirtschaftskrisen beschleunigten die Konzentration der Wirtschaftsunternehmen. Verschiedene Produktionsstufen wurden zu Riesenverbänden zusammengeschlossen.

Die Hauptverwaltungen der großen Konzerne erhielten jedoch nur selten ihren Sitz in Bochum. Sie zogen im allgemeinen Essen als Verwaltungssitz vor. Diese Tradition hat sich bis heute erhalten. Lediglich die Bergbau AG Constantin der Große, die Steinkohlenbergwerks AG Hannover-Hannibal, die Bergbau AG Lothringen und die Steinkohlenbergwerke Mansfeld AG haben ihren Sitz in Bochum.<sup>3</sup>

Im Bergbau hatte sich seit Beginn der Wirtschaftskrise nach dem deutsch-französischen Krieg die Koks- und Nebenproduktengewinnung immer stärker in den Vordergrund geschoben. Während der absatzstillen Zeiten hatte man jede Möglichkeit ausschöpfen müssen, um die Produktion zu steigern.<sup>4</sup>

Gerade für die Bochumer Zechen war die Gewinnung von Nebenprodukten von großer Wichtigkeit, da Bochum ohne Hafenschluß ganz auf den Transport per Bahn oder Straße angewiesen war. Veredelte Produkte konnten diese Belastung mit Frachtkosten besser tragen als Rohkohle, sie konnten aber auch leichter im näheren Umkreis abgesetzt werden.<sup>5</sup> In Bochum wie auch in Essen und Dortmund siedelte sich also in enger Verbindung mit dem Bergbau eine Chemische Industrie an, die Koks, Rokteer, Leichtöl, Teerdestillate, Ammoniak und Benzol erzeugt.<sup>6</sup> Als sich um die Jahrhundertwende mit dem Anwachsen der Eisenindustrie und der dadurch vermehrten Kokserzeugung auch die verfügbaren Nebenerzeugnisse wie Benzol, Ammoniak u. a. steigerten, schlossen sich die Werke zu Verkaufsorganisationen zusammen. Es entstanden

- 1898 der Benzolverband,
- 1895 die Dt. Ammoniak Verkaufsvereinigung,
- 1898 der Cumaronharzverband,  
das Stickstoffsyndikat und  
die Derop AG.

---

<sup>1</sup> DÄBRITZ, S. 258.

<sup>2</sup> dto.

<sup>3</sup> GEBHARDT, Ruhrbergbau, Essen 1957.

<sup>4</sup> HEINRICHSBAUER, S. 68.

<sup>5</sup> SCHNADT, S. 68.

<sup>6</sup> dto.

Diese Verkaufsvereine erhielten alle ihren Sitz in Bochum.

## Die Entwicklung zwischen den Weltkriegen

Die Aufwärtsentwicklung von Bergbau und Industrie wurde durch den Ausbruch des Ersten Weltkrieges jäh unterbrochen. Zahlreiche Zechen wurden stillgelegt. Das Wiedereinschalten Deutschlands in den Weltmarkt war schwierig. Erst seit 1926 kam es zum Konjunkturanstieg auf dem Montanmarkt, hervorgerufen durch den Austausch technischer Erfahrungen, die straffe Organisation der Betriebe und den englischen Bergarbeiterstreik.<sup>1</sup>

Die Aufwärtsbewegung brach 1929/30 ab. Von der New-Yorker Börse ausgehend griff die Krisenbewegung sofort auf alle anderen Länder über.

Die Produktion im Ruhrgebiet erreichte wieder den Stand der Jahrhundertwende.<sup>2</sup> Die Wirtschaftskrise beschleunigte die Zechenstilllegungen. Sie hatten z. T. schon in den 60er Jahren des vorigen Jahrhunderts eingesetzt und beruhten dann meist auf geologischen Gründen. Die vor dem Zweiten Weltkrieg stillgelegten Zechen entfielen fast alle auf die südliche Hälfte des Stadtgebietes, drei Zechen lagen im Osten.

Im Gegensatz zur Kohlenindustrie wurden in der Eisenindustrie nach dem Ersten Weltkrieg neue Eisen- und Hüttenwerke nach Bochum verlegt, der Bochumer Verein wurde weiter ausgebaut. Wenn sich der Anteil der Eisenindustrie an der gesamten Bochumer Industrie von 18,36 % (1907) auf 14,51 % (1925) senkte, so lag das an der Eingemeindung der Bergbaugemeinden.<sup>3</sup> Neben der Eisen- und Stahlindustrie traten in Bochum vor dem Zweiten Weltkrieg alle übrigen Industrien zurück.

## Die Struktur der Bochumer Wirtschaft nach dem Zweiten Weltkrieg

Durch die Demontagebestimmungen nach dem Zweiten Weltkrieg und durch die vielen Zerstörungen wurde die Produktion wiederum stark behindert.

Auch nach dem Krieg knüpfte die Bochumer Wirtschaft zunächst an die Verhältnisse der Vorkriegszeit an. Bergbau und Eisenindustrie wurden wieder zum wirtschaftlichen Rückgrat der Stadt. 1956 war Bochum mit 29 Zechenbetrieben und 7 Kokereien noch eine der wichtigsten Bergbaustädte des Ruhrgebietes. Die Stadt hatte mit einer Steinkohlenförderung von 8,8 Mill. t einen Anteil von 7,4 % an der Förderung des Ruhrgebietes.<sup>4</sup>

<sup>1</sup> SCHNADT, S. 41.

<sup>2</sup> dto., S. 64 ff.

<sup>3</sup> dto., S. 66.

<sup>4</sup> DÄHLER, S. 9.

Die Bochumer Wirtschaft war auch nach dem Krieg einseitig auf die Kohleförderung und die Verarbeitung von Kohle und Eisen eingestellt. 1952 waren 54 % aller in der Industrie Beschäftigten im Kohlenbergbau, 24,8 % in der eisenschaffenden Industrie tätig.<sup>1</sup> Die Nachkriegshochkonjunktur im Ruhrgebiet wurde von der Kohlenkrise 1958 plötzlich abgestoppt. Die Position der Steinkohle wurde durch den steigenden Gebrauch an Erdöl geschwächt. Die im Ruhrgebiet auf Halde liegenden Kohlen waren Ausdruck einer Strukturkrise, von der Bochum besonders empfindlich getroffen wurde. Seit 1957 ging die Zahl der im Bergbau beschäftigten Personen ständig zurück.<sup>2</sup>

Im Verlauf der Kohlenkrise stellte sich plötzlich heraus, daß alle Berechnungen über das Auslaufen der Bergbaubetriebe überholt waren und die Struktur der Bochumer Wirtschaft kurzfristig geändert werden mußte. Um den Gefahren der Absatzschwierigkeiten und der damit verbundenen Arbeitslosigkeit entgegenzutreten, wurde versucht, den einseitigen Wirtschaftsaufbau durch die Ansiedlung neuer, bisher wenig vertretener Industriezweige zu beseitigen. Die beherrschende Rolle von Kohle und Stahl in der Bochumer Wirtschaft machte sie äußerst krisenanfällig. Ein großer Teil der übrigen in Bochum ansässigen Gewerbebranchen war damit ebenfalls von der Konjunktur bei Kohle und Eisen abhängig, so z. B. das Dienstleistungsgewerbe wie Banken, Verkehr und Handel.

1933 arbeiteten etwa 33 % aller Berufstätigen in Bochum im Bergbau, 13,5 % bei der Stahlherstellung. 1952 waren 24,42 % der Bochumer Bevölkerung in der Industrie beschäftigt; davon arbeiteten 54,7 % im Bergbau, 24,8 % in der eisenschaffenden Industrie. Schon von 1952 bis 1955 sank der Anteil der Bergarbeiter an den Industriearbeitern zugunsten der Beschäftigten in der eisenschaffenden Industrie sowie der Elektro- und Feinmechanischen Industrie.

Entsprechend änderte sich der Anteil der einzelnen Industriegruppen am Umsatz der gesamten Bochumer Industrie. Der Kohlenbergbau ging von 31,78 % (1952) auf 27,87 % (1955) zurück, dafür stieg der Anteil der eisenschaffenden Industrie von 43,18 % (1952) auf 47,91 % (1955), der Elektro- und Feinmechanischen Industrie von 0,49 % (1952) auf 0,58 % (1955).<sup>3</sup> Dazu kam noch, daß die Erwerbstätigen einseitig in wenigen großen Betrieben konzentriert waren. Es arbeiteten 1950 43,7 % der Beschäftigten in nur 20 Betrieben.<sup>4</sup> Ebenso war der Anteil der weiblichen Arbeitskräfte vor und nach dem Zweiten Weltkrieg gering. Lediglich der Einzelhandel sowie eine Textilfabrik boten hier Arbeitsplätze an.

---

<sup>1</sup> Die Industrie in Bochum, Tab. 19.

<sup>2</sup> Statist. Jahrbuch der Stadt Bochum 1962.

<sup>3</sup> Die Industrie in Bochum, Tab. 24.

<sup>4</sup> Statist. Jahrbuch der Stadt Bochum 1954.

Bei der Auswahl neuer Industrien mußten vor allem folgende Punkte berücksichtigt werden <sup>1</sup>; es mußten Ersatzindustrien geschaffen werden, die bei der Stilllegung der Bergbaubetriebe die freigewordenen Bergleute nach kurzer Umschulung aufnehmen konnten. Es sollten Industrien angesiedelt werden, die in größerem Umfang als bisher weibliche Arbeitskräfte beschäftigen konnten. Da bisher fast die Hälfte der Beschäftigten in nur wenigen Großbetrieben arbeitete, versuchte man, möglichst viele krisenfesteste Mittel- und Kleinbetriebe zu schaffen, vor allem Betriebe der Konsumgüterindustrie, der Feinmechanik und Kunststoffindustrie. Schließlich sollte das Dienstleistungsgewerbe verstärkt werden, um die zentrale Lage Bochums im Ruhrgebiet besser auszunutzen.

Zunächst wurde der Bergbau rationalisiert und auf immer weniger Schachtanlagen beschränkt. Diese Maßnahmen betrafen besonders den Südteil des Reviers mit seinen kleinen Schachtanlagen und ungünstigen Abbaubedingungen. In Bochum wurden von 1957 bis 1965 neun Schachtanlagen stillgelegt, so daß heute nur noch vier im Stadtgebiet existieren. Alle heute noch erhaltenen Zechen liegen im Norden Bochums.

Die Zahl der beschäftigten Bergleute sank von 1957 - 1964 von 44.000 auf 20.000. <sup>2</sup> Von den Zehengesellschaften wurden meist nur ältere Bergleute entlassen, die entweder vorzeitig pensioniert wurden oder Übergangsbefreiungen bis zur Zahlung ihrer Altersrenten erhielten. Die übrigen Arbeiter konnten meist von anderen Schachtanlagen in der Nähe Bochums übernommen werden. <sup>3</sup>

Zur Auflockerung des einseitigen Wirtschaftsgefüges wurden neue Firmen angesiedelt, die keine Verbindung zur Montanindustrie hatten. Da die Bergwerksunternehmen eine großzügige Grundstücks politik betrieben hatten, um die Haftung für Bergschäden so gering wie möglich zu halten, lagen große Landflächen aus dem Besitz der Zechen ungenutzt und konnten für neue Industrien zur Verfügung gestellt werden. Die Gelsenkirchener Bergwerks AG verkaufte ihre Zechen "Dannenbaum" und "Bruchstraße" an die Stadt Bochum, diese bot das Gelände der Adam Opel AG Rüsselsheim an. Das Autowerk erfüllte vor allem die Forderung, viele der freigewordenen Bergarbeiter nach kurzer Umschulung als volle Arbeitskraft einzusetzen; außerdem besteht die Möglichkeit, daß es mehrere Zulieferbetriebe nach sich zieht.

Die Änderung der Bochumer Wirtschaftsstruktur zeigt sich deutlich in der Verteilung der Arbeitnehmer auf die einzelnen Berufsgruppen.

---

<sup>1</sup> Nach ASCHL, S. 153.

<sup>2</sup> Statistisches Jahrbuch der Stadt Bochum 1963.  
Volkszählung 1961, Heft 17, D'dorf 1963.

<sup>3</sup> Berichte der Tageszeitungen.

Beschäftigte nach Wirtschaftsabteilungen  
 Quelle: Statist. Jahrbuch der Stadt Bochum, 1954, 1961, 1964

Gesamtzahl der Beschäftigten am

Wirtschafts- abteilung	13. 9. 1950	30. 9. 1958	30. 9. 1959	30. 9. 1960	30. 9. 1961	30. 9. 1962	30. 9. 1963
Landwirtschaft und Tierzucht, Forst- und Jagd- wirtschaft, Gärtnerei und Fischerei	115	1.224	1.400	1.107	1.051	982	1.013
Bergbau, Gewinnung von Steinen und Erden, Energiewirtschaft darunter Bergbau	40.631	37.615	33.539	29.748	27.488	24.022	23.189
	-	-	-	-	24.623	21.023	20.139
Eisen- und Metall- erzeugung und -verarbeitung	26.273	35.403	34.990	37.605	39.484	41.751	43.094
Verarbeitende Gewerbe (ohne Eisen- und Metallverarbeitung)	10.626	9.426	9.895	10.328	10.528	10.609	10.531
Bau-, Ausbau- und Bauhilfsgewerbe	11.105	14.961	15.432	14.393	14.161	14.412	14.036
Handel-, Geld- und Versicherungswesen	15.183	18.561	19.003	19.952	20.810	21.579	22.416
Dienstleistungen		7.420	8.034	8.092	8.246	8.396	8.651
Verkehrswesen	6.564	5.751	5.741	5.800	5.888	5.892	5.867
Öffentliche Dienste und Dienstleistungen im öffentlichen Interesse	7.961	13.544	14.033	14.323	14.793	15.113	15.406
Zusammen	(118.458)	143.905	142.067	141.348	142.449	142.756	144.203
darunter weiblich		35.915	37.027	38.720	39.375	40.872	42.902



Wie die Tabelle zeigt, hat der Bergbau seine Führungsrolle verloren. Mit nur 33. 500 Beschäftigten wurde er schon 1959 von der Metallindustrie mit 35. 000 Beschäftigten übertroffen. 1961 schließlich arbeiteten nur noch 24. 600 (bzw. 27. 000 Personen) im Bergbau. Dagegen hatten 1961 die Handelsberufe, sowie die Angestellten von Banken, Versicherungen und sonstigen Geldinstituten mit 20. 800 Personen eine starke Position. Es folgten öffentliche Dienste mit 15. 000 und das Baugewerbe mit 14. 000 Beschäftigten.

Die Ansiedlung des Graetz-Zweigwerkes im Jahre 1956 gab die Möglichkeit, mehr weibliche Arbeitskräfte zu beschäftigen. Während im Jahre 1957 erst 24 % der arbeitenden Bevölkerung Bochums Frauen waren, waren es 1962 bereits 28, 7 %.<sup>1</sup> Weitere Arbeitsplätze für Frauen schafft das neue Einkaufszentrum am Ruhrschnellweg. Die Flächen für die neu anzusiedelnden Betriebe wurden weitgehend an der autobahnähnlich ausgebauten Bundesstraße 1, dem Ruhrschnellweg, und an den übrigen Hauptverkehrsstraßen freigehalten.<sup>2</sup>

## DIE BEVÖLKERUNG

### Die Bevölkerungsentwicklung

Ende des 14. Jahrhunderts waren die Städte im Vergleich zu den heutigen Größenordnungen sehr klein. Essen hatte 1380 etwa 3000 Einwohner.

Die Einwohnerzahl Bochums stieg von etwa 1000 Einwohnern im Jahre 1500 bis 1800, also in drei Jahrhunderten, unter großen Schwankungen nicht einmal auf das Doppelte an (s. Tab. 1).

Um 1818 hatte das Ruhrgebiet noch einen ländlichen Charakter. Die Bevölkerung war ziemlich gleichmäßig verteilt, nur 26 % der Gesamtbevölkerung lebte in den Städten<sup>3</sup>; die Städte im Gebiet südlich der Ruhr waren von größerer Bedeutung als die des heutigen Industriegebietes. Iserlohn, das im Zentrum des damaligen Eisenindustriegebietes lag, hatte mit 4.807 Einwohnern mehr Einwohner als Dortmund, das mit 4.259 Einwohnern die größte Stadt nördlich der Ruhr war. In weitem Abstand folgten Bochum mit 2.146 Einwohnern (1817), dann die Dörfer Gelsenkirchen mit 505 E, Herne mit 745 E, Wanne (Bickern) mit 296 E und Eickel mit 488 E.<sup>4</sup>

---

<sup>1</sup> WAZ, Bochumer Anzeiger, 4. 8. 1962.

<sup>2</sup> Großstadt Bochum, Ind. Bl. 1.

<sup>3</sup> UEKÖTTER, S. 71.

<sup>4</sup> WALTER, Heimatbuch, 3. Bd., S. 56.

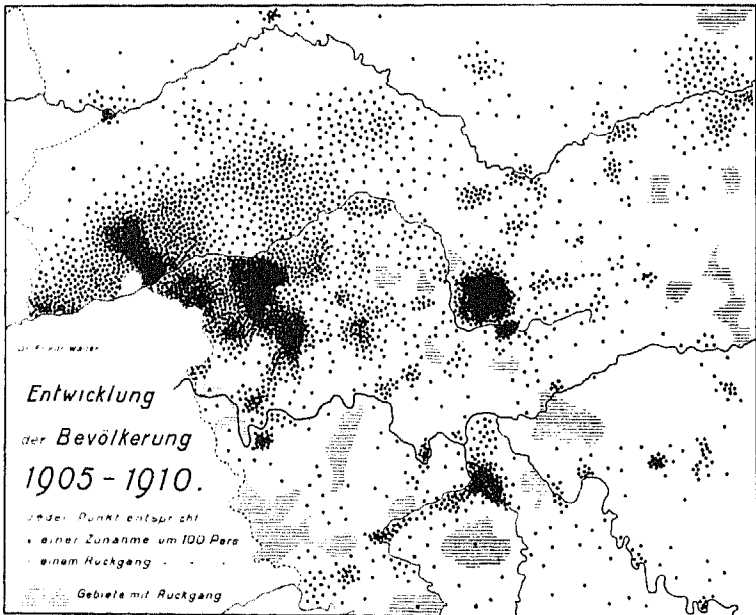
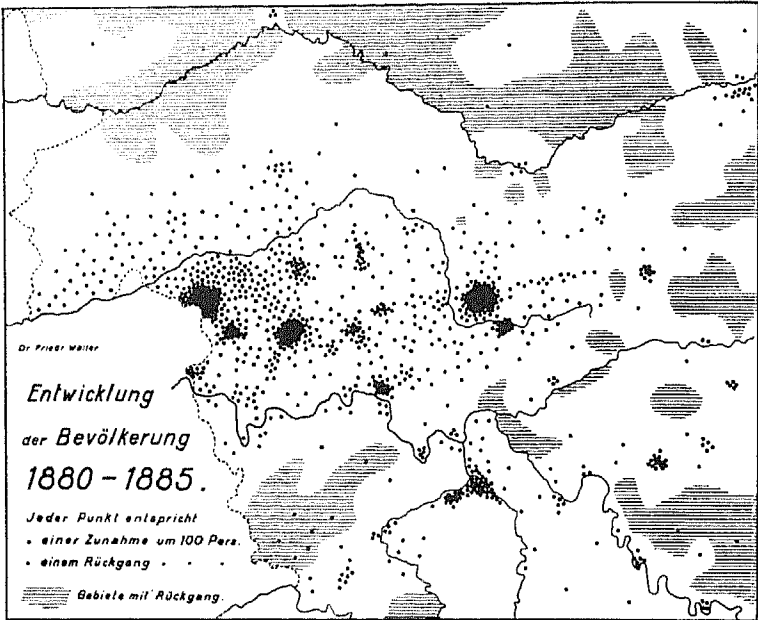


Fig. 3-4: Die Bevölkerungsentwicklung des westfälischen Industriegebietes von 1880-1910

In der Mitte des 19. Jahrhunderts, mit der Ausdehnung des Steinkohlenbergbaus nach Norden, setzte ein Bevölkerungszustrom in das Land nördlich der Ruhr ein, der die Bevölkerungsverhältnisse des Ruhrgebietes völlig veränderte. Die Städte begannen zu wachsen, während in den bäuerlichen Gebieten die Bevölkerungszunahme gering blieb. Das Industriegebiet saugte den Bevölkerungsüberschuß der Dörfer der Randgebiete auf; im Lippegebiet und südlich der Ruhr ging die Bevölkerung bis zur Jahrhundertwende ständig zurück (s. Fig. 3 u. 4). Der Zuwachs der Bevölkerung Westfalens von 1818 bis 1905 ist größtenteils der Zuwanderungsgewinn des Ruhrgebietes.

1818 hatte Westfalen	1,07	Mill.	E,		
1843	1,404	"	E	Zuwachs um	31 %,
1871	1,756	"	E	"	" 25 %,
1905	3,564	"	E	"	" 103 %. <sup>1</sup>

Etwa um 1880 zeichnete sich das Industriegebiet nördlich der Ruhr durch seine große Bevölkerungsdichte deutlich ab (s. Fig. 3 u. 4). Besonders die Hellweglinie (Dortmund-Bochum) war ein Zentrum der Zuwanderung. Seit den achtziger Jahren verstärkte sich jedoch im gleichen Maße, wie sich das Bergbaugesamt nach Norden ausdehnte, die Zuwanderung nördlich der Emscher. Die Gebiete mit Bevölkerungsabnahme wichen immer weiter nach Norden zurück, gleichzeitig ließ das Wachstum in den Hellwegstädten und noch weiter südlich allmählich nach.

Auch in der Bevölkerungskurve der Stadt Bochum spiegelt sich diese Entwicklung. Zu Beginn des 19. Jahrhunderts und dann besonders seit etwa 1850 begann sie, mit der wachsenden Bedeutung der Industrie steil anzusteigen, während die großen Städte im Süden, wie Iserlohn und Siegen, sich seit 1800 kaum weiterentwickelten (s. Fig. 5). Mit dem weiteren Vorrücken der Industrie nach Norden wurde die Kurve der Bochumer Bevölkerung allmählich flacher, ebenso die der südlichen Ruhrgebietsstädte. Schon vor dem Zweiten Weltkrieg ist eine deutliche Stagnation der Bevölkerungsentwicklung zu erkennen, während die Bevölkerungskurve von Wanne-Eickel, Herne, Gelsenkirchen und Bottrop später, dafür aber auch länger eine aufsteigende Tendenz erkennen läßt.

1962 ist das Ruhrgebiet der Hellwegzone bereits wieder Abwanderungsgebiet. Die Bergleute ziehen mit der Verlegung der Zechen in die nördlicher gelegenen Städte des Reviers (s. Tab. 2 im Anhang). Der Verlust durch Abwanderung wird nur durch den starken Zustrom der Fremdarbeiter aus dem Ausland überdeckt.<sup>2</sup>

<sup>1</sup> UEKÖTTER, S. 72.

<sup>2</sup> Flächennutzungsplan der Stadt Bochum, Textband, S. 4.

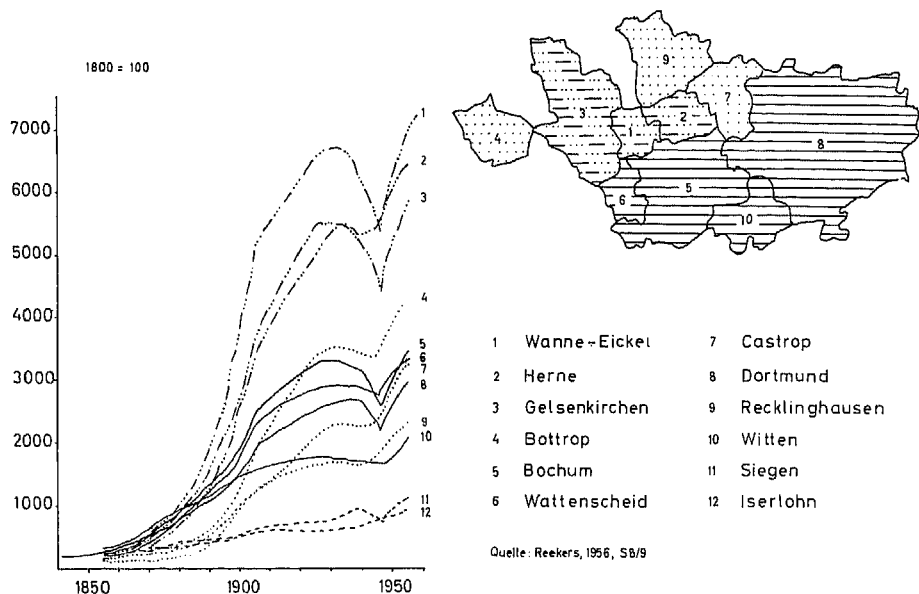


Fig. 5: Das Bevölkerungswachstum in den westfälischen Industriestädten

### Die Zusammensetzung der Bochumer Bevölkerung

Der starke Bevölkerungszuwachs der Stadt Bochum in der zweiten Hälfte des vorigen Jahrhunderts stammte nur zu einem kleinen Teil aus Geburtenüberschuß. Der weitaus größte Teil des in Europa unvergleichlichen Wachstums wurde durch die Zuwanderung fremder Arbeitskräfte verursacht. Bis 1800 kamen noch 98 % der Bevölkerung Bochums aus Westfalen und dem Rheinland im Umkreis von etwa 50 km, nur 2 % aus weiter entfernten Gebieten.<sup>1</sup> Als mit der beginnenden Industrialisierung immer mehr Zechen abgeteuft wurden und die Belegschaften immer größer wurden, konnte die einheimische Bevölkerung allein die anfallende Arbeit nicht mehr bewältigen. Zunächst wurden Arbeitskräfte aus den angrenzenden Gebieten angeworben, mit dem wachsenden Arbeiterbedarf dann auch aus den weiter abgelegenen Gebieten, aus dem östlichen Preußen, Schlesien und Polen. Im Jahre 1871 waren in Bochum selbst 7.020, d. h. etwa 1/3 (32,95 %) der 21.192 E des Jahres 1871 geboren, aus Westfalen stammten 8.391 E, d. h. etwa 40 %.<sup>2</sup> Der größte Teil (1410) stammte aus dem Kreis Bochum. Sonst treten im Raum Westfalen die Kreise Höxter, Warburg,

<sup>1</sup> Deutsches Städtebuch, Bd. Westfälisches Städtebuch, S. 63.

<sup>2</sup> KLEFF, Herkunft, S. 21.

Paderborn, Büren und Brilon als Heimatort der Bochumer Bevölkerung besonders deutlich hervor.<sup>1</sup> Der Süden Westfalens stellte nur verhältnismäßig wenig Zuwanderer, da er seinen Bevölkerungsüberschuß weitgehend noch in der eigenen alten Eisenindustrie beschäftigen konnte. Die restlichen 25 % der Bochumer Bevölkerung des Jahres 1871 kamen aus dem Rheinland (12,5 %), aus Hessen und Waldeck (8,6 %), aus Sachsen und Thüringen (2,1 %), Brandenburg und Schlesien (1 %), Posen und der Provinz Ostpreußen (0,6 %), sowie Süddeutschland (0,4 %).<sup>2</sup> Die Gebiete östlich der Elbe traten gegenüber der nächsten Umgebung noch weit zurück. Erst in den folgenden Jahren nahm der Zustrom aus Ostdeutschland zu, der aus den benachbarten Ländern relativ ab. Die Zuwanderer aus Ostdeutschland konzentrierten sich in den nördlichen Zehengemeinden, sie ließen sich weniger in der Innenstadt nieder.

Von der Bochumer Bevölkerung<sup>3</sup> stammten aus

	1871 %	1900 %	1905 %	1910 %
Bochum	32,95	40,91		
Westfalen	30,9	24,33		
Rheinland	12,44	8,15		
Posen	0,24	1,96		
Ostpreußen } Westpreußen }	0,32	8,90 1,89		
aus den anderen deutschen Staaten	-	3,52		
Polen	-	2,81	3,94	4,58
außerdeutschen Staaten	-	0,90	-	-

Während 1893 erst ein Viertel der Gesamtbelegschaft im Ruhrbergbau aus Gebieten ostwärts der Elbe stammte, war es 1913 bereits ein Drittel. 1907 gab es 230.000 - 240.000 Ostpreußen im Ruhrgebiet. Bis 1925 kamen noch weitere 70.000 hinzu. Davon stellten die Masuren den weitaus größten Prozentsatz. Die Zentrale der Ostpreußenwanderung war Gelsenkirchen. Man hat nachweisen können<sup>4</sup>, daß die Ostwest-Wanderung stark durch verwandtschaftliche Beziehungen gesteuert wurde, da die Einwohner einzelner Städte und Kreise Masurens nach bestimmten Städten des Ruhr-

<sup>1</sup> KLEFF, Herkunft, S. 21.

<sup>2</sup> Zahlen nach Deutsches Städtebuch, Bd. Westfälisches Städtebuch, S. 64.

<sup>3</sup> KLEFF, Herkunft, S. 70.

<sup>4</sup> KIRRINNIS, S. 34; BREPOHL, S. 40.

gebietes zogen. Es bestanden besonders starke Verbindungen zwischen Wattenscheid und Neidenburg, Bochum und Osterode. (Seit 1953 besteht ein Patenschaftsverhältnis zwischen der Stadt Bochum und dem Kreis Neidenburg.)

Die Zuwanderung aus Oberschlesien nach Westfalen war relativ gering. Sie konzentrierte sich auf einzelne Punkte, mit dem Schwerpunkt Bottrop im Bergrevier Essen.<sup>1</sup>

Eine zweite große Welle nicht einheimischen Bevölkerungszuwachses verursachten nach dem Zweiten Weltkrieg die Flüchtlinge und Heimatvertriebenen. Ihre Zahl stieg von 13.136 (1948) - (4,6 % der Bochumer Gesamtbevölkerung), auf 52.209 (1958) - (14,4 %).<sup>2</sup>

Von den 1958 in Bochum gezählten Vertriebenen und Flüchtlingen<sup>3</sup> stammen

17.309 (4,8 % der Gesamtbevölkerung)	aus Ostpreußen
7.544 (2,09 % "	" " Pommern
1.209 (0,33 % "	" " Brandenburg
14.303 (3,96 % "	" " Schlesien
1.387 (0,38 % "	" " der Freien Stadt Danzig
3.205 (0,89 % "	" " der CSSR
2.545 (0,70 % "	" " Polen

Schließlich läßt sich nach dem Zweiten Weltkrieg noch die Gruppe der Fremdarbeiter aussondern, die nicht in der übrigen Bevölkerung aufgeht, wie die deutschen Zuwanderer zu Beginn der Industrialisierung oder die Flüchtlinge nach dem Zweiten Weltkrieg. Die Ausländer bleiben meist nur für einige Jahre im Ruhrgebiet, um dann wieder in ihre Heimat zurückzukehren. In Bochum wanderten im Jahre 1962 595 ausländische Bergleute zu (s. Tab. 2 im Anhang).

## DIE BAULICHE ENTWICKLUNG

Die bebauten Flächen der Stadt Bochum wuchsen nicht gleichmäßig vom alten Siedlungskern aus nach allen Seiten. Die bauliche Entwicklung Bochums läßt sich in mehrere große Abschnitte untergliedern (Fig. 6).

<sup>1</sup> Die Oberschlesier traten zu Beginn des Jahrhunderts nur bei sechs Zechen in größeren Massen auf. Die höchste Zahl beschäftigten 1905 die Zechen Prosper I und II (827 bzw. 1.629) in Bottrop. Andere Zechen, bei denen sonstige ostdeutsche oder polnische Bergleute besonders stark vertreten waren, wurden von den Oberschlesiern fast gemieden.

<sup>2</sup> Statist. Jahrbuch der Stadt Bochum 1955.

<sup>3</sup> dto. 1959.

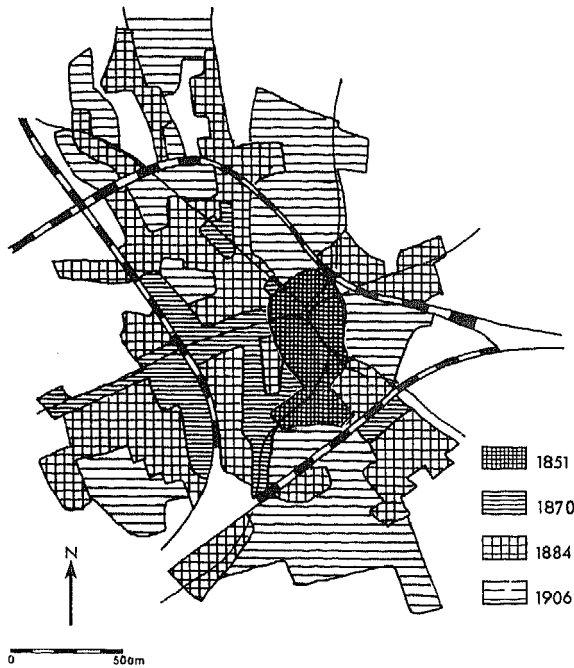


Fig. 6: Die Bebauung der Stadt Bochum von 1851-1906

### Das Bild im Jahre 1842

Obwohl sich mit der beginnenden Industrialisierung im Bochumer Raum die Einwohnerzahl Bochums von 1800-1843 mehr als verdoppelt hatte, war die bebaute Stadtfläche nicht über ihre mittelalterlichen Grenzen hinausgewachsen. Wie der Stadtplan aus der Bochumer Chronik vom Jahre 1842 zeigt, gab es damals nur wenige Häuser außerhalb der alten Stadtgrenze. Von den in der Chronik genannten 542 Häusern der Stadt Bochum<sup>1</sup> standen 422 innerhalb der seit Jahrhunderten bestehenden Grenzen. Ein geschlossener Ausbau mit 72 Gebäuden lag im Süden, am Hellweg, dem späteren Neumarktviertel (heute im Gebiet des Südringes). Hier führte die Hauptausfallstraße zum damaligen Bergbaugebiet an der Ruhr im Süden entlang.

Außerhalb des ehemaligen Bongardtores an der Essener Straße lagen 24 Häuser, davon gehörten 3 zum Bergamt, 4 zur Posthalterei und 2 zum katholischen Pastorat. An der Wittener Straße, südlich ihrer Kreuzung mit der Grabenstraße, lagen 18 Gebäude, an der Chaussee nach Reckling-

<sup>1</sup> nur 412 waren Wohnhäuser (Chronik, 1842, S. 24), sie konnten jedoch auf der Karte nicht von den Nebengebäuden unterschieden werden.

hausen außerhalb des die Stadt umgebenden Grabens oder Baches noch sechs Häuser. Diese Gebäude schlossen sich dicht an den alten Kern an; von einer Stadterweiterung konnte bestenfalls beim Neumarktviertel gesprochen werden.

## Der Bauabschnitt 1850 - 1885

Um 1850 beginnt der Ausbau nach Westen, entlang der heutigen Alleestraße, in Richtung auf die 1843 gegründete Gußstahlschmelze von Mayer und Kühne<sup>1</sup>, dem späteren Bochumer Verein (Abb. 1). Hier lagen das Bergamt und die Bergschule, seit 1831 auch die Posthalterei mit ihren Stallungen, da die Posträume in der Großen Beckstraße zu klein und die Straße für die Postwagen zu schmal geworden waren. Es ist der gleiche Platz, den heute die Post und das Rathaus einnehmen. Damals jedoch protestierten die Bürger heftig gegen die abseitige Lage der Posthalterei, da der nutzbringende Postverkehr aus der Stadt herausverlegt wurde.<sup>2</sup>

1843 wurde die Zeche "Präsident" in Hamme nördlich der damaligen Stadtgrenze abgeteuft, 1853 begann die Förderung.<sup>3</sup> Es war die erste Tiefbauzeche im westfälischen Raum, und mit ihr begannen jetzt auch für Bochum die Nordwärtswanderung des Bergbaus und die industrielle Entwicklung. Die Gußstahlfabrik Jakob Mayer an der Ausfallstraße nach Essen war das erste Anzeichen. Das Vorrücken der Industrie ließ die Bevölkerungszahl in Bochum sprunghaft ansteigen, die Bebauung in der Altstadt wurde dichter, die Baulücken wurden ausgefüllt.

Gleichzeitig mit den neuen Zechenanlagen und Maschinenfabriken in unmittelbarer Nachbarschaft der Stadt entstanden neue Wohnviertel für die Arbeiter, und damit begann auch die Ausdehnung der Stadt über ihre alten Grenzen hinaus (Abb. 2). Die erste Erweiterung erfolgte im Südwesten des alten Stadtkerns. 1854 entstanden der Wilhelmplatz (heute Husemannplatz) und die zu ihm hinführende Wilhelmstraße (heute Huestraße) sowie die Luisenstraße als Verbindung zum Neumarktviertel im Süden. Der wachsende Bedarf an Bauland ließ die Grundstückspreise hochschnellen. 1856 stiegen sie in einzelnen Fällen auf das Sechsfache an, die Pachtverträge und Mieten verdoppelten sich.<sup>4</sup> 1858 wurde nach Plänen des Baumeisters Sonntag die Viktoriastraße fertiggestellt.<sup>5</sup> Sie setzte etwa beim Bergamt, das damals noch den Platz des heutigen Postamtes einnahm, ein und führte von der Bongardstraße im Zuge eines alten Weges zum Bergbauggebiet im Süden. Noch auf dem Stadtplan von 1884 war sie lediglich bis in die Höhe des Marienplatzes ausgebaut.

<sup>1</sup> DARPE, Geschichte der Stadt Bochum, S. 568.

<sup>2</sup> SEIPPEL, S. 195.

<sup>3</sup> SCHNADT, S. 32.

<sup>4</sup> DARPE, Geschichte der Stadt Bochum, S. 581.

<sup>5</sup> dto.



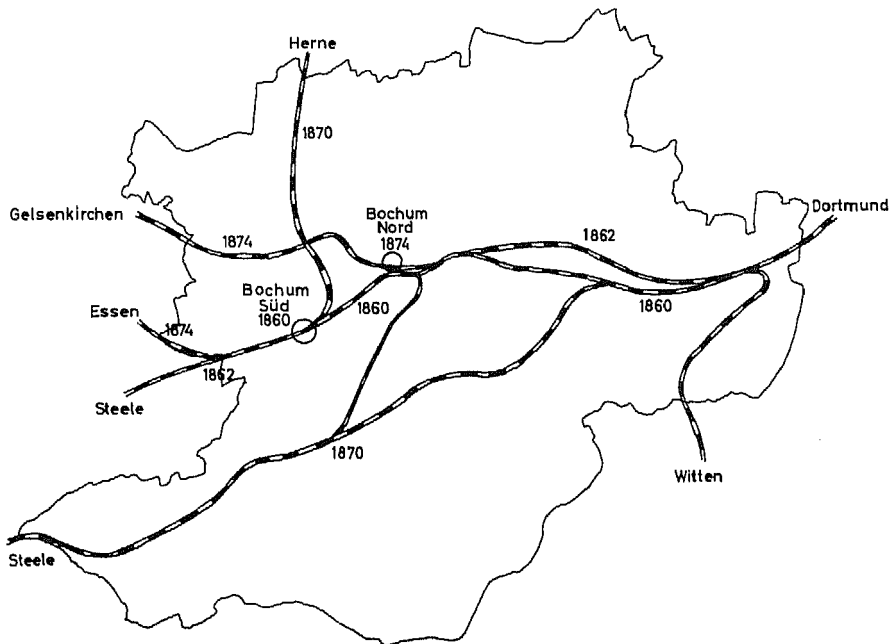


Fig. 7: Die Entwicklung des Eisenbahnnetzes im Bochumer Stadtgebiet

Im Jahre 1860 wurde Bochum über Witten durch eine Stichbahn an die "Bergisch-Märkische Bahnlinie" zwischen Düsseldorf, Elberfeld und Dortmund angeschlossen. Im Südwesten der Stadt, an der Grenze zur Gemeinde Wiemelhausen, wurde der Bahnhof Bochum-Süd, der "Bergisch-Märkische Bahnhof", angelegt, von dem aus man seit 1862 auch Steele und damit Essen und Duisburg erreichen konnte (Fig. 7). Dieser Bahnhof gab dem südlichen Ausbau der Stadt weitere Impulse. Neue Straßen wurden gebaut. 1869 entstanden die Humboldt-, Hoch- und Friedrichstraße (die heutige Kortumstraße).<sup>1</sup> Das bebaute Gebiet hatte im Süden sehr bald die Bahnlinie erreicht, die auf weite Strecken mit der Stadtgrenze zusammenfiel. Für lange Zeit blieb die "Bergisch-Märkische Bahnlinie" nun die Südgrenze der Stadt, und nur an einigen Stellen, wo die Stadtgrenze einige 100 m über die Eisenbahn hinausreichte, konnten bis zur Mitte der achtziger Jahre einige wenige Straßenzüge ausgebaut werden.

<sup>1</sup> Durch die Eingemeindungen von 1904, 1926 und 1929 mußte ein großer Teil der Straßen umbenannt bzw. zusammengelegt werden.

Im Westen verhinderte die Gußstahlstrecke, die Anschlußbahn des Bochumer Vereins, sowie die 1870 angelegte Verbindung nach Herne eine Ausdehnung der Stadt. Diese Bahnlinie bildete die Grenze zwischen der "Bürgerstadt" im Osten und dem Industriebereich im Westen. Der Gegensatz blieb auch bestehen, als das Gelände westlich der Bahn zugebaut wurde; denn hier entstanden überwiegend Arbeiterwohnungen. Die Karte zeigt deutlich die unterschiedlich soziale Struktur der Bevölkerung zu beiden Seiten der Bahnlinie (Fig. 8).

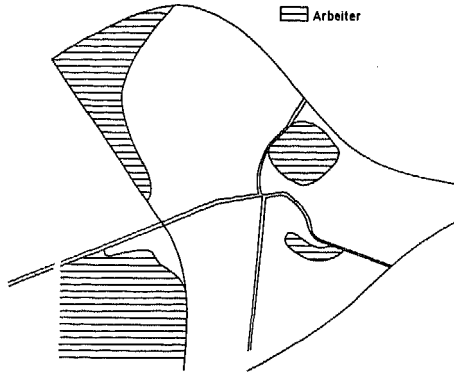


Fig. 8: Die soziale Struktur der Bevölkerung beiderseits der Gußstahlstrecke

Nachdem die "Bergisch-Märkische Bahn" im Süden und die "Gußstahlstrecke" im Westen feste Grenzen waren, von denen die letztere auch noch durch soziale Faktoren verstärkt wurde, konnte sich die Stadt nur nach Norden und Osten ausbreiten. Doch auch hier entstand schon 1874 eine neue Linie der Rheinischen Eisenbahngesellschaft, die von Gelsenkirchen-Wattenscheid über Bochum nach Langendreer führte. Gleichzeitig wurde der Nordbahnhof in Betrieb genommen.

Durch die neue Bahnstrecke bildete sich ein Gleisdreieck, das einen Raum abgrenzte, auf den sich zunächst die Bebauung konzentrierte. Im Norden wurde 1871 der Kaiser-Friedrich-Platz, der heutige Imbuschplatz, und die ihn umgebenden Wohngebiete angelegt.

Die neuen Straßen wurden gewöhnlich so geplant, daß die Grundstücke in möglichst viele Bauplätze aufgeteilt werden konnten. Die einzelnen Bauplätze erhielten nur geringe Tiefen (20 - 30 m), so daß die Straßenzüge einen Abstand von etwa 60 m hatten (Juliusstraße, Kortenpfad, Gneisenau-, Brückstraße). Die Straßenfront der einzelnen Parzellen betrug etwa 10 - 15 m. Die geringe Größe dieser Plätze bedingte eine möglichst dichte Bebauung, so daß die Neubauten fast durchweg bis auf die Grenze der benachbarten Grundstücke gesetzt wurden. Für Hof- und Hinterbauten blieb nur selten genügend Platz übrig.

Die Kauf- und Mietpreise stiegen bis 1873 ständig an. Im eng bebauten Stadtkern betrug der Kaufpreis für eine Quadratru<sup>1</sup> 200 - 400 Taler, im Südwesten 100 - 150 Taler, in der Stadtparkgegend 20 - 50 Taler.<sup>2</sup> Der Wohnungsbau wurde zum Spekulationsobjekt. Besonders in der Spätgründerzeit wurde der Verbaupungsgrad der einzelnen Parzellen immer höher hinaufgeschraubt.

Außerhalb des Gleisdreiecks entstand unabhängig von dem Ausbau der alten Stadt in der Nähe des Bochumer Vereins eine Arbeitersiedlung, die "Kolonie Stahlhausen". Sie wurde westlich des Eisenbahndreiecks an der Alleestraße, fast an ihrer Kreuzung mit der Kohlenstraße angelegt. Die "Kolonie Stahlhausen" bestand aus Achtfamilienhäusern, je vier Wohnungen lagen im Erd- und Obergeschoß. Zu jedem der vier Hausteile gehörten ein Garten und Ställe. Wie die "Kolonie Stahlhausen" waren auch alle späteren Arbeitersiedlungen meist durch ein- bis zweistöckige Einfamilien- oder Doppelhäuser gekennzeichnet.

Infolge des wirtschaftlichen Aufschwunges, der im Jahre 1871 alle Wirtschaftsabteilungen umfaßte, mußten für eine große Anzahl von Arbeitskräften billige Unterkünfte geschaffen werden. So entstanden in den Jahren 1871 und 1872 zahlreiche neue Straßen zwischen der Gußstahlstrecke, der "Kolonie Stahlhausen", der Alleestraße und der Bergisch-Märkischen Eisenbahn. Dieser neue Stadtteil erhielt nach der alten Gemarkungsbezeichnung den Namen Griesenbruch. Er schloß die "Kolonie Stahlhausen" des Bochumer Vereins an den geschlossenen Baukomplex der Stadt an. Das Griesenbruchviertel wurde von einer nur geringen Zahl gemeinschaftlich vorgehender Unternehmer aufgeschlossen und erhielt durch den Moltkemarkt (heute Springerplatz) einen weiträumigen Platz, wie ihn die ältere Stadt nicht aufzuweisen hatte. Das "Griesenbruchviertel" war mit geschlossenen Blöcken aus meist dreistöckigen Mietshäusern mit äußerster Raumausnutzung an geraden, einförmigen Straßenzeilen im typischen Stil der Gründerjahre bebaut.

Die stürmische Bautätigkeit, die sich seit Beginn der industriellen Entwicklung im ganzen Stadtgebiet zeigte, wurde jedoch immer wieder von Wirtschaftskrisen unterbrochen, die sich deutlich in der Entwicklung der Stadt spiegelten. In der kurzen Konjunktur nach dem deutsch-französischen Krieg wurden zahlreiche Baukonzessionen vergeben. In der darauffolgenden Wirtschaftskrise ging die Privatbautätigkeit zurück.

---

<sup>1</sup> rheinische Rute = 3,766 m.

<sup>2</sup> Verwaltungsbericht 1873, Statistik des Kreises Bochum 1865-75.

# Baukonzessionen von 1869 bis 1892

Quelle: Verwaltungsberichte

	für Neu- bauten	für An- und Um- bauten	für sonstige bauliche Änderungen	gesamt
1869	100	31	14	145
1870	113	15	59	187
1873/74	185		15	200
1875	127		103	230
1876	31		54	85
1877	7		46	53
1878	6		43	49
1879	6		35	41
1880	43		22	65
1881	4	36	62	102
1882	29	39	30	98
1883	35	51	46	132
1884	39	43	61	143
1885	32	69	21	122
1886	27	56	49	132
1887/88	17	58	28	103
1888/89	32	67	30	129
1889/90	69	77	33	179
1890/91	89	67	85	241
1891/92	79	85	46	210

Durch die starke Bautätigkeit zu Beginn der siebziger Jahre schien der Bedarf an Wohnhäusern und Geschäftslokalen für lange Zeit gedeckt zu sein. Die Mieten fielen ständig. 1875 waren die Mietpreise gegenüber 1873 um 1/3 zurückgegangen.<sup>1</sup> Es ist nicht gelungen, genaue Unterlagen über die Mietpreise zu erhalten. Als einzigen Anhaltspunkt gibt es eine Angabe aus der "Festzeitschrift der Kaufmannschaft".<sup>2</sup> Danach standen 1877 auf der Hochstraße zahlreiche Läden leer. Geschäftslokale mit zwei oder drei zugehörigen Wohnräumen konnten für einen Jahresmietpreis von 800 Mark nur unter erheblichem Zureden des Hausbesitzers vermietet werden. Am Rande des städtischen Weichbildes, das heute etwa das Geschäftszentrum umfaßt, standen ganze Häuserreihen leer.<sup>3</sup> Die Gläubiger kauften die Gebäude auf, um ihr Kapital zu retten; ein großer Teil der Grundstücke und Häuser in der heutigen Innenstadt gelangte so in den Besitz öffentlicher Kassen. Dadurch kam es zu einem vollständigen Eigen-

<sup>1</sup> Statistik des Kreises Bochum 1865-75.

<sup>2</sup> Zitiert bei KLEFF, Handel und Wandel, S. 21.

<sup>3</sup> Verwaltungsbericht 1874/75.

tumswechsel in den neuen Stadtteilen, wo der Häuserbau meist auf dem Wege der Spekulation betrieben worden war. Bis zur Mitte der achtziger Jahre folgte eine verhältnismäßig ruhige Zeit auf dem Bausektor.

### Der Bauabschnitt 1885 bis 1904

Mit der Wiederbelebung der Konjunktur in den achtziger Jahren wurden schnell die überschüssigen leerstehenden Wohnungen aufgefüllt. Die Verwaltungsberichte der letzten Jahrzehnte des vorigen Jahrhunderts lassen deutlich erkennen, daß die herbeiströmenden Menschenmassen zunächst in den vorhandenen leeren Quartieren untergebracht werden konnten; zum Beispiel reichten im Jahre 1882 für etwa 38.000 Einwohner ohne große Schwierigkeiten die Häuser aus, die schon 1876 für etwa 28.000 Einwohner zur Verfügung standen. Es waren dies die während der Gründerzeit von der Industrie und von Privatunternehmen gebauten Arbeiterwohnungen im Griesenbruchviertel. Mit der Wiederbelebung der Konjunktur war schnell die Grenze der Aufnahmefähigkeit erreicht, und es entstand erneut ein starker Bedarf an Arbeiterunterkünften. Dadurch wurden die Wohnungen "in hohem Grade auf Preise getrieben, die nicht im Verhältnis zu dem eigentlichen Werthe derselben"<sup>1</sup> standen. Die vorhandenen Wohnungen wurden durch den Zuzug und durch die neu gegründeten Familien in der Regel sofort besetzt, "und es mußten ältere Familien, wenn sie nicht zu den ordentlichen und zu solchen gehörten, die pünktlich und regelmäßig ihren Verpflichtungen gegen ihre Hauswirthe nachkamen, die innegehabten Wohnungen räumen."<sup>2</sup> Es wurde üblich, die neu ankommenden Arbeiter als Kostgänger in den Arbeiterfamilien aufzunehmen. Die Stadtverwaltung forderte den Bau neuer und die Sanierung alter Arbeiterwohnungen. Besonders die Arbeiterunterkünfte in der Altstadt wurden - wahrscheinlich auch mit "erzieherischer Absicht" - in den Verwaltungsberichten als völlig unzureichend, ungesund und unhygienisch geschildert, sowohl infolge ihrer Lage in engen und schmutzigen Straßen, als auch infolge ihrer geringen Höhe und schlechten Bauart sowie ihrer fehlenden oder unzureichenden sanitären Anlagen. Erst in den 90er Jahren vervollständigte man auch das städtische Kanalnetz. In der Innenstadt fehlten Kanalanlagen z. B. noch in der Großen Beckstraße und im Hellweg, sodann in den neueren Straßen, wie der Wilhelm-, ABC-, Humboldt-, Brüder- und Maltheserstraße. 1894 wurde ein Ortsstatut herausgegeben, das die Anlieger zur Benutzung dieses Kanalnetzes zwang, "welches erst den Nutzen des unterirdischen Canalnetzes zu einem vollständigen macht."<sup>3</sup>

---

<sup>1</sup> LANGE, S. 76.

<sup>2</sup> dto., S. 77.

<sup>3</sup> Verwaltungsbericht 1895.

Auf dem Plan von 1884 sind die "Kolonie Stahlhausen" und der geschlossene Stadtkörper bereits vereinigt. Die ganze Fläche ist zwar locker, aber doch gleichmäßig bebaut.

Das Gebiet der planmäßigen Arbeitersiedlungen im Westen und die ersten Ausbauten im Süden in Richtung Bahnhof waren die einzigen Abschnitte zu Beginn der baulichen Entwicklung, die rasch und systematisch bebaut wurden, ohne große Baulücken zu lassen. Sonst ist die Bebauung gekennzeichnet durch ein relativ planloses Auswuchern der Stadt über ihre Grenzen hinaus, um der plötzlichen großen Bevölkerungszunahme nachzukommen. Eine Steuerung der Stadtentwicklung war auch kaum möglich, da die riesige Entwicklung der Industrie nicht vorauszusehen war und vor allem beim Tempo der aufeinanderfolgenden Geschehnisse jede Maßnahme in bisher üblichen Maßstäben bereits überholt war, ehe sie verwirklicht werden konnte. Leitlinien der Bebauung waren nur die Ausfallstraßen, entlang derer die Stadt in schmalen Bändern nach Norden und Nordosten vordrang. Sie liefen in der Altstadt zusammen, und die Seitenstraßen ordneten sich ihnen fischgrätenartig zu.

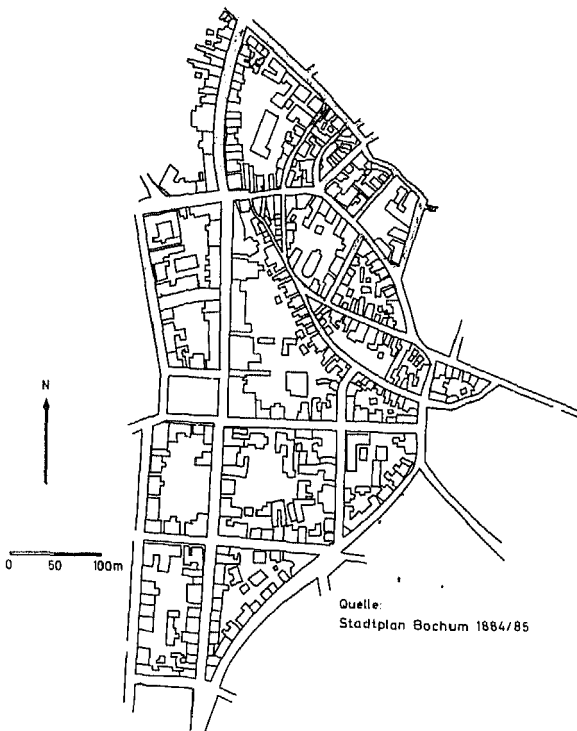


Fig. 9: Das Grenzgebiet zwischen der Bochumer Altstadt und den neuen Straßenzügen im Jahre 1884/85

Das Gebiet der Beck- und Gerberstraße, des Alten Marktes und des Weilenbrink hob sich durch seine Bauweise und Straßenführung von den neuen nach 1850 entstandenen Stadtteilen ab (s. Fig. 9). Die kleinen einstöckigen Häuser, meist Fachwerkhäuser, standen einzeln in unregelmäßigen Abständen nebeneinander an den schmalen Gassen. Am Südostrande der Altstadt lagen inmitten einer Grünfläche die Propstei-Kirche und das Elisabeth-Krankenhaus. In einer Zeitungsnotiz des "Märkischen Sprechers" vom 20. Juni 1901 wird eine Prognose für die Entwicklung der Altstadt gegeben, in der es heißt, "die Altstadt wird mehr und mehr dem geräuschvollen Tagesverkehr entzogen sein und ein ruhiges Viertel bilden, wie es eben in einem Stadtgebiet nicht anders sein kann, dem Kirchen, große Schul- und Krankenanstalten ihr Gepräge geben."

Alle neuen Gebiete, die im Zusammenhang mit dem Aufschwung von Bergbau und Industrie entstanden, zeigten eine großstädtische Bebauung im Gegensatz zu der bisher üblichen Bauweise in den alten Stadtteilen. Statt der kleinen Fachwerkhäuser, die in einzelnen Zügen oft an ihre Entwicklung aus Bauernhäusern des bergischen Landes erinnerten, z. B. mit den von PALSEUR<sup>1</sup> beschriebenen großen Einfahrtstoren, Kornböden und schieferverkleideten Außenwänden, wurden in den neu entstehenden Gebieten nur noch Ziegelhäuser gebaut. In dem Verwaltungsbericht der Stadt Bochum von 1860/61 heißt es: "Bis vor zwei Jahrzehnten zählte man - die öffentlichen abgerechnet - kaum einige massive Gebäude. Seitdem werden aber fast nur massive Gebäude gebaut und ein sehr großer Theil der jetzt vorhandenen Gebäude ist massiv."<sup>2</sup> Entsprechend der teuren Bauplätze wurden die meisten neuen Häuser mehrstöckig gebaut. Das Wohnviertel zwischen der Altstadt und der Bahnlinie im Süden zeigte meist vier- bis fünfstöckige Wohnhäuser. Diese Bauten, die größtenteils nach den siebziger Jahren und später entstanden, gaben dem Siedlungsgebiet einen großstädtischeren Charakter. Oft standen neben den hohen Gebäuden noch die niedrigen Häuser, die vor oder zu Beginn der Industrialisierung errichtet worden waren. Diese Mischung der verschiedensten Bauabschnitte ließ die Bochumer Innenstadt unfertig und unvorteilhaft erscheinen (Abb. 3). Die Altstadt wurde zunächst durch eine ziemlich scharfe Grenze von der neuen Stadt getrennt, allmählich jedoch wurden die alten Bauten immer mehr durch moderne Anlagen ersetzt. Besonders in den beiden Hauptgeschäftsstraßen, der Kortum- und der Bongardstraße, begann man mit dem Aufschwung der achtziger Jahre die älteren Häuser abzureißen und dafür Bauten im wilhelminischen Stil zu errichten. "In der äußeren Gestaltung der Häuser ist das Bestreben nach gefälliger Wirkung nicht zu verkennen. Der Putzbau mit Anwendung von Architekturformen der Berliner Schule"<sup>3</sup> herrschte bei Privathäusern vor. Der "deutsche Renaissance-Styl mit seiner Großartigkeit und Monumentalität" sollte der Hauptstraße einen großstädtischen Charakter verleihen.<sup>4</sup>

<sup>1</sup> PALSEUR, S. 28.

<sup>2</sup> Verwaltungsbericht 1860/61, S. 7.

<sup>3</sup> dto. 1873.

<sup>4</sup> dto. 1884/85, S. 36.

1875 wurde auf der ehemaligen Vöhde der Stadtpark angelegt. Ende der siebziger Jahre erfolgte die Durchlegung der Heinrichstraße (Kortumstraße) von der Brück- zur Bergstraße. Der eigentliche Durchbruch geschah wegen der schlechten wirtschaftlichen Lage jedoch erst 1884, als die Stadtverwaltung die Notwendigkeit einer unmittelbaren Verbindung von der Innenstadt zum Stadtpark erkannte. 1883/84 wurde zur Entlastung der Großen Beckstraße eine Verbindung zwischen Bongard- und Brückstraße offengelegt, die auf die geplante Heinrichstraße stieß. Sie erhielt später den Namen Kortumstraße. Während des wirtschaftlichen Aufschwunges, der von den neunziger Jahren bis zum Ersten Weltkrieg anhielt, entstanden vor allem im nördlichen Teil des Gleisdreiecks und außerhalb der Bahnlinie Industrieanlagen und mehrgeschossige Wohnhäuser. Die Gebiete der Etagenhäuser waren von kleineren aufgelockerten Siedlungsgebieten durchsetzt. Um den Bahnhof Nord entwickelte sich ein Schul- und Behördenviertel. Nach außen hin ging die geschlossene Siedlung bald allgemein in eine weitständigere Siedlungsweise über.<sup>1</sup> Infolge des zusammenhängenden Reihenbaues und der größeren Häuser war die Bevölkerungsdichte dieser Gebiete hoch. Eine besondere Rolle spielten auch hier der Bau von Werkwohnungen und die Anlage von werkseigenen "Kolonien".<sup>2</sup>

Da im Süden schon um 1885 die Stadtgrenze, die etwa parallel zur Bahnlinie lief, erreicht war, mußte sich die Bebauung weiter nach Norden ausdehnen. Laut Verwaltungsbericht 1893/94<sup>3</sup> bestand noch ein erheblicher Bedarf an großen herrschaftlichen Wohnungen. Um 1890 begann parallel mit der Anlage der Kaiser-Wilhelm-Straße (heute Teilstück der Kortumstraße außerhalb des Eisenbahndreiecks) der Ausbau der vornehmeren Wohnviertel auf der ehemaligen Vöhde am 1875 angelegten Stadtpark. Der steigende Bedarf besserer Wohngegenden läßt sich am Beispiel des Inhabers der Firma Baltz erläutern. Er bewohnte bis 1876 das Geschäftshaus, zog dann in ein Mietshaus und kaufte 1884 das Haus in der Hochstraße 12 (heute Kortumstraße). 1897 siedelte er schließlich in "das schöne Haus Kaiser-Wilhelm-Straße 22, das er sich neuzeitlichen Anforderungen entsprechend hatte erbauen lassen."<sup>4</sup> Somit verließen die Senioren der Stadt ihre alten Geschäftshäuser und verlegten ihre Wohnungen an den Stadtpark.

Für das Stadtparkviertel<sup>5</sup> wurde mit der baupolizeilichen Bauordnung vom 11. 4. 1893 die offene Bebauung eingeführt, die bisher wenig angewendet worden war. Hier durften lediglich Einzelhäuser mit höchstens drei Stockwerken errichtet werden, es durften nur zwei Wohnhäuser mit einer Maximalfrontlänge von 30 m dicht aneinandergesetzt werden. Zwischen den Gebäuden mußten mindestens 6 m Zwischenraum liegen. Vorgärten

---

<sup>1</sup> PALSEUR, S. 81.

<sup>2</sup> HEESE, S. 58.

<sup>3</sup> Verwaltungsbericht 1893/94, S. 40.

<sup>4</sup> 100 Jahre Baltz, S. 59.

<sup>5</sup> Zum Stadtparkviertel gehörte um die Jahrhundertwende nur das Gebiet der Kaiser-Wilhelm-Straße.



von mindestens 3 m Breite waren Bedingung. Störende Industrieanlagen mit Geräusch- und Rauchbelastigung waren hier untersagt, um die Entwicklung eines reinen Wohngebietes zu fördern. Es war jedoch nicht die Absicht der Stadtplaner, diese Gelände am Stadtpark als "Luxusgegend" auszubauen, sondern es sollte in den Seitenstraßen auch bescheideneren Ansprüchen Rechnung getragen werden. In der übrigen Stadt mußte laut Bebauungsplan von 1893 1/4 der Grundstücksfläche als freier Hofraum liegenbleiben. Die Höhe der Häuser war abhängig von der Breite der Straße und der Größe des Hofraumes. Eine enge Bebauung war nur in dem ältesten Stadtteil mit hohen Bodenwerten gestattet.

Im "Märkischen Sprecher" hieß es 1907<sup>1</sup> von der Kaiser-Wilhelm-Straße: "stolz und vornehm stehen die Häuser hinter den Gittern der blumengeschmückten Vorgärten. Der Stadtpark ist die pièce de résistance in Borchum. Er ist mustergültig angelegt. Grüne Rasenflächen mit bunten Teppichbeeten, schattige Baumalleen, blitzende Teichspiegel, auf denen Schwäne stolz einherziehen, geräumige Kinderspielplätze, ein großes Restaurant mit freien Terrassen und lauschigen Ruheplätzen, allenthalben erfreuen Herz und Auge."

Der Bauabschnitt von 1904 bis zum Zweiten Weltkrieg

Bis zur Jahrhundertwende war das Stadtgebiet mit einer Fläche von etwa 6,22 km<sup>2</sup> zum größten Teil bebaut, und bei dem raschen Wachstum der Bevölkerung bestand die Gefahr einer immer mehr zunehmenden Enge. Betrug die Einwohnerdichte 1858 noch 1.449 E/km<sup>2</sup>, so waren es 1890 bereits 7.604 E/km<sup>2</sup>, 1904 sogar 12.095 E/km<sup>2</sup> (s. Tab. 3 im Anhang). Dieser Zustand wurde durch Eingemeindungen gemildert. Die Erweiterung der Stadt um die Gemeinden Hamme, Hofstede, Grumme und Wiemelhausen brachte einen erheblichen Gebietszuwachs, der die Bevölkerungsdichte auf 3.987 E/km<sup>2</sup> (1. 4. 1904) zurückgehen ließ. Die tatsächliche Bevölkerungsdichte der besiedelten Gebiete hatte sich natürlich nicht verändert, wie es die statistische Angabe vermuten läßt. Trotzdem ist diese Zahl aussagekräftig genug. Sie zeigt nämlich, daß jetzt erheblich mehr Raum für die ständig wachsende Einwohnerzahl zur Verfügung stand. Es wurde jetzt möglich, neue Wohnsiedlungen außerhalb der alten Stadtgrenzen anzulegen.

Die späteren Eingemeindungen der zwanziger Jahre dienten weniger der Lösung dringender Raumprobleme, sondern waren von wirtschaftlichen und politischen Interessen ausgelöst worden. Sie hatten daher auch nicht solch weitgehende Folgen für die Bebauung der Stadt wie die Eingemeindung von 1904. Durch sie, die neben Hamme und Hofstede auch die überwiegend landwirtschaftlich genutzten und dünn besiedelten Gemeinden

---

<sup>1</sup> Märkischer Sprecher 6. Juli 1907.

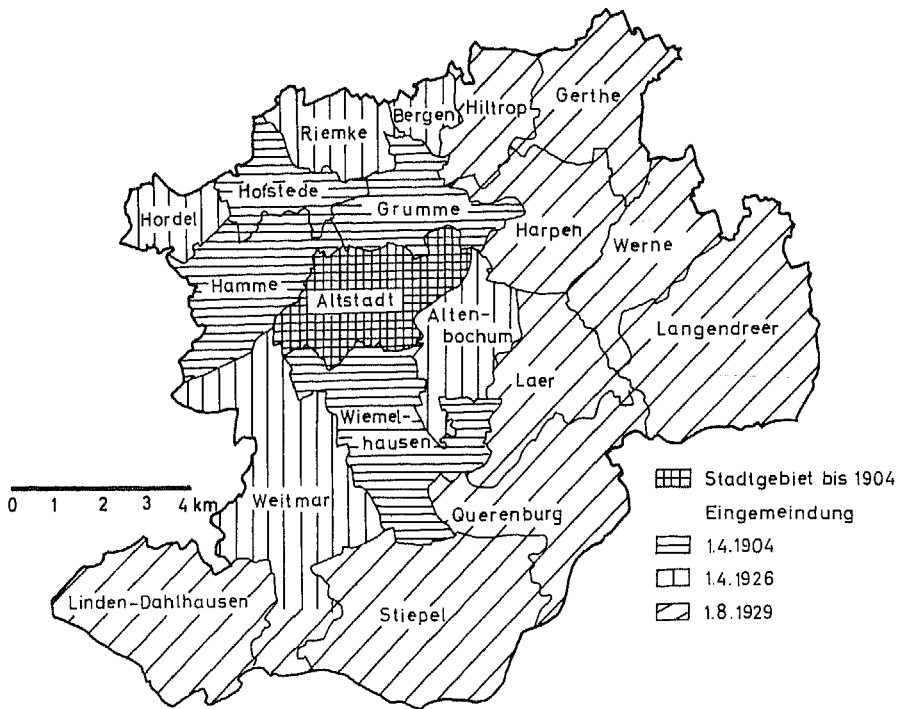


Fig. 10: Die Entwicklung des Bochumer Stadtgebietes

Wiemelhausen und Grumme der Stadt Bochum angliederte, konnten sich die Wohngebiete auch nach Süden und Nordosten ausdehnen. Besonders Wiemelhausen und Grumme wurden ein wichtiges Ausweichgebiet für die anwachsende Bochumer Bevölkerung. Das Aufblühen der Bautätigkeit in den Außenbezirken läßt sich in der folgenden Tabelle erkennen, die die Zahl der Neubauten in der Altstadt und den eingemeindeten Bezirken angibt:

Neubauten	
in der Altstadt	in den neuen
im Gebiet bis 1904	Bezirken

Quelle: Verwaltungsberichte 1903 ff.

1903	130	-
1904	99	99
1905	65	143
1906	71	207
1907	43	68
1908	41	133

Man sieht deutlich eine ständige Abnahme der Neubauten in dem sich immer mehr füllenden alten Stadtgebiet und eine wachsende Bautätigkeit in den noch aufnahmefähigen, neu eingemeindeten Bezirken. Die Bautätigkeit erstreckt sich zunächst besonders auf das Gelände südlich der Bahn und auf die in der Nähe des Moltkemarktes (heute Springerplatz) gelegenen Straßen. Die Bebauung des Ehrenfeldes südlich der Bahnlinie begann um die Jahrhundertwende aufgrund der Pläne des Architekten Erlemann. Er hatte bereits 1898 das Gelände zwischen der Bahn, Oskar-Hoffmann- und Hattinger Straße erworben, und sofort mit der Offenlegung und Bebauung begonnen.<sup>1</sup> 1904 konnte mit dem Kauf des restlichen Gebietes des Rittergutes Rechen, das den Kern dieses Geländes bildete, und mit der Eingemeindung Wiemelhausen der Ausbau dieses Stadtteiles zu einem repräsentativen Wohnviertel in Angriff genommen werden, das später durch die Anlage des Theaters einen kulturellen Anziehungspunkt erhielt. Der nördliche Teil des neu eingemeindeten Gebietes wurde überwiegend mit dreibis vierstöckigen Etagenhäusern in geschlossener Bauweise bebaut, die Straßen verliefen in dem gesamten planmäßig erschlossenen Gebiet im Rechteckschema. In den südlichen Wohnvierteln wurde allmählich die lockere Bauweise vorherrschend. Geschlossene Bebauung gab es nur an den Ausfallstraßen. In den achtziger und neunziger Jahren hatten die Dörfer um Bochum ihre eigenen Kirchen erhalten. Hier in der Nähe der stärksten und ältesten Siedlungsverdichtung wurde auch die Bebauung wieder dichter, und die Stockwerkzahl nahm auf eine kurze Strecke zu. Zwischen die neuen Wohnbauten schoben sich noch häufig alte Fachwerkhäuser. Durch die aufgelockerte Bauweise und die geringe Höhe der Häuser ist die Bevölkerungsdichte der nach 1904 angelegten Wohnviertel niedriger als in der Altstadt. Trotzdem hatte der Südteil des Ehrenfeldes, der außerhalb des Niederschlagsgebietes der Industriegase liegt, die stärkste Wachstumskraft und damit die größte Bevölkerungszunahme.<sup>2</sup>

Der Ortsteil Grumme wurde im großen und ganzen erst nach 1920 abgeschlossen, als sich das Stadtparkviertel dorthin ausdehnte. Dadurch, daß die beiden wichtigsten Wohngebiete, das Ehrenfeld in Wiemelhausen und das Stadtparkviertel, so dicht an die Innenstadt heranreichten, wohnte die wohlhabende Bevölkerungsschicht nahe am Zentrum der Stadt. Es ist nicht ausgeschlossen, daß diese Gegebenheit einen wichtigen Impuls für die Ausbildung einer City bedeutete.

---

<sup>1</sup> BRINKMANN, Bochum, S. 65; HÖFKEN, Die Geschichte des Hauses Rechen, S. 66.

<sup>2</sup> PALSEUR, 1938, S. 93.

## Die Entwicklung der Vororte

Die seit 1904, 1926 und 1929 zu Bochum gehörenden Landgemeinden waren ursprünglich Bauernschaften und Kirchdörfer mit ausgedehnten Streusiedlungen, nur Langendreer hatte einen kleineren enger bebauten Ortskern. Ihre bauliche Entwicklung wurde vom 19. Jahrhundert ab durch den Bergbau bestimmt. In den ersten Jahrzehnten des vorigen Jahrhunderts entstanden mit dem Aufblühen der Stollenzechen nördlich der Ruhr, in den südlichen Bochumer Gemeinden zahlreiche Bergmannskotten, die sich den bestehenden Streusiedlungen einordneten. Da die Stollenzechen im Ruhr-tal mit dem Nordwärtswandern des Bergbaus ihre Bedeutung sehr schnell wieder verloren, haben Querenburg und Stiepel bis in die Gegenwart ihren ländlichen Charakter bewahrt. Nur Linden und Dahlhausen entwickelten sich durch die Zeche "Dahlhauser Tiefbau" und die Fabrik von Dr. C. Otto zu einer verstädterten Industriegemeinde. Der Ausbau und Zusammenschluß von Stollenzechen (Prinzregent, Dannenbaum, General) und der Übergang zum Tiefbau führten in den südlichen Vororten lediglich zu einer Verdichtung der Streusiedlungen, Kernpunkte bildeten sich nur in Altenbochum und Weitmar, nachdem beide Gemeinden 1881 bzw. 1892 Sitz einer Amtsverwaltung geworden waren. Der nördliche Teil Weitmars verstädterte seit den neunziger Jahren als Wohnbereich des Bochumer Vereins und der westfälischen Stahlwerke. Von den nördlichen Vororten wurden allein Bergen und Harpen kaum durch die industrielle Entwicklung berührt. Sonst entstanden im Norden in der Nähe der Schachtanlagen, die meist abseits der bäuerlichen Siedlungen abgeteuft wurden, Arbeiterkolonien der Zechen, die nur ein bis zwei kurze Straßenzüge umfaßten. Sie wuchsen allmählich mit den sich ausdehnenden Bauernschaften und Dörfern zusammen. In den Dörfern entwickelten sich um die in den neunziger Jahren entstandenen neuen Kirchen und Verwaltungsgebäuden kleine örtliche Zentren, die Hauptverkehrsstraßen wurden zu Geschäftsstraßen. Dorf und Kolonie blieben in den meisten Gemeinden deutlich voneinander getrennte Wohnbereiche, besonders in Hamme, Hordel und Langendreer. In Werne und Gerthe dagegen überlagerten die Zechen und ihre Kolonien die alten bäuerlichen Siedlungen und bildeten den Kern der neuen Industriegemeinden.

### Die Entwicklung nach dem Zweiten Weltkrieg

"Wie im Kreisnetz einer Kreuzspinne alle Hauptfäden zur Mitte laufen, so strahlen in Bochum die großen Ausfallstraßen vom Stadtmittelpunkt aus. An jedem Fadenende ist eine Vorstadt aufgehängt."<sup>1</sup> Dies Bild, der Wunschtraum der modernen Städteplanung, scheint sich in Bochum im Laufe der letzten hundert Jahre entwickelt zu haben. Jedoch der erste Eindruck täuscht. Die Eingemeindungen der Jahre 1904, 1926 und 1929 hatten die politischen Grenzen der Stadt Bochum verändert und damit die Voraus-

---

<sup>1</sup> Bochum, Produktion und Wirtschaftsraum, S. 8.

setzung zur Zusammenarbeit des "Kernes", d. h. der ursprünglichen Stadt Bochum, mit den "Trabanten", den umliegenden Gemeinden, geschaffen. Es gelang aber zunächst nur unvollkommen, das erheblich vergrößerte politische Gebilde auch zu einem organischen aufeinander eingespielten Gemeinwesen zu machen. Die neu eingemeindeten Stadtteile mußten mit der Stadt Bochum verschmelzen, die Baupläne, wie die gesamte Wirtschaft, aufeinander abgestimmt werden. Dies war sehr schwer zu erreichen, da die zweite und dritte Eingemeindung nur gegen die größten Widerstände einiger betroffener Gemeinden durchgesetzt worden waren, da bis 1926 und 1929 die meisten eine große Selbständigkeit entwickelt hatten. Noch heute sind Reste solcher Differenzen zwischen Langendreer-Werne einerseits und Bochum andererseits zu spüren.

Bei der Neuordnung des Bochumer Stadtgebietes nach dem Zweiten Weltkrieg versuchten die Bochumer Stadtplaner, das Ideal der Kern- und Trabantenstadt aufgrund der bereits vorhandenen Siedlungsverteilung weiter herauszuarbeiten.

Die Innenstadt sollte noch stärker als bisher der Schwerpunkt des öffentlichen Lebens werden, mit auf Massenverkehr zugeschnittenen Straßen und Gebäuden. Das Zentrum mit seinen Kaufhäusern und modernen Geschäften, mit den Stätten der Kunstpflege, den Vergnügungs- und Unterhaltungszentren, sollte zum "Schaufenster des Reviers" werden,<sup>1</sup> die verstärkte Citybildung sollte jedoch nicht die Verödung der Vororte nach sich ziehen. Die einzelnen Stadtteile sollten ihr Eigenleben bekommen, das der Bevölkerung einen bequemen Zugang zu den dezentralisierten Verwaltungsstellen der Fürsorge, Gesundheitsbehörden, den Zweigstellen der Sparkassen, Banken, Büchereien usw. garantiert und den Routineeinkauf des täglichen Bedarfs begünstigt.<sup>2</sup>

### Die heutige Großgliederung des Stadtgebietes

An die Innenstadt innerhalb des Gleisdreiecks schließt sich nach Norden und Süden ein eng bebautes Wohngebiet an, das im Süden und Osten von lockeren Wohnsiedlungen umgeben wird. Zwischen Waldring im Süden, Schützenstraße, Hattinger Straße, Gußstahlstrecke im Westen, Ruhr-schnellweg im Norden (einschließlich des bebauten Gebietes von Grumme) und der Nord-Süd verlaufenden Verbandstraße, der NS VII im Osten gibt es außer dem Komplex der Stahlwerke Bochum an der NS VII keine nennenswerten Industrieanlagen. Dagegen liegt westlich der Gußstahlstrecke das fast geschlossene Industriegelände des Bochumer Vereins, das im Norden in Hamme, Hordel und Hofstede von den Zechenanlagen "Carolinen-

---

<sup>1</sup> Verein für Verkehrs- und Wirtschaftsförderung.

<sup>2</sup> FRIEDRICH, S. 18.

glück", "Hannover-Hannibal" und "Constantin", kleineren Chemischen Werken, der Wedag u. a. fortgesetzt wird. Die großen Industriekomplexe, die ursprünglich weit vor der Stadt lagen, bildeten im Laufe der raschen Entwicklung eine Schranke nach Westen und Nordwesten. Die Wohnsiedlungen haben jedoch das Industriegelände in schmalen Streifen durchstoßen und sind darüber hinausgewachsen, z. B. an der Alleestraße im Westen und an der Dorstener Straße im Norden. Sie haben so das städtische Siedlungsgebiet mit den Industrieflächen zu einer Einheit verschmolzen.

Die Konzentration der Industrieflächen im Westen hat den Nachteil, daß die gesamte Innenstadt im Niederschlagsgebiet der von den vorherrschenden West- und Südwestwinden getragenen Industriegase und Staubwolken liegt.

Östlich von Riemke, Grumme und den durch die NS VII begrenzten verhältnismäßig geschlossen bebauten Stadtkomplexe folgt ein breiter Streifen größtenteils landwirtschaftlich genutzten Landes.<sup>1</sup> Im Norden folgen auf dieses Gebiet die locker untereinander verbundenen Ortsteile von Bergen, Hiltrop und Gerthe, die noch mit großflächigen Industrieanlagen durchsetzt sind, dann nacheinander die isolierten Ortskerne von Harpen und Laer. Im Osten dieses landwirtschaftlich bestimmten Gürtels liegt das ziemlich geschlossen bebaute Gebiet von Werne und Langendreer, das wie der Westen und Nordwesten große Industrieflächen aufweist.

Die nach dem Krieg neu entstandenen Wohngebiete wurden an die bereits bestehenden Wohngegenden oder die zugehörigen Arbeitsstätten angelagert, da man versuchte, nur die bereits vorhandenen Schwerpunkte zu verstärken, um eine aufgelockerte, durchgrünte Stadtrandzone zu bewahren.

Der landwirtschaftlich genutzte Streifen setzt sich nach Süden bis zum Ruhrtal fort. Hier gibt es nicht mehr solch weiträumige Ackerflächen wie im Norden, sondern das stärkere Relief bedingt einen Wechsel zwischen Ackerland und Weide- und Waldflächen in den feuchten Tälern, den sogenannten "Siepen". Die Stadtteile Querenburg und Stiepel treten nicht mehr so deutlich als geschlossene Ortskerne hervor wie Harpen und Laer, da hier im Süden das gesamte Gelände von Streusiedlungen überdeckt ist, alten Bauernhöfen und Bergmannskotten der ersten Industrialisierungsperiode wie auch von den modernen Häusern der Bochumer Einwohner, die ihren Wohnsitz aus der Innenstadt an den Stadtrand verlegt haben.

In Querenburg wird jetzt die Universität, deren Gelände sich bis zur Ruhr hinzieht, das Siedlungsgefüge des Südwestens sehr umgestalten. Es wird mit einer gesteigerten Wohnbautätigkeit im Süden, in Querenburg, Stiepel,

---

<sup>1</sup> 1936 waren 64,72 % des Bochumer Stadtgebietes landwirtschaftlich genutzt, 1964 immerhin noch 45,4 %.

Laer und Süd-Wiemelhausen, gerechnet. Für die Universität wurde ein Bedarf von 5.000 Wohnungen geschätzt.<sup>1</sup>

Westlich Querenburg gehen die Ausläufer der eng bebauten Stadt und die Ortschaft Stiepel ganz allmählich ineinander über. Im Westen, getrennt durch das Weitmarer Holz, folgt der etwas dichtere Siedlungskern von Linden-Dahlhausen, der als einziger im Süden nennenswerte Industrieanlagen aufzuweisen hat, die das bebaute Gebiet umgeben. (Zeche Dahlhauser Tiefbau, Dr. C. Otto.) Sonst ist der Süden frei von Industrie. Der größte Teil der kleineren Zechen wurde schon vor der zweiten und dritten Eingemeindung stillgelegt. Seit 1960 sind auch die großen Zechen des Südens außer Betrieb. Nur an der Grenze Wiemelhausen-Weitmar gibt es noch einen zusammenhängenden Industriekomplex, das Kraftwerk "Springorum" auf der ehemaligen Zeche "Friederika", die Maschinenfabrik "Eickhoff", das Gelände der ehemaligen Zeche "Prinzregent" und noch einige kleine Betriebe.

Die dichte Bebauung spiegelt sich deutlich in der Einwohnerdichte der einzelnen Stadtbezirke wieder (s. Tab. 3 im Anhang u. Fig. 54, S. 162). Am stärksten besiedelt sind neben der "Altstadt" (in der Statistik das Stadtgebiet von 1905) und den unmittelbar anschließenden Stadtteilen, die im Norden und Nordwesten liegenden Bezirke sowie Langendreer und Linden-Dahlhausen, die alle große Industrieanlagen aufweisen. Am dünnsten besiedelt ist der landwirtschaftlich genutzte Streifen mit dem Bevölkerungsmilieu in Querenburg und Stiepel. Es ist allerdings anzunehmen, daß durch den Universitätsneubau die Siedlungsdichte hier erhöht wird. Jeder der Vororte hat ein kleines Geschäftszentrum für den lokalen Bedarf, jedoch nur die Geschäftsstraßen der beiden abgelegensten Gemeinden, Langendreer und Linden-Dahlhausen, die außerdem erst 1929 zur Stadt kamen, sind von einiger Bedeutung.

---

<sup>1</sup> Großstadt Bochum, Wohngeb., Bl. 2.

## Teil II

### DIE ENTWICKLUNG DER BOCHUMER INNENSTADT DIE ENTWICKLUNG DES BEHÖRDEN- UND VERWALTUNGSZENTRUMS

Als Kreisstadt des Regierungsbezirks Arnsberg war Bochum im 19. Jahrhundert Sitz der Verwaltung für den "Kreis Bochum", daneben Mittelpunkt des gewerblichen und wirtschaftlichen Lebens im kleineren "Amt Bochum". Zum Kreis Bochum gehörten die heutigen Stadtgebiete von Bochum, Herne, Wanne-Eickel, ein Teil von Castrop-Rauxel, der Südteil von Gelsenkirchen, Wattenscheid und das nordwestliche Drittel des heutigen Ennepe-Ruhr-Kreises (s. Fig. 11).

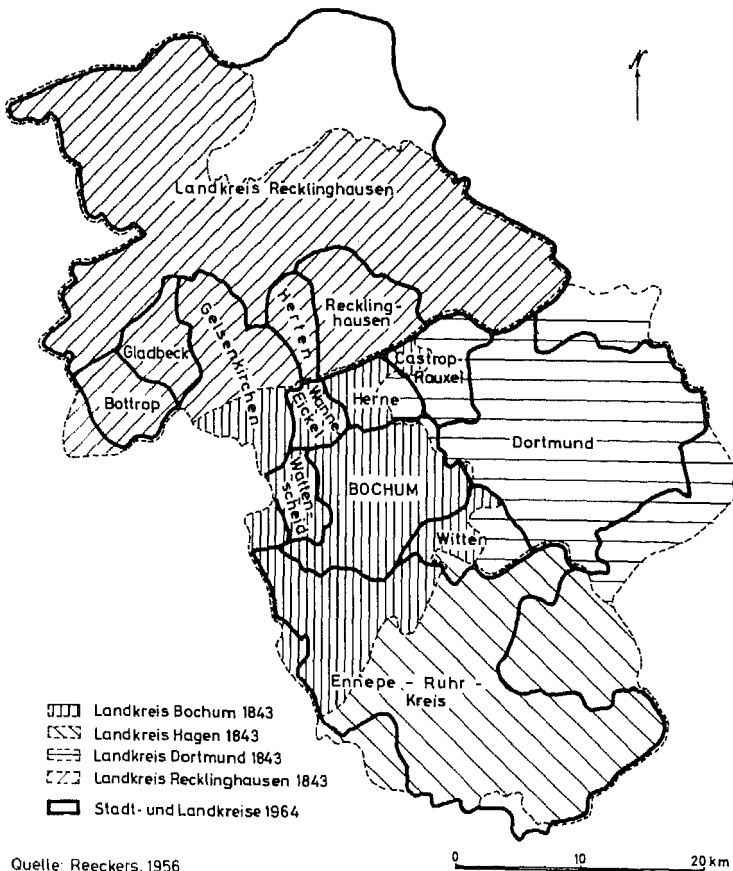


Fig. 11: Die Kreiseinteilung im westlichen Westfalen



Der Kreis Bochum war in einzelne Ämter untergliedert. Das Amt Bochum umfaßte etwa das heutige Stadtgebiet mit Ausnahme von Linden-Dahlhausen, das zu Hattingen gehörte. In den siebziger Jahren wurde mit der Teilung des Kreises begonnen.

1876 wurde Bochum (die heutige "Altstadt") kreisfreie Stadt. 1885 schieden die Landkreise Gelsenkirchen und Hattingen, 1899 die Stadt Witten und 1906 die Stadt Herne aus dem Verband aus.<sup>1</sup> Der Stadt- und Landkreis Bochum umfaßte jetzt nur noch das heutige Stadtgebiet von Bochum.

### Das Behörden- und Verwaltungszentrum um 1820

Im Jahre 1820 hatte Bochum folgende zentrale Funktionen:

1. die Verwaltung für die Stadt und das Amt Bochum,
2. die Pfarrkirchen,
3. ein Stadt- und Landgericht,
4. das märkische Bergamt (seit 1815) und die Bergschule (seit 1816).

Alle Verwaltungsgebäude lagen innerhalb des früher von Wall und Graben umgebenen Stadtgebietes. Die kommunale Verwaltung und das Gericht hatten ihren Sitz im Rathaus am Marktplatz, das Bergamt und die Bergschule im Rentengebäude an der heute nicht mehr existierenden Rosenstraße (s. Fig. 12).

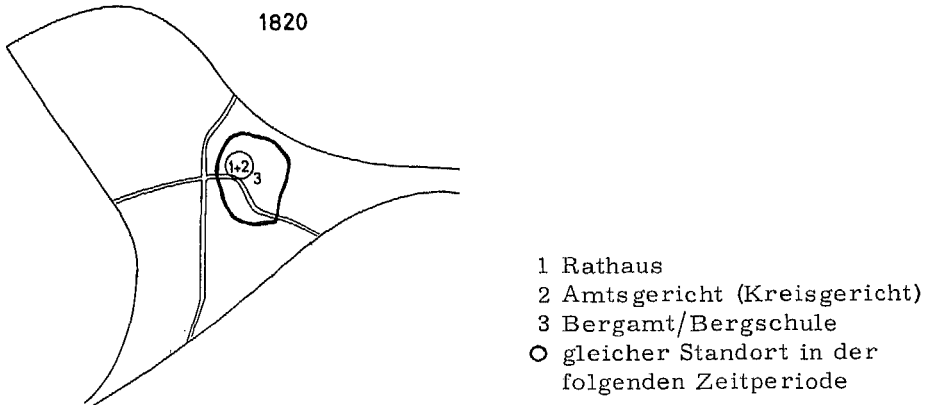


Fig. 12: Die Bochumer Behörden, kulturellen und sozialen Einrichtungen im Jahre 1820

<sup>1</sup> Angaben nach REEKERS, S. 261 ff.

Die kommunale Verwaltung war für die Bürgermeisterei Bochum zuständig, also für das heutige Stadtgebiet außer Hiltrop, Werne, Langendreer, Stiepel, Linden und Dahlhausen.

Der Gerichtsbezirk Bochum umfaßte die Bürgermeistereien Bochum, Witten, Wattenscheid, Herne und Castrop (s. Fig. 19, S. 69).

Entscheidender noch als das Gericht und die kommunale Verwaltung wirkten die Kirchen als Sammelpunkt für die ganze Umgebung. Die katholischen Christen aus der ganzen Bürgermeisterei mußten zum Gottesdienst in die Stadt kommen. Die evangelischen Christen hatten zum Teil ihre eigenen Gotteshäuser, da seit der Reformation evangelische Gottesdienste in den alten Kirchen von Harpen (aus dem 12. Jahrhundert) und Ümmingen (aus dem 14. Jahrhundert) gehalten wurden. Der Einzugsbereich der evangelischen Stadtkirche war also etwas kleiner als der der katholischen. Den Kirchen beider Konfessionen in der Stadt waren seit dem 16. Jahrhundert Lateinschulen angeschlossen.

Die beiden übrigen Institutionen, die noch in Bochum existierten, das Märkische Bergamt (seit 1815) mit dem Berggericht und die Bergschule (seit 1816), hatten als staatliche Behörden eine über den Kreis Bochum hinausreichende Bedeutung.

#### Das Behörden- und Verwaltungszentrum um 1850

Bis 1850 hat sich an den zentralen Funktionen Bochums so gut wie nichts geändert. 1843 wurde zwar aufgrund der neuen Städteordnung die gemeinsame Verwaltung der Stadt- und Landgemeinden getrennt, die Verwaltungsbehörden des neu geschaffenen Amtes Bochum erhielt jedoch seinen Sitz in der Stadt. So blieb der Einzugsbereich der Kommunalverwaltung auch weiterhin ebenso groß wie vorher, und die Einwohner aller Dörfer des Amtes mußten in die Stadt kommen, wenn sie Amtsgeschäfte abwickeln wollten. Wie um 1820 war Bochum kirchliches Zentrum fast des gesamten Amtes. Ebenso hatte außer Weitmar, Harpen und Ümmingen keine andere Gemeinde eine Elementarschule <sup>1</sup>, so daß die Schulkinder aus allen übrigen Orten des Amtes bis nach Bochum zur Schule gehen mußten (s. Fig. 13, S. 61). Für die Bevölkerung war Bochum der zwangsläufige Mittelpunkt, da sie von Jugend auf durch Schul- und Gottesdienstbesuch daran gewöhnt war, bis zur Innenstadt zu gehen.

---

<sup>1</sup> Nach Angaben der Ortschafts- und Entfernungstabelle.

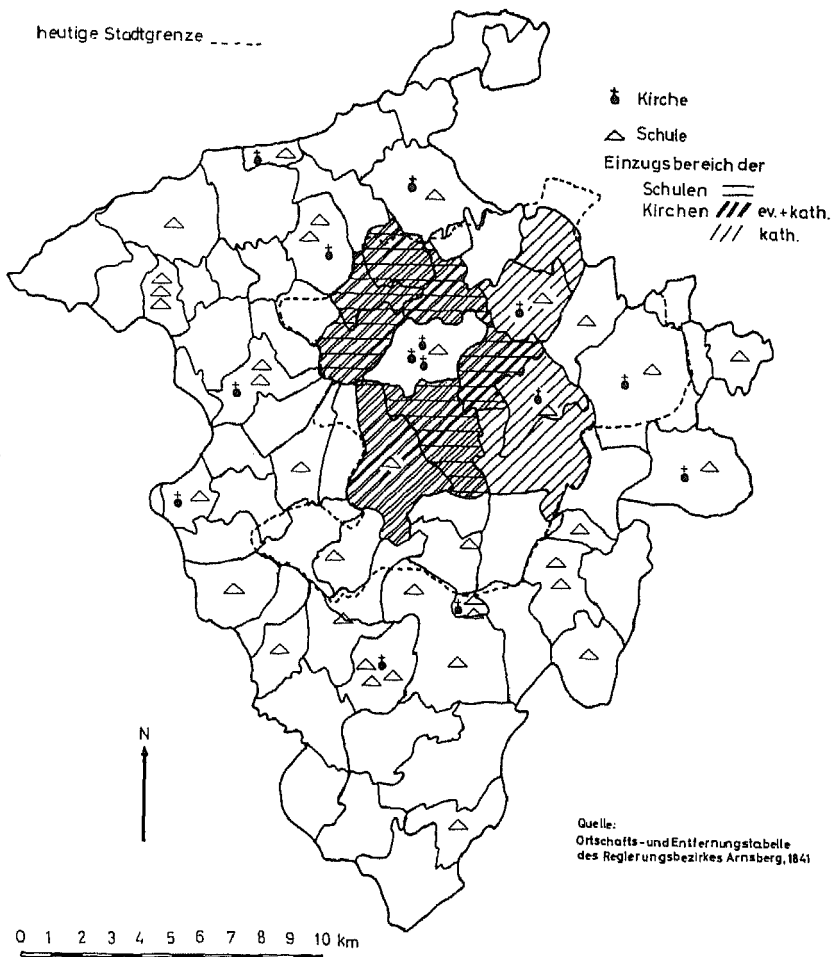
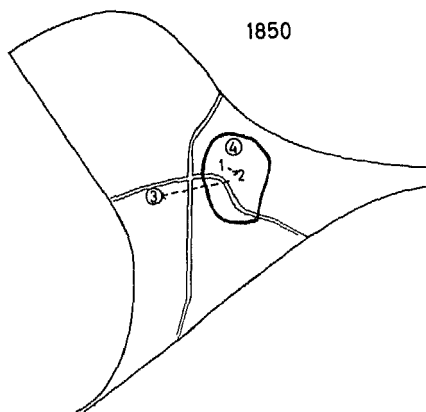


Fig. 13: Einzugsbereich der Bochumer Kirchen und Elementarschulen 1841

Bis 1850 bekam die Stadt außerdem zwei neue Institutionen, die Bochums Zentralität erhöhten: die Städtische Sparkasse, die 1838 gegründet wurde und ihre Amtsräume im Rathaus erhielt, und das Elisabeth-Krankenhaus, das 1846 in einem kleinen Haus am Weilenbrink eröffnet wurde (s. Tab. 4 im Anhang).

Alle zentralen Institutionen lagen innerhalb der alten Umwallungslinie (s. Fig. 14). Auch als schon sehr bald eine Erweiterung des Krankenhauses nötig wurde, blieb man noch im Bereich der "alten Stadt" und errichtete den neuen Krankenhausbau auf dem freien Gelände zwischen Propsteikirche und Stadtblanche, auf dem es auch heute noch steht. Jedoch wurden



- 1 Rathaus
- 2 Amtsgericht (Kreisgericht)
- 3 Bergamt/Bergschule
- 4 Elisabethhospital
- > Verlagerungsrichtung
- gleicher Standort in der folgenden Zeitperiode

Fig. 14: Die Verlegung der Bochumer Behörden, kulturellen und sozialen Einrichtungen bis zum Jahre 1850

in diesem Zeitraum zum ersten Male Behörden aus der Altstadt herausverlegt, so das Bergamt und die Bergschule. Sie erhielten 1830 - 1835 ihren Platz vor der Stadt an der Chaussee nach Essen. Das Gericht konnte jetzt das mittlerweile zu eng gewordene Rathaus ganz der kommunalen Verwaltung überlassen und übernahm das vom Bergamt geräumte Rentengebäude (s. Fig. 14). Der Einzugsbereich des Gerichtes hatte sich etwas erweitert. Als 1849 durch eine neue Gerichtsverfassung die Kreisgerichte gebildet wurden, wurde Bochum Sitz einer solchen Institution, der das Gebiet der bisherigen Land- und Stadtgerichte Bochum und Hattingen unterstellt wurde, d. h. der Gerichtsbezirk umfaßte jetzt auch die Ämter Hattingen und Blankenstein, also den ganzen Landkreis Bochum (s. Fig. 19, S. 69).

#### Das Behörden- und Verwaltungszentrum um 1875<sup>1</sup>

Bochum war Verwaltungsmittelpunkt des Landkreises Bochum. Es war Sitz des Landratsamtes und der ihm zugehörigen Katasterkontrolleure sowie des Kreisbauinspektors.<sup>2</sup> Außerdem war Bochum Zentrum des Amtes Bochum, das in einen Nord- und einen Südteil gegliedert war. Das Amt Bochum I (Nord) hatte sein Amtshaus in der Stadt. Eigene Gemeindehäuser hatten sonst nur noch die Gemeinden Hamme und Altenbochum. Für das Amt Bochum II (Süd) existierten seit 1876 ein eigenes Standesamt und Gemeindehaus in Weitmar.

<sup>1</sup> Angaben nach Statistik des Kreises Bochum 1865 - 1875.

<sup>2</sup> Adreßbuch 1876.

Der Einzugsbereich des Kreisgerichtes hatte sich seit 1849 nicht geändert.

1870 gab es in der Stadt Bochum drei Kirchen: zwei evangelische Pfarrkirchen, die Pauluskirche und die reformierte Johanniskirche, sowie eine katholische Kirche, die Peter und Paul Kirche (heute Propstei-Kirche) aus dem 14. Jahrhundert. Außerdem war noch eine Synagoge vorhanden.<sup>1</sup>

Zur evangelischen Kirche gehörten die heutigen Stadtteile Hamme, Hofstede, Riemke, Grumme, Wiemelhausen und Altenbochum. Weitmar, das früher auch im kirchlichen Einzugsbereich der Stadt lag, hatte seit 1868 ein eigenes Gotteshaus. Der Einzugsbereich der beiden katholischen Kir-

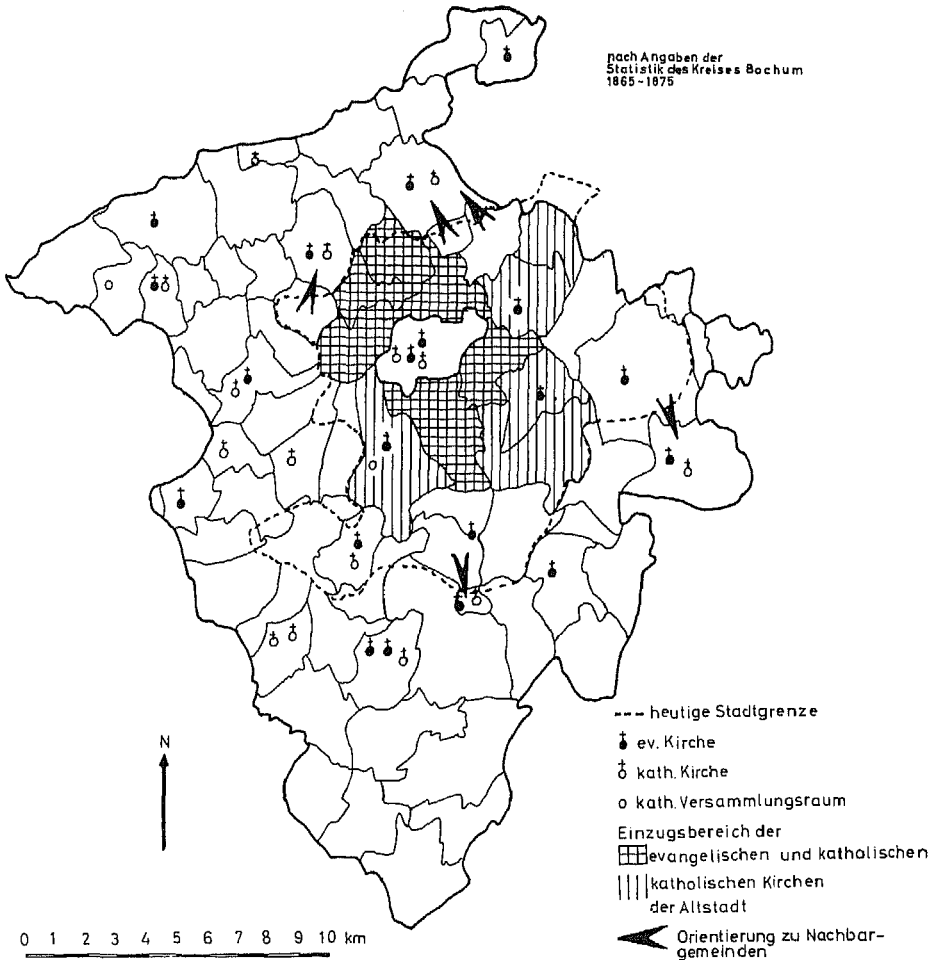


Fig. 15: Der Einzugsbereich der Bochumer Kirchen im Jahre 1875

<sup>1</sup> lt. Verwaltungsbericht 1860/61 seit 1554.

chen war größer, er schloß außer den eben genannten Ortsteilen noch die Dörfer Gerthe, Harpe, Laer, Querenburg und Weitmar ein. Die übrigen Teile des heutigen Stadtgebietes waren auf die Nachbargemeinden orientiert, Hordel nach Eickel, Hiltrop und Gerthe nach Herne. Langendreer hatte als selbständiges Amt mit Werne eine eigene evangelische Gemeinde und war katholischerseits auf Witten ausgerichtet. Stiepel im Süden hatte ebenfalls eine eigene evangelische Gemeinde und gehörte zur katholischen Gemeinde von Blankenstein, Linden-Dahlhausen war völlig selbständig (s. Fig. 15).

Parallel mit dem industriellen Aufschwung um die Mitte des 19. Jahrhunderts setzte seit dem Ende der fünfziger Jahre eine Welle von Behördenneugründungen ein, die bis etwa 1870 anhielt. Es entstanden neue kulturelle und soziale Einrichtungen, die Bochums Bedeutung für sein Umland steigerten:

1851 entstand die Provinzialgewerbeschule, die spätere Oberrealschule.

1856 wurde die Handelskammer eingerichtet, ihr Einflußbereich umfaßte den Landkreis Bochum. 1858 entstand der "Märkische Knappschaftsverein", eine Kranken-, Invaliden- und Pensionsversicherung. Sie war für den Märkischen Bereich des Bergbauggebietes zuständig.

1860 wurde Bochum durch die Bergisch-Märkische Bahnlinie an das Eisenbahnnetz angeschlossen.

Von 1860 - 1865 wurden drei höhere Schulen eröffnet, die katholische Privattöchtertschule (heute Hildegardisschule), die Städtische Höhere Bürgerschule (Gymnasium) und die Höhere Töchtertschule. 1864 wurde ein zweites Krankenhaus, das Augusta-Hospital, gegründet.

Alle diese Einrichtungen ebenso wie die 1869 eröffnete Amtssparkasse hatten das ganze Amt Bochum und große Teile des Kreises als Hinterland.

Gegenüber 1850 hatte 1875 jede Gemeinde des Amtes Bochum (außer Grumme) ihre eigene Elementarschule, die größeren Gemeinden sogar mehrere (Fig. 16). Die Zentralität der Stadt war also auf diesem Gebiet zurückgegangen, jedoch wurde die Stadt jetzt zum Mittelpunkt für die höhere Schulausbildung. Die Städtische Höhere Bürgerschule, seit 1872 Gymnasium, hatte bei der Eröffnung (1860) 82 Schüler, daneben existierte noch die Katholische Rektoratsschule, deren Schülerzahl von 20 im Jahre 1842<sup>1</sup> auf 56 im Jahre 1864/65<sup>2</sup> angestiegen war. Die Evangelische Rektoratsschule mit durchschnittlich 40 Schülern ging im Gymnasium auf.<sup>3</sup> Sie hatte vier Jahre nach der Eröffnung des Gymnasiums nur noch

<sup>1</sup> Chronik, 1842, S. 16.

<sup>2</sup> DARPE, Geschichte der Stadt Bochum, S. 583.

<sup>3</sup> dto.

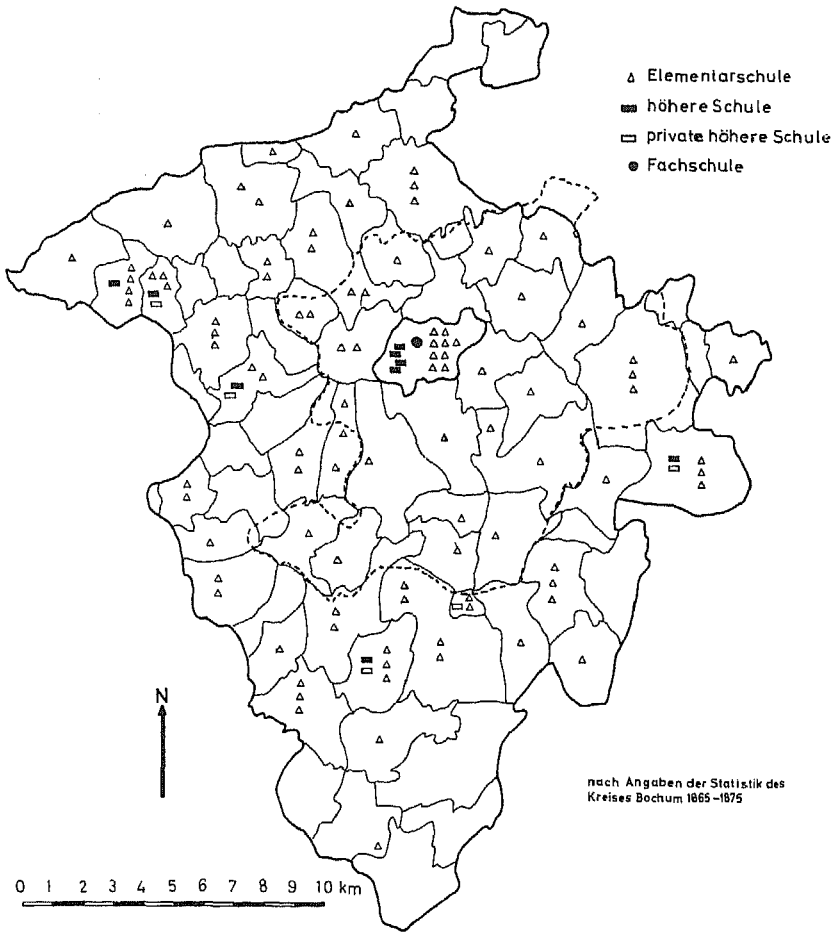


Fig. 16: Die Verteilung der Schulen im Kreis Bochum 1875

einen Schüler und wurde geschlossen. Die Katholische Rektoratsschule wurde aufgelöst, nachdem das Gymnasium 1875 bis zur Prima aufgebaut worden war.<sup>1</sup> Das Gymnasium hatte zu der Zeit 240 Schüler. In der Provinzialgewerbeschule, der späteren Oberrealschule, wurden 1876 253 Schüler unterrichtet, in den beiden Höheren Mädchenschulen 160 und 124 Schülerinnen.<sup>2</sup> Dabei kam die Mehrzahl der Schüler aus der Stadt selbst, weniger aus der Umgebung. Durch die Ansiedlung neuer Behörden in der Stadt stieg die Zahl der Beamten und höheren Angestellten, die ihren Kin-

<sup>1</sup> DARPE, Geschichte der Stadt Bochum, S. 583.

<sup>2</sup> Statistik Kreis Bochum, S. 238.

dern eine weiterführende Schulausbildung ermöglichen wollten. Die nächstgelegenen Orte mit Oberschulen waren die Städte Wattenscheid, Witten und Hattingen, mit je einer sechsklassigen Städtischen und einer Privaten Oberschule. Den stärksten Schulbesuch zeigten die Höheren Schulen in Witten mit 265 und 76 Schülern. An zweiter Stelle stand Wattenscheid mit 124 und 53 Schülern, schließlich an dritter Stelle Hattingen mit 98 und 30 - 40 Schülern.<sup>1</sup> In Schalke gab es eine vierklassige Höhere Bürgerschule mit 67 Schülern.

Die Stadt Bochum hatte also 1875 als einzige Stadt des Kreises Bochum voll aufgebaute Oberschulen und bis zum Ende der sechziger Jahre als einzige Stadt des Landkreises überhaupt Oberschulen. Außerdem hatte Bochum allein im Kreis eine Fachschule, "die Bergschule", aufzuweisen.

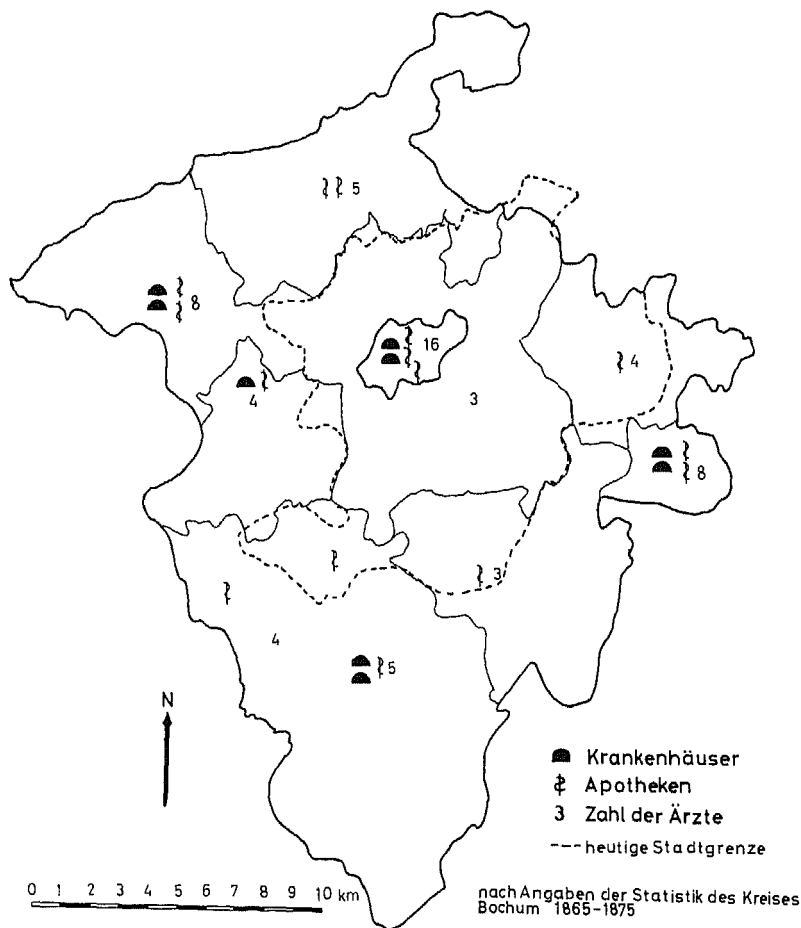


Fig. 17: Krankenhäuser, Apotheken und Ärzte im Kreis Bochum 1875

<sup>1</sup> Statistik des Kreises Bochum, 1865-75, S. 238.



1865 gab es im Kreis Bochum vier Krankenhäuser, davon zwei in Bochum und zwei in Witten. Zwei Apotheken waren in Bochum privilegiert und je eine in Hattingen, Witten, in den Ämtern Blankenstein, Gelsenkirchen, Langendreer und Wattenscheid. Der Einzugsbereich der Bochumer Krankenhäuser umfaßte somit den ganzen Kreis Bochum (s. Fig. 17). Auch 1875 war Bochum mit zwei Krankenhäusern, drei Apotheken, 16 Ärzten und drei Tierärzten noch das wichtigste Zentrum des gesamten Kreises. Sein Einflußbereich gegenüber 1865 war jedoch zurückgegangen, denn mittlerweile waren auch in den Ämtern Gelsenkirchen und Hattingen je zwei, im Amt Wattenscheid ein Krankenhaus entstanden. Der Einzugsbereich umfaßte also nur noch das Amt Bochum und wahrscheinlich Teile von Amt Herne. Das Amt Langendreer war kirchlich und schulisch auf Witten ausgerichtet, es benutzte wohl auch die Krankenhäuser von Witten,

Fast alle Institutionen, die nach 1858 entstanden, wurden sofort außerhalb des Stadtgebietes von 1851 untergebracht. Die kleine Altstadt hatte nicht genügend Raum zur Aufnahme der verschiedenartigen kulturellen und verwaltungsmäßigen Aufgaben sowohl für die Stadt selbst als auch für die nähere und weitere Umgebung. Die öffentlichen Gebäude, die der sichtbare Ausdruck dieser Funktionen waren, mußten am Rand der engen Altstadt ihren Platz finden (s. Fig. 18). So erhielt der "Märkische Knappschaftsverein" sein Haus an der Viktoriastraße, auf dem Gelände des heutigen Postamtes, in der Nähe des damaligen Bergamtes. Die Katholische Privattöchterschule, die spätere Hildegardisschule, wurde 1860 auf der Augustastraße, der heutigen Hans-Böckler-Straße, eröffnet. Die Städtische Höhere Bürgerschule, das spätere Gymnasium, fand seinen Platz an der Schillerstraße, der heutigen Diekampstraße; die Private Höhere Töchterschule, das spätere Lyzeum, lag an der Humboldtstraße. Ebenso

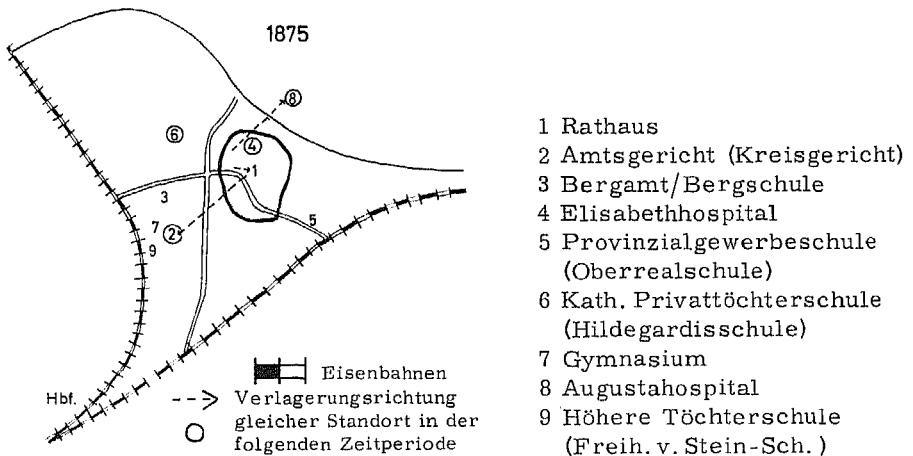


Fig. 18: Die Verlegung der Bochumer Behörden, kulturellen und sozialen Einrichtungen bis 1875

zogen viele Behörden aus der Altstadt in neue Verwaltungsgebäude, die in den neuen Stadtteilen errichtet wurden. Als eine der ersten siedelte 1860 - 25 Jahre nach dem Bergamt - das Gericht in die Neustadt um. Es erhielt ein eigenes Haus am Wilhelmplatz, dem heutigen Husemannplatz, und räumte damit das Renteigebäude für die Stadtverwaltung.

Von den Neugründungen erhielt allein das "Evangelische Augusta-Hospital" zunächst noch seinen Platz in der alten Stadt, in einem Haus in der Brückstraße. Es bezog jedoch schon 1870 einen Neubau in einer ruhigen, abseitigen Lage im Osten der Stadt an der Castroper Straße.

### Das Behörden- und Verwaltungszentrum von 1875 bis 1904

Trotz des industriell bedingten wirtschaftlichen Aufschwunges, der etwa um die Mitte des 19. Jahrhunderts begann und sich durch zahlreiche neue Behörden mit ihren Verwaltungsgebäuden hervorhob, dauerte es lange, ehe Bochum die Fesseln seiner ackerbürgerlichen kleinstädtischen Vergangenheit abgestreift hatte. Im Rahmen der Nachbargemeinden drohte Bochum ständig an Bedeutung zu verlieren. Die Stadt mußte mühsam um jeden neuen Beweis für ihre Bedeutung ringen und kämpfte beharrlich um jede Verwaltungsstelle, die ihr neues Leben zuführen konnte.

Seit 1869 kamen außer der Amtssparkasse bis 1882 keine neuen Institutionen mit überörtlichen Funktionen mehr nach Bochum, im Gegenteil, als 1879 bei der Neuordnung der Gemeinwesen die Kreisgerichte durch Amts- und Landgerichte ersetzt wurden<sup>1</sup>, erhielt Bochum nur ein Amtsgericht mit einem auf die Ämter Bochum, Langendreer, Werne und Wanne begrenzten Gerichtsbezirk (s. Fig. 19) und verlor damit einen großen Teil seines Einzugsbereiches. Vergeblich versuchte die Stadtverwaltung ein Landgericht oder wenigstens eine Straf- und Handelskammer nach Bochum zu bekommen, damit die Stadt ihren Rang behaupten konnte, "welchen sie vermöge ihrer communalen Einrichtungen in Anspruch zu nehmen berechtigt ist".

Erst mit den achtziger Jahren setzte wieder eine Entwicklungsphase ein, die äußerlich durch eine Neubauwelle gekennzeichnet wurde. Es entstanden einige neue Behörden mit städtischer und überörtlicher Bedeutung: Nach langwierigen Verhandlungen, in denen sich die Stadt zur unentgeltlichen Hergabe eines Bauplatzes bereit erklärt hatte<sup>2</sup>, kam 1888 ein Landgericht nach Bochum, das 1890/92 das neu erbaute Landgerichtsgebäude in der Schillerstraße bezog. Sein Einzugsbereich umfaßte die heutigen Amtsgerichtsbezirke Bochum, Langendreer, Herne, Recklinghausen,

---

<sup>1</sup> HÖFKEN, Die Entwicklung des Gerichtswesens.

<sup>2</sup> Verwaltungsbericht 1892/93, S. 19.

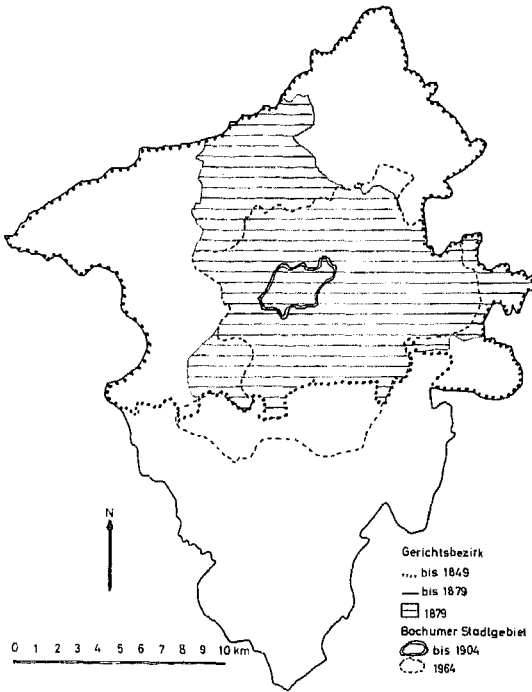


Fig. 19: Der Einzugsbereich des Bochumer Gerichtes

Wanne-Eickel, Wattenscheid und Witten. Dann wurde die Rheinisch-Westfälische Hüttenschule eingerichtet, die allerdings nur neun Jahre in Bochum blieb und bereits 1891 nach Duisburg verlegt wurde. 1886 wurde der Märkische Knappschaftsverein in die Ruhrknappschaft umgewandelt und dehnte den Verwaltungsbereich auf das ganze Ruhrgebiet aus. 1885 ließ sich die Knappschafts-Genossenschaft in Bochum nieder. Sie erhielt 1892 ein eigenes Gebäude in der Albertstraße.<sup>1</sup> Das 1888 von der Berufsgenossenschaft gegründete Unfallkrankenhaus "Bergmannsheil" wurde außerhalb der Stadt, südlich der Bergisch-Märkischen Bahn, in der Gemeinde Wiemelhausen erbaut. Außerdem richtete die Bergbauberufsgenossenschaft mehrere Forschungsstätten ein, u. a. das Silikose-Forschungsinstitut, das Mittel gegen die im Bergbau am weitesten verbreitete Krankheit, die Staublung, erarbeiten sollte.

<sup>1</sup> Es handelt sich um eine Unfallversicherung, in der die Unternehmer gegen die Schadenersatzansprüche bei Unfällen und Berufskrankheiten zusammengeschlossen sind.

Von dem steigenden Fortbildungsbedarf der Stadtbevölkerung selbst zeugt die Reihe der Fortbildungsschulen:  
1878 entstanden als eine Art Berufsschule die Gewerbliche Fortbildungsschule,  
1882 die Gewerbeschule für Frauen und Töchter,  
1891 schließlich eine Haushaltungsschule und  
1888 wurde vom Bochumer Kaufmännischen Verein eine Kaufmännische Abendschule eingerichtet. Alle erhielten ihren Platz an der Ausfallstraße nach Witten.

In dieser Zeit wird es offensichtlich, daß die Altstadt ihre Bedeutung als Zentrum der Verwaltung endgültig verloren hat. Es genügte nicht, daß die Ämter Bochum I und II ihr eigenes Gebäude in der Brückstraße erhielten, auch für die Stadtverwaltung allein wurde das Renteigebäude zu eng, so daß schließlich auch das Rathaus aus der Altstadt heraus verlegt werden mußte.

Die Geschichte des Rathauses ist typisch für die Schwerpunktsverlagerung der Innenstadt. Seit dem Mittelalter lag es an der Südostecke des Marktes, an der heutigen Bongardstraße. 1696 wurde das damals bereits sehr verfallene Gebäude abgebrochen und an der gleichen Stelle ein neues errichtet, in dem sich von 1755 an auch das Gericht befand. Die Karte, die der Chronik von 1842 beigelegt ist (s. Fig. 1, S. 23), zeigt diesen Zustand. 1862 wurde das alte Rathaus für 460 Taler verkauft und abgebrochen und dadurch der Markt vergrößert. Für kurze Zeit verlegte man die Städtische Verwaltung in das Bergamtsgebäude an der Alleestraße. 1864 kaufte die Stadt das alte Renteigebäude in der Rosenstraße und verlegte die Städtische Verwaltung in die Altstadt zurück.<sup>1</sup> Die Altstadt wurde also noch 1864 als Mittelpunkt der Stadt angesehen. Erst als das Renteigebäude zu klein geworden war, kaufte die Stadt 1886 das Hotel Söding in der Alleestraße<sup>2</sup> und verlegte die Stadtverwaltung endgültig aus dem alten Kern in dieses Gebäude des neuen Stadtteils. 1894/95 wurde ein Erweiterungsbau an der Mühlenstraße fertiggestellt und an das ehemalige Hotel angeschlossen.

Die Verlegung des Rathauses von der Rosenstraße zur Alleestraße, dem neuen Mittelpunkt der Stadt, war die letzte Konsequenz der Tatsache, daß der alte Kern nicht mehr Verwaltungszentrum war, sondern daß der neu angelegte Stadtteil die ehemaligen Funktionen der Altstadt übernommen hatte.

Zum neuen Rathaus an der Ecke Alleestraße-Viktoriastraße, zur gegenüberliegenden Hauptpost, die 1880 ihren Neubau bezogen hatte, zum Gericht, das seit 1860 am Wilhelmplatz (heute Husemannplatz) residierte

---

<sup>1</sup> SEIPPEL, S. 129.

<sup>2</sup> Das Hotel wurde mehrfach versteigert und läuft daher in den Akten unter den verschiedensten Namen: Berliner Hof, Kaiserlicher Hof.

und zum Gebäude des Märkischen Knappschaftsvereins, der seit 1858 an der Viktoriastraße sein Haus hatte, kam 1889 - 1892 der Neubau der Knappschaftsberufsgenossenschaft in der Albertstraße. Ebenso lagen hier zwei der drei Höheren Schulen Bochums, die Höhere Töchterschule in der Humboldtstraße (heute Westring) und das Gymnasium in der Diekampstraße.

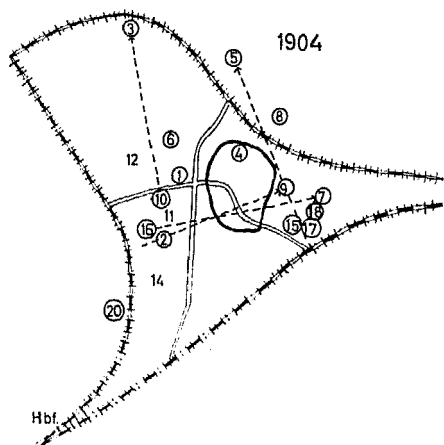
Das Band der städtischen und staatlichen Verwaltungsbauten war im Zuge der Viktoriastraße an einer deutlichen Nahtstelle entstanden, die das Relikt der alten Grenze zwischen den "bürgerlichen Wohnvierteln" im Osten und den Arbeitervierteln des Bochumer Vereins im Westen bildete ( s. Fig. 8, S. 44) und auf früheren Stadtplänen deutlich als eine breite Baulücke zu erkennen war. Auch später beim Zusammenwachsen der Stadtviertel blieb diese Schranke bestehen und bildete die natürliche Ausdehnungsgrenze für die Innenstadt. Sie wurde durch die Bahnlinie nur noch verstärkt. Die Behörden u. ä. waren jetzt so weit wie möglich aus der Altstadt und den umliegenden Wohngebieten herausgeschoben und konnten von beiden Seiten, den Arbeiter- und Bürgerwohnvierteln, gleich gut erreicht werden.

Weit kennzeichnender als die Anlage der neuen Institute ist jedoch für den Zeitraum nach 1890, daß viele alte Behörden, die bereits längere Zeit in Bochum existierten, ihren Platz verlegten. Das letzte Jahrzehnt des 19. Jahrhunderts zeigte bald, daß viele der älteren Institutionen einen solchen Zuwachs an Aufgabenbereichen bekommen hatten und damit einen größeren Raumbedarf hatten, daß die Erweiterung der Behörden unbedingt nötig wurde. Sie bezogen neue, größere Gebäude und überließen ihre bisherigen Amtsräume anderen Institutionen, die noch keinen so ausgedehnten Verwaltungsapparat nötig hatten und deshalb auch nicht solche großen Platzansprüche stellten, bis sie dann schließlich bei Bedarf auch ihre eigenen Gebäude erhielten. So wurde die Hauptpost um das ehemalige Bergschulgebäude vergrößert, als die Bergschule zur Herner Straße verlegt wurde; eine Volksschule sowie die Haushaltungsschule bezogen das Haus der Oberrealschule in der Wittener Straße, nachdem die Oberrealschule in der Goethestraße fertiggestellt war. Als die Knappschaftsvereine von Bochum, Essen und Mülheim zum Allgemeinen Knappschaftsverein (Ruhrknappschaft) zusammengefaßt wurden, erhielt die Behörde für ihren erweiterten Aufgabenbereich ein größeres Gebäude.

Es entstanden neue Verwaltungsbauten auf neuen und alten Stellen. Sobald die Verwaltungsräume verlegt werden mußten, ergab sich beim Neubau die Gelegenheit, das Ansehen der Stadt durch Repräsentationsbauten entsprechend zu verdeutlichen. Die meisten Bauten, die in den letzten 20 Jahren des vorigen Jahrhunderts entstanden, wurden in einem renaissance-nachahmenden Stil errichtet. Sowohl die Hauptpost, wie auch die Bergschule, das Landratsamt und die Oberrealschule zeigten diese Merkmale.

Das Reichsbankgebäude in der Friedrichstraße (Kortumstraße zwischen altem Bahnhof und Husemannplatz), das 1897/98 in einer nüchternen Außengestaltung errichtet wurde, stach nach Meinung der Zeitgenossen unvorteilhaft von den übrigen privaten und öffentlichen Bauten ab.<sup>1</sup> Ebenso erschien das Amtsgerichtsgebäude am Wilhelmplatz, das bereits 1860 errichtet worden war, dem Zeitgeschmack zu nüchtern und nicht repräsentativ genug.<sup>2</sup>

Mit der Verlegung der Behörden bestand gleichzeitig die Möglichkeit, ein sinnvolles System der Arbeitsbereiche zu schaffen und danach die Verwaltungsgebäude im Stadtgebiet zu ordnen. So sammelten sich die Gerichtsgebäude und die kommunale Verwaltung an der Viktoriastraße. Als im gleichen Zeitraum die Schulen vor der Aufgabe standen, für ihre großen Schülerzahlen ausreichende Gebäude zu schaffen, entschloß man sich, den immer enger werdenden Raum im Westen aufzugeben und die Schulen zum Bahnhof Nord in den noch unbebauten Gleiswinkel zwischen Bergisch-Mär-



- 1 Rathaus
- 2 Amtsgericht (Kreisgericht)
- 3 Bergamt/Bergschule
- 4 Elisabethhospital
- 5 Provinzialgewerbeschule (Oberrealschule)
- 6 Kath. Privattöchter Schule (Hildegardisschule)
- 7 Gymnasium
- 8 Augustahospital
- 9 Höhere Töchter Schule (Freih. v. Stein-Sch.)
- 10 Post
- 11 Knappschaft
- 12 Knappschaftsberufsgenossenschaft
- 13 Bergmannsheil
- 14 Theatersaal
- 15 Kaufmännische Schule
- 16 Landgericht
- 17 Landratsamt
- 18 Handelskammer
- 19 Handlschule
- 20 Stadtbad

Fig. 20: Die Verlegung der Bochumer Behörden, kulturellen und sozialen Einrichtungen bis 1904

<sup>1</sup> Verwaltungsbericht 1898.

<sup>2</sup> Festschrift, Westf. Städtetag, S. 31.

kischer Bahn und der Strecke nach Herne zu verlegen. Sie ergänzten somit das Schulviertel der Fortbildungsschulen, das bereits zu Beginn der achtziger Jahre an der Wittener Straße entstanden war.

In den Jahren 1890 - 1892, kurz nach Baubeginn des Landgerichtsgebäudes, wurde an der Bismarckstraße (heute Ostring) mit dem Bau des Gymnasiums begonnen, das seinen alten Platz an das Gericht abtrat. Im Jahre 1900 folgte die Höhere Mädchenschule, die ihr Gebäude an der Jahnstraße erhielt. Zu den Schulen kam noch der Neubau des Landratsamtes an der Bismarckstraße (heute Ostring) im Jahre 1893 und das Verwaltungsgebäude der Handelskammer in der Scharnhorststraße. So entstand parallel zu dem Streifen der Verwaltungsbauten an der Viktoriastraße im Westen ein zweiter Komplex von Behörden und Schulen zwischen Wittener Straße und Bahnhof Nord (s. Fig. 20).

Sehr bald reichten auch die vielen neuen Amtsgebäude nicht mehr aus, da sie zu klein geplant waren. Die Raumnot wurde immer drückender. Es war oftmals nicht mehr möglich, Erweiterungsbauten zu errichten, ohne den Nachbarn zu behindern. Es entstand für mehrere Institute erneut die Frage einer Verlagerung. Im Süden und Osten bildeten die Eisenbahnlinien eine Schranke. Als sie 1860 weit außerhalb der damaligen Stadt angelegt wurden, hatte man sie kaum beachtet; die Gußstahlstrecke kam sogar einem natürlichen Grenzbedürfnis zu den westlichen Arbeitervierteln entgegen. Die Bergisch-Märkische Linie lief auf weite Strecken direkt an der südlichen Stadtgrenze entlang. Das natürliche Ausdehnungsgelände für die Wohnstadt und das Verwaltungszentrum lagen also im Osten. Als erstes war schon 1868-70 das Augusta-Krankenhaus an der Bergstraße erbaut worden. Wenig später, 1870, entstand auch im Osten eine Bahnlinie, so daß der Kern der Stadt jetzt von einem geschlossenen "Gleisdreieck" umgeben war. Die Bahnlinie im Osten spielte zunächst keine so große Rolle, da sie wie auch die anderen Linien im gleichen Niveau wie die Straße lag und durch keine anderen Grenzen verstärkt wurde. So entschloß sich als erste die Oberrealschule, die 1892 aus der ehemaligen Provinzialgewerbeschule hervorgegangen war, dazu, das "Gleisdreieck" zu verlassen und 1898 von der Wittener Straße zur Goethestraße im Norden, zwischen Bahnlinie und Stadtpark, zu ziehen. Die Bergschule, die 1899 ihren Platz wechselte, hatte ihren Neubau hart an der Bahnlinie, aber noch diesseits der Gleise errichtet. Die einengende Wirkung der Gleise im Osten drang erst ins Bewußtsein der Bevölkerung, als hier nach 1913 ein Damm errichtet wurde, der das Stadtparkviertel, die Oberrealschule und die Krankenhäuser von der Innenstadt trennte und diese nur durch schmale Unterführungen erreicht werden konnten. Die Zeit vor der Jahrhundertwende bis zur ersten Eingemeindung im Jahr 1904 war durch Erweiterungsbauten an den alten Verwaltungsgebäuden gekennzeichnet. Es gab keine weiteren Verlagerungen aus dem Gleisdreieck heraus. Die einzige Ausweichmöglichkeit nach Norden eignete sich mehr für Wohngebiete, für die Behörden war sie weniger günstig. Der Stadtpark lag zu dicht an der Bahn und schob sich zwischen die Innenstadt und die Wohnviertel.

## Das Behörden- und Verwaltungszentrum von 1904 bis zum Zweiten Weltkrieg

Seit der Jahrhundertwende hatten die meisten Gemeinden der Ämter Bochum I und II eine eigene Meldestelle, meistens ein eigenes Gemeindehaus. Das Standesamt für Bochum I lag in der Stadt Bochum selbst, das Standesamt für Bochum II befand sich in Altenbochum, außerdem gab es eins in Weitmar. Die Krankenkasse, die Amts- und Gemeindekassen des Amtes I waren in Bochum, die Sparkasse für beide Ämter ebenfalls.

Nach der ersten Eingemeindung im Jahre 1904 hatte sich das Stadtgebiet um die Gemeinden Grumme, Hofstede, Hamme und Wiemelhausen ausgedehnt. Die Eingemeindung hatte jedoch keinerlei Einfluß auf den tatsächlichen Publikumsverkehr in der Innenstadt. Für die publikumsgebundenen Verwaltungsaufgaben bestanden schon seit den neunziger Jahren Gemeindehäuser; in den einzelnen Gemeinden hatten alle Gemeinden des Amtes (außer Gerthe) bis 1904 eine eigene evangelische Kirche. So war seit etwa 1895 der zwangsmäßige Publikumsverkehr zwischen der heutigen Altstadt und der Umgebung zurückgegangen.

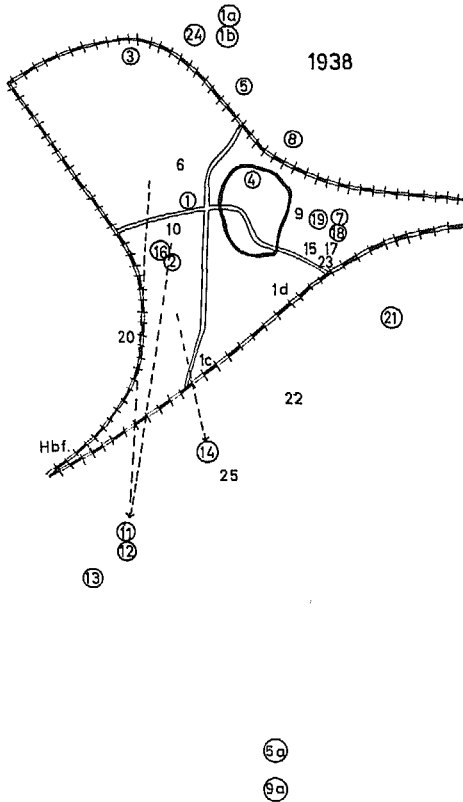
In der Stadt selbst gab es ab 1900 außer der Verwaltung der "Altstadt" nur noch die wirklich zentralen Verwaltungsaufgaben. Dazu gehörte das Landratsamt für den Stadt- und Landkreis Bochum. Der Stadt- und Landkreis Bochum war gegenüber seiner ursprünglichen Größe stark verkleinert, als 1885 die Landkreise Gelsenkirchen und Hattingen gebildet wurden. 1899 wurde noch die Stadt Witten abgetrennt, so daß zum Kreis Bochum nur noch das heutige Stadtgebiet gehörte. Behörden mit dem ganzen Kreis als Einflußbereich waren außer dem Landratsamt die Königliche Steuerveranlagungsbehörde, die auch den Stadtkreis Witten umfaßte, die Kreisbauinspektion, die Gewerbeinspektion, die Kreisschulinspektion und die Kreiskasse. Dazu kamen die Katasterämter Bochum I und II, die für Stadt und Amt Bochum zuständig waren. Ebenfalls den Stadt- und Landkreis Bochum und die Stadt Witten hatte die Militärbehörde als Hinterland. Der Bezirk der Handelskammer enthielt die Kreise Bochum Stadt und Land, Witten, Gelsenkirchen Stadt und Land und den Kreis Hattingen. Gleichfalls reichte 1905 der Gerichtsbezirk über den ehemaligen Kreis Bochum hinaus. Zum Amtsgerichtsbezirk gehörte 1905 außer dem Stadt- und Landkreis Bochum vom damaligen Landkreis Gelsenkirchen die Gemeinde Eickel, Eppendorf und Höntrop, aus dem Kreis Hattingen die Gemeinde Stiepel. Der Landgerichtsbezirk umschloß die Amtsgerichtsbezirke Bochum, Herne, Recklinghausen, Wattenscheid und Witten. Der Bezirk der Bergbauberufsgenossenschaft in Bochum umfaßte den Oberbergamtsbezirk Dortmund, die Kreise Minden, Herford Stadt und Land, Tecklenburg, Osnabrück Stadt und Land und mehrere kleine Landkreise.<sup>1</sup>

---

<sup>1</sup> Alle Angaben nach Adreßbüchern und Verwaltungsberichten.



Alle diese Verwaltungsbehörden hatten zunächst ihren Platz innerhalb des heutigen Gleisdreiecks. Bei der ersten Eingemeindung im Jahre 1904 kam es zu einer explosionsartigen Ausweitung der Verwaltungsstadt. Mit Ausnahme der kommunalen Verwaltung wurden sofort mit der Anlage neuer Wohngebiete zahlreiche öffentliche Einrichtungen hinausverlegt. Besonders im Süden, in Wiemelhausen, entstanden zahlreiche neue öffentliche Gebäude (Fig. 21).



- 1 Rathaus
  - 2 Amtsgericht (Kreisgericht)
  - 3 Bergamt/Bergschule
  - 4 Elisabethhospital
  - 5 Provinzialgewerbeschule (Oberrealschule)
  - 6 Kath. Privattöchter Schule (Hildegardisschule)
  - 7 Gymnasium
  - 8 Augustahospital
  - 9 Höhere Töchter Schule (Freih. v. Stein-Sch.)
  - 10 Post
  - 11 Knappschaft
  - 12 Knappschaftsberufsgenossenschaft
  - 13 Bergmannsheil
  - 14 Theatersaal
  - 15 Kaufmännische Schule
  - 16 Landgericht
  - 17 Landratsamt
  - 18 Handelskammer
  - 19 Handelsschule
  - 20 Stadtbad
  - 21 Ammoniak Verkaufsgesellsch.
  - 22 Dt. Ammoniak u. Petrol. Ges.
  - 23 Stadtbücherei
  - 24 Bergbaumuseum
  - 25 Heimatmuseum
- 
- 1a Finanzamt
  - 1b Hauptzollamt
  - 1c Arbeitsamt
  - 1d Stadtverwaltung
  - 5a Oberrealschule II (Graf Engelbert)
  - 9a Schillerschule

Fig. 21: Die Verlegung der Bochumer Behörden, der kulturellen und sozialen Einrichtungen bis 1938

Da von den Oberschulen sowohl die Oberrealschule als auch das Lyzeum den steigenden Schülerzahlen nicht gewachsen waren, erhielten beide eine Zweiganstalt. Da der neu eingemeindete Stadtteil Wiemelhausen überwiegend Wohngebiet war, mit einer weitgehend dem Mittelstand angehöri-gen Bevölkerungsschicht, trat hier auch bald das Bedürfnis nach eigenen weiterführenden Schulen auf. 1914 erhielt die Oberrealschule II (Graf-Engelbertschule) ein eigenes Gebäude an der Königsallee, nachdem sie zunächst seit ihrer Gründung 1911 im ehemaligen Töcherschulgebäude an der Humboldtstraße (jetzt Westring) untergebracht war. 1929 wurde das Lyzeum II, die heutige Schillerschule, an der Kreuzung von Königsallee und Waldring angelegt. Außer diesen Stadtteilen hatten nur noch Gerthe, Langendreer und Linden-Dahlhausen eigene Höhere Schulen.

An Krankenhäusern gab es 1930 im Stadtgebiet von vor 1905 nur das Augusta- und Elisabeth-Krankenhaus sowie das St. Joseph-Krankenhaus am Stadtpark. Grumme hatte die Landesfrauenklinik (am Stadtpark), Wiemelhausen das Bergmannsheil. Weiter hatten 1930 noch Gerthe und Langendreer je ein Krankenhaus, Linden zwei. Dazu kamen zwei Privatkliniken in der Innenstadt an der Arndtstraße.

1907 entstand in Wiemelhausen das Apollo-Varietétheater (seit 1914 als Stadttheater ein Schauspielhaus), 1909 wurde auch das Verwaltungsgebäude des allgemeinen Knappschaftsvereins von der Viktoriastraße hierher verlegt. Es folgten einige industrielle Verkaufsgesellschaften, z. B. die Ammoniakverkaufsgesellschaft und der Benzolverband GmbH. 1918 wurde das Heimatmuseum in der Nachbarschaft des Theaters im alten Herren-sitz "Haus Rechen" eröffnet.

Das Theater hatte zunächst keine Anziehungskraft auf die Umgebung. Es wurde 1907 im Ehrenfeld als Varieté und Schaustellungstheater eröffnet, war jedoch mit 1400 Sitzplätzen für die 127.000 Einwohner zählende Stadt zu großzügig geplant. Es gab für die Varietévorführungen zu wenig Publikum, so daß das Theater schon bald wieder geschlossen werden mußte. Das Haus wurde von der Stadt Bochum übernommen und umgebaut. Der Zuschauerraum wurde auf 930 Plätze verringert.<sup>1</sup> 1914 wurde das Haus als Stadttheater neu eröffnet. Seit 1919 hatte Bochum ein eigenes Ensemble, unter seinem Intendanten Saladin Schmitt entwickelte sich die Bochumer Bühne allmählich zu einer auch im ganzen deutschen Raum anerkannten Bühne. Seit 1924 begann sich das Stadttheater als Anziehungspunkt auf die Umgebung auszuwirken. Es wurden Theaterringe organisiert; durch Absprachen mit den Straßenbahngesellschaften konnten die Mitglieder der Vormiete um ein Drittel ermäßigte Fahrkarten für die Fahrt nach Bochum und zurück lösen, außerdem waren die Theaterkarten stark verbilligt.<sup>2</sup> Die Theaterbesucher konnten aus allen Gebieten herangezogen werden, die

---

<sup>1</sup> Bochum baut, S. 7.

<sup>2</sup> Der Schacht, Werbenummer 1924/25.

durch Straßenbahnlinien mit Bochum verbunden waren. In der Spielzeit 1924/25 stellten vornehmlich die umliegenden Städte Witten, Hattingen, Gelsenkirchen, Wanne, Herne, Castrop und Wattenscheid sowie die Gemeinden Eickel, Langendreer und Werne das Publikum.<sup>1</sup> Seit 1926 wurde ein großer Teil der Vormieter auch durch Sonderzüge der Reichsbahn zum Theater befördert. Häufig konnten die Theaterkarten sofort am Fahrkartenschalter gelöst werden<sup>2</sup>, oder die Mitglieder der Theaterringe konnten auf Vorzeigen ihres Theatersausweises planmäßige Züge benutzen. Für die Rückfahrt wurden etwa 20 Minuten nach Schluß der Vorstellung Sonderzüge zur Verfügung gestellt. Diese verkehrten auf der Strecke Witten-Langendreer-Bochum und Haltern-Buer-Gelsenkirchen-Bochum. Für die Strecken Castrop-Herne-Riemke-Bochum Hbf. und Gelsenkirchen-Wanne-Eickel-Riemke-Bochum Hbf. sowie Herbede-Blankenstein-Hattingen-Dahlhausen-Höntrop-Bochum Hbf. war ebenfalls die Einlegung eines Sonderzuges durch die Reichsbahn beantragt worden.<sup>3</sup> Die Möglichkeit, in Verbindung mit den Theaterkarten verbilligte Fahrkarten nach Bochum zu lösen, ließ häufig die Theaterfahrt mit einer Einkaufsfahrt verbinden.

Nach Angaben von Herrn Fritz Wortelmann, dem Dramaturgen der vereinigten Stadttheater Bochum und Duisburg, der die Theaterringe einführt, kamen in der Spielzeit 1927/28 aus

Gelsenkirchen	etwa 300	Wanne-Eickel	etwa 200
Herne	" 300	Wattenscheid	" 300
Witten	" 400	Hattingen	" 200
Castrop-Rauxel	" 200	Langendreer-Werne	" 500

zusammen etwa 2400 Besucher zu den Vorstellungen.

In der Spielzeit 1928/29 betrug die Gesamtzahl der Vormieten 2.700, davon 1.661 aus den Ringen, also Auswärtige.<sup>4</sup>

Die Einrichtung des Theaters bildete den Anfangspunkt zur stärkeren Kulturpflege in der Stadt Bochum, die weitgehend auf die Bemühungen des damaligen Stadtrates Wilhelm Stumpf zurückzuführen ist. 1918 entstand ein Heimatmuseum, 1921 eine Gemäldegalerie, die 1926 ein eigenes Haus an der Kaiser-Wilhelm-Straße erhielt. 1928 wurde das Bergbaumuseum gegründet, und 1939 wurde die Westfälische Schauspielschule eingerichtet. Das Bergbaumuseum und die Schauspielschule hatten dabei eine weitreichende Bedeutung. Die Schauspielschule unterhielt 24 Prüfungsstellen im ganzen Deutschen Reich, also in jeder wichtigen Theaterstadt. Das Bergbaumuseum war in seiner Einmaligkeit von noch weitreichenderer Bedeutung.

<sup>1</sup> Stadttheater Bochum, Einladung zur Vormiete 1925/26.

<sup>2</sup> Bochumer Anzeiger, 10. Juni 1926.

<sup>3</sup> Stadttheater Bochum, Einladung zur Vormiete 1925/26.

<sup>4</sup> Verwaltungsbericht 1928/29: Der starke Rückgang der auswärtigen Vormieter von 1927/28 bis 1928/29 wurde nach Wortelmann durch die Shakespeare-Woche verursacht, es wurde dem Publikum zu viel Shakespeare zugemutet.

Die Mitte der zwanziger Jahre bildete für Bochum auf kulturellem Gebiet den eigentlichen Anfang zur Großstadtwerdung. Der wachsende Bedarf an kulturellen Leistungen drückte sich neben den Museen und Galerien in der Konzentration der Fachschulen aus, die nicht direkt mit dem Bergbau verbunden waren. Die 1888 gegründete Kaufmännische Schule war 1909 von der Industrie- und Handelskammer übernommen worden, die sie allmählich zu einer Fachschule ausbaute. 1925 richtete die Kammer eine zweijährige Handelsschule ein, die ihren Platz in der Bismarckstraße (heute Ostring) fand. Hinzu kamen eine Höhere Handelsschule, landwirtschaftliche Schulen, eine Bäcker- und eine Drogistenfachschule. 1925 wurde in Bochum die Verwaltungsakademie Industriebezirk als Zweiganstalt der Westfälischen Verwaltungsakademie in Münster gegründet. 1938 wurde sie selbständig und 1941 durch die Einführung wirtschaftswissenschaftlicher Lehrgänge zu einer Verwaltungs- und Wirtschaftsakademie erweitert.<sup>1</sup>

Die Zeit nach 1925 ist wieder durch Neubauten im Verwaltungssektor gekennzeichnet. Um 1920/25 wurden zahlreiche Verwaltungsaufgaben, die vorher von den Städten selbst wahrgenommen wurden, zu staatlichen Behörden zusammengefaßt. U. a. entstanden die Finanzämter. Die zahlreichen neuen Behörden hatten gleichzeitig einen Bedarf an Repräsentationsbauten zur Folge. In Bochum wurden diese neuen Behörden, z. B. das Finanzamt und das Hauptzollamt sowie fast alle zu dieser Zeit entstandenen Bauten, außerhalb des Gleisdreiecks angesiedelt, und zwar direkt im Norden, in der Nähe des Stadtparks, wo bereits die Oberrealschule und der damals noch dort existierende Schlachthof einen Komplex öffentlicher Gebäude bildete. Schon 1926 wurde mit der Verlegung des Schlachthofes zum Löbkring (dem heutigen Ruhrschnellweg) begonnen. Die Gebäude des ehemaligen Schlachthofes wurden dann für das 1928 gegründete Bergbaumuseum umgebaut. Etwas später wurde auch das Polizeipräsidium hier errichtet.

Beim Betrachten der Zeitepoche nach der ersten Eingemeindung im Jahre 1904 wird deutlich, daß sich auf dem verwaltungsmäßigen und kulturellen Sektor seit etwa 1920, deutlicher seit 1925, die Anzeichen häufen, daß sich Bochum allmählich wieder zu einem Zentrum für einen größeren Umkreis entwickelt. Die Eingemeindungen der folgenden Jahre stießen zwar bei den betroffenen Gemeinden auf größte Widerstände, sie waren jedoch weitgehend finanzpolitischer Natur, der Anspruch Bochums als Zentrum des Amtes konnte nicht bestritten werden. Die Eingemeindungen von 1926 und 1929 schufen das heutige Stadtgebiet mit einer gemeinsamen Verwaltung im Mittelpunkt der Stadt. Diese neue Situation wurde durch den Bau eines neuen Rathauses bestätigt. Bereits seit 1910 war wieder ein Rathausneubau geplant worden, denn nach der Eingemeindung von Hamme, Hofstede, Grumme und Wiemelhausen wurde eine Erweiterung der Amtsräume

---

<sup>1</sup> Die Verwaltungs- und Wirtschaftsakademie in Zahlen, S. 5.

dringend notwendig. Durch die Eingemeindung von 1926 stieg erneut der Aufgabenbereich der Stadtverwaltung. 1927 wurde schließlich der Grundstein zu dem heutigen Rathaus gelegt, und 1931 war der Neubau bezugsfertig (Abb. 4). In dem "Nachlaß KÜPPERS" heißt es über die Bauzeit<sup>1</sup> "Worauf heute unser Blick fällt, ist das Rathaus an der Ecke Allee-Mühlenstraße, das nun vor dem Abbruch steht. Auf dem Gelände steigen jetzt schon mächtig die Steinquadern empor zu dem neuen Bochumer Rathaus, einem städtischen Verwaltungsgebäude, wie es sich für eine Großstadtgemeinde geziemt."

Die Fertigstellung des neuen Rathauses war gleichzeitig ein Abschluß und der Beginn einer neuen Epoche. Der Verkauf des alten Rathauses am Marktplatz im Jahre 1862 kann als Symbol für das endgültige Ende der sich selbst genügenden Ackerbürgerstadt als Zentrum einer ländlichen Umgebung gewertet werden. Jetzt begann eine bewegte Entwicklung, die in vielen Auf- und Abschwüngen oft das rechte Maß verfehlen ließ. Die Geschichte des Rathauses in der Zeit vom Verkauf des alten Rathauses am Marktplatz bis zum Bau des heutigen Gebäudes war typisch für die Gesamtsituation der Stadt Bochum. Das Rathaus, als Mittelpunkt der Stadt, war genau so unvollkommen und Stückwerk wie die Stadt selbst. Die Stadtentwicklung war so unkontrollierbar, daß alle Vorausberechnungen versagten, viele Verwaltungsbehörden wurden zu klein, sie konnten nur provisorisch in An- oder Umbauten untergebracht werden. Das neue Rathaus wurde der Repräsentant der Stadt in ihrer heutigen Größe. Die Wachstumsperiode war abgeschlossen; jetzt konnte die Stadt darangehen, die sehr selbständigen Einzelgemeinden zu einem Ganzen zusammenzuschweißen.

#### Das Behörden- und Verwaltungszentrum nach dem Zweiten Weltkrieg

Bis zur Mitte der dreißiger Jahre befanden sich in allen Stadtteilen, auch in den 1926 und 1929 neu eingemeindeten, städtische Verwaltungsstellen. Hier konnten die Einwohner der jeweiligen Stadtteile ihre Amtsgeschäfte erledigen. Bis 1964, also in rund dreißig Jahren, wurden die meisten Gemeindebüros wieder aufgelöst. Heute haben nur noch die abgelegeneren Stadtteile Werne, Gerthe, Harpen, Laer, Langendreer, Linden-Dahlhausen, Stiepel, Weitmar und Querenburg eigene Amtsverwaltungen. Die nördlichen Vororte Hordel, Hofstede, Riemke, Bergen, Hiltrop, Hamme und Grumme sowie Altenbochum und Wiemelhausen hatten keine eigene Verwaltung mehr, sondern sie wurden mit dem Bezirk "Altstadt" zusammen verwaltet. Die zuständigen Behörden liegen zusammen mit der allgemeinen Stadtverwaltung wie Planungsamt, Katasteramt, Grundstücksverwaltung usw. im Zentrum.

---

<sup>1</sup> KÜPPERS, Nachlaß N III, 3. S. 129.

Neben der Stadtverwaltung hat Bochum seine übrigen zentralen Funktionen beibehalten.

Der Einfluß des Amtsgerichts ist auf das Stadtgebiet begrenzt, der Einzugsbereich des Landgerichts umfaßt außerdem Wattenscheid, Witten und Herbede.

Über diesen kleinen Raum reichen nur wenige Institutionen mit ihrem Einflußbereich hinaus. Zum Arbeitsgerichtsbezirk gehört neben dem oben genannten Gebiet noch Wanne-Eickel, Herne, Recklinghausen und vom Landkreis Recklinghausen Herten, Oer-Erkenschwick, Datteln, Waltrop und Henrichenburg. Den ehemaligen Landkreis - außer Gelsenkirchen - umfaßt der Bezirk der Industrie- und Handelskammer, sowie der Verwaltungsbezirk Bochum der Ärztekammer Westfalen-Lippe.

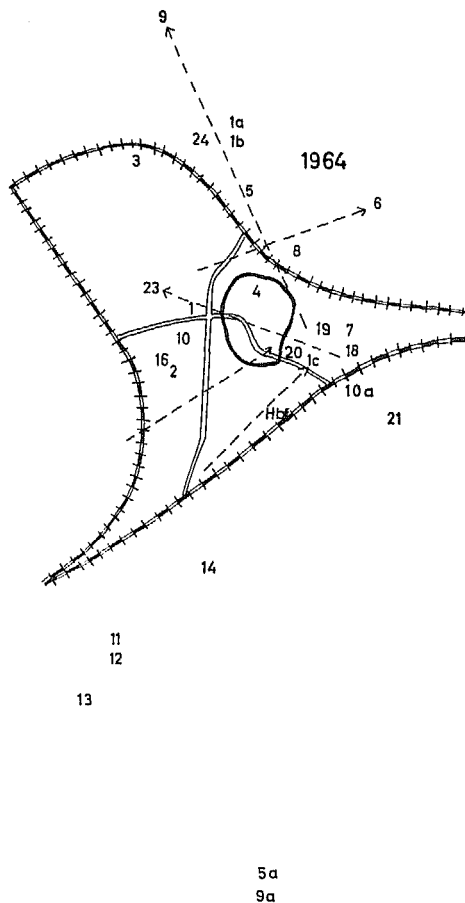
Der Bezirk des Landesstraßenbauamtes Bochum umfaßt die westfälischen Ruhrgebietsstädte sowie die Landkreise Recklinghausen und Unna. Zum Arbeitgeberverband im Gebiet Ruhr-Lippe e. V. gehören außer dem engeren Bochumer Einzugsbereich noch Bottrop, Gladbeck, Recklinghausen und der Landkreis Recklinghausen. Der Bezirksleitung Bochum der Industriegewerkschaft Bergbau und Energie untersteht außer Bochum, Wattenscheid und Witten noch Hagen, der Ennepe-Ruhr-Kreis, Wuppertal und der NO des Landkreises Düsseldorf-Mettmann.

Die Ruhrknappschaft, die Bergbauberufsgenossenschaft und die Westfälische Berggewerkschaftskasse sind für das gesamte Ruhrgebiet zuständig.


Die industriellen Vereinigungen, BV-Aral und der Ruhrstickstoffverband haben wie vor dem Krieg ihre zentrale Verwaltung für ganz Deutschland in Bochum.

Da im Zweiten Weltkrieg die Bochumer Innenstadt durch mehrere Bombenangriffe völlig zerstört worden war, ergab sich bei mehreren Gebäuden der kommunalen Verwaltung die Frage, ob sie ihren alten Platz behalten oder an eine neue Stelle verlegt werden sollten (s. Fig. 22).

Die Gebäude des Amts- und Landgerichts am Husemannplatz und an der Diekampstraße waren stark beschädigt oder völlig zerstört, trotzdem behielten sie ihren angestammten Platz, wenn auch im Zuge der Neuordnung der Innenstadt die Gebäudefläche des Amtsgerichts der stark verbreiterten Viktoriastraße zum Opfer fiel. Der Neubau wurde mit stark zurückgesetzter Fluchtlinie erbaut. Die Behörden nördlich des Gleisdreiecks, das Finanzamt und das Polizeipräsidium behielten ihre alten Plätze, es wurde jedoch die Lohnsteuerabteilung des Finanzamtes - eine Abteilung mit dem größten Publikumsverkehr - zur Brückstraße in das Stadtinnere zurückverlegt.



- 1 Rathaus
- 2 Amtsgericht (Kreisgericht)
- 3 Bergamt/Bergschule
- 4 Elisabethhospital
- 5 Provinzialgewerbeschule (Oberrealschule)
- 6 Kath. Privattöcherschule (Hildegardisschule)
- 7 Gymnasium
- 8 Augustahospital
- 9 Höhere Töchterschule (Freih. v. Stein-Sch.)
- 10 Post
- 11 Knappschaft
- 12 Knappschaftsberufsgenossenschaft
- 13 Bergmannsheil
- 14 Theatersaal
- 15 Kaufmännische Schule
- 16 Landgericht
- 17 Landratsamt
- 18 Handelskammer
- 19 Handelsschule
- 20 Stadtbad
- 21 Ammoniak Verkaufsgesellsch.
- 22 Dt. Ammoniak u. Petrol. Ges.
- 23 Stadtbücherei
- 24 Bergbaumuseum
- 25 Heimatmuseum
- 1a Finanzamt
- 1b Hauptzollamt
- 1c Arbeitsamt
- 1d Stadtverwaltung
- 5a Oberrealschule II (Graf Engelbert)
- 9a Schillerschule
- 10a neue Hauptpost

 Eisenbahnen

---> Verlagerungsrichtung

Fig. 22: Die Verlegung der Bochumer Behörden, kulturellen und sozialen Einrichtungen bis 1964

Die beiden Höheren Mädchenschulen wurden verlegt, und zwar das Hildegardislyzeum von der Augustastraße (heute Hans-Böckler-Straße) zur Ecke Castrop-Klinikstraße und die Städtische Höhere Mädchenschule (Freiherr vom Stein-Schule) von der Ecke Arndt-Jahn-Straße zum Ruhr-schnellweg.

Im Anschluß an das alte Schul- und Behördenviertel an der Bismarckstraße (Ostring) bildete sich ein weiterer Behördenkomplex. Das Arbeitsamt erhielt seinen neuen Platz neben der Handelskammer an der Ecke Massenbergsstraße-Ostring. Daneben entstand das Stadtwerkehochhaus mit zahlreichen Büros. Verursacht wurde diese Konzentration weitgehend durch den neuen Hauptbahnhof, um den sich noch weitere Bürohäuser ansiedelten. Hier wurde auch das Stadtbad gebaut. Das 1893 an der Marienstraße, gerade außerhalb des Gleisdreiecks, angelegte Hallenschwimmbad wurde nach seiner Zerstörung im November 1944 nicht wieder am alten Platz aufgebaut. Es standen bei der Neuplanung 1949 zwei Bauplätze zur Auswahl <sup>1</sup>, einmal an der Herner-Vödestraße in der Nähe des Bergbaumuseums, zum anderen an der Wittener-(Massenberg) und Bleichstraße. Der Standort Herner-Vödestraße hatte als Pluspunkt eine enge Verbindung mit den benachbarten Grünanlagen, das zweite Baugelände wurde schließlich als Baugrund von der Planungsbehörde gewählt, da das Stadtbad als wichtige öffentliche Anstalt bewußt in den Stadtmittelpunkt gesetzt werden sollte. Außerdem war das Stadtbad an dieser Stelle von der gesamten Innenstadt aus zu Fuß zu erreichen.

Für das Stadttheater bestanden Pläne zur Verlegung auf das Grundstück des zerstörten Amtsgerichts am Husemannplatz. Es wurde jedoch die alte Lage beibehalten, vor allem, da der Straßenverlauf in der Umgebung des Stadttheaters günstiger gestaltet worden war. 1951 wurde mit dem Wiederaufbau des Theaters begonnen, 1953 wurde der Spielbetrieb aufgenommen.

### Zusammenfassung

Für das Bochumer Verwaltungszentrum ergibt sich folgende Entwicklungslinie:

Um 1850 war die Stadt kultureller und verwaltungsmäßiger Mittelpunkt des ehemaligen Landkreises. Die Verwaltungsgebäude lagen mit Ausnahme des Bergamtes, das bereits 1835 verlegt worden war, innerhalb des mittelalterlichen Stadtkomplexes.

Im Zuge der Industrialisierung kam es in Bochum und in den benachbarten Gemeinden zu einem raschen Anwachsen der Bevölkerung, so daß die Stadt neben ihren Aufgaben als Kreisstadt plötzlich auch im innerstädtischen Bereich einen stark angewachsenen Verwaltungsapparat hatte. Die Ausdehnung der Aufgabenbereiche erforderte eine Erweiterung der Amtsräume und Neubauten und damit Umzüge der Behörden. Da in der Altstadt kein Baugelände für neue Gebäude zur Verfügung stand, mußten sie außerhalb des alten Stadtgebietes errichtet werden. Die Kommunale Verwaltung hielt sich am längsten an ihrem ursprünglichen Platz, während die neu einge-

---

<sup>1</sup> Bochum baut, 1, S. 5.



richteten Behörden gleich in die damaligen Außenbezirke der Stadt zogen. Der Hauptzugang neuer Behörden fiel in die Zeit zwischen 1860 und 1870, eine zweite Welle von Neugründungen begann in den achtziger Jahren.

Mit der Aufgliederung des Bochumer Landkreises, der Entwicklung der heutigen Verwaltungsgrenzen und dem Aufblühen der benachbarten kleineren Industriestädte verlor Bochum bis zur Jahrhundertwende jeden Einfluß auf die kommunale Verwaltung der Gebiete im Landkreis außerhalb des ehemaligen Amtes. Alle übrigen Gemeinden hatten jetzt auch ihre eigenen Kirchen, Schulen und kommunalen Verwaltungsgebäude. Die Stadt Bochum war nur noch Verwaltungszentrum des Amtes, also der heutigen Stadt Bochum. An über das Amtsgebiet hinausreichenden Funktionen besaß Bochum nur das Landgericht, daneben industriebedingte Verbände, wie die Ruhrknappschaft, die Bergbauberufsgenossenschaft und später noch zahlreiche Verkaufsverbände. Außerdem bildeten die höheren Schulen und Fachschulen Anziehungspunkte für die nähere und weitere Umgebung. Der Einzugsbereich der höheren Schulen nahm jedoch im gleichen Maße ab, wie in den Nachbarstädten eigene höhere Lehranstalten eingerichtet wurden. Angaben über den Besuch der höheren Schulen Bochums im Jahre 1911/12 zeigen, daß die auswärtigen Schüler überwiegend aus dem Bereich des heutigen Stadtgebietes kamen.<sup>1</sup> Nur die Fachschulen, besonders die Bergschule, hatten auch weiterhin einen über den Kreis Bochum hinausreichenden Einfluß. Bis zur ersten Eingemeindung lag der größte Teil der Verwaltungsbauten noch innerhalb des Gleisdreiecks, anschließend wurden viele Behörden ins Ehrenfeld und an den Nordrand des Gleisdreiecks verlegt (Fig. 23). Wieder waren es die nichtkommunalen Behörden (Industrieverbände) und Schulen, die zuerst herauszogen. Sie konnten sich am ehesten vom Zentrum lösen und suchten z. T. sogar (wie die Schulen) die ruhigeren Randgebiete und dicht bevölkerten Stadtteile.

Die Entwicklung Bochums als Verwaltungsstadt zeigt deutlich, daß die Stadt zwar sehr bald ihren Einfluß auf den ehemaligen Kreis verloren hat, daß jedoch die Bedeutung der Stadt als Zentrum des Amtes niemals ange-  
tastet wurde. Bis zur Jahrhundertwende war die Bevölkerung der umliegenden Gemeinden genötigt, zum Kirchen- und Schulbesuch in die Altstadt zu kommen. Das Trägheitsmoment der Bevölkerung ließ sie Bochum auch weiterhin als kulturellen Mittelpunkt betrachten, so daß sich hier neben der kommunalen Verwaltung ein eigenes Geschäftszentrum entwickelte, das im Rang höher stand als die kleinen "Zentren" der überwiegend von

---

<sup>1</sup> KNIPPING, Zur Bochumer Eingemeindungsfrage, Anlage 14.

Die Schüler des Gymnasiums sind in der Statistik, die zur Begründung der Eingemeindungswünsche dient, nicht aufgeführt. Man kann daraus schließen, daß sie fast ausschließlich aus dem Stadtgebiet von 1905 stammten. Dies ist um so eher möglich, als der Anteil an Beamten und höheren Angestellten, die für ihre Kinder eine gehobene Schulausbildung anstrebten, in der Altstadt besonders groß war.

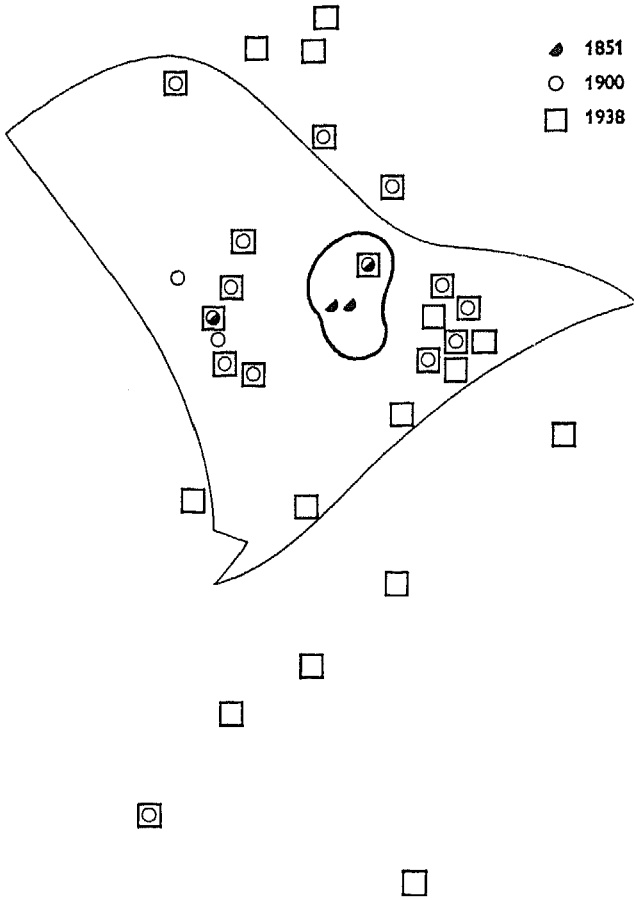


Fig. 23: Die Lage der öffentlichen Gebäude in Bochum

Arbeitern bewohnten Nachbargemeinden. Erst seit etwa 1930 begann Bochum als Kulturzentrum wieder eine weiterreichende Bedeutung zu entwickeln: das Theater zog Publikum aus den Nachbarstädten an. Es entstanden das Bergbaumuseum, Ingenieur- und Fachschulen.

In neuester Zeit wurde Bochum Sitz zahlreicher wissenschaftlicher Verbände (der deutschen Shakespeare-Gesellschaft) und Forschungsinstitute (Sternwarte mit Satellitenstation). Fast alle diese Einrichtungen von überörtlicher Bedeutung haben ihren Platz im Gleisdreieck oder in unmittelbarer Nähe. Die neue Ruhruniversität, die eine selbständige Lehr- und Lernstadt bilden wird, liegt abseits der Innenstadt, im Stadtteil Querenburg.

## DIE ENTWICKLUNG DER BOCHUMER GESCHÄFTSSTADT

Innerhalb des im Laufe der Eisenbahnentwicklung entstandenen Gleisdreiecks, das den alten Kern Bochums sowie einen kleinen Teil der während der Industrialisierung entstandenen neuen Stadtteile einschließt, vereinigten sich die Straßen von Essen, Dorsten, Herne, Castrop, Dortmund, Witten und Hattingen strahlenförmig in einem Punkt, nämlich in der Kreuzung von Bongard- und Kortumstraße. Hier entwickelte sich ein Brennpunkt des städtischen Verkehrs. Dies kommt auch in dem Namen "Dreh-scheibe" zum Ausdruck, den die Kreuzung von den Bochumern erhielt. Um sie herum entstand die Kernzelle der modernen Geschäftsstadt. Dieser Sammelpunkt der Verkehrswege innerhalb des Gleisdreiecks führte dazu, daß man praktisch aus jedem der heutigen Stadtteile und aus den Nachbarstädten leicht in das Stadtinnere gelangte. Da die Verbindung der Vororte mit dem Kern auf dem Verwaltungssektor zunächst sehr eng war, entstand um den Hauptverkehrsknotenpunkt der Stadt neben dem Verwaltungszentrum ein Geschäftszentrum auf der Grundlage der von jeher hier vorhandenen Geschäfte. Dieser Ansatz von Geschäften, der über die ehemalige Altstadt hinaus auch für den gesamten Stadtbereich von Bedeutung war, verursachte auch Änderungen in dem äußeren Bild der innerstädtischen Straßenzüge. In den engen mittelalterlichen Altstadtstraßen konnte sich das Geschäftsleben nicht entfalten. Die alte Hauptstraße, die Bongardstraße, mußte verbreitert werden, die zunächst "vor der Stadt" gelegene Kortumstraße war noch den damaligen Verkehrsverhältnissen angepaßt. Im Laufe der Zeit wurden beide Hauptstraßenzüge sowie die dem Kreuzungspunkt benachbarten Straßen (Schützenbahn, Grabenstraße) verbreitert. Hier entwickelten sich dann die ersten großen Geschäftshäuser, während in den engeren Straßen (Brück-, Gerber-, Pariser Straße, Südhellweg) kleinere Ladenlokale das Bild bestimmten.

In den folgenden Kapiteln soll die Entwicklung der Geschäftsstadt aufgezeigt werden.

Um neben der quantitativen auch die qualitative Änderung des Bochumer Geschäftszentrums zu erkennen, wurden die Straßenzüge der Bochumer Innenstadt innerhalb des Gleisdreiecks in etwa gleichgroße Abschnitte unterteilt. Für jeden dieser Abschnitte wurde untersucht, welche Art von Geschäften dort existiert. Die Geschäfte und Dienstleistungsbetriebe wurden nach ihrer Spezialisierung und damit nach ihrem Einzugsbereich klassifiziert.<sup>1</sup>

---

<sup>1</sup> Angeregt durch KLÖPPER, Stadtkern als Stadtteil.

Die Gesamtheit der Geschäfte wurde in vier Rangstufen untergliedert (s. Tab. 5):

- Gruppe I: Geschäfte des spezialisierten Bedarfs,
- Gruppe II: Geschäfte des gehobenen periodischen Bedarfs,
- Gruppe III: Geschäfte des periodischen Bedarfs,
- Gruppe IV: Geschäfte des täglichen Bedarfs.

Die hochspezialisierten, die Fach- und Luxusgeschäfte - sofern es sie gab - müssen eine zentrale Stellung einnehmen, um von einem großen Käuferkreis erreicht zu werden. Bei abnehmender Spezialisierung und sinkenden Preisen ist die Bindung an einen zentralen Standort weniger wichtig. Eine Ausnahme bilden die Warenhäuser und Supermärkte, die bei einer großen Auswahl auf vielen Gebieten und bei verhältnismäßig niedrigen Preisen auf schnellen Umsatz ihrer Waren und daher auf regen Publikumsverkehr angewiesen sind. Auch sie lassen sich daher in der von allen Seiten gut erreichbaren Innenstadt nieder, um einen möglichst großen Kundenkreis zu erfassen. Sie sind deswegen zusammen mit den hochspezialisierten und Luxus-Geschäften in Gruppe I oder II aufgenommen worden.

Auch für die Vorkriegszeit wurde bei der Einordnung der Geschäftstypen jeweils der heutige Rang eines Geschäftes zugrunde gelegt, selbst wenn sich im Laufe der Entwicklung seine Rangstufe geändert haben sollte (z. B. hatten Elektro- und Radio- sowie Fotogeschäfte früher einen höheren Rang, da diese Artikel noch nicht in dem Maße verbreitet waren wie heute). Die Änderungen fallen aber nicht so sehr ins Gewicht, so daß eine genauere Untergliederung, die nur das Bild verwirrt hätte, nicht erforderlich war.

Neben den Geschäften wurde auch die Anzahl der Büroräume, die ebenfalls auf Zentralität hindeutet, in jedem Straßenabschnitt untersucht. Hierbei wurden sämtliche freien Berufe, Verkaufsbüros und Versicherungen berücksichtigt.

Die notwendigen Angaben wurden den Adreßbüchern der Stadt Bochum von 1901, 1913, 1924, 1938 und 1962 entnommen und durch Gebäudeaufnahmen im Frühjahr 1964 ergänzt. Um Fehlerquellen aufgrund lückenhafter Angaben in den Adreßbüchern soweit wie möglich auszuschließen, wurden teilweise noch Angaben aus Adreßbüchern der dazwischen liegenden Jahrgänge hinzugezogen. Die von mir im folgenden beschriebenen Diagramme der verschiedenen Jahre weisen jedoch zum Teil solch weitgehende Unterschiede auf, daß es unwahrscheinlich ist, daß sie durch fehlerhafte Angaben in den Adreßbüchern hervorgerufen wurden, sondern eine tatsächliche Wandlung spiegeln.

Für jeden Straßenabschnitt wurde die Zahl der Geschäfte in jeder Rangstufe sowie die Zahl der zentralen oder öffentlichen Gebäude und der Büros

in Diagrammen festgehalten.<sup>1</sup> Es zeigten sich dabei deutlich verschiedene Straßentypen. Sämtliche Straßenabschnitte der Bochumer Innenstadt wurden so geordnet, daß sich einige wenige Straßentypen herauskristallisierten. Die Straßen mit einem Maximum der Geschäftsgruppen I und II, also mit besonders vielen Geschäften des spezialisierten und gehoben periodischen Bedarfs, waren deutlich als Hauptgeschäftsstraßen zu erkennen.

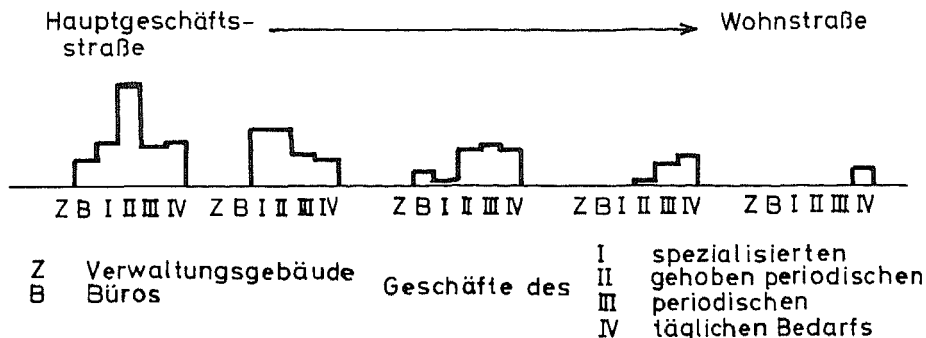


Fig. 24: Straßentypen der Bochumer Innenstadt

Mit sinkender Bedeutung, also bei Nebengeschäftsstraßen, nahmen die Rangstufen III und IV zu, bis bei den Wohnstraßen schließlich nur noch Geschäfte des täglichen Bedarfs (IV) existierten (s. Fig. 24). Kurvensprünge innerhalb eines Straßenzuges deuten an, daß die Straße ihren Typ geändert hat (s. Tab. 6).

Aus der Anordnung der Straßentypen zueinander war leicht das Haupteinkaufszentrum sowie sein allmähliches Abklingen nach außenhin festzustellen. Außerdem war im Vergleich der Karten verschiedener Jahre zueinander eine Ausdehnung oder Verlagerung des Geschäftszentrums darstellbar (s. Fig. 52, S. 157). So wurde es möglich, die Fluktuation, das innere Leben des an sich ziemlich fest umgrenzten Geschäftsgebietes festzuhalten.

Die Entwicklung der Geschäftsstadt soll an Hand von mehreren Querschnitten gezeigt werden. Als Ausgangspunkt wurde der Zustand im Jahre 1901 gewählt; die folgenden Übersichten liegen jeweils vor und nach den beiden Weltkriegen, also in den Jahren 1913, 1924, 1938 und 1964.

<sup>1</sup> Diagramme der Straßen des Gleisdreiecks im Anhang.

Anschließend an die rein beschreibende Darstellung der Geschäftsstadt zu den verschiedenen Zeiten soll versucht werden, die Gründe für den Entwicklungsgang darzulegen; außerdem soll gezeigt werden, wie die Stadtmitte den Forderungen des modernen Geschäftslebens angepaßt wurde.

## Die Bochumer Geschäftsstadt von 1901

1901 existierten im Bochumer Gleisdreieck <sup>1</sup>:

60 Geschäfte des spezialisierten Bedarfs (Gruppe I)	( 7,3 %	der Gesamtzahl der Geschäfte im Gleis- dreieck)		
89 Geschäfte des gehobenen periodischen Bedarfs (Gruppe II)	(10,8 %	"	"	)
96 Geschäfte des einfachen periodischen Bedarfs (Gruppe III)	(11,7 %	"	"	)
576 Geschäfte des täglichen Bedarfs (Gruppe IV)	(70,2 %	"	"	)

Für den gleichen Zeitraum, für das Jahr 1897, gibt es Angaben über die Einkaufsmöglichkeiten in den Gemeinden des Amtes Bochum Nord.<sup>2</sup> Danach hatten von den Gemeinden Bergen (113 E), Gerthe (1.466 E), Grumme (2.730 E), Hamme (8.690 E), Harpen (3.384 E), Hofstede (6.163 E), Hordel (2.902 E) und Riemke (2.950 E) nur Grumme, Hamme und Riemke Geschäfte, die Waren über den täglichen Bedarf hinaus anboten. In Grumme gab es einen Buchhändler, in Hamme einen Photographen, ein Putz- und Modegeschäft, in Riemke ein Putz- und Modegeschäft.

Es wird deutlich, daß das Geschäftsleben innerhalb des Gleisdreiecks, das den größten Teil der damaligen Stadt Bochum (das Verwaltungszentrum des Amtes) umschloß, einen höheren Rang hatte als in den umliegenden Gemeinden.

Versucht man die Bochumer Innenstadt der Jahrhundertwende (1901) zu gliedern, so lassen sich vier Hauptgebiete unterscheiden:

1. Fast alle Geschäfte des gehobenen Bedarfs, die 1901 in Bochum existierten, lagen an dem Straßenkreuz Bongard-Buddenbergstraße (heute Massenbergsstraße) und Kortum-, Hohe-, Friedrichstraße (heute Kortumstraße). Die Bongardstraße<sup>3</sup> führt vom Rathaus nach Westen über die

<sup>1</sup> Angaben nach dem Adreßbuch 1901.

<sup>2</sup> Angaben nach dem Adreßbuch des Amtes Bochum Nord 1897.

<sup>3</sup> Straßennamen vgl. Tab. 6.

damalige Obere Marktstraße und den Hellweg bis zur Grabenstraße. Rechtwinklig dazu liegt die Kortumstraße. Hier setzte die Geschäftsansammlung südlich der Kanalstraße (heute Nordring) ein. Die hauptsächliche Anhäufung lag zwischen Brückstraße und Wilhelmplatz, dem heutigen Husemannplatz. Eine weitere kleine Konzentration folgte an der Kreuzung Kortumstraße (damals Friedrichstraße) und Südring (damals Rottstraße). Die Große Beckstraße enthielt nur noch einige wenige Geschäfte des spezialisierten Bedarfs, ebenso die im Westen parallel zur Kortumstraße verlaufende Viktoriastraße.

Auf diese Hauptlinien konzentrierten sich die Bekleidungsgeschäfte, die Gold-, Silber- und Uhrenhandlungen, Musikinstrumentenhandlungen, Buchhandlungen, Kurzwaren und Blumengeschäfte. Sowohl an den Hauptgeschäftsstraßen als auch in deren Nebenstraßen befanden sich die Geschäfte der Barbieri und Friseure, Eisen- und Stahlwarenhandlungen sowie Branntweinhandlungen. Daneben kamen hier auch zahlreiche Geschäfte des täglichen Bedarfs vor.

2. Die Parallel- und Verbindungsstraßen der eben genannten Straßen, also hauptsächlich die Grabenstraße, die Altstadtstraßen, außerdem die Ausfallstraßen und das Teilstück der Kortumstraße zwischen Bongard- und Brückstraße und südlich der Rottstraße beherbergten überwiegend Lebensmittelgeschäfte und Handwerksbetriebe.
3. Außerhalb des Hauptgeschäftszentrums, zum Teil noch jenseits des Streifens städtischer und staatlicher Verwaltungsgebäude, lagen die Bankgeschäfte; sie zeigten 1901 noch keine Tendenz zur Konzentration. Die Praxisräume der Ärzte lagen überwiegend am Außenrand des Geschäftszentrums, die der Rechtsanwälte konzentrierten sich um das Gerichtsgebäude am Wilhelmplatz.
4. Noch weiter außerhalb, also praktisch im neu erschlossenen Gebiet, lagen die Handlungen für Bergwerks- und Hüttenbedarf, die Büros der Architekten und Bauunternehmer, die Baumaterialienhandlungen sowie die Malergeschäfte, die aber auch im Zentrum anzutreffen waren.

Die einzelnen Straßenabschnitte innerhalb des Gleisdreiecks wiesen eine unterschiedliche Struktur auf. Je mehr man sich vom Zentrum, der Kreuzung Bongard - Kortumstraße, entfernte, desto geringer wurde die absolute Zahl der Geschäfte und um so mehr veränderten die Läden ihr Gesicht. Schon in den Hauptgeschäftsstraßen gab es relativ viele Geschäfte des täglichen und periodischen Bedarfs, in den Parallel- und Verbindungsstraßen jedoch bekamen sie ein immer größeres Übergewicht gegenüber den Läden des spezialisierten und gehoben periodischen Bedarfs. Ziemlich ausgeglichen war das Verhältnis noch im Südteil der Kortumstraße und in der Rottstraße (heute Südring), sowie in der Brück- und Großen Beckstraße. In den Nebenstraßen waren nur noch in unmittelbarer Nähe der Hauptgeschäftsstraßen einige wenige Geschäfte mit höherem Rang zu finden. Außerhalb dieses Gebietes, in den großen Wohnvierteln, die sich

im Norden an die Geschäftsstadt anschlossen, gab es schließlich entsprechend ihrer Funktion als Wohngebiete nur Geschäfte für den täglichen Bedarf. Besonders das Handwerk war hier stark vertreten (s. Tab. 6 im Anhang).

### Die Geschäftsstadt von 1913

Betrachtet man die Gesamtzahl der Geschäfte im Gleisdreieck, so zeigt sich eine leichte Zunahme bei Gruppe I (von 7,3 auf 8 % der Gesamtzahl der Geschäfte im Gleisdreieck), ein etwas stärkerer Anstieg bei Gruppe II (von 10,8 auf 22 %) und bei Gruppe III (von 11,7 auf 18 %), schließlich ein ziemlich starker Rückgang bei Gruppe IV (von 70,2 auf 52 %). Diese Entwicklung der einzelnen Geschäftsgruppen entspricht durchaus den Erwartungen. An einer absoluten Zunahme der Geschäftszahl mußte die Gruppe IV, d. h. die Geschäfte des täglichen Bedarfs, den geringsten Anteil haben. Der Bedarf der Wohnbevölkerung im Zentrum wurde bereits durch die bestehenden Läden gedeckt, so daß es keine Neuansätze in dieser Gruppe gab. Dagegen läßt die Zunahme der übrigen Geschäftegruppen darauf schließen, daß sich die Innenstadt als Einkaufszentrum höherer Ordnung für die übrigen Gemeinden des Amtes Bochum gefestigt hatte. Die Eingemeindung von Hofstede, Grumme, Hamme und Wiemelhausen unterstützte noch diese Entwicklungsrichtung<sup>1</sup>.

Die Innenstadt von 1913 zeigte die gleichen Hauptgeschäftsstraßen wie 1901. Sie hatte sich also in ihren Grundzügen nicht geändert. Am Rande des alten Zentrums jedoch nahm die Zahl der Geschäfte gegenüber 1901 zu, das Geschäftszentrum dehnte sich demnach aus. Besonders ist diese Bewegung nach Süden zum alten Hauptbahnhof zu erkennen, einmal auf direktem Wege über die Kortumstraße, zum andern von der Bongardstraße her über den Hellweg und die Brüderstraße. Ebenso entstanden in der Viktoria- und Brückstraße neue Geschäfte, die überwiegend den Gruppen I und II angehörten (s. Fig. 25). Im Kern selbst, in der Kortumstraße zwischen Brück- und Harmoniestraße, in der Bongard- und Oberen Marktstraße, wurden die Läden des täglichen Bedarfs allmählich durch ranghöhere Geschäfte ersetzt. Man kann deutlich erkennen, wie sich in den Diagrammen dieser Straßen das Maximum von den Gruppen III und IV zu den Gruppen I und II verschoben hat (s. Tab. 6 im Anhang).

Um 1913 zeigten sich noch weitere Spuren, die darauf hindeuteten, daß sich im Gleisdreieck eine Geschäftsstadt mit großstädtischem Charakter herauszubilden begann. Es tauchten einige neue Geschäftsgruppen auf, z. B. Geschäfte für Galanterie-, Luxus- und Lederwaren, außerdem Porzellengeschäfte. Diese neuen Geschäftstypen gliederten sich den alten

---

<sup>1</sup> Der wachsende Bedarf an gehobenen Gütern aufgrund einer veränderten Bevölkerungsstruktur wird in einem späteren Kapitel behandelt werden.



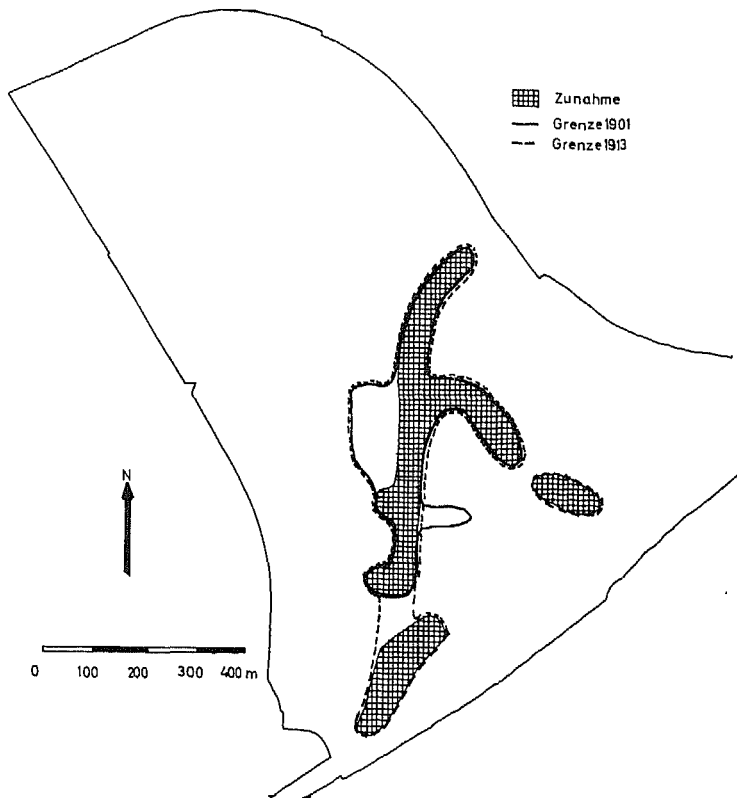


Fig. 25: Bochum, Geschäfte des spezialisierten Bedarfs (Gruppe I)  
1901 und 1913

Hauptgeschäftsstraßen an. Ebenso gab es in den zwischen 1901 und 1913 entstandenen Teilen der Einkaufsstadt neue Geschäftsgruppen, die 1901 noch gar nicht, oder nur in geringer Zahl zu finden waren. Hier am Rande lagen Geschäfte für Musikalien, Bücher, Möbel, Fahrräder, Eisen- und Stahlwaren, Öfen und Herde.

In den Hauptgeschäftsstraßen, besonders in der Oberen Marktstraße und der Bongardstraße, sowie an der Kreuzung Kortum-/Bongardstraße gab es schon zahlreiche Häuser, die unbewohnt waren und nur Geschäftszwecken dienten. Diese Entwicklung hatte 1905 begonnen, als das Haus Obere Marktstraße 8-10 zum ersten Male als reines Geschäftshaus ausgewiesen wurde (s. Fig. 26).<sup>1</sup> Zwischen 1910 und 1912 wurde bereits der größte Teil der späteren Geschäftshäuser von Wohnungen geräumt und Geschäftszwecken zugeführt.<sup>2</sup>

<sup>1</sup> Angaben nach Adreßbuch 1905.

<sup>2</sup> Angaben nach den Adreßbüchern.

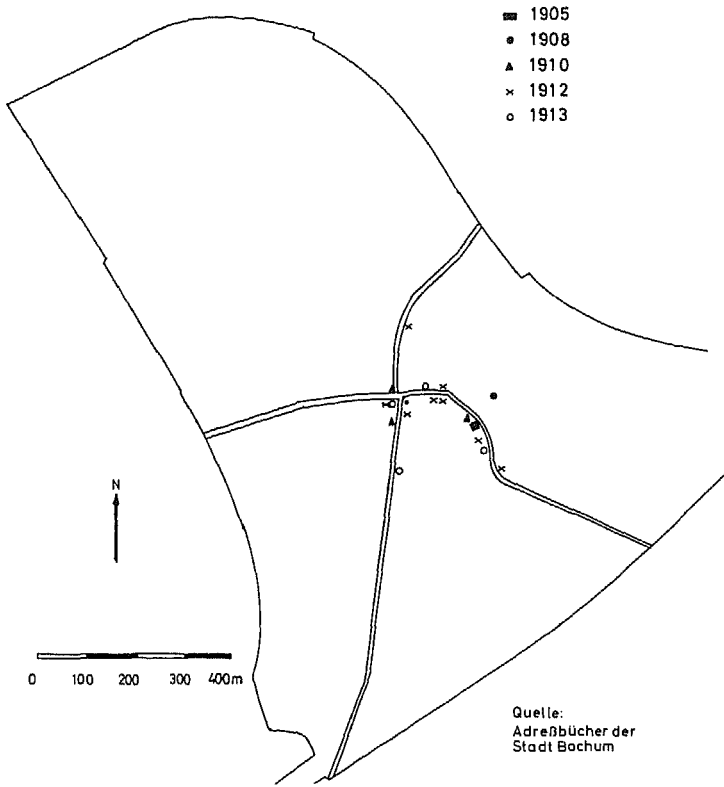


Fig. 26: Geschäftshäuser der Bochumer Innenstadt

Im Gegensatz zum Geschäftskern war in der Altstadt sowie in den Wohngebieten im NW des Gleisdreiecks ein deutlicher Rückgang der Geschäftszahl zu erkennen. Trägt man die Geschäftsverlagerungen von 1901 bis 1913 auf eine Karte ein, so zeigt sich, daß der größte Teil der Geschäfte an die Hauptgeschäftsstraßen verlegt wurde, es scheint sich eine wenn auch undeutliche Bevorzugung der Kortum- und Bongardstraße abzuzeichnen (s. Fig. 27).

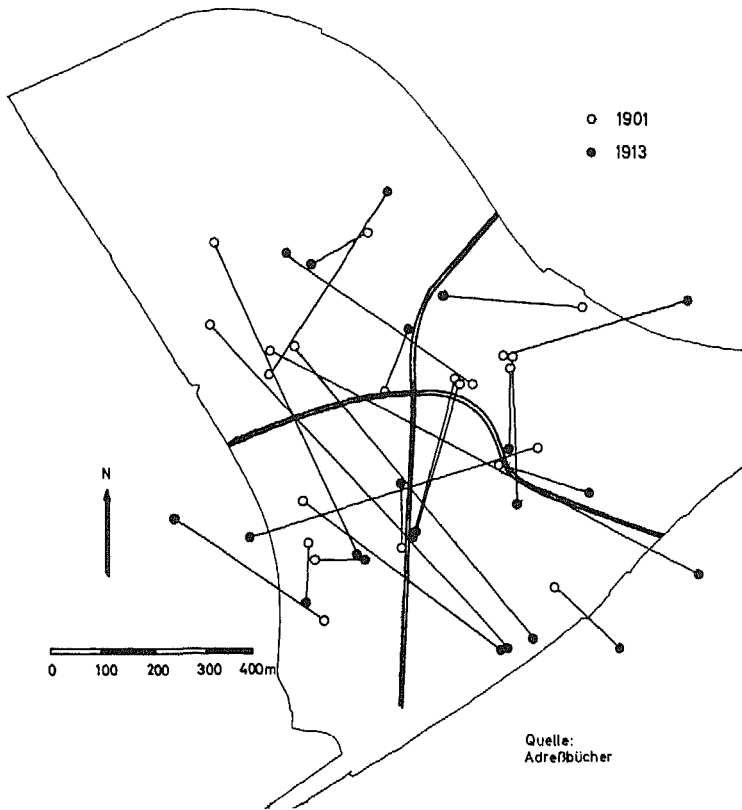


Fig. 27: Bochum, Geschäftsverlagerung 1901 - 1913

Deutlicher wird diese Tendenz durch einen Vergleich der Lage der Büroräume im Jahre 1901 und 1913. Die Büro- und Praxisräume zeigten 1901 keinerlei Konzentration. Sie traten mit Ausnahme der östlichen Dreieckspitze sowie der ältesten Altstadt (Gerberstraße-Alter Markt) und des äußersten Nordens (nördlich der Klosterstraße) überall im Gleisdreieck auf (s. Fig. 28). Von 1901 auf 1913 ließ sich in den Randgebieten ein deutlicher Rückgang der Büro- und Praxisräume feststellen. An den äußersten Grenzen verschwanden sie ganz, in allen anderen Gebieten verringerte sich ihre Anzahl, außer in den Straßenzügen, die auf den alten Hauptbahnhof führten. Die Zahl der Bürobetriebe nahm zu in der gesamten Kortumstraße, der gesamten Viktoriastraße sowie in ihrer nördlichen Verlängerung, der Mühlenstraße. Weiterhin war eine Zunahme in dem dem Hauptbahnhof benachbarten Straßenkomplex von Bruder- und Neustraße zu erkennen. Eine gleichbleibende Tendenz zeigte sich um den Verwaltungskomplex von Rathaus und Gericht. Dies lag wohl weitgehend daran,

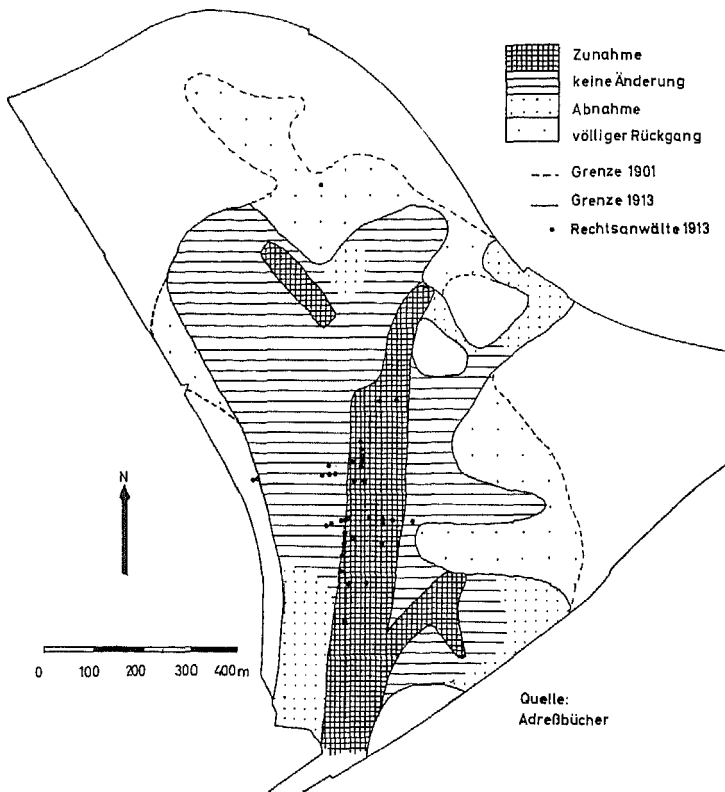


Fig. 28: Bochum, Büro- und Praxisräume 1901 und 1913

daß sich um das Gericht die Büros der Rechtsanwälte häuften, die den Ansatz weiterer Büroräume erschwerten.

### Die Geschäftsstadt von 1924

Während des Ersten Weltkrieges waren die Entwicklungstendenzen der Geschäftsstadt gleichbleibend. Bei den einzelnen Geschäftstypen gab es bis 1924 sowohl zahlenmäßig als auch in den prozentualen Anteilen so gut wie keine Änderung.

	1913	1924
Gruppe I	79 ( 8 %)	88 ( 8,5 %)
" II	218 (22 %)	216 (21 %)
" III	174 (18 %)	192 (18,6 %)
" IV	514 (52 %)	535 (51,9 %)

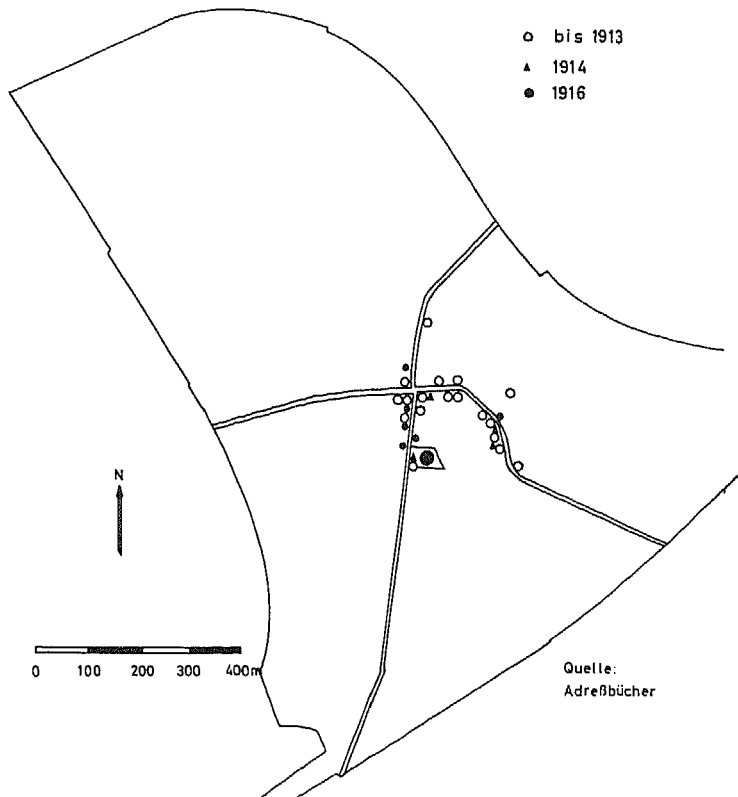


Fig. 29: Geschäftshäuser der Bochumer Innenstadt

Die Umwandlung der Wohn- und Geschäftshäuser an den Hauptgeschäftsstraßen in reine Geschäftshäuser schritt weiter fort (s. Fig. 29). Jetzt begann man auch damit, in den Hauptstraßen zahlreiche schmale Häuser abzureißen und auf den zusammengelegten Parzellen große Kaufhäuser zu errichten. Das Kaufhaus Alsberg (Kortum) wurde noch vor dem Ersten Weltkrieg fertiggestellt, mit dem Bau des Kaufhauses Baltz wurde 1924 begonnen. Die Kaufhäuser gaben der Innenstadt allmählich ein großstädtisches Gesicht.

Gleichzeitig mit dem Bau der Kaufhäuser begann eine erste Konzentration der Banken in der Nähe des Husemannplatzes (damals Wilhelmsplatz) an der Nahtstelle zwischen Verwaltung- und Geschäftszentrum. Mit dem allmählich wachsenden Bedarf der Industrie an Dienstleistungsbetrieben entstanden neben den bereits vorhandenen Bankhäusern, der Rheinisch-West-

fälischen Disconto-Gesellschaft<sup>1</sup> in der Humboldtstraße - der späteren<sup>2</sup> Dresdner Bank AG - und der Märkischen Bank am Wilhelmsplatz<sup>3</sup>, zahlreiche neue Bankhäuser.<sup>4</sup> Noch vor dem Ersten Weltkrieg ließ sich eine Filiale der Essener Creditanstalt in der Wilhelmstraße (Huestraße) nieder, während des Ersten Weltkrieges folgte die Gewerbebank Bochum (Mittelstandsbank). Besonders nach dem Krieg vermehrte sich die Zahl der Bankniederlassungen. Die 1918 eingerichtete Berliner Discontogesellschaft erhielt 1923 ihr Geschäftshaus am Wilhelmsplatz. 1920 eröffnete die Commerz- und Privatbank AG Berlin am Wilhelmsplatz ihr Haus, 1920 das Bankhaus Droste und Tewes in der Hochstraße 10 und der Barmer Bankverein im ehemaligen Hotel Middelman am Wilhelmsplatz. 1921 entstanden die Westfalenbank an der Wilhelmstraße und die Amtsbank GmbH. Die Zuletztgenannte übergab ihre Geschäfte 1924 der Kommunalbank, der heutigen Sparkasse, die 1929 ihr Haus an der Schützenbahn bezog. Die Reorganisation des deutschen Bankwesens nach der Inflation brachte auch für Bochum einige Veränderungen. Mehrere kleinere Bankhäuser waren der Wirtschaftskrise zum Opfer gefallen, andere wurden zu Filialen der deutschen Großbanken umgewandelt. Die Essener Creditanstalt und die Berliner Discontogesellschaft gingen 1926 auf die Deutsche Bank AG Berlin über, der Barmer Bankverein kam 1932 zur Commerz- und Privatbank AG Berlin.<sup>5</sup>

Die Tendenz zur Herausbildung einer City zeigte sich nicht nur in der Ballung der Banken und der Bildung großer Geschäftshäuser, sondern wie schon von 1901 bis 1913 konzentrierte sich die zentrale Verwaltungsfunktion der Privatwirtschaft weiter auf die Hauptstraßenzüge.

Auch bei der Karte der Geschäftsverlagerungen von 1913 auf 1924 wird der Zug zur Kortum- und Bongardstraße deutlich (s. Fig. 30).

<sup>1</sup> hervorgegangen aus dem ehemaligen Bankhaus Hüttemann und Korte, seit 1897 als Bochumer Bank bezeichnet.

<sup>2</sup> seit 1. 1. 1918.

<sup>3</sup> ehemaliges Bankhaus Albr. Lauff.

<sup>4</sup> sämtliche Angaben nach Bochumer Anzeiger 25. 4. 1936.

<sup>5</sup> Die Entwicklung zu Großbetrieben tritt deutlich in der Beschäftigtenzahl hervor. Während 1928 nur eine der Banken über 50 Personen beschäftigte, waren es 1934 schon 3 Betriebe. Dagegen ging die Zahl der Betriebe mit 20-50 Beschäftigten von 10 (1928) auf 3 (1934) zurück.

	1928		1934	
	Betr.	Pers.	Betr.	Pers.
Banken mit über 50 Beschäftigten	1	56	3	188
"mit weniger als 50 "	10	249	3	75
SCHNADT, S. 143	11	305	6	263

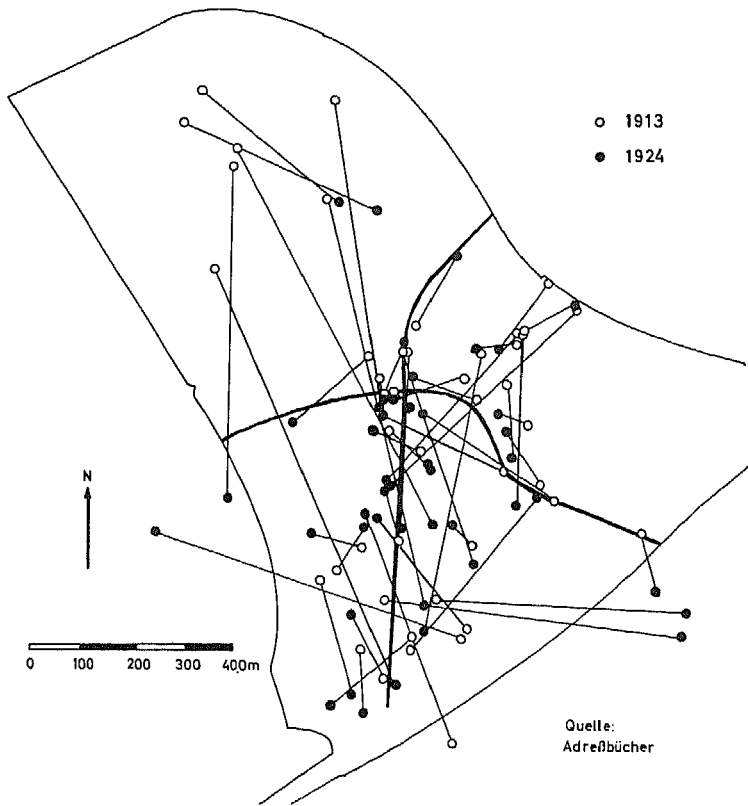


Fig. 30: Bochum, Geschäftsverlagerung 1913 - 1924

### Das Geschäftszentrum von 1938

Durch die Eingemeindungen von 1904 und besonders von 1926 und 1929 war die Bochumer Innenstadt das Zentrum einer Stadtgemeinde mit 311.836 E auf einer Fläche von 12.132 ha geworden. Parallel mit den Eingemeindungen wurden die Außengemeinden und Vororte durch einen Ausbau des Straßennetzes angeschlossen. Mit den Nachbarstädten war Bochum schon länger durch Straßenbahnen verbunden. 1894 entstand die Strecke Bochum-Herne, dann die Verbindung nach Wanne-Eickel, Gelsenkirchen, Steele, schließlich Anschlüsse nach Hattingen, Witten und Werne. Die Bewohner dieser Städte konnten die Bochumer Innenstadt ohne große Schwierigkeiten erreichen, was bei der ungünstigen Eisenbahnverbindung nur schwer möglich gewesen wäre. Durch die verbesserte Verbindung der Vororte mit der Innenstadt durch Straßenbahnen in den zwanziger Jahren konnten auch sie leichter in das Verwaltungszentrum in der Innenstadt gelangen, gleichzeitig blühte damit auch das Geschäftszentrum auf.

Die Geschäftsstadt zeigte 1938 die gleichen Entwicklungstendenzen wie in der Zeit vorher. Das Geschäftsleben konzentrierte sich um die Kreuzung der beiden Hauptverkehrsachsen, der Bongard- und Kortumstraße. Die Gesamtzahl der Geschäfte ist gestiegen, die Zahl der Geschäfte der Gruppe I zahlenmäßig und noch mehr prozentual zurückgegangen. Gruppe II hat sich im Prozentsatz gehalten und ist der Zahl nach etwas gestiegen, Gruppe III ist gestiegen, Gruppe IV ist zahlenmäßig zwar gewachsen, hat jedoch den gleichen Anteil an der Gesamtzahl der Geschäfte behalten.

		1924	1938
Gruppe	I	88 ( 8,5 %)	66 ( 5,4 %)
"	II	216 (21 %)	257 (21,2 %)
"	III	192 (18,6 %)	273 (22,6 %)
"	IV	535 (51,9 %)	615 (50,8 %)

Der starke Rückgang von Gruppe I ist zum größten Teil durch die Erweiterung der Kaufhäuser in der Nähe der Drehscheibe zu erklären. Besonders deutlich wird dies am Diagramm der Bongardstraße im Bereich des Kaufhauses Baltz, das zwischen 1924 und 1938 erheblich erweitert wurde.

Je mehr sich der Bergisch-Märkische Bahnhof im Südwestwinkel des Gleisdreiecks zum Hauptpersonenbahnhof entwickelte, desto stärker begann er das Hauptgeschäftszentrum zu beeinflussen und die Geschäftsstraßen an sich zu ziehen. Die Verbindung zwischen der Bongardstraße und dem alten Hauptbahnhof war jetzt durch eine zweite Geschäftsstraße fast geschlossen. Es wurde möglich, einen Ring nur durch Geschäftsstraßen, vom Bahnhof über die Kortum-, Bongardstraße, Hellweg- und Brüderstraße zurück zum Bahnhof zu laufen.

Die Viktoriastraße, die wie die Kortumstraße eine direkte Verbindung vom Bahnhof zur Bongardstraße bildete, blieb als Geschäftsstraße auch 1938 nur zweitrangig, da die lange Front von Post- und Gerichtsgebäuden keinen Fußgängerstrom anzog und deshalb die Anlage von Geschäften und Kaufhäusern verhältnismäßig unrentabel machte. Hier schloß ein Streifen von Verwaltungsgebäuden die Geschäftsstadt gegen die Wohngebiete im Westen ab. An der Nahtstelle zwischen dem Verwaltungszentrum und der Geschäftsstadt hatten die Banken ihren Sitz, die sich schon 1938 auf engem Raum um den Husemannplatz (damals Wilhelmsplatz) konzentrierten. Um den Hauptbahnhof gruppierte sich eine Reihe von Hotels, zum Teil Neubauten wie der Handelshof, Restaurants und Cafés. Auf der Südseite der Bahn lag das Stadttheater. Das Geschäftsleben konnte sich nicht nach Süden ausdehnen, da die Trassenführung der Bahnlinie mit nur vier sehr engen Unterführungen ein zu großes Hindernis bildete und die südlichen Wohngebiete praktisch abschloß. Nach Westen war die Ausdehnung der Geschäftsstadt ebenfalls durch die Bahn behindert, außerdem durch das daran anschließende Arbeiterviertel und Industriegelände des Bochumer Vereins für Gußstahlfabrikation. Da dem Geschäftsgebiet durch die Gleise



eine unüberwindbare Schranke gesetzt war, mußte es zwangsläufig auf das Gleisdreieck beschränkt bleiben. Es wurden besonders in der Südhälfte des Gleisdreiecks die Wohnhäuser immer mehr in Geschäfts- und Bürohäuser umgewandelt (s. Tab. 6 im Anhang).

## BAULICHE VERÄNDERUNGEN IM GLEISDREIECK UND SANIERUNGSPÄNE BIS ZUM ZWEITEN WELTKRIEG

Das Gebiet innerhalb des Gleisdreiecks hatte sich zum Verwaltungsmittelpunkt und Hauptgeschäftszentrum des ehemaligen Amtes, der heutigen Stadt Bochum, entwickelt. Die ständig anwachsende Bevölkerungszahl ließ allmählich immer größere Menschenmengen in die Innenstadt strömen. Hinzu kam, daß mit den Eingemeindungen die Zentralität auf dem Verwaltungssektor, die gegen Ende des vorigen Jahrhunderts nachgelassen hatte, wieder anstieg und damit gleichzeitig neue Besucher anzog. Um für den Publikumsverkehr genügend Platz zu haben, wurde die Innenstadt seit Beginn der Stadtentwicklung ständig umgebaut und den Bedürfnissen angepaßt.

### Die baulichen Veränderungen bis zum Ersten Weltkrieg

Der alte Stadtkern innerhalb von Spitzberg, Gerberstraße, Weilenbrink, Pariser- und Grabenstraße bewahrte mit seinen "engen, winkligen Gasen und Fachwerkhäusern am längsten das Bild des alten Bochum"<sup>1</sup> und war zum großen Teil von der Entwicklung unberührt geblieben. Hier konnte bis zur Jahrhundertwende nur die alte Leitlinie und Hauptachse des Ost-west-Verkehrs, der Straßenzug Bongard-, Obere Markt- und Buddenbergstraße (= Massenbergstraße) als Geschäftsstraße bezeichnet werden. Die eigentliche Altstadt war so eng, daß sie der sich entwickelnden Großstadt keinen weiteren Raum zur Verfügung stellen konnte. So entstanden die neuen Geschäftsstraßen gleich zu Beginn der kräftigen Stadtentwicklung am Rande des alten Kerns im Westen, wo in den großzügiger angelegten neuen Stadtteilen einmal genug Platz vorhanden war und zum andern die Bodenpreise erträglich waren.

Die engen Altstadtstraßen waren dem Verkehr bald nicht mehr gewachsen. Schon um 1894/95 wurden die Fluchtlinien der Oberen Marktstraße (Bongardstraße) zurückgesteckt und die Straße verbreitert.<sup>2</sup> 1896/97 folgten Fluchtlinienpläne für die Brück-, Große Beck- und Gerberstraße.<sup>3</sup> An den neu offengelegten Straßenzügen wurde jetzt nicht mehr mit Holz oder Fachwerk, sondern nur noch mit Stein gebaut. Die Bongardstraße sollte

<sup>1</sup> BRINKMANN, Bochum, S. 166.

<sup>2</sup> Verwaltungsbericht 1894/95, S. 42.

<sup>3</sup> dto. 1898/99, S. 42.

hinter der Neustadt nicht zurückstehen und wurde ebenfalls "modernisiert". Die alten Häuser wurden abgebrochen und an ihre Stelle neue gebaut, "die dem durch die günstige Geschäftslage gestiegenen Bodenpreise entsprachen."<sup>1</sup> Außerdem wurden "in dem uralten Stadttheile, der aus engen, winkligen Straßen, mit zweistöckigen, unregelmäßig, zumeist aus Steinfachwerk, erbauten Häusern bestand, sehr erhebliche Verbesserungen durch Umbauten und massive Neubauten" vorgenommen.<sup>2</sup> Bereits um die Jahrhundertwende, mit der Wiederbelebung der Konjunktur nach den Krisenjahren der siebziger Jahre, wurden die alten meist nur zweistöckigen Geschäftshäuser umgebaut. Sie hatten kaum 25 bis 30 Jahre gestanden und wurden jetzt vergrößert, um den neuen Verhältnissen und gehobenen Ansprüchen zu genügen.<sup>3</sup> Die Geschäftshäuser waren relativ schmal, d. h. sie reichten nicht über mehrere Parzellen hinweg. Meistens wurden die Häuser mit einer Front von drei bis fünf Fenstern gebaut.<sup>4</sup> Die Schaufenster waren dem damaligen Stil entsprechend klein und schmal. In den Verwaltungsberichten der achtziger und neunziger Jahre läßt sich deutlich herauslesen, wie die Bürger Bochums bestrebt waren, ihrer Stadt, die trotz der steigenden Einwohnerzahlen und der kräftigen Bautätigkeit noch recht armselig und zurückgeblieben gewirkt haben muß, ein großstädtisches Gepräge zu geben. Man lobte die zunehmende "Eleganz in der Ausführung" der Privatbauten und die "geschmackvolle Ausstattung" der Läden, "die den besseren Localen in Großstädten nicht nachstehen."<sup>5</sup>

Die Hauptgeschäftsstraßen sowie die Neustadt waren durch hohe Häuser in wilhelminischer Bauweise geprägt, während im Altstadt kern, im Gebiet der Großen Beck- und Gerberstraße, des Alten Marktes und des Weilenbrink noch vor dem Zweiten Weltkrieg die alten einstöckigen Fachwerkhäuser zu finden waren, die sonst immer mehr aus dem Stadtbild verschwanden. Diese beiden Bauweisen bildeten einen seltsamen Gegensatz, vor allem, wenn die alten und neuen Bauten unmittelbar nebeneinandertraten, wie etwa am Weilenbrink und in der Kortumstraße (s. Abb. 5).

## Die Sanierungspläne des Stadtbaurates KNIPPING

In den Jahren vor dem Ersten Weltkrieg kam es unter dem Bochumer Stadtbaurat KNIPPING zum ersten Mal zu größeren Sanierungsplänen für die Innenstadt, die allmählich für den wachsenden Verkehr zu eng zu werden drohte. In einem Brief an Dr. Paul Küppers vom 6. 6. 1931<sup>6</sup> schreibt er: "Als ich Anfang 1909 nach Bochum kam, mußte ich bald erkennen, daß

---

<sup>1</sup> Verwaltungsbericht 1875/76, S. 26.

<sup>2</sup> LANGE, S. 73.

<sup>3</sup> Verwaltungsbericht 1894/95, S. 42; SEIPPEL, S. 153.

<sup>4</sup> Verwaltungsbericht 1873.

<sup>5</sup> dto. 1891/92, S. 39.

<sup>6</sup> KÜPPERS, Nachlaß, N I, 13, S. 159.

Bochum gegenüber den Nachbarstädten Essen und Dortmund auf fast sämtlichen Gebieten stark zurückgeblieben war. - Infolgedessen mußte ich es als meine Aufgabe betrachten, im Rahmen des Möglichen den Vorsprung der Nachbarorte aufzuholen, jedenfalls zu verhindern, daß er sich weiter vergrößerte. "

### Die Neugestaltung der Bahn- und Straßenkreuzungen

Zunächst wurde die Verbindung der Innenstadt mit den Gebieten außerhalb der Bahnanlagen, die durch die Gleisanlagen erheblich beeinträchtigt war, verbessert. Besonders ungünstig war schon immer die Situation des Ehrenfeldes im SW der Bergisch-Märkischen Bahnlinie, da es neben der unbedeutenden Überführung an der Westfälischen Straße nur in dem Verkehrsengpaß der Hattinger Straße mit der Innenstadt verbunden war. Dieser Bahnübergang war schon kurz nach der Anlage der Bahnlinie zu einem Stein des Anstoßes geworden. Bereits 1898, als der Bahndamm noch nicht existierte, protestierte die Eisenbahngesellschaft gegen eine Kreuzung der elektrischen Straßenbahnlinie mit der Eisenbahn am alten Hauptbahnhof, dem Bergisch-Märkischen Bahnhof. Der Eisenbahnverkehr könne eine weitere Steigerung an diesem schon überlasteten Niveauübergang nicht ertragen.<sup>1</sup>

Dieser Planübergang am ehemaligen Hauptbahnhof an der Hattinger Straße wurde bereits 1900/1902 durch eine 14 m breite Unterführung ersetzt. Die Straße wurde tiefer gelegt, die Bahnlinie etwas erhöht. Auch diese Verbesserung war schon bald den Verkehrsanforderungen nicht mehr gewachsen und wurde von der Bochumer Bevölkerung "Mausefalle" getauft.<sup>2</sup>

<sup>1</sup> Die im Verwaltungsbericht von 1898 aufgeführten Ergebnisse einer Verkehrszählung vom 21. - 29. August 1898 geben an, daß in der Zeit von 5 Uhr morgens bis 11 Uhr abends, also in 18 Stunden folgende Verkehrsteilnehmer den Bahnübergang passierten:

4.330 Personen	28 zweispännige Fuhrwerke
85 Schiebkarren	9 dreispännige Fuhrwerke
57 einspännige Fuhrwerke	5 vierspännige Fuhrwerke

In derselben Zeit führen 14 Personenzüge und 25 Güterzüge über die Bahn.

<sup>2</sup> KNIPPING, Straßenbauwesen, Tab. 6:

Verkehrsbeanspruchung im Jahre 1913.

Unterführung Hattinger Straße (28. 7. 1913)

44. 450 Fußgänger  
2. 195 Fahrzeuge  
698 Straßenbahnen

Kreuzung Alleestraße/Gußstahlstrecke  
(22. 7. 1913)

31. 110 Fußgänger  
1. 582 Fahrzeuge  
393 Straßenbahnen

Kreuzung Dorstener Straße/Bahnlinie  
Bahnhof Präsident (18. 9. 1913)

16. 380 Fußgänger  
639 Fahrzeuge  
194 Straßenbahnen

dazu 1911: 174 Züge. Die Straße war also einen erheblichen Teil des Tages gesperrt.

1913 und kurz danach wurden die Plankreuzungen an der Castroper-, Witten- und Wiemelhauser Straße beseitigt, weitere Umbauten begonnen oder geplant.

1929 tauchte der Plan zur Stilllegung der Gußstahlstrecke auf, die den Stadtteil Gußstahl-Griesenbruch im Westen von der Innenstadt trennte. An Stelle dieser Bahnlinie sollte ein breites Nord-Süd-Verkehrsband geschaffen werden. Der Plan wurde jedoch nie ausgeführt.<sup>1</sup> Dafür wurde im Jahre 1937 ein Bahndamm gebaut, der die fünf Planübergänge beseitigte<sup>2</sup>, gleichzeitig aber die Innenstadt endgültig auf allen Seiten mit Dämmen abriegelte.

Durch die Bahndämme konnte für den Straßenverkehr in der Innenstadt nur kurzfristig Luft geschaffen werden. Auch die Unterführungen reichten bald nicht mehr aus, um eine ungehinderte Verbindung des bestehenden kleinen Geschäftsviertels mit den Außenbezirken zu ermöglichen. Die Dämme brachten die Einengung der Innenstadt nun auch optisch zum Ausdruck und grenzten sie noch schärfer von den umliegenden Bezirken ab.

### Planungen für die Innenstadt

Wenn sich das Geschäftsviertel zu einem wirklichen großstädtischen Geschäfts- und Verkehrszentrum entwickeln sollte, so mußte es die Möglichkeit haben, sich auch in die Nebenstraßen auszudehnen. Bisher war dies nicht möglich, da die Gassen zu eng waren, um einen größeren Publikumsverkehr zu bewältigen. Auch auf den beiden Hauptstraßen mit nur 12 m Breite mußte es unweigerlich zu Verkehrsstockungen kommen. Die Verkehrszählungen der Jahre 1912 und 1913<sup>3</sup> zeigten deutlich, daß die Kortum-, Hoch- und Friedrichstraße (die heutige Kortumstraße), der von Fußgängern am meisten benutzte Straßenzug, bereits 1913 überlastet war.

Schon die Analyse des Bochumer Straßennetzes durch KNIPPING im Jahre 1913 ließ die Entwicklung ahnen, die die Innenstadt nehmen sollte. Schon damals zeichnete sich der heutige Innenring ab. In den Plänen KNIPPINGS sind noch die Gassen, die der ehemaligen Umwallung folgen, als Ringstraßen bezeichnet. Wären sie nach KNIPPINGS Plänen ausgebaut worden, so hätten sie bei dem relativ geringen Verkehr diese Aufgabe wohl auch erfüllen können. Doch vor dem Ersten Weltkrieg war der Bedarf an Geschäftslokalen noch so gering, daß sie sich auf die breiteren Hauptstraßen beschränken konnten und nicht das ganze Viertel um den Knotenpunkt der Zubringerstraßen in Anspruch zu nehmen brauchten. Daher fanden KNIPPINGS Pläne zur Erneuerung des Grabenviertels kaum Unterstützung und wurden durch die hohen Preisforderungen für die verschiedenen Häuser an der Bongardstraße verhindert.<sup>4</sup>

<sup>1</sup> KÜPPERS, Nachlaß, N I, 4, S. 391.

<sup>2</sup> Verwaltungsbericht 1938/48.

<sup>3</sup> KNIPPING, Straßenbauwesen, Tab. 6.

<sup>4</sup> KÜPPERS, Nachlaß, N I, 13, S. 159.

## Der Bau der großen Kaufhäuser

Nach dem Ersten Weltkrieg erhielten besonders die Großbetriebe, Warenhäuser, Einheitspreisgeschäfte und Massenfiliälgeschäfte wachsende Bedeutung. Sie machten den Klein- und Mittelbetrieben in der Hand des Mittelstandes Konkurrenz, da sie für alle einfacheren Verkaufsvorgänge billige, nur angelernte Verkaufskräfte anstellen konnten. Da ihre Waren weitgehend auf Massenbedarf abgestellt und auf raschen Umsatz angewiesen waren, konzentrierten sie sich überwiegend in Großstädten.<sup>1</sup> In Bochum begann, wie überall, diese Entwicklung kurz vor dem Ersten Weltkrieg. Damals entstanden die ersten großen Kaufhäuser. Vor dem Ersten Weltkrieg begann man mit dem Bau des Warenhauses Alsberg (Kortum), das 1914 bei Kriegsbeginn unvollendet war und als Lager diente. Nach dem Krieg wurde es fertiggestellt und in Betrieb genommen. 1921 wurde die Gebrüder Alsberg AG gegründet. Die Firma vergrößerte ihren Besitz. 1926 wurden die Gebäude in der Hochstraße 11 (1.195 m<sup>2</sup>) und der Grabenstraße 6 und 6, 1 (193 und 149 m<sup>2</sup>) dazugekauft. 1932 hatte das Grundstück eine Größe von etwa 5.000 m<sup>2</sup>. Zugleich mit dem Bau des Warenhauses Alsberg wurde schon 1913 auf dem Grundstück der Bauherren eine Straßenverbindung zwischen Hochstraße (Kortumstraße) und Grabenstraße geschaffen, die heutige Harmoniestraße.

Gleichzeitig mit dem Haus Alsberg begann die Firma Baltz systematisch ihre Nachbargrundstücke aufzukaufen. Ihre Geschichte kann als Beispiel für die Entwicklung der Geschäftshäuser und für das Bochumer Geschäftsleben gelten.<sup>2</sup> Die Firma hat sich aus der Blaufärberwerkstatt des Moritz Baltz entwickelt, der die in der Umgebung gewebten Stoffe bedruckte. Er ging bald dazu über, die Stoffe neben Gewürzen, Kaffee und "allerlei Spezereien" im eigenen Laden in der Oberen Marktstraße 22 zu verkaufen. Als sich mit der industriellen Entwicklung die Handwerksbetriebe zu Fabriken entwickelten und die Selbstversorgung allmählich dem Kauf von Fertigwaren wich, ließ Baltz seine Stoffe ebenfalls zu Konfektion verarbeiten. Die Zechen und Fabriken zogen immer mehr Arbeiter in die Stadt, die von Baltz mit Arbeitskleidung versorgt wurden. Das Geschäft blühte auf, und die Geschäftsräume wurden erweitert. 1871 wurde der Laden von 25 m<sup>2</sup> auf 40 m<sup>2</sup> ausgedehnt, 1881 wurde das Stammhaus abgerissen und neu gebaut, mit einer Verkaufsfläche von 70 m<sup>2</sup>. Seit der Jahrhundertwende begann die Firma systematisch die Nachbargrundstücke aufzukaufen (s. Fig. 31). Der Besitz dehnte sich zunächst bis zur Pariser Straße aus, 1913 wurde das Gebäude Obere Marktstraße 20, 1921 das Haus Obere Marktstraße 24 erworben. 1924 kam es zum Neubau des jetzt erheblich vergrößerten Geschäftshauses. Von 1932 bis 1936 wurden die anschließenden Gebäude zwischen Oberer Marktstraße und Schützenbahn erworben,

---

<sup>1</sup> HERRMANN, Handelspolitik, S. 25.

<sup>2</sup> Nach: 125 Jahre Baltz.

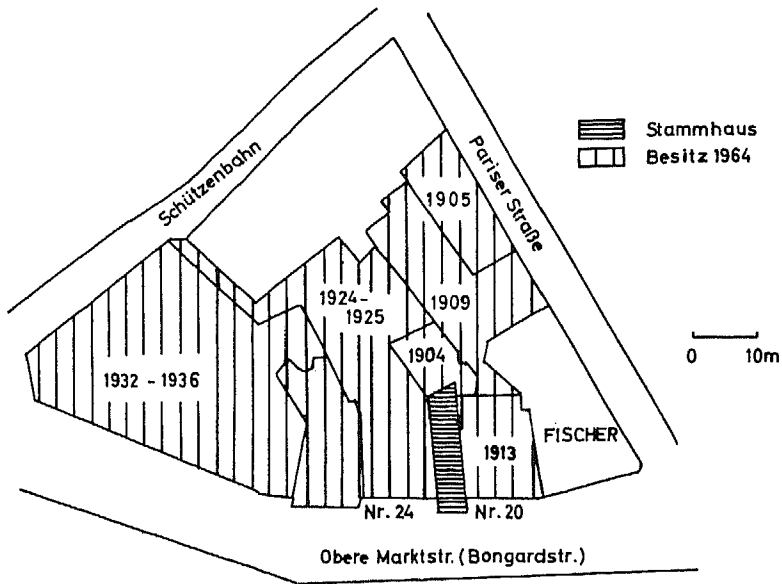


Fig. 31: Die Entwicklung des Geschäftshauses Moritz Baltz

1937 endlich entstand das große Haus, das 1943 durch einen Luftangriff zerstört und nach dem Krieg wieder in seiner alten Form aufgebaut wurde.

### Die Umbauten in der Innenstadt nach den Eingemeindungen

Durch die steigende Motorisierung waren die engen Straßen der Innenstadt dem Verkehr, der sich auf der Kreuzung Bongard-/Kortumstraße ansammelte, bald nicht mehr gewachsen. Besonders diese Hauptstraßen wurden immer weniger leistungsfähig. Sie bahnten sich mit wechselnder Straßenbreite ihren Weg durch die Altstadt. Die Fachwerkhäuser, die sich nicht nach der Baufluchtlinie richteten und daher in die Straße vordrängten, bildeten verkehrshindernde Engpässe.<sup>1</sup> Insgesamt machten die Straßen mit ihrem gewundenen Lauf noch einen altertümlichen Eindruck. Auch der Markt im Mittelpunkt der Altstadt wirkt mit seinen altmodischen und modernen Häusern in seiner Enge kleinstädtisch.<sup>2</sup>

Seit der Mitte der zwanziger Jahre entstanden neue Pläne zur Sanierung der Verkehrsverhältnisse in der Innenstadt.

<sup>1</sup> SCHUMACHER, S. 59.

<sup>2</sup> PALSEUR, S. 78.

Um den Durchgangsverkehr von der Geschäftsstadt fernzuhalten, wurde die Schaffung eines "Innenstadtringes" vorgeschlagen, der den Stadtkern

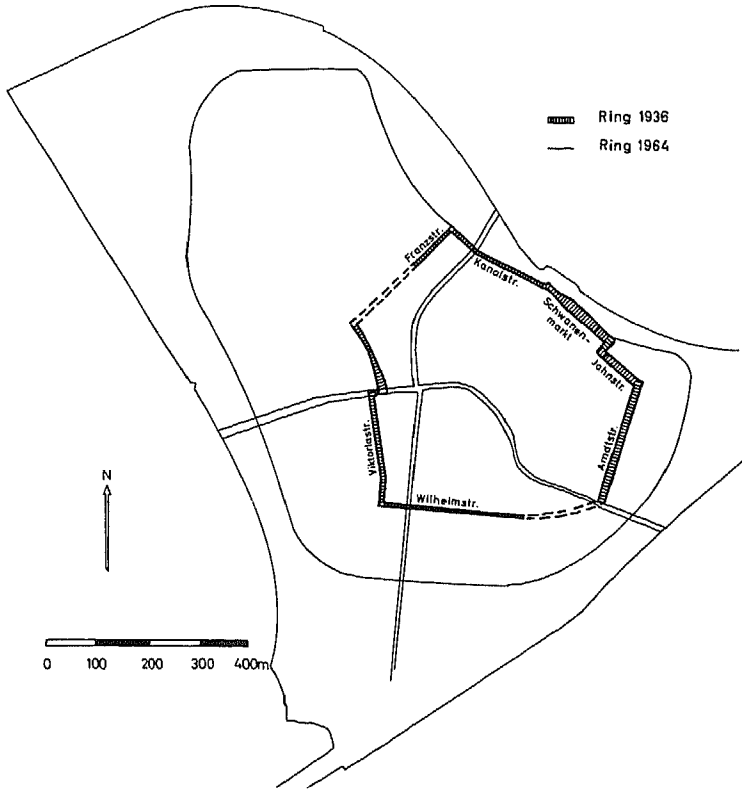


Fig. 32: Bochum, Geplante Ringstraße 1936

einschloß.<sup>1</sup> Er sollte der Viktoria-Wilhelmstraße (Hue Straße) bis zum Hellweg, einem Straßendurchbruch bis zur Arndtstraße, der Arndt-, Jahnstraße, Schwanenmarkt, Kanalstraße (= Nordring), Franzstraße, einem Durchbruch zur Ecke Mühlen- Hans-Böckler-Straße und der Hans-Böckler-Straße folgen (s. Fig. 32). Die Straßen innerhalb dieses Ringes sollten je nach Bedarf zu Einbahnstraßen gemacht werden, um die engeren Straßen vom Fahrzeugverkehr zu entlasten.<sup>2</sup>

<sup>1</sup> Verwaltungsbericht 1929/32, S. 131.

<sup>2</sup> Bochumer Anzeiger, 9./10.4.1936.

Zehn Jahre später wurde der Plan erneut aufgegriffen. Jetzt wurden zusätzlich an den Stellen, an denen die Ausfallstraßen auf den Innenring stießen, Parkplätze geplant, damit die Autofahrer zu Fuß in die Innenstadt gehen konnten, um ihre Einkäufe zu erledigen.<sup>1</sup>

Um den gegenwärtigen Parkraumangel zu beheben, wurde das Ehrenmal für die Gefallenen der Kriege 1864, 1866, 1870/71 vom Wilhelmsplatz (heute Husemannplatz) entfernt und der Platz als Parkfläche eingerichtet. Gleichzeitig wurde der Wochenmarkt, der bisher hier abgehalten wurde, zum Südhellweg verlegt.<sup>2</sup> Da es sehr schwierig war, Sanierungsmaßnahmen zu verwirklichen, ohne den Baugrund dazu zu besitzen, versuchte man zunächst durch Teillösungen dem Ziel näherzukommen und den Verkehr flüssig zu halten.

Die Viktoria- und Kortumstraße wurden zu Einbahnstraßen erklärt.<sup>3</sup> Die Kortumstraße war von Süden her befahrbar und leitete den vom Hauptbahnhof kommenden Autostrom in das Geschäftsviertel hinein. Durch die Viktoriastraße wurde der von Norden kommende Verkehr in das Stadtzentrum geführt; gleichzeitig diente sie dem aus dem Zentrum nach Süden zurückfließenden Verkehr.

Die Obere Marktstraße (heute Teil der Bongardstraße) wurde entlastet, indem man die Straße durch Niederlegung von Häuserblocks am Ende der Grabenstraße und am Oberen Spitzberg verbreiterte. Außerdem erhielt die Brückstraße durch die Verbreiterung der südlich anschließenden unteren Marktstraße und den Ausbau der Bleichstraße einen Anschluß an den Schwanenmarkt und damit an die Ausfallstraße nach Osten, die Castroper Straße.<sup>4</sup>

Die Stadt begann, systematisch die Häuser anzukaufen und abzureißen, die den Neuordnungsplänen im Wege standen.

Beim Neubau von Hauptpost und Rathaus (1927-1931) wurde die alte Rathauskreuzung vergrößert. Die Viktoriastraße wurde hier um 5 m verbreitert.<sup>5</sup> Die alten Häuser in der Nachbarschaft des Rathauses, die bis dahin der Unterbringung verschiedener städtischer Verwaltungszweige gedient hatten, wurden abgerissen.<sup>6</sup> An Stelle des alten Rathauses entstand der heutige Rathausplatz. Am Hellweg, in der Gegend des heutigen Südringes und Bahnhofplatzes, wurden sämtliche Häuser aufgekauft. Das Häuser- und Gassengewirr zwischen Südhellweg und Brüderstraße (heute

---

<sup>1</sup> Bochumer Anzeiger, 9./10. 4. 1936.

<sup>2</sup> dto., 7. 4. 1936; Verwaltungsbericht 1935, S. 85.

<sup>3</sup> HELLRUNG, Grundlinien, S. 156.

<sup>4</sup> PALSEUR, S. 77.

<sup>5</sup> Bochumer Anzeiger, 24./25. 4. 1937.

<sup>6</sup> dto. 20. 6. 1939.



beide auf dem Gelände des Südringes) wurde durch einen freien Platz ersetzt, der durch den Abbruch weiterer Häuser ständig vergrößert wurde.<sup>1</sup>

In einer Reihe von Straßen, so in der Nähe des alten Hauptbahnhofs, mußten die noch vorhandenen Vorgärten beseitigt und die Bürgersteige bis an die Hausfronten heranverlegt werden.<sup>2</sup>

Die Bongardstraße und die Wittener Straße (heute Massenbergstraße) wurden verbreitert, ebenso die Viktoriastraße.

Der "Dudel", das Viertel um Schützenbahn und Grabenstraße, verschwand<sup>3</sup>



Stadtarchiv Bochum

Fig. 33: Sanierungsplan des Grabenviertels (1929) eingezeichnet in einen Stadtplan von 1909

<sup>1</sup> Verwaltungsbericht 1937, S. 94; Bochumer Anzeiger, 20. 6. 1939.

<sup>2</sup> dto. 1913/24, S. 104; BRINKMANN, Bochum, S. 164.

<sup>3</sup> Bochumer Anzeiger, 20. 6. 1939.

Die kleinen Häuschen mußten 1929 dem Gebäude der Sparkasse weichen.<sup>1</sup> Dies erlaubte gleichzeitig eine Verbreiterung der Schützenbahn auf 14,80 m und der Grabenstraße auf 9 m (s. Fig. 33). Dadurch entstand quer durch den Altstadtbereich eine Verbindung von der Bongard- zur Buddenbergstraße (heute Massenbergstraße), die als Einbahnstraße die Obere Marktstraße vom Gegenverkehr entlasten sollte.<sup>2</sup> Im Gegensatz zu der sogenannten "Drehscheibe" an der Bongard- und Kortumstraße wurde die Kreuzung Bongardstraße-Schützenbahn als "Kleine Drehscheibe" bezeichnet.<sup>3</sup>

Hier in der unmittelbaren Nachbarschaft des Hauptgeschäftszentrums zwang der ständig steigende Bodenwert dazu, den nur knapp bemessenen Raum soweit wie möglich auszunutzen. Daher war man dazu übergegangen, Hochhäuser zu errichten. Das Sparkassenhaus von 1929 war das erste dieser Art, später entstand noch das Lueghaus, ein Bürohaus an der Kortumstraße, in der Nähe des Hauptbahnhofes.

1938 beherrschten um den Verkehrsbrennpunkt an der Drehscheibe moderne Warenhäuser das Straßenbild. Die Kortumstraße ebenso wie die Bongardstraße hatte ihr Gesicht völlig gewandelt. Die ehemals kleinen Geschäftshäuser (s. Abb. 6 und 7) waren völlig verschwunden und durch Neubauten ersetzt worden. An ihren zum Teil stark zurückgesteckten Fluchtlinien läßt sich erkennen, daß weitere Sanierungen und Verbreiterungen im Stadtgebiet geplant waren. Mit der Verbreiterung der Altstadtstraßen begann sich ein geschlossenes Geschäftsviertel zu entwickeln. Jetzt wurde auch die eigentliche Altstadt zwischen den Hauptgeschäftsstraßen von den Ausläufern der Geschäftsstadt durchsetzt. Besonders in der Schützenbahn und im nördlichen Teil der Grabenstraße waren der Stadtplanung viele Wohnhäuser zum Opfer gefallen und durch moderne Geschäftshäuser ersetzt worden. Beide Straßen wurden fast in ihrer ganzen Länge von den Rückfronten der großen Warenhäuser flankiert, die sich von den Hauptstraßen ausgehend bis in die Nebenstraßen ausgedehnt hatten. Am Rande dieser Kernzelle folgten die Häuser, bei denen nur das Erdgeschoß in Läden umgewandelt war. Die Schaufenster dieser Geschäfte waren klein und beherrschten die Straßenfront nicht so sehr wie auf den Hauptstraßen.

---

<sup>1</sup> Die Städt. Sparkasse mußte für die Unterbringung der Bewohner der abgebrochenen Häuser an der Grabenstraße fünf Häuser an der Hedwigstraße im N des Gleisdreiecks neu erbauen. Verwaltungsbericht 1927/28.

<sup>2</sup> PALSEUR, S. 26; LINZ, S. 8.

<sup>3</sup> Bochumer Anzeiger, 19./20.12.1936, S. 3.

um 1900



1913



1924



1939

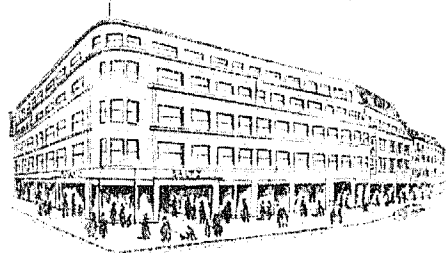


Fig. 33a: Die Umbauten des Kaufhauses Baltz

## Die Neuordnungspläne der Kriegszeit

In den ersten Kriegsjahren wurden für Bochum im Zusammenhang mit den Planungen des Siedlungsverbandes Ruhrkohlenbezirk, sowie aufgrund des Gesetzes über die Neugestaltung deutscher Städte vom 4. 10. 1937 umfassende Planungsmaßnahmen vorgenommen.<sup>1</sup> Durch einen Führererlaß vom 16. 5. 1941<sup>2</sup> wurde Bochum in den Kreis derjenigen Städte einbezogen, die weitgehend umgestaltet werden sollten. Das Gesetz über die Neugestaltung der Städte ermöglichte es, Schwierigkeiten, die sich den städtebaulichen Planungen entgegenstellten, durch Gesetze zu überwinden.<sup>3</sup> Die Pläne für die Sanierung der Innenstadt lagen fertig vor und sollten nach der "siegreichen Beendigung des Krieges" verwirklicht werden. Durch die Vollmachten des Führererlasses waren den Stadtplanern Mittel in die Hand gegeben, die eine so großzügige Lösung der Innenstadtsanierung ermöglichte, wie sie bisher nicht hätte durchgeführt werden können.

Der Durchmesser des geplanten Innenringes wurde vergrößert. Der Straßenzug sollte bis dicht an die Bahnstrecken herangeführt werden und an seiner schmalsten Stelle eine Breite von 40 m, an der breitesten (bei der Humboldtstraße) eine von 80 m erhalten, nach Wiener Muster sollten ihm grünbewachsene Promenaden eingefügt werden. Die Ausfallstraßen sollten mit einer durchschnittlichen Breite von 45 m vom Innenring ausstrahlen. Außerdem waren ein Bahnhofsneubau und außerhalb des Gleisdreiecks ein großer Aufmarschplatz geplant.<sup>4</sup> Im Südteil des Stadtparks an der Kurfürstenstraße war bereits der Grundstein für ein groß angelegtes Hitlerjugendheim gelegt worden, im Südpark sollte für die Mädchenoberschule Königsallee eine Waldschule entstehen, nachdem das Schulgebäude als Sitz der Parteidienststelle der NSDAP beschlagnahmt worden war. Diese Planungen, die selbst zur Zeit ihrer Entstehung als zu großzügig im Vergleich zur Bedeutung der Bochumer City angesehen wurden<sup>5</sup>, sind trotzdem wichtig für die Entwicklung der Innenstadt, denn sie bilden die Grundlage für die Neuordnungspläne der Nachkriegszeit. Nach der Beendigung des Zweiten Weltkrieges brauchten die Vollmachten des Führererlasses nicht mehr in Kraft zu treten. Die totale Zerstörung der Innenstadt ermöglichte eine völlige Neugestaltung der Zone innerhalb des Gleisdreiecks.

---

<sup>1</sup> Verwaltungsbericht 1953, S. 87.

<sup>2</sup> Bochumer Anzeiger, 26. 5. 1941.

<sup>3</sup> dto. 27. 5. 1941.

<sup>4</sup> dto.

<sup>5</sup> "Wer an diese Pläne hergebrachte Maßstäbe anlegen möchte und die Außmaße vielleicht allzu großzügig findet, der möge bedenken, daß hier nicht für den Augenblick, auch nicht für zwei oder drei Generationen gedacht, sondern daß hier das Gesicht Bochums für eine vielhundertjährige Zukunft bestimmt wird." Bochumer Anzeiger, 27. 5. 1941.

# DIE NEUORDNUNG DER BOCHUMER INNENSTADT NACH DEM ZWEITEN WELTKRIEG

Die normale Entwicklung des Wirtschafts- und Kulturlebens vor dem Zweiten Weltkrieg hatte zur Bildung eines Geschäfts- und Verkehrsknotenpunktes im Stadttinnern geführt, dem das äußere Bild der Innenstadt mit seinen engen Straßen und alten Gebäuden nicht mehr entsprach.

## Die Kriegsfolgen

Während des Zweiten Weltkrieges erlebte Bochum von 1940 bis 1945 225 Luftangriffe, davon seit Mai 1943 12 Großangriffe.<sup>1</sup>

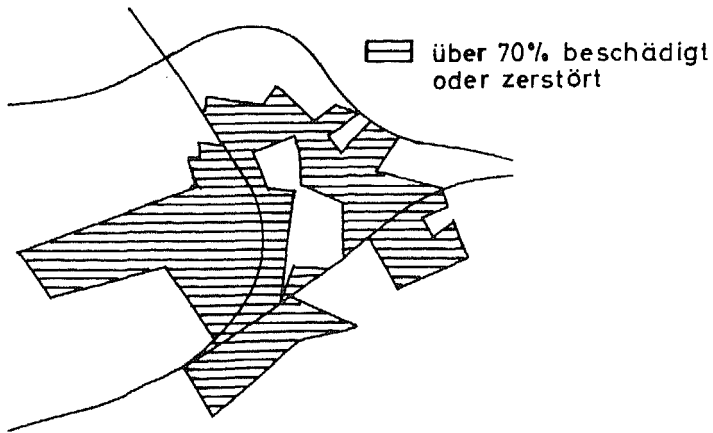
Am 4. November 1944 wurde die Innenstadt durch einen Bombenangriff fast völlig zerstört, das Zentrum war zu 90 % vernichtet. Insgesamt waren bei Kriegsende 25 % der Arbeitsflächen und 65 % der Wohnflächen von ganz Bochum zerstört.

Kriegsschäden an Gebäuden und Wohnungen nach Feststellungen 1947/48  
(Statist. Jahrbuch 1954)

Schadensgrad	Gebäude	% des Bestandes Ende 1943
- 15 %	9.077	36,9
15 - 40 %	4.075	16,5
40 - 60 %	1.708	6,9
über 60 %	7.034	28,6
	21.894	88,9
unbeschädigt blieben	2.733	11,1

Am schwersten getroffen waren die Innenstadt und die Arbeiterviertel des Bochumer Vereins (s. Fig. 34). Die Wohnhäuser in der Nähe der Industrieanlagen waren nahezu dem Erdboden gleich gemacht. Der Verkehr war praktisch lahmgelegt, die Straßen so gut wie unpassierbar. Von den 285 km Oberleitungsnetz der Straßenbahnen waren über die Hälfte zerstört. Vom Gleisnetz waren zwar nur 6 km unbrauchbar, da sich diese 6 km jedoch auf zahllose Stellen des Netzes verteilten, wirkte sich die Gleiszerstörung fast ebenso empfindlich aus wie die Oberleitungsschäden. Das Gasnetz war völlig unbenutzbar, das Kanal- und Wasserversorgungsnetz

<sup>1</sup> Statist. Jahrbuch der Stadt Bochum 1954.



Quelle: Verwaltungsbericht 1938-1948

Fig. 34: Gebäudeschäden in der Stadt Bochum

stark beschädigt. Die Einwohnerzahl Bochums, die 1939 noch 312.495 betrug, war schon während des Krieges aufgrund von Einberufungen und Umquartierungen abgesunken und hatte im März 1945 mit 161.590 Personen ihren tiefsten Stand erreicht.<sup>1</sup> Der größte Teil der Bevölkerung befand sich in den weniger zerstörten Randgebieten der Stadt. Damit war der wirtschaftliche, kulturelle und verwaltungsmäßige Mittelpunkt der Stadt vernichtet. Die umgebenden Wohngebiete ihrerseits waren nicht in der Lage, die ausgefallenen Funktionen der Innenstadt zu übernehmen.

Die zerstörte Stadtmitte ermöglichte es der Stadtverwaltung jedoch, nach dem Zweiten Weltkrieg eine großzügige Neuplanung durchzuführen, die den modernen Verkehrsverhältnissen und den Bedürfnissen des vergrößerten Stadtgebietes angepaßt war und die auch der Entwicklung der folgenden Jahre noch genügen sollte. Vor der Zerstörung wären die Pläne zur Neuordnung allein schon an den hohen Kosten für die Freilegung des Geländes gescheitert. Es mußte sich nun zeigen, ob die Vorkriegsstandorte günstig genug waren, erneut das Geschäfts- und Verwaltungszentrum an sich zu ziehen oder ob Verlagerungen dieser beiden Schwerpunkte unvermeidbar waren.

Die Entwicklung der "City" war bereits vor dem Zweiten Weltkrieg weitgehend abgeschlossen, zumindest was die Standorte der Geschäfte und Behörden betraf. Auch die großen baulichen Umgestaltungen, wie die Herausbildung eines Bankenviertels und die Anlage großer Warenhauskomplexe hatten bereits um 1913 begonnen. Der älteste Teil der Altstadt dagegen

<sup>1</sup> Verwaltungsbericht 1938/48.

war noch von den kleinen alten Wohnhäusern geprägt. Durch den Wiederaufbau sollte die Innenstadt Bochums nach dem Wunsche der Stadtplaner zum "Schaufenster des Reviers" werden, zum Einkaufszentrum für das nördliche Ruhrgebiet und den Ennepe-Ruhrkreis. Man betonte den Charakter des Zentrums als Geschäftsviertel durch die bewußte Beibehaltung der engen Geschäftsstraßen, die Anlage von Passagen sowie den Bau einiger weniger größerer Geschäftshäuser an Stelle der zahlreichen kleineren Läden vor dem Krieg.

### Die Anfänge des Wiederaufbaus

Zu Beginn des Wiederaufbaus mußten zunächst die Trümmerrmassen des Krieges beseitigt werden. Man begann sofort nach Kriegsende mit der Freilegung und Instandsetzung der Hauptverkehrsstraßen. Für die Arbeiten waren Arbeiter des Bochumer Vereins, der Stahlwerke und Zechen zur Verfügung gestellt worden, so daß bis zum Herbst 1945 die wichtigsten Durchgangsstraßen befahrbar waren.<sup>1</sup> Der Schutt wurde zunächst im Handbetrieb aus den Straßen entfernt und mit Lastkraftwagen, Pferdefuhrwerken und Kleinbahnen abtransportiert und zum Teil in Bombentrichter einplaniert. Neben der Entrümmerung des Verkehrsnetzes mußten auch die Grundstücke geräumt werden. Bis zum Juni 1946 wurden jedoch nur städtische Grundstücke vom Schutt befreit. Dann trat ein Ortsstatut in Kraft, das auch für die Trümmerbeseitigung auf Privatgrundstücken eine Rechtsgrundlage schaffte. Seit der Zeit wurde die Flächenräumung besonders in der Innenstadt systematisch durchgeführt.

Räumleistung der Stadt nach Kriegsschluß  
(Verwaltungsbericht 1947; Statist. Vierteljahresbericht 1950)

	abgefahrener Schutt	seitlich umge- setzter Schutt	% der vorhandenen Gesamtmasse	Gesamt
1945	30.000 cbm	95.000 cbm	3,1 %	125.000 cbm
1946	205.000 "	18.000 "	5,6 %	223.000 "
1947	300.000 "	12.000 "	7,8 %	312.000 "
1948			10,0 %	400.000 "
1949			10,0 %	401.808 "
				<u>1.461.808 cbm</u>

Der Mangel an Baustoff zwang dazu, die anfallenden Schuttmassen zu neuem Baumaterial zu verarbeiten. Über das Stadtgebiet verteilt standen mehrere Aufbereitungsanlagen, z. B. in Werne und Altenbochum sowie in der Innenstadt an der Kloster- und der Viktoriastraße. 1949 wurde auf

<sup>1</sup> Verwaltungsbericht 1938/48, S. 122.

dem Springerplatz eine weitere Trümmernaufbereitungsanlage in Betrieb genommen. Die Gewinnung von hochwertigem Baustoff aus Trümmerschutt bedeutete eine merkbare Entlastung der Materialschwierigkeiten.<sup>1</sup> Besonders vor der Währungsreform 1948 hemmte noch der Mangel an Arbeitskräften, an Baustoffen und Transportraum sowie die Begrenzung in der Energiewirtschaft den Wiederaufbau. Die Ernährung reichte nicht aus, die Wohnverhältnisse waren mangelhaft, infolgedessen fiel die Arbeitsleistung ständig. Die Tätigkeit beschränkte sich daher im wesentlichen auf die Instandsetzung der nur leicht beschädigten Bauwerke, um schnell neue Nutzraumfläche zu erhalten. Im Tiefbau wurden nur die schwersten, die Gesundheit der Bevölkerung gefährdenden Schäden am Kanalnetz und die den allgemeinen Straßenverkehr lähmenden Zerstörungen der Straßen beseitigt.<sup>2</sup> Der schnelle Wiederaufbau des Straßennetzes hing zudem von seiner Bedeutung für die Besatzungsmacht ab. Das gesamte Straßennetz der britischen Zone war in verschiedene Dringlichkeitsstufen eingeteilt. Im Bochumer Stadtgebiet wurden nur die Herner und die Wittener Straße in die Vordringlichkeitsstufe eingereiht.<sup>3</sup>

Das Hauptaugenmerk der Bauwirtschaft wurde nach dem Krieg zunächst auf den Wohnungsbau gelenkt. 22 % des im Jahre 1939 in ganz Bochum zur Verfügung stehenden Wohnraumes waren durch den Krieg völlig vernichtet worden. Nur 3800 Wohnungen, d. h. also nur 4 % des früheren Wohnungsbestandes waren unbeschädigt geblieben. Die Bevölkerungszahl war zwar am Ende des Krieges von 305.485 E (1.9.1939) auf 170.000 E (Juni 1945) zurückgegangen, jedoch wurde die Wohnungsnot in der folgenden Zeit immer drückender. Es wurden ständig neue Wohnungen instandgesetzt, trotzdem nahm der verfügbare Raum immer schneller ab. Die dem einzelnen Einwohner zufallende Wohnungsfläche wurde kleiner, da jetzt der Rückstrom der Umquartierten einsetzte und die Aufnahme der Flüchtlinge begann.<sup>4</sup>

<sup>1</sup> Verwaltungsbericht 1938/48, S. 123.

<sup>2</sup> dto. 1948/52, S. 137.

<sup>3</sup> dto. 1938/48, S. 120.

<sup>4</sup> Verwaltungsbericht 1947, S. 21; Verwaltungsbericht 1948/52, S. 115: Am 1.4.1948 gab es im Bereich der Stadt Bochum insgesamt 10409 anerkannte Vertriebene und Flüchtlinge. Die Zahl stieg durch behördlich gelenkte Umsiedlungsmaßnahmen noch an:

	Heimatvertriebene u. Flüchtlinge aus der SBZ	% der Gesamt- bevölkerung
1948	10.409	3,86
1949	13.826	4,97
1950	18.738	6,52
1951	22.264	7,56
1952	27.162	8,90
1953	32.552	10,30



Entwicklung der Wohnungsverhältnisse nach dem Zweiten Weltkrieg  
(Verwaltungsbericht 1947, S. 22; Statist. Vierteljahresbericht 1950)

	Einwohner		Wohnungen		Wohnungsfläche		je E m <sup>2</sup>
	zugenommen	gesamt	instandgesetzt	gesamt	instandge- setzt m <sup>2</sup>	gesamt m <sup>2</sup>	
1. 9. 1939	-	305.485	-	92.100	-	4.420.000	14,46
Juni 1945	-	170.000	-	25.000	-	960.000	5,65
Januar 1946	58.987	228.987	-	31.996	-	1.251.125	5,46
April 1946	9.061	238.048	-	31.996	-	1.251.125	5,25
August 1946	5.354	243.402	152	32.148	-	1.027.000 <sup>a</sup>	4,22
Dez. 1946	6.268	249.670	350	32.498	19.221	1.046.221	4,19
Januar 1947	1.356	251.026	129	32.627	4.318	1.050.539	4,18
April 1947	3.105	254.131	186	32.813	5.264	1.055.803	4,15
Juli 1947	3.337	257.468	396	33.209	12.315	1.068.118	4,14
Dez. 1947	7.793	265.261	856	34.065	28.739	1.096.857	4,13
1949		285.760		70.710			

<sup>a</sup> nach Abzug der Notquartiere in Bunkern etc.

### Der Neuordnungsplan und seine Durchführung

Während sich die praktische Bautätigkeit mit der Wiederherstellung ausbaufähiger Ruinen befaßte, bemühte sich die Stadtverwaltung durch eine Neuordnung der Innenstadt, die durch die Kriegszerstörungen gegebenen Möglichkeiten so weit wie möglich auszunutzen.

Die Bauverwaltung begann zunächst mit der vorbereitenden Planung für die Gesamtentwicklung der Stadt. Die Lösung der Besitzverhältnisse war für die Arbeit des Stadtplanungsamtes besonders schwierig. Es gab keine gesetzliche Anordnung, die es der Bauaufsicht ermöglichte, durch rechtzeitiges Eingreifen die private Initiative in den Gesamtrahmen der Bebauung einzuordnen.<sup>1</sup> Am 8. 11. 1946 wurde die Stadtverwaltung von der Landesregierung ermächtigt, auf der Grundlage der Verordnung zur Beseitigung von Kriegsfolgen einen Neuordnungsplan aufzustellen, der mit besonderen Rechtsbefugnissen ausgestattet war.<sup>2</sup> Erst jetzt war es möglich, mit Hilfe der Baupolizei und der Bauleitungsabteilung jeden unerwünschten Wiederaufbau, der die spätere Neuordnung gestört hätte, zu verhindern.<sup>3</sup> Die Trümmergrundstücke wurden jetzt planmäßig freigelegt. Der Neuordnungsplan wurde am 1. 10. 1948 von der Stadtvertretung beschlossen. Er bildete die Grundlage der Baupolitik in den nächsten Jahren und nutzte die einmalige Gelegenheit, die Innenstadt gründlich zu sanieren und den

<sup>1</sup> Verwaltungsbericht 1947, S. 30.

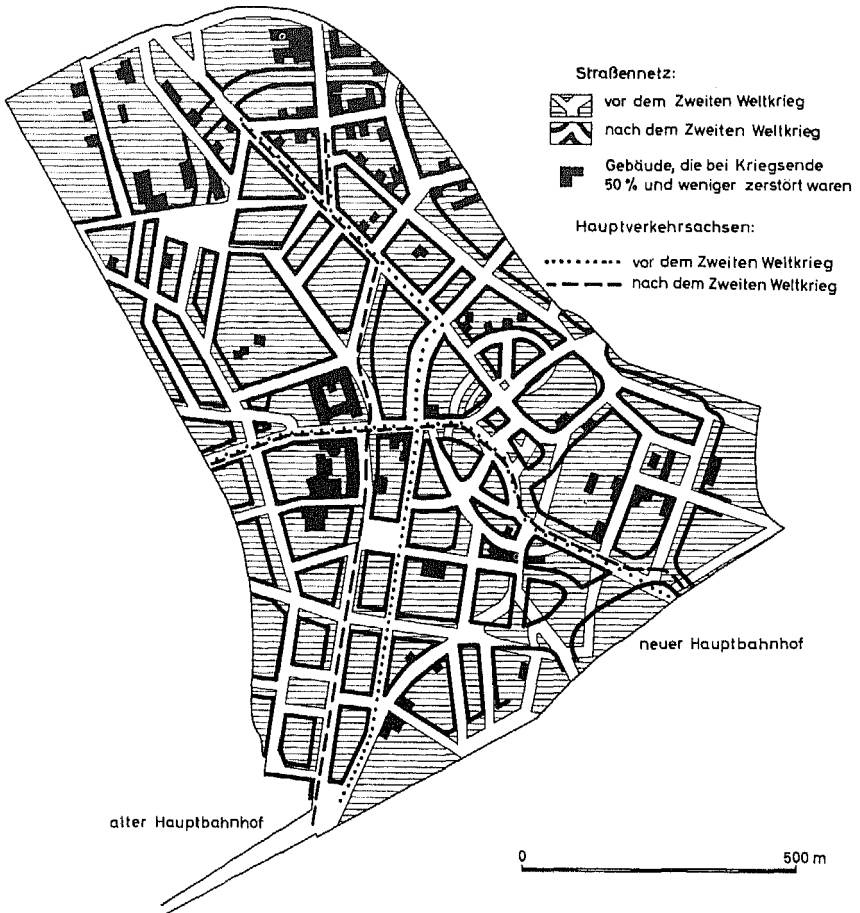
<sup>2</sup> dto. S. 33.

<sup>3</sup> dto. 1948/52, S. 137.

gestiegenen Anforderungen des Verkehrs durch die Anlage eines großzügigen Verkehrsnetzes gerecht zu werden. Als wichtigste Aufgabe wurde die Anlage eines neuen Zentrums angesehen, da die aus der Ackerbürgerzeit stammende Stadtmitte und die sich daran anschließende Geschäftsstadt die Bedürfnisse des vergrößerten Stadtgebietes schon lange nicht mehr befriedigen konnte.<sup>1</sup>

### Die Verkehrsplanung

Besonders wichtig war die Festlegung des Gerippes der Verkehrsstraßen.



Quelle: Stadtplan, 1924 Neuordnungsplan, 1948 Schadensplan der Stadt Bochum

Fig. 35: Der Neuordnungsplan der Bochumer Innenstadt

<sup>1</sup> HELLRUNG, Grundlinien, S. 156.

Der Neuordnungsplan vom Jahre 1948 sah in Anlehnung an die Vorkriegs-pläne und die Planungen der vierziger Jahre eine völlige Neugestaltung der Verkehrsführung in der Innenstadt vor. Die Bombenangriffe hatten vorwiegend die älteren und kleineren Häuser total vernichtet, doch die Großbauten als Ruinenkomplexe zwischen den Trümmernmassen stehenge-lassen. Diese Großruinen beeinflussten nun als Festpunkte das Straßennetz bei der Neuplanung. Daraus ergab sich, daß der Wiederaufbau des Stadt-zentrums im wesentlichen den Leitlinien und Ausdehnungstendenzen der Vorkriegszeit folgte (s. Fig. 35). Die wichtigsten Durchgangsstraßen des Stadtkerns waren wegen ihrer geringen Breite und ungünstigen Linienfüh-rung schon in der Vorkriegszeit den Verkehrsansprüchen nicht mehr ge-wachsen. Selbst bei normalem Verkehr kam es zu ständigen Stockungen

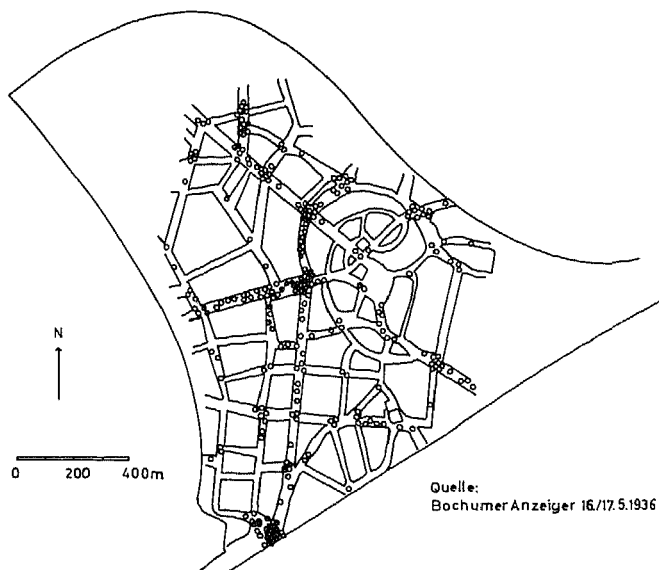


Fig. 36: Verkehrsunfälle in der Bochumer Innenstadt 1936

und häufig zu Unfällen. Die gefährlichsten Stellen im Stadtbezirk Bochum waren die "Drehscheibe" <sup>1</sup>, die Ecke Kortum-Brückstraße, der Schwanenmarkt, die Verkehrsfälle am Hauptbahnhof und Rathausplatz (s. Fig. 36).

<sup>1</sup> Bochumer Anzeiger, 28. 5. 1937, S. 5:

Die "Drehscheibe" passierten an einem trüben Wintertag zwischen 7 und 21 Uhr in Ost-Westrichtung: 3.300 Radfahrer, 500 Straßenbahnen, 150 Pferdefuhrwerke, 3.500 Kraftwagen.

In Nord-Südrichtung: 1.800 Radfahrer, 450 Straßenbahnen, 14 Pferdefuhrwerke, 2.700 Kraftwagen. (Die Kortumstraße war Einbahnstraße.) An der "Mausefalle", am alten Bahnhof, wo beide Richtungen, die Kortumstraße und Viktoriastraße, vereinigt wurden, zählte man 4.600 Radfahrer, 500 Straßenbahnen, 350 Pferdefuhrwerke, 5.600 Kraftwagen.

Auch fast alle Nebenstraßen waren an den Verkehrsunfällen beteiligt, da die Kraftfahrer sie stärker als früher benutzten, um die Hauptverkehrsstraßen zu entlasten.<sup>1</sup> Es war also dringend notwendig, die Straßen den gesteigerten Verkehrsansprüchen entsprechend umzubauen, um einen flüssigen Durchgangsverkehr zu gewährleisten.<sup>2</sup> Nach Angaben des Planungsamtes der Stadt Bochum wurden die Straßen und Plätze im Gleisdreieck von 25 % der Gesamtfläche im Jahre 1939 auf 40 % im Jahre 1956 erweitert. Die alten Straßenzüge blieben weitgehend erhalten, nur die Hauptverkehrsachsen wurden verbreitert. Dadurch wurden die Straßenführung in der Altstadt sowie das Gebiet des heutigen Hauptbahnhofs sehr vereinfacht (s. Abb. 8). Im Bereich nördlich der Bongardstraße fielen der Kleine und Untere Spitzberg ganz fort, ebenso die Rosenstraße mit der Johanniskirche, die durch den breiten Durchbruch der Bleichstraße zur Bongardstraße beseitigt wurde. Der Verbreiterung der Bleichstraße auf 18 m<sup>2</sup> und der Bongardstraße auf 31 m fiel gleichzeitig der Weilenbrink zum Opfer, außerdem schnitt die Bongardstraße noch Teile der Grabenstraße, der Großen Beckstraße und des Marktes ab. Die Kleine Beckstraße ging in der östlich der Brückstraße auf 12 m verbreiterten Großen Beckstraße auf. Die Straßenzüge der Altstadt südlich der Bongardstraße um die Pauluskirche wurden kaum verändert. Lediglich die Luisenstraße wurde in ihrem Anschluß an die Grabenstraße zum Dr. Ruer Platz erweitert, und das Südenende der Grabenstraße wurde durch eine Passage in die Bongardstraße eingeführt.

Zur Hauptverkehrsachse der Innenstadt in Ost-Westrichtung wurde wieder die Allee-, Bongard-, Massenbergstraße, die jetzt aber erheblich verbreitert worden war. Mit ihren 30 bis 33 m Breite dient sie jetzt neben dem Ost-Westverkehr auch als Haupteinfallsstraße vom neuen Hauptbahnhof in das Geschäftszentrum, dagegen verlor die Kortumstraße ihre Verkehrsfunktion ganz an die Viktoria- und Hans-Böckler-Straße und wurde zu einer reinen Ladenstraße. Sie behielt ihre Breite von 12 m und dient heute streckenweise als reine Fußgängerstraße dem Einkaufsverkehr (s. Abb. 8). Die alte Funktion der Kortumstraße als Hauptverkehrsstraße des Nord-Süd-Verkehrs übernahmen die auf eine Gesamtbreite von 32 m ausgebauten Viktoriastraße und die 28 m breite Hans-Böckler-Straße. Durch ihre Verbreiterung wurden beide Hauptachsen, die Bongard- sowie die Viktoriastraße, dem modernen Verkehr angepaßt. Um dieses sehr verbreiterte Straßenkreuz von ähnlichen Überlastungen zu bewahren, wie sie die Kreuzung Kortum-Bongardstraße vor dem Zweiten Weltkrieg gezeigt hatte, zog man den Durchgangsverkehr, der vor dem Krieg durch acht Radialstraßen an den Stadtkern herangeführt wurde und dann allein auf das innerstädtische Straßenkreuz angewiesen war, über eine breite Ringstraße von der Innenstadt ab. Der Ring wurde möglichst nahe am Eisenbahndreieck entlanggeführt, um den Verkehr der Ausfallstraßen so weit wie mög-

---

<sup>1</sup> Bochumer Anzeiger, 16. / 17. 5. 1936.

<sup>2</sup> Verwaltungsbericht 1948/52, S. 138.

lich vor dem Stadtzentrum aufzufangen. Das Straßenkreuz Bongard-Viktoriastraße sollte nur noch dem innerstädtischen Zielverkehr und zum Aufschluß des Geschäftszentrums dienen.<sup>1</sup> Hiermit konnten endlich die Pläne verwirklicht werden, die bereits 1913 vom Stadtbaurat KNIPPING angedeutet worden waren und denen man sich vor dem Krieg nur unzureichend durch die Schaffung eines Eisenbahnstraßenringes genähert hatte. Es ist das Verdienst des Stadtbaurates MASSENBERG, daß er den Bau des Ringes nach dem Kriege durchsetzte und daß er es nach den Verlusten durch die Großangriffe noch wagte, weitere Häuser abzureißen und an die Stelle vieler kleinerer Gebäude moderne Großbauten zu setzen. Der neue Innenring folgt im wesentlichen den alten Straßenzügen, im Süden der Rottstraße, im Westen der Humboldt- und Maltheserstraße, im Norden durchschneidet er bebautes Gebiet. Dieses Teilstück wurde daher auch als letztes fertiggestellt. Im Nordosten folgt der Innenring der Wieland- und Kanalstraße, im Osten dem Schwanenmarkt, der Rheinischen- und Bismarckstraße. Alle übrigen Straßen der Innenstadt, außer dem Achsenkreuz und dem Ring, sind nur Nebenverkehrsstraßen und dienen im wesentlichen dem Fußgänger als Verbindungswege.

#### Der Wiederaufbau

Als eine der ersten Straßen wurde die Kortumstraße wieder aufgebaut. Die 1953 in der Innenstadt vorhandenen Geschäfte und Büros der öffentlichen und privaten Verwaltung konzentrierten sich dort, wo der Wiederaufbau am weitesten fortgeschritten war.

An der Bongardstraße wurden zunächst die Geschäftshäuser wieder aufgebaut, die in ihrer alten Fluchtlinie stehenbleiben konnten. Das 1943 zerstörte Kaufhaus Baltz nahm 1946 den Verkaufsbetrieb wieder auf. Zunächst beschränkten sich die Geschäftsräume auf die beiden unteren Geschosse, der zweite und dritte Stock waren vermietet. Nach dem wirtschaftlichen Aufschwung der Währungsreform 1948 übernahm Baltz bald wieder das ganze Haus. Überwiegend die Gebäude auf der südlichen Straßenseite wurden bald nach Beendigung des Krieges, zunächst behelfsmäßig, später als repräsentative Bauten fertiggestellt. Die Nordseite wurde erst viel später aufgebaut, da hier die Straße auf Kosten der alten Grundstücke verbreitert wurde. Nur westlich der Grabenstraße wurde die Bongardstraße nach Süden verbreitert, so daß hier der Wiederaufbau der Südseite verzögert wurde.

Bis 1952 war außer der Kortumstraße das Straßenkreuz Bongard-Viktoriastraße hergestellt, dann begann abschnittsweise der Ausbau des Ringes und der übrigen Straßenbauprojekte (s. Fig. 37).

---

<sup>1</sup> HELLRUNG, Grundlinien, S. 158.

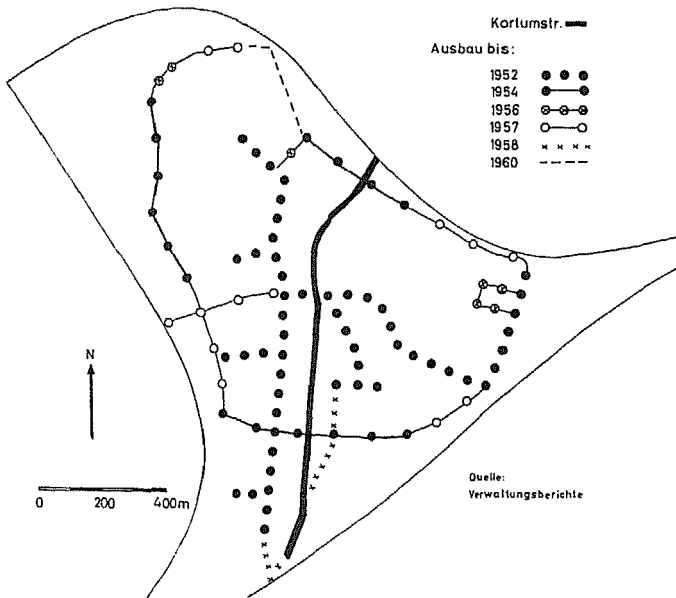


Fig. 37: Bochum, Wiederaufbau und Neuausbau von Straßen und Plätzen

Nach der Währungsreform lief die Wirtschaft wieder in geregelten Bahnen, die öffentlichen Mittel für den Wohnungsbau nahmen sprunghaft zu. Die Zahl der Bauanträge stieg von 1.959 im Jahre 1948 auf 3.135 im Jahre 1952.<sup>1</sup> Der Aufbauwille scheiterte jedoch mehrfach an Finanzierungsschwierigkeiten. Diese wurden dadurch noch vergrößert, daß grundsätzlich an den Hauptgeschäftsstraßen der Vollaufbau der Gebäude in der endgültigen Höhe gefordert wurde.<sup>2</sup> Trotzdem verschwanden im Zentrum langsam die Baulücken aus dem Straßenbild.

Bis 1952 waren wieder aufgebaut<sup>3</sup>: die Kaufhäuser Baltz, Kortum, C. & A., die Banken, Balcke, der Benzolverband, das Landgericht, die Ruhrknappschaft, die Bergbauberufsgenossenschaft, das Unfallkrankenhaus Bergmannsheil.

Bis 1953 folgten<sup>3</sup>: die Kaufhäuser Heiland (Rott-Kortumstraße), Lohmann, ten Eiken, Voß (Kortumstraße), Kaufhalle (Viktoria-Kortumstraße), Astroh (Brück-Kortumstraße), Woolworth (Grabenstraße), C. & A. wurde aufgestockt (Harmonie-Kortumstraße), die Bank für Gemeinwirtschaft, die Rhein-Ruhr-Bank, das Arbeitsamt.

<sup>1</sup> Verwaltungsbericht 1948/52, S. 52.

<sup>2</sup> dto. 1953, S. 236.

<sup>3</sup> Angaben nach den Verwaltungsberichten.

1954 wurde mit dem Bau des Stadtwerkhochhauses begonnen. Es folgte das Haus des Ruhrstickstoffverbandes in der Königsallee, die Berufsschulen, die Verwaltungs- und Wirtschaftsakademie, die Freiherr vom Stein-Schule und die Jacob Mayer Realschule.

Der Aufbau im Südteil der Innenstadt verzögerte sich noch durch die Verlegung des Hauptbahnhofes. Beim Wiederaufbau der Bochumer Innenstadt versuchte man, die starren Höhen der sogenannten "Korridorstraßen" aufzulockern.<sup>1</sup> Besonders deutlich wird diese Absicht am neuen Bahnhofsvorplatz, der den ersten Eindruck des neuen Bochum vermitteln soll. Durch den Wechsel von Hochhaustürmen mit ein- bis zweistöckigen Flachbauten entstand eine lebhaft stark reliefierte Silhouette als Umrahmung des Bahnhofsvorplatzes.

### Die Verlegung des Hauptbahnhofes

Der entscheidende Punkt in der Neuplanung der Bochumer Innenstadt war die Verlegung des Hauptbahnhofes von dem verkehrsmäßig schwer zugänglichen Südostzipfel in die Basismitte des Eisenbahndreiecks, wo er in breiter Front die Geschäftsstadt nördlich des Südringes erschließt. Die Absicht zur Verlegung des Bahnhofes bestand schon seit der Jahrhundertwende. Der Erste Weltkrieg brachte jedoch die Pläne zum Scheitern. 1922 wurde das Bahnhofsprojekt erneut aufgegriffen. Da der Bochumer Hauptbahnhof kein Umsteigebahnhof war, mußte man, um Gelsenkirchen oder Wanne-Eickel zu erreichen, vom Bahnhof Nord abfahren. Zwischen beiden Bahnhöfen bestand nur eine unzureichende Straßenverbindung, man mußte etwa 1.300 m, d. h. 15 bis 20 Minuten laufen.<sup>2</sup> Außerdem war der Bahnhofsvorplatz des Hauptbahnhofes dem täglichen Reiseverkehr schon lange nicht mehr gewachsen. Es war kein Platz vorhanden, um vor dem Hauptbahnhof einen Knotenpunkt der Straßenverkehrsmittel zu schaffen. So sollte nach den Plänen von 1922<sup>3</sup> im Gebiet des 1874 eröffneten Bahnhofes Nord ein Zentralbahnhof entstehen, in dem nördliche und südliche Bahnlinien zusammenliefen. Es kam bereits zu Verhandlungen mit der Reichsbahn, aber auch diesmal machte der Krieg die Pläne zunichte<sup>4</sup>.

Als 1944 mit der Innenstadt auch der alte Hauptbahnhof zerstört wurde, war es selbstverständlich, daß bei der Neuordnung dem Bahnhofsneubau eine entscheidende Stelle eingeräumt wurde. Der neue Hauptbahnhof wurde 1957 mit beträchtlicher finanzieller Unterstützung der Stadt durch die Bundesbahn fertiggestellt und am 1. 6. 1957 dem Verkehr übergeben. Das Gebäude des ehemaligen Hauptbahnhofes benutzt heute die Bundesbahnschule der Bundesbahndirektion Essen.

---

<sup>1</sup> Bochum baut, 1, S. 6.

<sup>2</sup> POHL, S. 14.

<sup>3</sup> GIESE, Berlin 1922.

<sup>4</sup> Verwaltungsbericht 1913/24, S. 85-86; HEINEMANN, S. 6.

Der Platz für den neuen Hauptbahnhof mußte sehr sorgfältig ausgewählt werden, um die verschiedenen an ihn gestellten Bedingungen zu erfüllen.<sup>1</sup> Erstens sollte der Bahnhof von allen Seiten frei zugänglich sein, damit auch der Massenverkehr schnell abfließen konnte, zweitens mußte er so nahe am Geschäftszentrum liegen, daß das Gebiet um den Bahnhof nicht ein Eigenleben zu führen begann und daß sich dort kein neues Geschäftszentrum entwickelte, das das alte zweitrangig werden ließ. Diese Bedingungen erfüllte ein Bauplatz, der etwa 800 m östlich des alten Hauptbahnhofes zwischen Wiemelhauser- und Wittener Straße lag. Die Gebäude der ehemaligen Scharpenseelbrauerei auf diesem Gelände, die im Krieg total zerstört worden war, waren seit 1919 im Besitz der Stadt, daher konnte für das neue Bahnhofsgebäude dieser günstige Platz ohne Schwierigkeiten zur Verfügung gestellt werden.

Das Straßennetz wurde auf den neuen Hauptbahnhof ausgerichtet. Vom neuen Bahnhofsvorplatz gehen zwei Ausfallstraßen nach Süden, die Wittener- und die Wiemelhauser Straße, außerdem ist der Platz durch den Innenring, der an ihm entlanggeführt wurde, an sämtliche anderen Ausfallstraßen angeschlossen. Gleichzeitig bilden die Massenbergstraße und besonders die neu durchgebrochene Huestraße einen unmittelbaren Zugang vom Bahnhof zum Hauptgeschäftszentrum. So konnte der neue weiträumig angelegte Bahnhofsvorplatz besser als der alte zum Sammelpunkt des innerstädtischen Verkehrs werden, da von hier aus alle Teile der Stadt bequem zu erreichen sind. Am Bahnhofsvorplatz wurde ein zentraler Omnibusbahnhof eingerichtet, außerdem wurden Parkplätze angelegt, um den Übergang vom individuellen zum öffentlichen Verkehrsmittel zu ermöglichen.<sup>2</sup> Der südliche Bahnhofsvorplatz (Buddenbergplatz), der auf dem Gelände der ehemaligen Finkenstraße liegt, dient als Markt und Parkplatz, er ergänzt die Anlagen vor dem Hauptbahnhof zum Abstellen der Busse.<sup>3</sup>

Um eine enge Verbindung des Postbetriebes mit der Bahn zu ermöglichen, wurde die Hauptpost von der Alleestraße an die Wittener Straße, an den südlichen Bahnhofsvorplatz, verlegt. An der Alleestraße blieben nur ein Postamt und das Telegraphenamt zurück.

Neben seiner wichtigsten Funktion als Verkehrsknotenpunkt hat der Bahnhofsvorplatz noch eine andere Aufgabe. Er soll durch seine bauliche Gestaltung dem Ankommenden bereits ein Bild vom Bochumer Geschäftsleben vermitteln.<sup>4</sup> So wurden nur ausgesuchte Geschäfte im Boutiquenstil mit erstklassigen Qualitätswaren an diesem repräsentativen Platz zugelassen. Daneben gruppierten sich Verwaltungsgebäude und öffentliche Bauten mit übergeordneter Bedeutung, z. B. mehrere Berufsschulen, das Arbeitsamt

---

<sup>1</sup> Angaben nach LINZ, S. 11.

<sup>2</sup> HABEKOST, S. 30.

<sup>3</sup> dto. S. 33.

<sup>4</sup> LINZ, S. 12.



und die Stadtwerkeverwaltung um den Bahnhofsvorplatz. Der neue Hauptbahnhof ist statt 800 m, wie der alte Hauptbahnhof, nur noch 600 m von dem zweiten Verkehrsknotenpunkt der Innenstadt, der Rathauskreuzung, entfernt. Schlägt man um den neuen Hauptbahnhof einen Kreis mit dem Radius  $r = 600$  m (s. Fig. 38), so umschließt dieser Kreis das Rathaus,

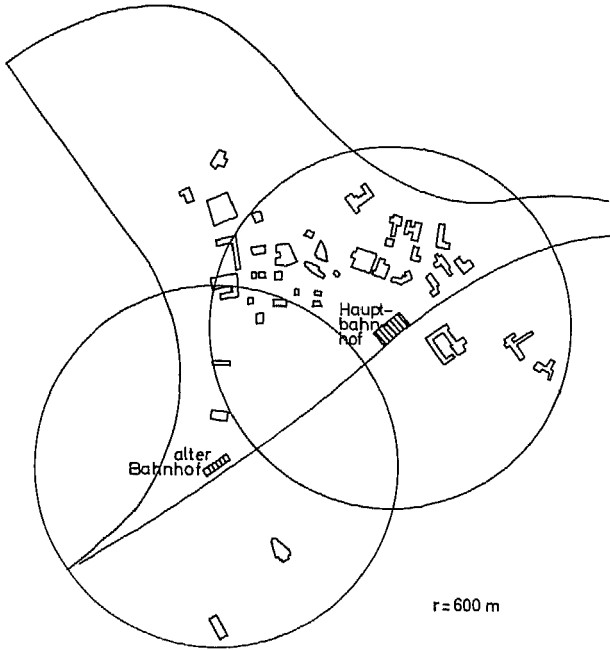


Fig. 38: Der Einzugsbereich des alten und neuen Hauptbahnhofs

das Amts- und Landgericht, alle großen Kaufhäuser der Innenstadt, alle bedeutenden Banken, das Elisabeth-Krankenhaus, das Stadtbad, das Hochhaus der Stadtwerke, das Arbeitsamt, die Industrie- und Handelskammer, die Berufsschulen und mehrere Höhere Schulen, im Süden der Bahnlinie auch die Hauptpost, das Verwaltungsgebäude von BV-Aral und die Verwaltungs- und Wirtschaftsakademie Ruhrgebiet. Alle genannten Gebäude können vom Bahnhof aus zu Fuß in 5-10 Min. erreicht werden. Vom alten Bahnhof aus erreicht ein Kreis mit dem gleichen Radius nur den Südring und das Landgericht, im Süden das Schauspielhaus und die Ruhrknappschaft. Die gesamte Geschäftsstadt liegt außerhalb.

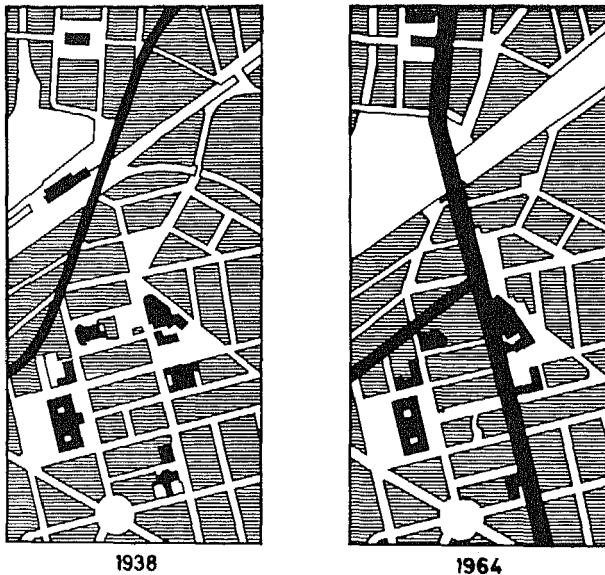
Das ganze Gebiet um den neuen Hauptbahnhof wurde baulich umgeordnet. Im Verlauf der alten Bahntrasse wurde der vorhandene Damm verbreitert und aufgeschüttet, so daß die engen und tiefen Unterführungen der drei südlichen Ausfallstraßen, die den Südteil der Stadt vom Zentrum eher trennten als verbanden, ebenfalls gehoben und beträchtlich vergrößert

werden konnten.<sup>1</sup> Durch die Verbreiterung des Dammes wurde der Südteil der Kreuz-, Neu- und Rechener Straße abgeschnitten, die Märkische Straße wurde ganz aufgegeben. Der nördliche Bahnhofsvorplatz mit dem anschließenden Innenring bedeckt heute die Fläche der ehemaligen winkligen Gassen der Tankgasse, des Südhellwegs und der Krimm.

#### Das Gebiet am alten Hauptbahnhof

Der alte Hauptbahnhof hatte für seine Funktion als Ausgangspunkt des innerstädtischen Verkehrs eine denkbar ungünstige Lage. Hinzu kamen noch die beengten Straßenverhältnisse, die die für einen Bahnhof notwendige Verkehrsabwicklung erschwerte. So verlor diese Gegend mit der Einrichtung des neuen Verkehrssammelpunktes am heutigen Hauptbahnhof jede Bedeutung. Heute führt hier nur noch die Nord-Süd-Achse vorbei, die die Innenstadt mit den südlichen Stadtteilen verbindet.

Vor dem Zweiten Weltkrieg waren die Königsallee und das Schauspielhaus mit der Innenstadt lediglich durch die enge Jägerstraße verbunden. Durch die Neuordnung wurde die Viktoriastraße bis zum Theaterplatz durchgeführt und an die Königsallee angeschlossen (s. Fig. 39). Das Schauspiel-



Quelle: Bochum baut, H. 2 S. 44 - 45

Fig. 39: Die Neuordnung des Stadttheatergebietes nach dem Zweiten Weltkrieg

<sup>1</sup> HELLRUNG, Grundlinien, S. 158.

haus gelangte so in die Sichtweite der Innenstadt und wurde als markanter Blickfang der City angeschlossen. Das Stadttheater wurde dadurch aus seiner nach dem Stadtgrundriß der Vorkriegszeit isolierten Lage "hinter der Bahn" erlöst und dem Stadtkern, zu dem es funktionsmäßig gehört, auch optisch angegliedert.<sup>1</sup> Die neue Linienführung am alten Hauptbahnhof war auch in einem größeren Rahmen der Verkehrsplanung begründet. Bei der Beseitigung des schienengleichen Bahnüberganges nach 1900 hatte die Hattinger Straße als Hauptverbindung zwischen Bergischem Land und Münsterland noch den Vorrang vor der Königsallee. Es wurde folglich ein Tunnel schräg zur Bahnlinie gebaut, der sie an die Hauptverkehrsachse der Innenstadt, die Kortumstraße, anschloß. Bereits seit etwa 1930 reichte die Hattinger Straße nicht mehr aus. Sie wurde durch eine neue Verbandstraße<sup>2</sup>, die NS VII ersetzt, die im Bochumer Süden im Zuge der Königsallee verläuft.<sup>3</sup> Als nach dem Krieg die Viktoriastraße die Verkehrsfunktion der Kortumstraße übernahm, war es selbstverständlich, daß sie an die Königsallee und damit an die NS VII angeschlossen wurde. Die Richtung der Unterführung wurde zugunsten der neuen Durchgangsstraßen geändert und die Viktoriastraße geradlinig mit der Königsallee verbunden. Die Hattinger Straße wurde erst am Stadttheater in die neue Nord-Süd-Achse eingeführt. Das Stadttheater erhielt dadurch einen breiten Vorplatz und kommt heute in seiner ganzen Größe voll zur Geltung. Der alte Ansatz der Hattinger Straße, die heutige "Alte Hattinger Straße", hat jede Bedeutung verloren. Sie mußte ihre Funktion als Durchgangsstraße an die neue Linienführung abgeben.

## Die Entwicklung der Geschäftsstadt nach dem Zweiten Weltkrieg

Während sich bei dem gesamten innerstädtischen Verkehr eine Verlagerung der nordsüdgerichteten Achse von der Kortum- zur Viktoriastraße vollzog, blieb hinsichtlich des Geschäftsverkehrs das alte Achsenkreuz erhalten. Die Hauptgeschäftsstraßen waren auch nach dem Zweiten Weltkrieg die Kortumstraße sowie die Bongard- und Massenbergstraße geblieben. An diesen Straßen liegen heute die meisten Kaufhäuser und Großbetriebe des Einzelhandels. Sie locken den Käuferstrom an, der dann auch den kleineren Fachgeschäften und den Geschäften des periodischen und täglichen Bedarfs zugeführt wird, die sich um die Kerne herumgruppieren.

Bei einem Vergleich der Innenstadt von 1938 und 1962 zeigt sich zunächst ein auffälliger Rückgang der Zahl der Geschäfte im ganzen Gleisdreieck, mit Ausnahme der Umgebung des neuen Hauptbahnhofes und der anschlie-

---

<sup>1</sup> HELLRUNG, Stadttheater, S. 42.

<sup>2</sup> Die Verbandstraßen wurden nach Plänen des Ruhrsiedlungsverbandes angelegt.

<sup>3</sup> HELLRUNG, Stadttheater, S. 44.

ßenden Straßenzüge. 1938 gab es im genannten Gebiet 1.211 Einzelhandels-  
 geschäfte, 1962 aber nur noch 905, das bedeutet also eine Abnahme um  
 306 Ladenlokale.<sup>1</sup> Dies ist einmal eine Folge der Neuordnung. Bei der  
 Anlage neuer Straßenzüge wurden ehemalige Häuserzeilen zum Teil völlig  
 abgerissen. Hier sind die Geschäfte ganz verschwunden. Besonders deut-  
 lich wird dies am Durchbruch des Nordringes und am Damm der Bergisch-  
 Märkischen Eisenbahn (s. Fig. 41, S. 127). Im ehemaligen Haupteinkaufs-  
 zentrum ist die Ursache für den starken Rückgang der Geschäftszahl die  
 nach dem Krieg allgemein zu beobachtende Tendenz zur Entwicklung von  
 Großunternehmen. So gab es z. B. 1938 noch keine Lebensmittelsuper-  
 märkte und Selbstbedienungsläden. Heute existieren allein in der Bochu-  
 mer Innenstadt drei Supermärkte und mehrere großflächige Selbstbedie-  
 nungsläden. Auf dem Grundstück des Warenhauses Wertheim lagen 1939  
 17 Einzelhandelsgeschäfte (s. Abb. 9 und 10). In ähnlicher Weise ist auch  
 bei anderen Großgeschäften die Verkaufsfläche auf Kosten früherer klei-  
 nerer Geschäftslokale erweitert worden. So steht der Noleg-Supermarkt  
 an Stelle von dreien, Voßwinkel für vier, Mode Sauer für vier, Astroh für  
 fünf, Hein de Groth für acht frühere Kleingeschäfte. Gegenwärtig wird  
 über die Niederlassung einer Kaufhoffiliale verhandelt, die - ausgehend  
 von dem Hause Bongardstraße 11 - die Nachbargrundstücke aufkaufen und  
 damit die Tendenz zum Bau großflächiger Kaufhäuser fortsetzen würde.

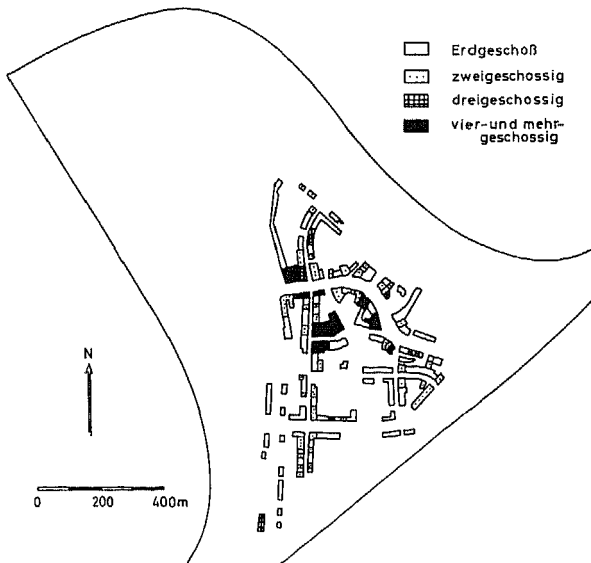


Fig. 40: Bochum, Innenstadt, Verkaufsfläche 1964

<sup>1</sup> Angabe nach Bochumer Adreßbüchern.

Wo eine Ausdehnung auf die Nachbargrundstücke nicht möglich war, dehnten sich die Verkaufsräume in die oberen Stockwerke aus. Fig. 40 zeigt, wie groß die Zahl der Geschäfte mit zwei oder mehrstöckigen Verkaufsf lächen in der Bochumer Innenstadt ist. Die Angaben über den Ab- und Zugang von Geschäften allein reichen nicht aus, um die Entwicklung der Innenstadt zu charakterisieren. Um ein genaueres Bild über die Veränderungen des Hauptgeschäftszentrums seit dem Zweiten Weltkrieg zu erhalten, war es notwendig, den Charakter der Geschäftsstraßen vor und nach 1944 genauer zu analysieren. Betrachtet man die Straßentypen insgesamt, so erkennt man, daß sich der Kern des Geschäftszentrums am gleichen Ort gehalten hat. In den alten Hauptgeschäftsstraßen haben auch die meisten Geschäftshäuser ihren angestammten Platz beibehalten. Auf Fig. 41

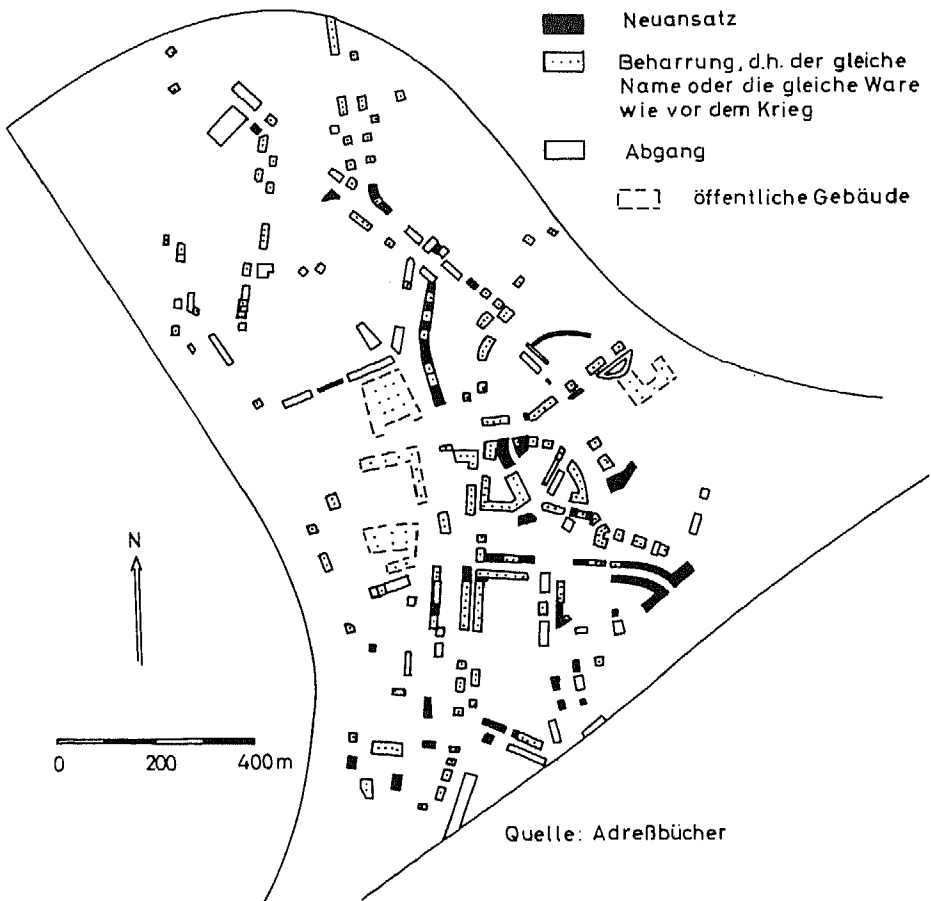


Fig. 41: Die Geschäfte der Bochumer Innenstadt vor und nach dem Zweiten Weltkrieg

kommt deutlich heraus, daß sich hier in bezug auf den Namen der Firma oder die verkauften Waren die wenigsten Änderungen ergeben haben. Das gleiche gilt auch außerhalb des Geschäftszentrums für die großen Gebäude zentraler Einrichtungen und für die Verwaltungsgebäude von Industrierwerken (Landgericht und Balcke). Schaut man sich jedoch die Randzonen dieses Geschäftskernes an, so ist auf den ersten Blick zu erkennen, daß hier eine Wandlung zur Vorkriegszeit stattgefunden hat.

An einzelnen Straßen soll die Gesamttendenz der Entwicklung nach dem Zweiten Weltkrieg verdeutlicht werden.

Als Beispiel ist die Kortumstraße (s. Abb. 11 und 12) besonders geeignet, da sie die City in ihrer ganzen Länge durchzieht und außerdem an ihrem Südende in das Gebiet des alten Hauptbahnhofes einmündet, das durch die Bahnhofsverlegung nach dem Zweiten Weltkrieg entscheidend verändert wurde.

Bei der Neuordnung der Innenstadt wurde die Kortumstraße, wie oben bereits erwähnt, von einer Hauptverkehrsstraße in eine reine Geschäftsstraße umgewandelt, die jetzt in dem Abschnitt zwischen Husemannplatz und Bongardstraße lediglich dem Fußgängerverkehr dient und in den übrigen Teilen auch nur Anlieger- und Lieferantenverkehr aufweist. Diese Umgestaltung zur reinen Fußgängerstraße war möglich, da jedes Teilstück der Straße bequem von einer Hauptverkehrsstraße zu erreichen ist. Sie wird von der Bongardstraße und der Rathauskreuzung am leichtesten erschlossen, ist aber im Norden und Süden auch von dem Umgehungsring aus zugänglich. Eine direkte Verbindung zwischen Bahnhof und Bankenviertel am Husemannplatz bildet die Huestraße.

Der ehemalige Hauptverkehrsknotenpunkt, die "Drehscheibe", ist von der Kreuzung Bongard-Kortumstraße weiter nach Westen zur Rathauskreuzung verlegt worden. Die Drehscheibe ist nur noch ein durch Ampeln und Zebrastreifen gesteuerter Fußgängerüberweg, an dem für kurze Zeit der Autostrom der Bongardstraße unterbrochen wird, um den Passanten den Übergang zum anderen Teil der Kortumstraße zu ermöglichen. Von der Bongardstraße aus gesehen verschluckt die repräsentative Front der Geschäftshäuser (Textilhaus Weiser, Mode ten Eiken, Möbel de Groot, Fahrradhaus Röhl) die schmale Kortumstraße, sie fällt erst auf, wenn man unmittelbar davor steht. Durch ihre Enge ermöglicht sie jedoch ein bequemes Überwechseln von einer Straßenseite zur anderen und damit einen gemütlichen Einkaufsbummel.

Die nördlichsten Anziehungspunkte der Kortumstraße für das Käuferpublikum sind das Einrichtungshaus Astroh an der Kreuzung Brück-Kortumstraße, der Noleg-Supermarkt (seit 1960) und das Kaufhaus Wertheim zwischen Brück- und Kortumstraße. Wertheim ist durch eine Passage erreichbar, die gleichzeitig einen Durchgang zum Rathausplatz schafft. Mehrere größere Einkaufsplätze zeigt das Teilstück zwischen Bongardstraße und

Südring, so das Kaufhaus Kortum, das den ganzen Komplex zwischen Graben-, Harmonie- und Kortumstraße einnimmt, C. & A. Brenninkmeyer, die Kaufhalle und der Hill Supermarkt, die beide einen Durchgang zur Viktoriastraße erlauben. Um sie herum gruppieren sich Schuh- und Modegeschäfte, Juwelier- und Pelzgeschäfte, sowie Elektro- und Haushaltsgeschäfte, also überwiegend Geschäfte des gehobenen periodischen und speziellen Bedarfs. Sie alle, zusammen mit den Banken und Verwaltungsbauten, ziehen einen großen Teil des Fußgängerstromes in den Zentralteil der Kortumstraße.

Die qualitativen und quantitativen Veränderungen des Bochumer Geschäftslebens zeigen deutlich die Diagramme (s. Fig. 42), in die die Geschäfte und Büros nach ihrer Zahl und Bedeutung für 1938 und 1964 eingetragen

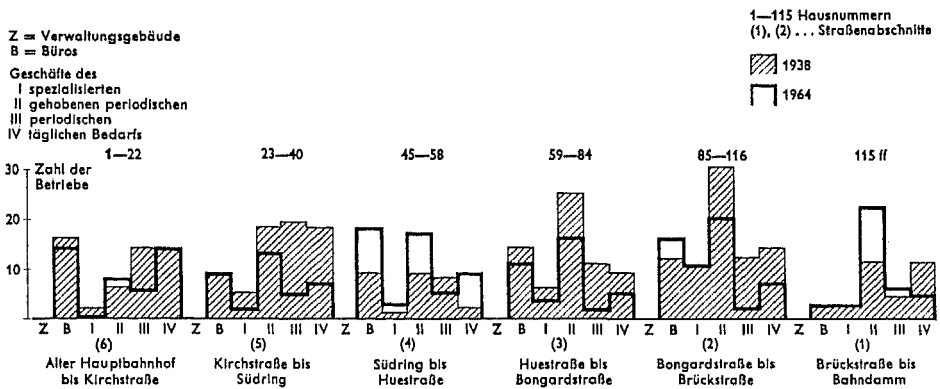


Fig. 42: Die Kortumstraße 1938 und 1964

sind. Auf den Diagrammen von 1938 weisen die Teilstücke 2 und 3 (s. Tab. 6) ein besonders ausgeprägtes Maximum in Stufe II (gehobener periodischer Bedarf) auf, ebenso - im Vergleich zu den Diagrammen der übrigen Innenstadt - hohe Anteile in Stufe I (spezialisierte Bedarf), während die Stufen III und IV (periodischer und täglicher Bedarf) relativ tief liegen. Dagegen ist in Abschnitt 1, 5 und 6 die Zahl der Geschäfte aus den Stufen III und IV entweder gleich hoch wie die der Stufe I und II oder sie übertrifft diese sogar.

Bei den Diagrammen von 1964 fällt zunächst auf, daß die Zahl der Geschäfte, besonders die der Stufen III und IV, erheblich zurückgegangen ist. Das liegt zum Teil daran, daß nach dem Krieg größere Geschäftsräume gebaut

wurden, die die zahlreichen kleinen Läden aufsaugten. Doch auch bei den Geschäften der Stufen I und II gibt es eine echte Zunahme nur in den Teilstücken 1 und 4. Bei den übrigen Diagrammen tritt der verhältnismäßig größere Anteil von Gruppe I und II nicht in Erscheinung, da die Geschäfte nur ihre Verkaufsfläche ausdehnten, einmal - wie eben erwähnt - auf die Nachbargrundstücke und wo dies nicht möglich war, in die oberen Stockwerke.

Die Diagramme für 1964 zeigen für die Abschnitte 2 und 3 etwa das gleiche Verhältnis der Geschäftsgruppen wie 1938, die Abschnitte 1 und 4 weisen eine deutliche Zunahme der Gruppe I und II auf, d. h. eine Ausdehnung der zentralen Geschäfte über ihre Vorkriegsstandorte hinaus. Das wird auch durch den Ansatz eines Klaviergeschäftes nördlich des Ringes verdeutlicht. Die Kortumstraße ist also vor dem Krieg nur in dem Teilstück zwischen Brück- und Huestraße bzw. Südring als Hauptgeschäftsstraße erster Ordnung anzusprechen. Nach dem Krieg dehnte sich dieser ranghöchste Teil nach Norden bis zum Bahndamm und nach Süden bis zur Kirchstraße aus. Die Erweiterung nach Norden könnte durch den Nordring verursacht sein, der einen neuen nördlichen Zugang zur Kortumstraße von einer Hauptverkehrsstraße aus bildet.

Trotz des hohen Anteils an Geschäften der Gruppe I und II fällt auch im gesamten Kernstück der Kortumstraße eine große Anzahl von Geschäften des täglichen (IV) und des einfach periodischen Bedarfs (III) auf. Einmal will der Käufer, der den Weg zur City macht, gleichzeitig mit seinen Großeinkäufen auch die Einkäufe des täglichen Bedarfs decken, was hier bei größerer Auswahl und breiterem Angebot unter Umständen verlockender sein kann als im Geschäft in Wohnungsnähe. Außerdem ist die Bochumer Innenstadt dicht besiedelt, trotz der auch hier auftretenden Entvölkerungstendenzen, die häufig bei einer Citybildung zu beobachten sind.<sup>1</sup> Südlich des Ringes in der Südwestecke des Eisenbahndreiecks hat die Kortumstraße als Geschäftsstraße eine geringe Bedeutung. Hier hat sie viel von ihrer Anziehungskraft eingebüßt, nachdem der Hauptbahnhof an seinen neuen Platz zwischen Wiemelhauser- und Wittener Straße verlegt worden war. Das Übergangsgebiet zwischen Wohn- und Geschäftsstadt, das sich vor dem Zweiten Weltkrieg im Süden an den alten Hauptbahnhof anschloß, hat sich im gleichen Maße nach Norden erweitert wie die Geschäftsstadt ihren Einfluß verlor. Während es in der Alten Hattinger Straße 1938 noch zwei Geschäfte in Gruppe I, fünf in Gruppe II, zehn in Gruppe III und zwölf in Gruppe IV, dazu zwei Hotels und elf Büros gab, existierten 1964 nur noch zwei Geschäfte in Gruppe II, zwei in Gruppe III, fünf in Gruppe IV, dazu ein Büro und sechs Gaststätten.<sup>2</sup> Dementsprechend zeigen auch die

---

<sup>1</sup> Die Innenstadt hatte 1963 eine Bevölkerungsdichte von: 8.048 E/km<sup>2</sup>, das waren mit 48.439 Einwohnern 13,2 % der Bochumer Bevölkerung. - Statist. Jahrbuch der Stadt Bochum 1963.

<sup>2</sup> Adreßbuch 1938-1962.



Diagramme 5 und 6 ein verändertes Bild. Während im Diagramm für das Teilstück 5 noch der gleiche Aufriß zu erkennen ist wie bei den Abschnitten 1 bis 4 (allerdings mit sehr starkem allgemeinem Rückgang der Geschäftszahl gegenüber 1938), kennzeichnet der Abschnitt 6 eine völlig andere Situation gegenüber 1938. Hier übersteigt der Geschäftstyp IV den Typ II beträchtlich, das bedeutet also, daß die Geschäftsstraße bereits sehr viel von ihrem Zentralitätsanspruch verloren hat. Die Gegend am alten Hauptbahnhof droht zu veröden. Die Südwestecke des Dreiecks ist jetzt nur noch Durchgangsgebiet von den südlichen Stadtteilen zur Geschäftsstadt. Kaum jemand verläßt die öffentlichen Verkehrsmittel vor dem Hauptbahnhof oder vor dem Südring. Der Südring schneidet hier das ehemalige Geschäftsviertel und trennt durch seine breite Fahrbahn den bedeutungslos gewordenen Südteil auch optisch vom Geschäftsviertel im Norden. An der Kreuzung von Südring und Kortumstraße hat man trotz der großen Schaufensterfronten des Kaufhauses Heiland den Eindruck, am Rande der City zu stehen. Charakteristisch für dieses Gebiet um den alten Hauptbahnhof sind die neu entstandenen Bars und Unterhaltungsgaststätten (1956 keine, 1962 drei, 1965 acht), die sämtlich erst nach der Verlegung des Hauptbahnhofes dort entstanden sind.<sup>1</sup>

Um die rückläufige Entwicklung aufzuhalten, wurde unmittelbar am Bahndamm nach Beendigung der Bauarbeiten an der Bahnunterführung der Viktoriastraße das Esso-Einstellhaus errichtet. Es scheint jedoch zu weit von der City entfernt zu sein, da es selten völlig ausgelastet ist. Von den zehn kleineren Geschäften und drei Hotels, die seinen Platz vorher einnahmen, sind letztere endgültig verschwunden, weil ihre Lagegunst in der Nähe des alten Bahnhofs durch seine Verlagerung bereits verlorengegangen war, ehe an ihren Wiederaufbau gedacht werden konnte.

Für kioskartige Geschäfte wurde an der Straßenfront der Hochgarage Platz geschaffen.

Bei der Zahl der Büros erkennt man in der Kortumstraße einen geringen Rückgang in den Abschnitten 3 und 6, und eine Zunahme in den Abschnitten 2 und 4, in den Abschnitten 1 und 5 änderte sich nichts.

Als ein weiteres Beispiel für die Entwicklung der Innenstadt nach dem Krieg wurde die Bongard-Massenbergstraße (s. Abb. 13 - 14) gewählt, die, wie die Kortumstraße vor dem Krieg, eine direkte Verbindung des Geschäftszentrums mit dem alten Hauptbahnhof, jetzt aber mit dem neuen Hauptbahnhof, bildet. Die Bongard-Massenbergstraße ist auch nach 1945 die Hauptverkehrsachse für den Ost-West-Verkehr geblieben. Sie ist beim Wiederaufbau nach dem Zweiten Weltkrieg erheblich verbreit-

---

<sup>1</sup> Vor dem Zweiten Weltkrieg hat es derartige Lokale in Bochum überhaupt noch nicht gegeben. Wer sie suchte, mußte bis ins benachbarte Essen fahren. - Bochumer Anzeiger, 24./25. 4. 1936, S. 20.

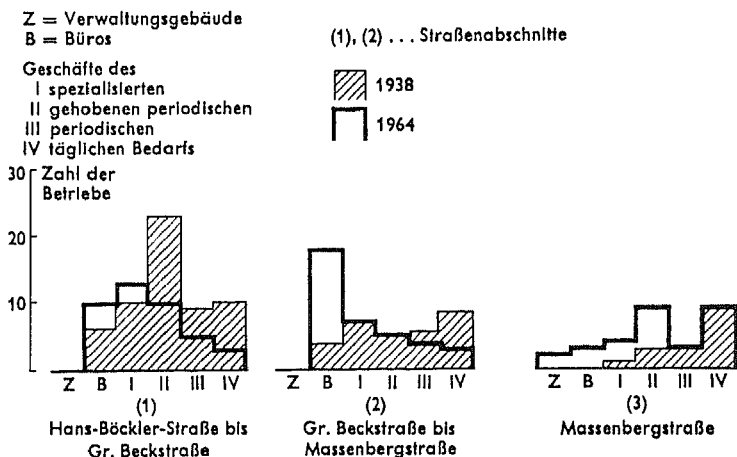


Fig. 43: Die Bongard-Massenbergstraße 1938 und 1962

tert worden. Fast alle Geschäfte sind in modernen Neubauten untergebracht. Im Gesamteindruck wirkt die Bongardstraße großzügiger als die sie kreuzende, schmale Kortumstraße, die beim ersten Blick fast übersehen wird.

Der Straßenzug Bongard-Massenbergstraße dient als eine der Haupteinfallstraßen in die Bochumer City. Sie lenkt den Menschenstrom von zwei Verkehrsknotenpunkten her in die Innenstadt, vom Hauptbahnhof und von der Rathauskreuzung, einem wichtigen Umsteigepunkt für die Benutzer der städtischen Verkehrsmittel.

Die Bongardstraße weist wie die übrigen Straßen des Zentrums einen Rückgang des Geschäftsbesatzes auf, der auch hier durch die Bildung großer Geschäftshäuser verursacht wurde, entspricht aber sonst in ihrem Diagramm durchaus dem Typ der Geschäftsstraße. Hinzu kommt noch eine sehr starke Zunahme der Büroräume. Auf der Bongardstraße befindet sich eine Reihe von Textil- und Bekleidungsfirmen, wie das Textilkaufhaus Weiser, das Modehaus ten Eiken, Müller-Wipperfürth, Fischer und Baltz sowie die Kaufhäuser Wertheim und Woolworth. Um diese Schwerpunkte gruppieren sich einige Schuhgeschäfte, Teppich-, Betten- und Möbelgeschäfte. Diese großen Häuser und zahlreichen Spezialgeschäfte, die auch über die Grenzen Bochums hinaus bekannt sind, geben der Bongardstraße das Gepräge. Das älteste Geschäft ist das Textilhaus Baltz (1827), das auch außerhalb Bochums einen weiten Kreis von Stammkunden hat.

Die Massenbergstraße, vor dem Krieg am Rande der Geschäftsstadt gelegen und Ausfallstraße nach Witten, ist jetzt ein Hauptbindeglied zwischen Innenstadt und Hauptbahnhof. Die Entwicklung spiegelt sich im Dia-

gramm deutlich wieder. In ihr läßt sich eine Zunahme der Geschäftsgruppe I und II feststellen, während die Errichtung von Geschäften der Kategorie III und IV stagniert. Ein neuer Behördenkomplex mit Arbeitsamt, einem Behördenhaus und dem Verwaltungsgebäude der Stadtwerke mit anschließendem Stadtbad, Handelskammer, Berufsschulen und Gymnasium schließen sich an das alte Behördenviertel in der Südostecke des Eisenbahndreiecks an.

Die Anziehungskraft der Bongard- und Kortumstraße wirkt auf die benachbarten Straßenzüge. Die großen Geschäftshäuser tragen den Geschäftsverkehr auch in die Seitenstraßen hinein. Die Schützenbahn hat ihre Funktion als Entlastungsstraße der Bongardstraße im Zuge der Neuordnung völlig eingebüßt, da die Bongardstraße den anfallenden Verkehr jetzt allein bewältigen kann. Die Schützenbahn dient nur noch als Verbindung zwischen Kortum- und Bongardstraße ebenso wie die Harmonie-, Pariser- und Grabenstraße. Diese relativ kurzen Straßen haben lediglich für den Fußgängerverkehr Bedeutung und werden zum Teil ganz von den Rück- und Seitenfronten der Kaufhäuser eingenommen.

Das Kaufhaus Kortum nimmt den größten Teil der nördlichen Grabenstraße ein, die Pariser Straße und Schützenbahn umgeben das Kaufhaus Baltz. Neben diesen Gebäudekomplexen beherbergen die Straßen nur wenige kleinere Einzelhandelsgeschäfte. Die Grabenstraße besitzt noch einen wichtigen Anziehungspunkt für den Publikumsverkehr, nämlich das Sparkassenhochhaus, das hier im Zentrum der Altstadt errichtet wurde, als die Grabenstraße noch ein innerstädtischer Verkehrsweg war. Heute ist die Gegend zwar mitten im Zentrum gelegen, doch dem Durchgangsverkehr entzogen und demnach verhältnismäßig ruhig.

Wie nach Süden, so strahlt das Geschäftszentrum auch in die Straßen nördlich der Bongardstraße aus, z.B. in die Große Beckstraße, die Untere Marktstraße, Brück- und Bleichstraße. An einigen Stellen (Kortumstraße) reicht das Einkaufsgebiet auch über die Brückstraße hinaus bis zum Nordring. An der Brückstraße, nahe der Unteren Marktstraße, wurde im Dezember 1964 ein weiteres Parkhaus fertiggestellt. Es liegt günstiger als das Parkhaus am alten Hauptbahnhof.

Während auf der Südseite die Altstadtstraßen zwei Hauptgeschäftsstraßen miteinander verbinden, die Bongard- und die Kortumstraße, führen die Straßen der Nordseite zum Ring und den Ausfallstraßen nach Dortmund, Herne und Recklinghausen. Dies ist ein Grund dafür, daß sowohl die Zahl als auch der Rang der Geschäfte in den Altstadtstraßen sehr schnell von der Bongardstraße nach Osten abnehmen. Die meisten Geschäfte liegen an den Einmündungen der Seitenstraßen in die Bongardstraße. Nördlich der tiefer gelegenen Unteren Marktstraße gehen sie immer weiter zurück. Dazu trägt auch noch der Komplex Propstei-Kirche und das Elisabeth-Krankenhaus bei, der zwischen Bleich-, Unterer Markt- und Großer Beckstraße die Geschäftsstadt nach Nordwesten abschließt.

Die Große Beckstraße fällt von der Bongardstraße zur Unteren Marktstraße steil ab.

Auf diesem Stück liegen mehrere kleine Geschäfte, meist des täglichen und einfach periodischen Bedarfs. An der Ecke Brück-Große Beckstraße ist noch eines der alten Bochumer Häuser erhalten, das Brauhaus Rietkötter.

Die Bleichstraße, die als Verbindungsstraße zum Schwanenmarkt ausgebaut ist, zeigt ebenfalls nur an ihrem Anfangspunkt an der Bongardstraße eine größere Zahl von Geschäften, dann erst wieder in der Nähe des Nordringes.

Die Geschäfte des täglichen und einfach periodischen Bedarfs herrschen vor. Sie, wie die wenigen Geschäfte des gehobenen Bedarfs, bleiben jedoch in ihrer Ausstattung weit hinter denen des Geschäftszentrums zurück.

Der älteste Teil der Stadt, das Gebiet von Gerberstraße und Altem Markt, zeigt einen starken Gegensatz zwischen modernen Wohnhäusern und alten, ungepflegt wirkenden Vorkriegsbauten. An einigen Stellen haben sich sogar noch Fachwerkhäuser erhalten. Der ungepflegte Eindruck wird augenblicklich noch verstärkt durch die zahlreichen Baulücken und Trümmergrundstücke, die noch nicht ganz beseitigt werden konnten, sowie durch den Lagerplatz eines Altwarenhändlers. Wenn diese Gegend so aufgebaut wird, wie es in Ansätzen in der Gerberstraße bereits geschehen ist, nämlich mit hellen Wohnhäusern, unter Beibehaltung der schmalen und engen Gassen, dürfte ein hübsches Wohnviertel in direkter Citynähe entstehen, das noch Spuren des ehemaligen Altstadt-kerns in sich trägt.

Das große Gebäude der Concordia Elektrizitäts AG, das zwischen Altem Markt und Gerberstraße errichtet wurde, paßt allerdings nicht ganz in dieses Bild.

Parallel zur Kortumstraße verläuft die Viktoriastraße am Rande der Geschäftsstadt. Auch sie reicht vom Zentrum Bochums, dem Rathaus, bis zum ehemaligen Hauptbahnhof. Sie übernahm nach dem Zweiten Weltkrieg die Verkehrsfunktion von der Kortumstraße. Aus dem Diagramm erkennt man schon auf den ersten Blick ihre geringere Bedeutung als Geschäftsstraße. Entsprechend kleiner ist die Zahl der Veränderungen. Es fällt jedoch der im Gegensatz zur Kortumstraße starke Rückgang der Büros in der Nähe des alten Bahnhofs auf. Das große Möbelhaus "West-Möbel", das hier ziemlich abgesondert vom eigentlichen Einkaufszentrum liegt, wurde noch vor der Verlegung des Hauptbahnhofes gebaut.

Die Viktoriastraße ist die Westgrenze des Geschäftszentrums geblieben. Durch den Zweiten Weltkrieg hat sich keiner der Gründe hierfür geändert. Sowohl der Bahndamm der Gußstahlstrecke als auch das Industrie- und

Z = Verwaltungsgebäude  
B = Büros

Geschäfte des  
I spezialisierten  
II gehobenen periodischen  
III periodischen  
IV täglichen Bedarfs

1—54 Hausnummern  
(1), (2) ... Straßenabschnitte

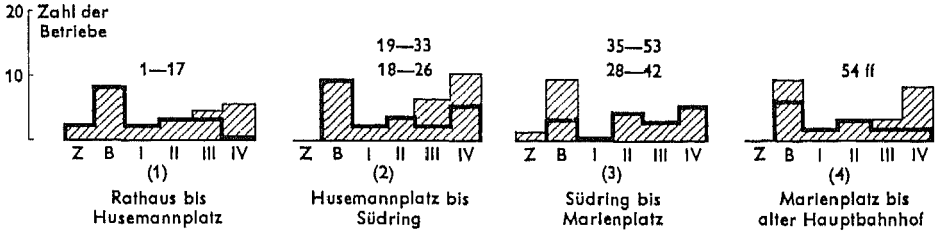


Fig. 44: Die Viktoriastraße 1938 und 1962

Wohngebiet des Bochumer Vereins verhinderten ein Übergreifen der Geschäfte nach dieser Seite. So konnten die Verwaltungsbauten der Gerichte wieder an ihrem alten Platz auf der Westseite der Viktoriastraße entstehen. Eine geschlossene Front von Verwaltungsgebäuden zieht sich im Westen der City entlang, von den Gerichten über die Verwaltungsbauten der Post zum Rathaus, seit 1960 auch noch weiter in die Hans-Böckler-Straße hinein bis zur ehemaligen Schürzenfabrik Pongs und Zahn, die aus Platzmangel zum Ruhrschnellweg verlegt wurde. Während die Westseiten der Viktoriastraße ebenso wie der Hans-Böckler-Straße weitgehend durch Verwaltungsbauten gekennzeichnet sind, schließen sie mit ihren Ostseiten an die Geschäftsstadt an. Zwischen Husemannplatz und Brückstraße stoßen sie direkt an die eben genannten Straßenzüge. Südlich des Husemannplatzes schieben sich immer häufiger Wohnhäuser zwischen die Häuser mit Geschäften.

Am auffälligsten zeigt sich die veränderte Wachstumsorientierung des Geschäftszentrums an der neu angelegten Huestraße (s. Abb. 15, 16 u. 7). Die Huestraße liegt gegenüber dem Bahnhofportal, und durch die Einführung der Zebrastreifen als Fußgängerüberwege wird der Strom der auf dem Hauptbahnhof ankommenden Reisenden genau auf sie gelenkt. Die Häuserschlucht saugt den Menschenstrom wie ein Trichter an und leitet ihn ins Hauptgeschäftszentrum. Die hier und auf dem Bahnhofsvorplatz neu entstandenen repräsentativen Geschäfte befriedigen zu 80 % den gehobenen periodischen und spezialisierten Bedarf. Außerdem zeigt sich entlang der Huestraße, die ja direkt vom Bahnhof zum Gericht und zum Bankenviertel führt, auch eine Zunahme der Büro- und Praxisräume.

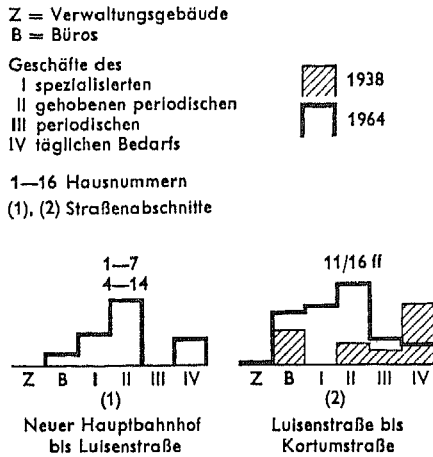


Fig. 45: Die Huestraße 1938 und 1962

Die Attraktivität dieses Haupteinkaufszentrums zwischen Viktoria-, Bongardstraße und Südring soll noch durch weitere Fußgänger- und Geschäftsstraßen erhöht werden.<sup>1</sup>

Das Viertel südlich der Bahnlinie wird durch die neue Straßenführung besser an die Innenstadt angeschlossen. Die Eisenbahnunterführungen bilden kein Verkehrshindernis mehr, und alle Ausfallstraßen werden geradlinig aus dem Zentrum herausgeführt. Das Stadttheater, das vor dem Zweiten Weltkrieg isoliert im Ehrenfeld lag, wurde durch die neue Linienführung der Hattinger Straße besser mit dem Stadtzentrum verbunden.

Hier am Rande der Wohngebiete an der Grenze zur Einkaufsstadt und in der Nähe des alten Hauptbahnhofs hatten sich vor dem Krieg vorwiegend Geschäfte des täglichen Bedarfs angesiedelt. Um den Theaterplatz herum gab es einige Restaurants. Nach dem Zweiten Weltkrieg hat sich dieses Übergangsgebiet zwischen Wohn- und Geschäftsstadt in gleichem Maße nach Norden erweitert, wie die Geschäftsstadt ihren Einfluß verlor. Außerdem entstanden zwischen Südring und altem Hauptbahnhof zahlreiche Bars und Restaurants.

Dies ist wahrscheinlich durch das scheinbar nähergerückte Theater bedingt. Nach der Vorstellung geht man jetzt eher den kurzen Weg bis zum Südring, da man das Ziel greifbar nahe vor sich sieht.

<sup>1</sup> Großstadt Bochum, Einkaufszentren, Bl. 2.

Vergleicht man die Straßentypen von 1964 mit denen von 1938, so läßt sich eine erhebliche Änderung des Geschäftszentrums feststellen; außerdem eine Auffüllung der Nebenstraßen mit rangmäßig höherstehenden Geschäften sowie eine Ausdehnungstendenz der City statt zum alten zum neuen Hauptbahnhof (s. Tab. 6 im Anhang).

### Zusammenfassung

Faßt man die Ergebnisse dieser Einzelanalysen zusammen, so ergibt sich für die Nachkriegsentwicklung der Bochumer Innenstadt folgendes Bild:

Von 1938 auf 1962 stieg der Anteil der Geschäfte des spezialisierten Bedarfs von 5,4 % (66 Geschäfte) auf 13 % (118 Geschäfte), der Anteil von Gruppe II von 21,2 % (257 Geschäfte) auf 33 % (299 Geschäfte). Dagegen sank der Anteil der Gruppen III und IV an der Gesamtgeschäftszahl im Gleisdreieck, Gruppe III von 22,6 % (273 Geschäfte) auf 19 % (175 Geschäfte) und Gruppe IV von 50,8 % (615 Geschäfte) auf 35 % (313 Geschäfte).

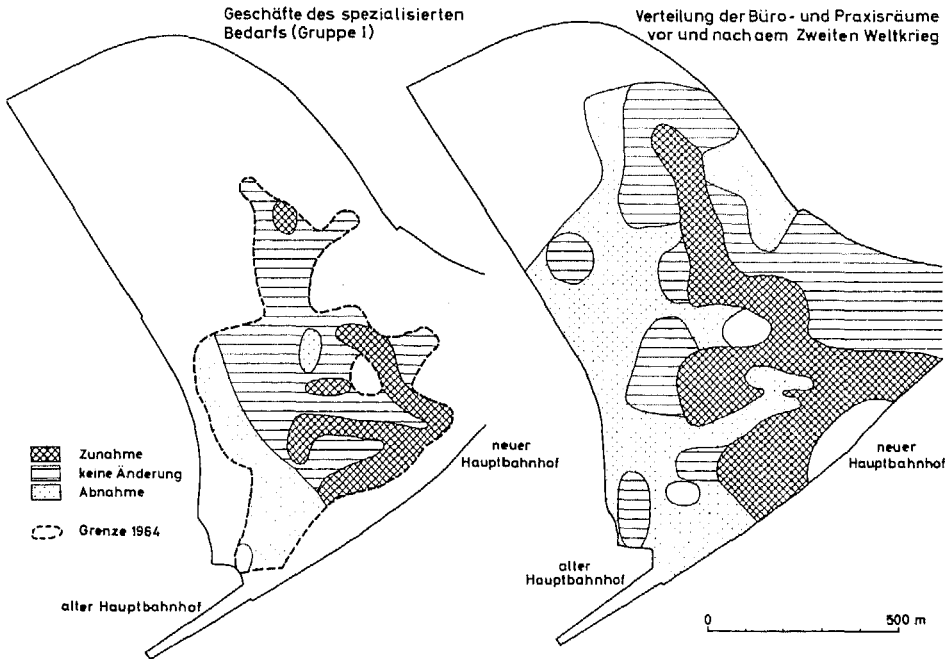


Fig. 46: Bochumer Innenstadt

Während vor dem Zweiten Weltkrieg die den gehobenen Bedarf deckende Geschäftsstadt, die City, sich im wesentlichen auf das Straßenkreuz Kortum-Bongardstraße beschränkte und in den Nebenstraßen zwischen reine Wohnhäuser fast ausschließlich Geschäfte des täglichen Bedarfs eingeschaltet waren, wurden nach dem Krieg auch die Nebenstraßen mit rangmäßig höherstehenden Geschäften aufgefüllt. Es entstand ein geschlossenes Einkaufszentrum, das vom neuen Bahnhofsvorplatz vom Südring, der Kortum- und Hans-Böckler-Straße, Bongard-Massenbergstraße begrenzt wird. Bei einem Vergleich der Geschäftezahlen von 1938 und 1962 fällt auf, daß im Südwesten der Innenstadt, am Süden der Kortum- und Viktoriastraße,

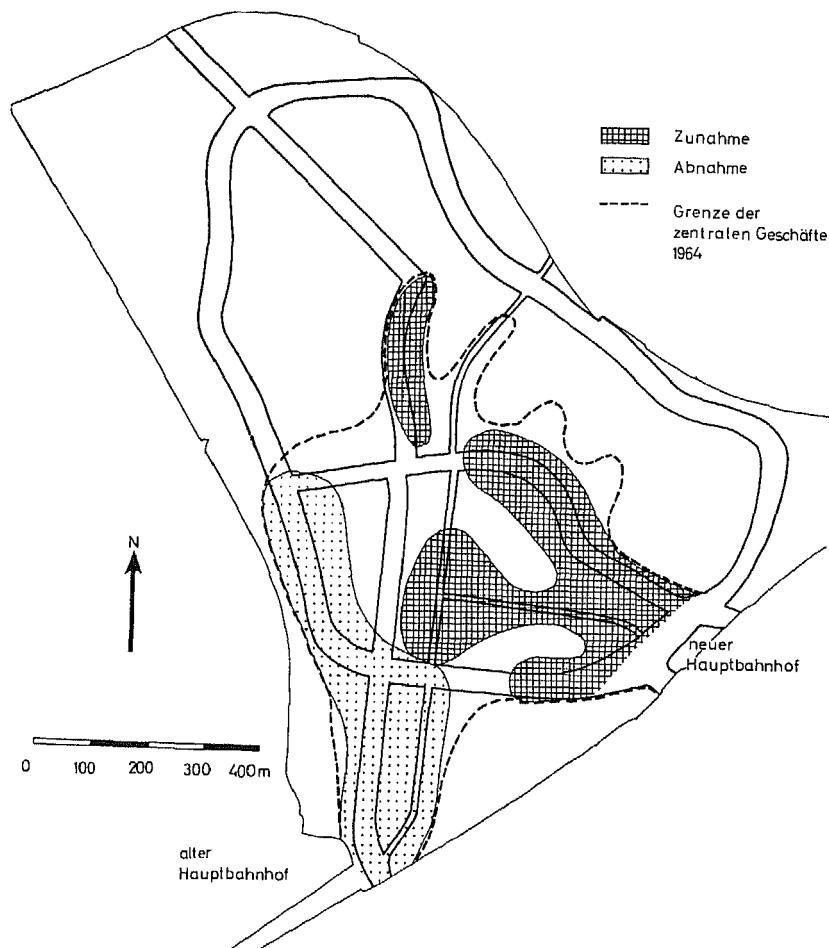


Fig. 47: Die Zu- und Abnahme der zentralen Geschäfte und Büroräume von 1938 bis 1964



die früher vom ehemaligen Hauptbahnhof belebt wurden, die Gruppen I und II stark zurückgehen. Die Umgebung des neuen Hauptbahnhofs mit einem Neuzugang von Geschäften des speziellen und gehobenen Bedarfs zeigt dagegen eine ausgeprägte Bedeutungssteigerung. Am klarsten erkennt man diese Tendenz bei der Büroverteilung (s. Fig. 46). Der Zunahme um den neuen Hauptbahnhof und in den anschließenden Straßenzügen bis zur Dorstener Straße hinauf entspricht im Westen eine deutliche Abnahme. Zwischen beide Gruppen schieben sich Gebiete, in denen sich der Bürobestand seit der Vorkriegszeit nicht geändert hat. Entscheidend für diese Veränderungen war die Verlegung des Hauptbahnhofes von der Südwestecke des Eisenbahndreiecks an seinen heutigen Platz zwischen Wiemelhauser- und Wittener Straße. Diese Verlegung bewirkte, daß die Ausdehnungsrichtung der City sich um fast  $90^{\circ}$  drehte, von der südlichen Kortumstraße zur Huestraße und zum neuen Bahnhofsvorplatz (s. Fig. 47). Außer der veränderten Wachstumsorientierung, die sich besonders in den Randgebieten der City auswirkte, zeigte sich im Kern der Geschäftsstadt die Tendenz zur Ausbildung von Großbetrieben. In vielen Fällen wurde die Verkaufsfläche einzelner größerer Geschäfte auf Kosten früherer kleinerer Geschäftslokale erweitert. Wo dies nicht möglich war, dehnten sich die Verkaufsräume in die oberen Stockwerke aus. Diese Entwicklung hatte sich bereits in den zwanziger Jahren abgezeichnet, als die ersten Kaufhäuser entstanden.

## BOCHUMS ENTWICKLUNG VON EINER GROSSEN STADT ZUR GROSSTADT

Aus den vorangegangenen Darstellungen läßt sich erkennen, daß Bochum im Zusammenhang mit der industriellen Entwicklung zwar schon früh zu einer großen Industriestadt herangewachsen ist, daß ihr Geschäfts- und Verwaltungszentrum jedoch lange Zeit nur klein und wenig differenziert war.

An dem Bemühen um neue Verwaltungsfunktionen und kulturelle Anziehungspunkte erkannte man immer wieder das Bestreben Bochums, seinen Rang als Großstadt zu behaupten. Zu einer Großstadt gehört aber mehr als nur Quantität, als das Überschreiten einer willkürlich gesetzten Grenze von 100.000 Einwohnern mit der daraus folgenden Zunahme der zentralen Dienste.

Wenn Bochum auch seit 1904 mit 112.503 Einwohnern statistisch als Großstadt angesehen werden mußte, so hatte die Stadt trotzdem noch lange Zeit keinen Großstadtcharakter. Die Einwohnerzahl war durch die Eingemeindung einiger ausgedehnter Landgemeinden zusammengekommen, die noch einen unveränderten dörflichen Charakter trugen, während die alte Stadt Kleinstadt geblieben war.<sup>1</sup> Kurz vor der ersten Eingemeindung im Jahre 1904 bringt der "Märkische Sprecher" vom 27. Februar 1904<sup>2</sup> einen Leserbrief, in welchem auseinandergesetzt wird, daß auch nach der Eingemeindung noch nicht von einer Großstadt Bochum gesprochen werden könne. Trotz der mehr als 100.000 Einwohner fehle noch "einiges Wenige" daran. Keines der Bochumer Restaurants habe einen wirklichen Großstadtcharakter. Es fehle an Unterhaltungen und Vergnügungen. Das öffentliche Leben sei ohne geistige Anregung. Es gebe keine Bibliothek, kein Museum und keine Sehenswürdigkeiten. Es gebe noch Straßen in der Stadt, wie sie das Dorf nicht schlimmer aufzuweisen habe. Müll- und Fäkalienabfuhr entsprächen immer noch der Ästhetik der alten Zeit. Der Einsender will wissen, daß öffentliche Gebäude, wie die Reichsbank, das Amtsgericht usw. noch nicht an die Kanalisation angeschlossen seien. Eine große Stadt werde Bochum allenfalls am 1. April<sup>3</sup> werden, aber wann es eine Großstadt sein werde, das wüßten die Götter und die vielleicht auch nicht.<sup>4</sup>

<sup>1</sup> WETZGER, S. 893.

<sup>2</sup> KÜPPERS, Nachlaß, N I, 3, S. 47.

<sup>3</sup> 1. April 1904, Datum der ersten Eingemeindung.

<sup>4</sup> Die Antwort des Märkischen Sprechers auf diesen Brief lautet: "Nur beiläufig sei bemerkt, daß unser Ehrgeiz gar nicht auf eine Großstadt im eigentlichen Sinne gerichtet ist, es uns vielmehr genügt, ein gesundes, entwicklungsfähiges und sehr günstig entwickelndes Gemeinwesen zu haben, auf das das Wort zutrifft: Arbeit ist des Bürgers Zierde." Auch noch 1907 (6. Juli) heißt es im Märkischen Sprecher: "Auch noch über die Jahrhundertwende hinaus, scheint es trotz der Eingemeindungen zur "Großstadt noch ein weiter Weg zu sein."

Wie der Leserbrief ganz richtig bemerkte, gehört zu einer Großstadt ein gewisses Maß an kulturellen Veranstaltungen und geistigen Anregungen. Diese können jedoch erst angeboten werden, wenn der Bedarf sowie die Bereitschaft und finanzielle Möglichkeit sie zu nutzen, vorhanden sind. Weiterhin gehört zu einer Großstadt ein Warenangebot, das über den aller-notwendigsten Lebensunterhalt hinaus eine größere Auswahl in allen Sparten ermöglicht, auch in denen, die den gehobenen Ansprüchen genügen (elegante Modengeschäfte, Porzellangeschäfte ohne Haushaltwaren, Pianogeschäfte u. a.). Die Entwicklung ließ in Bochum lange auf sich warten. Dieser Bedarf war nicht vorhanden und konnte nicht vorhanden sein. Wenn auch durch den Einfluß der Industrie die Bevölkerungszahl anstieg und damit auch der Bedarf an zentralen Gütern und Diensten zunahm<sup>1</sup>, so war die Breite des Angebotes doch von der altersmäßigen Struktur der Bevölkerung und der sozialen Lage der größten Bevölkerungsgruppe abhängig. Diese setzte sich zum größten Teil aus wenig verdienenden Arbeitern zusammen, die finanzkräftige Schicht war nur sehr dünn.

### Die Berufsgliederung der Bochumer Bevölkerung

Ein Blick auf die Bevölkerungsstruktur zeigt, daß die Versorgungs- und Dienstleistungs-, ebenso die Verwaltungsberufe, also der tertiäre Wirtschaftsbereich, zunächst nur einen relativ geringen Prozentsatz der Beschäftigten ausmachten.

Im primären und sekundären Wirtschaftsbereich (Land- und Forstwirtschaft, Bergbau, Industrie, Handwerk und technische Berufe) waren 1895 noch 71 % der arbeitenden Bochumer Bevölkerung beschäftigt, im tertiären Wirtschaftsbereich 29 % (s. Tab. 7 im Anhang). Durch die Eingliederung der nördlichen Zehengemeinden im Jahre 1904 sank der Anteil des tertiären Wirtschaftsbereiches. 1907 entfielen auf ihn nur 24 % der Beschäftigten Gesamt-Bochums. Bis 1925 ergab sich wiederum eine Steigerung der Arbeitsplätze im tertiären Sektor, die jedoch in der Betrachtung der Gesamtstadt durch die Eingemeindungen von 1926 und 1929 erneut zurückgingen. Bis zur Gegenwart haben sich die Verhältnisse allmählich immer mehr zugunsten des tertiären Sektors verschoben. 1961 haben beide Berufsgruppen fast den gleichen Anteil an der Beschäftigtenzahl aufzuweisen. Heute arbeiten nur noch 57 % der Bochumer Beschäftigten im primären und sekundären Wirtschaftsbereich, dagegen 43 % im tertiären Wirtschaftssektor.

Die Einwirkung der Eingemeindungen auf den Anteil des tertiären Sektors an der Gesamtzahl der Beschäftigten läßt deutlich erkennen, daß eine Steigerung der Beschäftigtenzahl im tertiären Bereich weitgehend nur durch Veränderungen im Stadtgebiet von vor 1905, der heutigen Altstadt, hervorgerufen wurde.

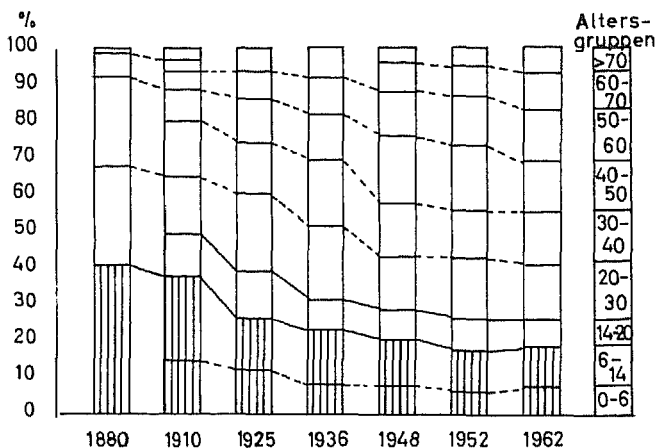
---

<sup>1</sup> SCHWARZ, S. 335.

# Die Bochumer Bevölkerung vor dem Ersten Weltkrieg

## Die Altersgliederung der Bochumer Bevölkerung bis zum Ersten Weltkrieg

Abgesehen von den Verdienstmöglichkeiten der Bochumer Bevölkerung gab es einen natürlichen Grund für den geringen Bedarf an gehobenen Konsumgütern. Die Kurve der Bevölkerungsentwicklung für Bochum zeigte zwar einen steilen Anstieg (s. Fig. 48), doch sollte man dabei folgendes bedenken: 1880 waren 40,5 % der Bochumer Bevölkerung Kinder unter 15 Jahren, ähnlich verhielt es sich in den benachbarten Industriestädten Dortmund (40,2 %) und Essen (40,9 %).<sup>1</sup> In Duisburg, Gelsenkirchen und Herne lag der Anteil der Kinder unter 15 Jahren sogar noch höher, nämlich bei 41,6 %, 41,1 % bzw. 43,3 %. Außerhalb des Industriegebietes sank der Anteil der Kinder unter 15 Jahren erheblich ab. Er betrug in Bielefeld 36,6 %, in Düsseldorf 33,7 %, in Münster sogar nur 26,9 % (s. Tab. 8 und 9 im Anhang).



Für 1910 lautet die Skala der Altersgruppen:  
0-5, 5-15, 15-21, 21-30, 30-40...

Quelle: Stat. Jahrbuch deutscher Städte, 20. Jg., Breslau 1914.  
Altergliederung der Einwohner der Stadt Bochum  
am 10. Okt. 1936, Hg. v. Stat. u. Wahlamt d. Stadt Bochum.  
Stat. Vierteljahresberichte d. Stadt Bochum, 1948 ff.

Fig. 48: Der Anteil der nicht kaufkräftigen Jugendlichen an der Bochumer Bevölkerung

<sup>1</sup> SILBERGLEIT, S. 12 ff.

Diese Verhältnisse blieben bis zum Ersten Weltkrieg fast unverändert erhalten. Auch 1905 und 1910 machte die Zahl der nicht verdienenden Jugendlichen im Alter von 1 - 15 Jahren in Bochum fast 40 % der Gesamtbevölkerung, in Münster dagegen nur 28,4 % aus. In der sich neu entwickelnden Industriestadt Gelsenkirchen stieg der Anteil der Kinder unter 15 Jahren sogar von 41,1 % auf 43,1 % an.

Diese Zahlen lassen einen großen Unterschied zwischen den wachsenden kinderreichen Industriestädten und den Kulturzentren, den "Verwaltungsstädten" erkennen. In den jungen Industriestädten scheidet bis etwa zum Ersten Weltkrieg eine große Gruppe der Bevölkerung als möglicher Konsument von Artikeln des gehobenen Bedarfs aus. Die Zahl erhöht sich noch, wenn man die 14 - 20-jährigen hinzuzählt, die wegen ihres niedrigen Einkommens<sup>1</sup> ebenfalls nur eine geringe Rolle spielten, ganz im Gegensatz zur Gegenwart, wo gerade die Gruppe der "teenager" einen großen Einfluß auf das Angebot der Einzelhändler ausübt.

Somit kamen 1910 nur etwa 50 % der Bochumer Bevölkerung als Konsumenten für den gehobenen Bedarf u. ä. in Frage.

#### Das Einkommen der Bochumer Bevölkerung bis zum Ersten Weltkrieg

Nicht nur die altersmäßige Gliederung der Bevölkerung spielt eine Rolle bei der Frage, ob in Bochum die Voraussetzungen zur Entwicklung großstädtischen Lebens überhaupt bestanden. Der größte Teil der Bevölkerung hatte ein zu geringes Einkommen, um mehr als die notwendigsten Bedürfnisse zu befriedigen. Die Gruppe der Einwohner in Bochum mit einem größeren Einkommen war klein, entsprechend hatten auch nur wenige Personen die Möglichkeit, einen möglicherweise vorhandenen höheren Bedarf zu decken. Und diese wenigen konnten dann auch jederzeit auf die größere Auswahl der Nachbarstädte zurückgreifen, um ihre Einkäufe zu erledigen und ihre kulturellen Bedürfnisse zu befriedigen.

Bei 28.368 Einwohnern im Jahre 1875 mußten 9.197 Personen Klassensteuer<sup>2</sup> bezahlen (s. Tab. 10 im Anhang), das waren 32,6 % der Gesamt-

<sup>1</sup> Noch im Tarifvertrag vom 20.6.1929, der zwischen dem Zechenverband einerseits und den Gewerkschaften andererseits abgeschlossen wurde, erhalten erst die 21-jährigen Arbeiter vollen Schichtlohn. Die 14-jährigen erhalten nur 30 % des Schichtlohnes. Mit jedem Jahr steigert sich der Verdienst um 10 % des vollen Lohnes. - SUBERG, S. 27.

<sup>2</sup> Die Klassensteuer war eine Personalsteuer, die als Vorläufer der modernen Einkommensteuer einen ersten Versuch zur Besteuerung nach der persönlichen Leistungsfähigkeit darstellte. Die Klassensteuer und klassifizierte Einkommensteuer wurde in Preußen 1891 von der Einkommensteuer abgelöst, die im Umfang ihrer Berechnung der heutigen Einkommen- und Lohnsteuer entsprach.

bevölkerung, also die arbeitende Bevölkerung. Den Rest bildeten Frauen und Kinder. Die meisten Steuersätze lagen unter 12,- M, d. h. der Verdienst betrug weniger als 1.350,- M im Jahr. Nur 1.398 Personen, das waren 5 % der Gesamtbevölkerung, hatten ein höheres Einkommen, 140 Personen (= 0,5 % der Gesamtbevölkerung) mußten über 50,- M Steuern entrichten (max. 72,- M), d. h. sie verdienten mehr als 3.000,- M im Jahr.

Die Einkommensteuertabellen von 1900<sup>1</sup> zeigen ein ähnliches Bild. Von 65.551 Einwohnern zahlten 16.369 Personen Einkommensteuer, das waren 24,9 %. Davon zahlten 13.236 Personen, also 20,3 % der Gesamtbevölkerung, weniger als 16,- M pro Jahr, d. h., sie hatten einen geringeren Verdienst als 1.500,- M jährlich. Dazu kamen noch die Personen, die zwar zu jährlich 4,- M Steuern veranlagt wurden, diese jedoch nicht zu entrichten brauchten und die Personen, von denen wegen ihres zu geringen Verdienstes keine Einkommensteuer verlangt wurde. Sie alle müssen noch zu den 20,3 % hinzugezählt werden. Nur 2,7 % der Bevölkerung (1.796 Personen) hatte ein Einkommen von 1.500 - 3.000,- M, bildete also einen Mittelstand. 2,0 % der Bevölkerung (1.337 Personen) zahlte höhere Steuern als 52,- M, hatte damit ein Einkommen über 3.000,- M. Demnach bot sich in Bochum im Jahre 1900 nur 1.337 Personen mit ihren Angehörigen die Möglichkeit, ihren Bedarf an gehobenen Konsumgütern zu decken.

Zu der großen Masse der Bevölkerung mit einem geringeren Verdienst als 1.500,- M im Jahr gehörten die Arbeiter, außerdem die überwiegende Zahl der städtischen Angestellten, wie z. B. die Kanzlisten (1.230,- M), Büroassistenten (1.400 - 1.475,- M) und Schreiber (1.230,- M) zum Teil auch die Volksschullehrer (1.260,- M) und Aushilfslehrer 1.200,- M).

Den kleinen "Mittelstand" mit einem Einkommen von 1.500 - 3.000,- M bildeten u. a. die Stadtsekretäre und Buchhalter (1.800 - 2.900,- M), Polizeiwachtmeister (2.200 - 2.600,- M), Feuerwehr- und Oberfeuerwehrmänner (2.060 - 2.180,- M), die Lehrer der Oberschulen (1.800 - 2.070,- M) und die Polizeikommissare (2.350 - 2.650,- M).

In der obersten Verdienstgruppe mit einem Einkommen über 3.000,- M lagen der Polizeiinspektor (4.500,- M), der Stadtbaumeister (5.000,- M) und Bürgermeister (10 - 14.000,- M), sowie der Gymnasialdirektor (6.400,- M) und Gymnasialprofessor (5.400 - 6.000,- M).<sup>2</sup>

Vergleicht man die Einkommensgruppen Bochums mit denen der benachbarten Industriestädte, so zeigt sich ein ähnliches Bild wie bei der Betrachtung des Altersaufbaus: Gelsenkirchen als junge, aufstrebende Industriestadt fällt mit nur 505 (1,3 % der Gesamtbevölkerung) möglichen Konsumenten des gehobenen Bedarfs weit zurück, Münster und Düsseldorf

---

<sup>1</sup> Verwaltungsbericht 1912, S. 75/76.

<sup>2</sup> Haushaltspläne der Stadt Bochum 1901 und 1902.

liegen mit 2.427 (3,8 %) und 5.359 (2,5 %) Konsumenten absolut und relativ an der Spitze (s. Tab.). Essen, Bochum und Dortmund gehören zwar zusammen in die Gruppe der älteren Industriestädte, jedoch fällt Bochum nach der tatsächlichen Zahl der Personen mit höherem Einkommen weit zurück.

Steuerpflichtige in den Städten Nordrhein-Westfalens im Jahre 1900

(SILBERGLEIT, S. 426 ff; Verwaltungsbericht 1912)

	Einwohnerzahl	Steuerpflichtige		
		insgesamt	mit einem Einkommen über 3.000 M	% der Gesamtbevölkerung
Bielefeld	63.046	8.260	1.230	1,95
Bochum	64.825	16.369	1.337	2,0
Dortmund	142.733	35.990	3.083	2,1
Düsseldorf	213.711	36.878	5.359	2,5
Duisburg	92.730	13.742	1.579	1,7
Essen	118.862	25.954	2.345	2,9
Gelsenkirchen	36.935	7.530	505	1,3
Münster	63.754	9.345	2.427	3,8

Im Zeitraum von 1905 - 1912 stieg die Zahl der Steuerpflichtigen mit einem Einkommen von mehr als 3.000,- M im gleichen Verhältnis an wie die Bevölkerung, sie machte etwa 1,6 % der Gesamtbevölkerung aus. Die absolute Zahl der Personen mit einem höheren Einkommen blieb jedoch fast unverändert niedrig. Die Zahl der Steuerpflichtigen mit geringerem Einkommen stieg zunächst steiler an, zeigte dann aber eine nachlassende Entwicklungstendenz. Sie machte durchschnittlich 25 %, also ein Viertel der Bochumer Bevölkerung aus.

Das Einkommen der Bochumer Bevölkerung  
(Verwaltungsbericht 1912, S. 75/76)

	Einwohner im Stadt- gebiet von 1905	Steuerpflichtige Personen mit Einkommen von weniger als 3.000 Mark <sup>a</sup>	% der Ge- samtbe- völkerung	Personen mit Ein- kommen über 3.000 M	% der Ge- samtbe- völkerung
1905	118.464	25.951	21,9	1.797	1,5
1906	119.799	27.942	23,5	1.929	1,6
1907	127.216	30.634	24,1	1.980	1,6
1908	130.807	33.136	25,3	2.063	1,6
1909	131.709	33.935	25,8	2.122	1,6
1910	133.660	32.884	24,6	2.167	1,6
1911	137.594	34.135	24,8	2.279	1,7
1912	140.407	35.897	25,6	2.437	1,7

<sup>a</sup> Dazu kommen noch die von der Einkommensteuer befreiten Personen. 1910 z. B. waren noch 7.595 Personen zu 4 Mark veranlagt, von denen die Steuern jedoch nicht eingezogen wurden, außerdem waren noch 21.909 Personen wegen zu geringen Verdienstes gar nicht veranlagt worden. - Verwaltungsbericht 1910.

An Hand der Kurve (s. Fig. 49) läßt sich außerdem erkennen, daß die Steuerpflichtigen mit einem Einkommen von über 3.000,- M überwiegend in der heutigen Altstadt wohnten, da ihre Entwicklungslinie von der Eingemeindung 1904 fast nicht beeinflußt wurde.

Bis zum Jahre 1912 konnten die Einkommensverhältnisse der Bochumer Bevölkerung nach den Steuertabellen in den Verwaltungsberichten der Stadt dargestellt werden. Für die spätere Zeit fehlen alle derartigen Angaben, da die Städte jetzt nicht mehr die staatlichen Steuern einziehen. Die Finanzämter geben keine Auskünfte, außerdem decken sich die Steuerbezirke der Finanzämter nicht mit den Stadtbezirken. Man kann nur noch von einzelnen Angaben über die Löhne im Ruhrgebiet oder in Bochum und von Einzelwerten der Lebenshaltungskosten auf die Kaufkraft der Bochumer Bevölkerung schließen. Dabei muß man beachten, daß die arbeitende Bevölkerung in bezug auf ihre Löhne keine homogene Masse ist, sondern daß sich dabei beträchtliche Differenzen ergeben können, so daß auch Tariflöhne nicht unbedingt aussagekräftig sind.



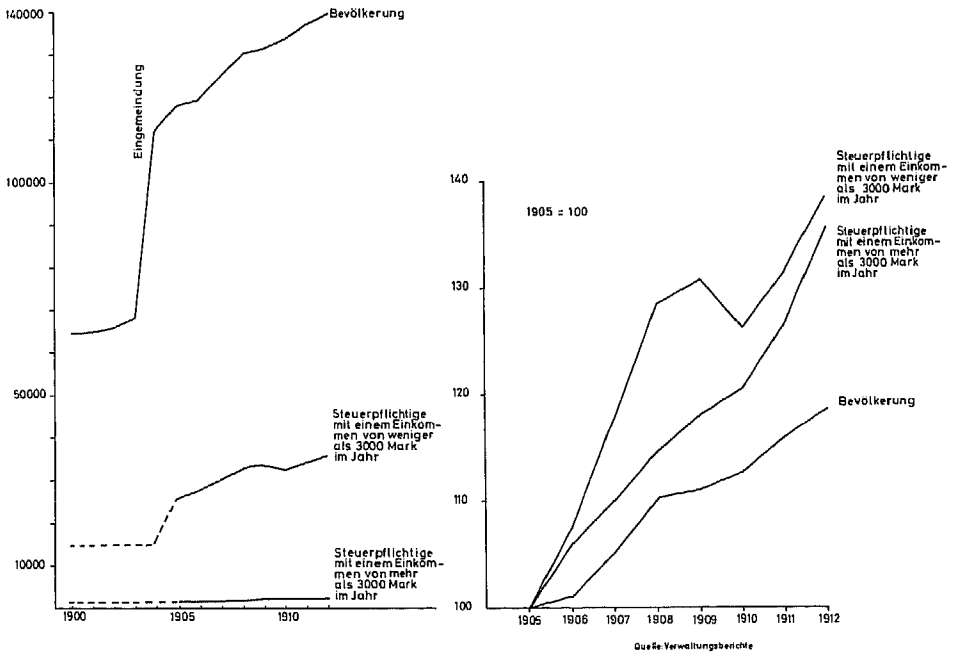


Fig. 49: Bevölkerung sowie Steuerpflichtige

### Die Lebenshaltungskosten in Bochum bis zum Ersten Weltkrieg

Im Jahre 1875 brauchte eine fünfköpfige Familie (Ehepaar mit 3 Kindern von 6, 4 und 2 Jahren) in der Stadt im Jahre 1.140 - 1.270,- M, um existieren zu können.<sup>1</sup> Der Durchschnittsverdienst der Bergleute und Fabrikarbeiter lag bei 1.120 - 1.140,- M im Jahr, d. h., sie erreichten kaum das Existenzminimum. Noch ungünstiger lagen die Verhältnisse bei den kleinen

<sup>1</sup> Statistik des Kreises Bochum 1865-75, S. 185:

	in der Stadt	auf dem Land
Nahrungsmittel	750 - 800 M	650 - 750 M
Wohnung	120 - 150 M	100 - 120 M
Brennmaterial	45 - 50 M	35 - 40 M
Kleidung und Wäsche	150 - 180 M	140 - 160 M
Haushaltsgeräte und Werkzeuge	50 - 60 M	45 - 50 M
Steuern und Abgaben (einschl. Kosten des Schulunterrichts)	25 - 30 M	25 - 30 M
	<u>1.140 - 1.270 M</u>	<u>995 - 1.150 M</u>

Handwerkern und Tagelöhnern.<sup>1</sup> Zwei Drittel (67 %) der erfaßbaren arbeitenden Bevölkerung Bochums gehörte 1875 zu den drei niedrigsten Steuerklassen, d. h. sie verdienten weniger als 1.200,- M. Rechnet man die Familien dazu, so konnten sich zwei Drittel der Bochumer Bevölkerung nur die lebensnotwendigsten Güter leisten, und sie hatte keinen Pfennig für Sonderausgaben übrig. Allmählich wuchs der Durchschnittsjahresverdienst eines Bergarbeiters.<sup>2</sup> 1905 betrug er 1.186,- M, 1910 schon 1.590,- M.<sup>3</sup> Dieser Mehrverdienst wurde jedoch durch die steigenden Lebensmittelpreise zum großen Teil wieder aufgehoben, so daß die Kaufkraft der

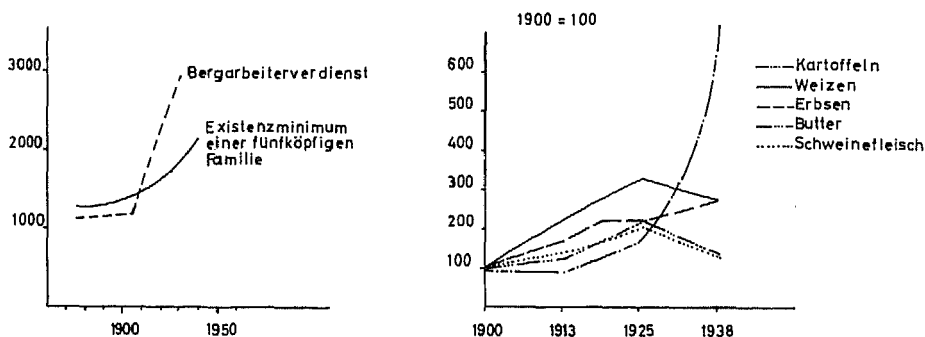


Fig. 50: Bergarbeiterverdienst und Existenzminimum und Preisentwicklung der wichtigsten Lebensmittel 1900-1938

<sup>1</sup> Die Lohnverhältnisse der arbeitenden Klassen im Kreis Bochum:

Landwirtschaftliche Arbeiter

	männlich	250 - 300 M/Jahr	+ Kost und Wohnung		
	weiblich	120 - 150	" + " " "		

Gesinde:

	männlich	200 - 250	" + " " "		
	weiblich	75 - 120	" + " " "		

Bergwerksarbeiter:

Fabrikarbeiter 1.120 - 1.140 "

Handwerksgesellen 300 - 450 " + " " "

Kleine Handwerker (Weber usw.) 1.120 - 1.500 "

<sup>2</sup> Die Bergarbeiter werden in Zukunft als Beispiel beibehalten, da sie zunächst den größten Teil der arbeitenden Bochumer Bevölkerung stellten und über sie daher auch die meisten Angaben zu finden sind.

<sup>3</sup> Verwaltungsbericht 1910, S. 34.

Industriearbeiter kaum zunahm. Lag das Existenzminimum für eine fünfköpfige Familie 1875 noch bei 1.140 - 1.270,- M im Jahr, so war es bis 1925 schon auf rund 1.720,- M angestiegen<sup>1</sup> und betrug 1929/30 bereits 2.120,33 RM.<sup>2</sup> Die Durchschnittspreise der wichtigsten Lebensmittel stiegen bis 1925 gleichmäßig an und fächerten dann weit auseinander, zum Teil sanken sie auf die Preise vor dem Ersten Weltkrieg zurück, zum Teil stiegen sie steil an (s. Fig. 50).

#### Durchschnittspreise der wichtigsten Lebensmittel

Quelle: Verwaltungsbericht 1900, S. 20.

Statist. Vierteljahresberichte der Stadt Bochum

Okt.-Dez. 1913, 1925, 1938.

		1 900	1913	1925	1938
Weizen	50 kg	7,92 M	18, -- M	26, -- M	22, -- M
Roggen	50 "	7,11 "	11, -- "	-	-
Erbsen	50 "	12,70 "	21, -- "	28, -- "	35, -- "
Kartoffeln	50 "	3,08 "	3, -- "	5, -- "	20,50 "
Butter	1 "	2,27 "	2,80 "	5,14 "	3,20 "
Schweinefleisch	1 "	1,35 "	1,75 "	2,87 "	1,80 "

Für die Zeit vor dem Ersten Weltkrieg wurden von BREUER<sup>2</sup> Zahlen der Saarbrückener Bergleute und des Kaiserlichen Statistischen Amtes genannt, die die Aufwendungen für lebenswichtige Ausgaben mit 81,3 und 84,9 % des Lohnes angeben. 1875 hatten sie sogar 100 % des Lohnes ausgemacht. Demnach konnten die Arbeiter seit 1875 zwar allmählich einen größeren Anteil ihres Lohnes für nicht unbedingt lebensnotwendige Zwecke verwenden, jedoch waren immer noch über 3/4 des Verdienstes festgelegt.

Auch die Angehörigen des kleinen Mittelstandes mit einem Einkommen von 1.600 - 2.000,- M gaben noch 69 % ihres Verdienstes für Nahrungs- und Genußmittel sowie für die Miete aus. Die Zahl steigerte sich noch, wenn die Ausgaben für Kleidung, Heizung usw. eingerechnet wurden.<sup>3</sup>

Solange aber der größte Teil der Bevölkerung mehr als 75 % seines Einkommens für Lebensmittel und sonstige notwendige Ausgaben anlegen mußte, bestand kaum Aussicht, daß sich ein großstädtisches Geschäftszentrum mit einem vielfältigen und verwöhnten Ansprüchen genügenden Warenangebot herausbildete. Erst mit steigendem Einkommen nahm auch die Bedeutung der nicht lebensnotwendigen Bedürfnisse zu. Je niedriger der Anteil der lebenswichtigen Ausgaben wurde, desto mehr Geld konnte für andere Zwecke ausgegeben werden.

<sup>1</sup> Statist. Vierteljahresbericht 1925.

<sup>2</sup> BREUER, S. 72.

<sup>3</sup> SAITZEW, S. 132.

## Die Bochumer Bevölkerung nach dem Ersten Weltkrieg

Nach dem Ersten Weltkrieg änderte sich allmählich die Zusammensetzung der Bochumer Bevölkerung.

Der Anteil der Beschäftigten im tertiären Wirtschaftsbereich nahm zu.

### Die Altersgliederung der Bochumer Bevölkerung nach dem Ersten Weltkrieg

Bei der Gesamtzahl der Bevölkerung trat zwischen den beiden Kriegen keine große Änderung mehr ein, die Hauptwachstumsperiode war abgeschlossen. Jetzt begann bei relativ gleichbleibender Bevölkerungszahl eine Verschiebung des Altersaufbaus zugunsten der mittleren Jahrgänge. Damit hatte sich ohne absolute Änderung der Bevölkerungszahl die Zahl der möglichen Verbraucher von Gütern des gehobenen Bedarfs erhöht.

Bis zur Gegenwart nimmt das Übergewicht der Jugendlichen wieder langsam ab (vgl. Fig. 48 S. 142 und Tab. 8 im Anhang). Die 1 - 14-jährigen machten 1933 nur noch 24,1 % der Bochumer Bevölkerung aus. In Essen und Dortmund lag die Zahl der Jugendlichen noch etwas tiefer, nämlich bei 23 % in Essen und 22,7 % in Dortmund.<sup>1</sup>

### Das Einkommen und die Lebenshaltungskosten der Bochumer Bevölkerung nach dem Ersten Weltkrieg

Eine Untersuchung über die Lebenshaltung der Bergarbeiter im Ruhrgebiet aus dem Jahre 1935<sup>2</sup> zeigt, daß die Gruppe der Industriearbeiter auch damals nur geringe oder gar keine Mittel für etwaige gehobene Ansprüche abzweigen konnte. Dabei gehörten die Bergarbeiter wegen ihres schweren Berufes immer zur höchstbezahlten Arbeitergruppe. Die große Gruppe der Bergarbeiter mit ihren Familien fiel also auch noch 1935 als Konsument des gehobenen Bedarfs aus. Die Untersuchung von BREUER erfaßt die Lebenshaltungskosten der Bergarbeiter im Ruhrgebiet an Hand von ganzjährig geführten Haushaltungsbüchern des Jahres 1930 von 75 Familien. Die Aussagen der Berechnungen wurden von mehreren parallelen Statistiken erhärtet. Die Jahreseinkommen einer Bergarbeiterfamilie, die mit durchschnittlich 2.943,81 RM an der oberen Grenze der normalen Verdienstmöglichkeiten angesetzt war, sowie die Löhne anderer Arbeitergruppen, verteilten sich nach BREUER folgendermaßen auf die Ausgaben:

---

<sup>1</sup> Bochumer Anzeiger, 6./7. 3. 1937.

<sup>2</sup> BREUER.

Die Ausgaben der Arbeiter  
(BREUER, S. 72)

	Durchschnitts- lohn 1929/30	für physiolo- gisch notwen- dige Lebens- bedürfnisse	davon für Nahrungs- mittel	für übrige Bedürf- nisse
	RM	%	%	%
		des Lohnes		
Bergarbeiter- verband	2.943,81	72,1	42,5	27,9
Eisenbahner- verband	1.665,37	73,6		26,4
Statist. Reichsamt	2.936,07	76,3		23,7

(s. auch Tab. 11 im Anhang)

Der Bergarbeiter gab um 1935 noch fast die Hälfte seines Verdienstes für Nahrungsmittel aus. Der Prozentsatz steigt mit sinkendem Einkommen weiter an. Werden dazu die übrigen lebensnotwendigen Ausgaben hinzugezählt, wie Wohnung, Heizung, Beleuchtung und Kleidung, so kommt BREUER für die Bergarbeiter des Ruhrgebietes um das Jahr 1930 auf 72,1 % des Lohnes, die für physiologisch notwendige Lebensbedürfnisse angelegt werden müßten. Ähnliche Zahlen hatten für die gleiche Zeit der Eisenbahnerverband (73,6 %) und das Statistische Reichsamt (76,3 %) errechnet. Die Zahlen lagen hier noch etwas höher, da der Lohn eines normalen Arbeiters im Durchschnitt tiefer lag als der eines Bergarbeiters, außerdem wohnten die Bergarbeiter meist in verhältnismäßig billigen Werkswohnungen.

Vergleicht man die Ausgaben der Arbeiter mit denen anderer Bevölkerungsgruppen, so zeigt es sich, daß sowohl Angestellte als auch Beamte einen etwas geringeren Prozentsatz ihres Gehaltes für lebensnotwendige Bedürfnisse ausgeben mußten. Während die Arbeiterhaushalte nur 220,- M (6,6 % des Lohnes) für Kulturausgaben im Jahr übrig hatten, waren es bei den Angestellten 470,- M (10,1 %), bei den Beamten 700,- M (13,2 %)<sup>1</sup> (s. auch Tab. 12 im Anhang).

<sup>1</sup> TYSZKA, Ernährung, S. 23.

Die Angaben beziehen sich alle auf den Reichsdurchschnitt, daher sind sie nur als ergänzende Werte zu sehen, um eine ungefähre Einordnung der Bevölkerungsgruppen zu ermöglichen.

Für das Jahr 1932 wurde Bochum im Rahmen seiner Nachbarstädte Dortmund und Essen als die wirtschaftlich und sozial schwächste dargestellt.<sup>1</sup> Von allen Erwerbstätigen waren 67,4 % Arbeiter (in Essen 64,7 %, in Dortmund 65,4 %). Das Einkommen je Einwohner betrug 388,- RM (in Essen 460,- RM, in Dortmund 410,- RM), die Einkommensteuer lag entsprechend niedrig: 18,2 RM je Einwohner in Bochum gegenüber 23,3 RM je Einwohner in Essen, 21,3 RM je Einwohner in Dortmund.

Somit hatte sich die Kaufkraft der Bochumer Bevölkerung auch zwischen den beiden Kriegen nur wenig gebessert. Wenn sich auch die mögliche Konsumentengruppe des gehobenen Bedarfs zahlenmäßig durch das Bevölkerungswachstum und die veränderte Altersstruktur vergrößert hatte, so war das Einkommen der größten Bevölkerungsgruppe doch verhältnismäßig niedrig und erlaubte - wenn man die Angaben von TYSZKA zugrunde legt - nur höchstens einem knappen Viertel der Bevölkerung (Selbständige, Angestellte und Beamte) einen höheren Anteil an nicht physiologisch notwendigen Ausgaben.

## Die Bochumer Bevölkerung der Gegenwart

### Die Altersgliederung der Bochumer Bevölkerung 1961

1961 ist der Anteil der Jugendlichen unter 15 Jahren in Bochum auf 21 %<sup>2</sup> abgesunken. In Duisburg, Essen und Dortmund liegt der Prozentsatz bei 21,1 %, 20,3 % und 20,4 %, in den jüngeren Industriestädten, Bottrop, Gelsenkirchen, Castrop-Rauxel und Wanne-Eickel, höher, nämlich bei 24,4 %, 22,3 %, 24,1 % und 22,5 %. Lediglich Herne hat einen geringeren Anteil an Jugendlichen unter 15 Jahren (20,7 %). In Münster sind nur 19,9 % der Einwohner unter 15 Jahre alt.

Damit ist insgesamt gesehen die Zahl der Jugendlichen gegenüber der Zeit vor dem Ersten Weltkrieg gesunken, doch die Rangordnung der Städte des Ruhrgebietes blieb gleich. Am größten ist der Anteil der über 15 Jahre alten Einwohner und damit der potentiellen Käufer gehobener Bedarfsgüter in Münster, am niedrigsten in den jüngsten Industriestädten wie Bottrop und Castrop-Rauxel. Noch deutlicher wird diese Rangordnung der Städte innerhalb des Industriegebietes, wenn man statt der Prozentzahlen die absoluten Bevölkerungszahlen einsetzt.

---

<sup>1</sup> Bochumer Anzeiger, 6./7.3.1937, S. 6.

<sup>2</sup> Alle Angaben nach "Beiträge zur Statistik des Landes Nordrhein-Westfalen" 1961, H. 4b.

Der Anteil der Jugendlichen an der Gesamtbevölkerung  
in den Städten Nordrhein-Westfalens  
(Beiträge zur Statistik des Landes NRW, 1961, H. 4b)

	Einwohnerzahl 1961	Jugendliche von 0-15 Jahren absolut	% d. Gesamt-Bev.	Einwohner über 15 Jah.
Essen	726.550	147.185	20,3	579.365
Dortmund	641.480	131.068	20,4	510.412
Duisburg	502.993	106.377	21,1	396.616
Gelsenkirchen	382.689	85.361	22,3	297.328
Bochum	361.382	75.868	21,0	285.514
Recklinghausen	130.581	30.341	23,2	100.240
Herne	113.207	23.424	20,7	89.783
Bottrop	111.548	27.198	24,4	84.350
Wanne-Eickel	107.197	24.144	22,5	83.053
Castrop-Rauxel	87.910	21.200	24,1	66.710
Münster	182.721	36.443	19,9	146.278

Mit der geringeren Zahl an Jugendlichen ist der Anteil der möglichen Käufer von Gütern des gehobenen Bedarfs gestiegen. Verstärkt wird diese Tendenz noch dadurch, daß viel früher, also bereits in den ersten Berufsjahren, die Möglichkeit besteht, von eigenem Geld einzukaufen als um 1910 oder noch vor dem Zweiten Weltkrieg.

#### Die Lebensbedingungen der Bochumer Bevölkerung in der Gegenwart

Über die heutigen Einkommensverhältnisse der Bochumer Bevölkerung läßt sich nichts aussagen, da die Finanzämter aus verständlichen Gründen keine Auskünfte erteilen. Die Lebenshaltungskosten und ihr Verhältnis zu den Löhnen ließen sich ebenfalls nicht ermitteln, da die Angaben des Statistischen Amtes zu allgemein gehalten waren. Die Gewerkschaften konnten außer Hunderten von einzelnen Tarifverträgen keine Unterlagen über Lebenshaltungskosten zur Verfügung stellen.

Im allgemeinen sind die durchschnittlichen Bezüge der Beschäftigten gewachsen. Gleichzeitig ist jedoch die Bedürfnislosigkeit der Arbeiterbevölkerung zurückgegangen. Der Lebensstandard ist gestiegen. Die höheren Löhne, die gleichen Ausbildungschancen aller und die Angleichung der Konsumbedürfnisse und Lebensstile einzelner Konsumgruppen aneinander aufgrund der Massengüterproduktion der modernen Wirtschaft haben eine weitgehende Einebnung der sozialen Unterschiede zur Folge gehabt und eine "kleinbürgerlich-mittelständische soziale Schicht" geschaffen, von der

sich noch nur die Reichen und Armen als Extreme deutlich abheben.<sup>1</sup> Eine Differenzierung dieser großen Gruppe erfolgt nicht mehr so sehr durch soziale Geltung aufgrund von Besitz, Herkunft oder Bildung, sondern weitgehend in der Zurschaustellung der Lebenshaltung durch den Gebrauch von Gütern, deren Nutzen zugunsten des Prestiges eine sekundäre Rolle spielt. Dazu kommt die Bevorzugung bestimmter Geschäfte, luxuriöser, oft antik ausgestatteter Restaurants u. a.<sup>2</sup> Dieser Wettkampf um das gesellschaftliche Ansehen erfaßt durch die Massenproduktion und die Möglichkeit der Teilzahlung auch die finanziell schwächeren Gruppen.<sup>3</sup> Die Wahl der konsumierten Güter wird weitgehend durch Werbung gelenkt. Häufig wird künstlich eine Mangelsituation herbeigeführt und damit der Bedarf der Konsumenten gesteigert, oft über die tatsächlichen finanziellen Möglichkeiten hinaus. So werden allmählich auch die finanzschwachen Gruppen zu Konsumenten gehobener Güter. Dies wiederum bildet die Existenzgrundlage der Geschäfte des gehobenen Bedarfs, die sich nach dem Krieg in verstärktem Maße in der Innenstadt niederließen.

### Die Entwicklung der Geschäftstypen in der Innenstadt

Die veränderte Zusammensetzung des Käuferpublikums, sei es durch steigenden Verdienst der Arbeiter, sei es durch die größere Zahl von höheren Angestellten und Beamten, hatte einen veränderten Bedarf zur Folge.

Dieser muß einen angemessenen Ausdruck in der Gestaltung des Geschäftslebens finden. Um die Entwicklung eines Stadtteiles durch ein ganzes Jahrhundert hindurch würdigen zu können, dürfen wir also nicht allein angeben, wann sich neue Geschäfte dort niedergelassen haben, wann neue Institutionen gegründet wurden oder wann sich eine geschlossene Ladenfront in den Hauptstraßen gebildet hatte. Es ist sehr leicht möglich, daß diese Geschäftsstraße schon seit alters her ihren Platz behauptet hat. Deswegen muß zusätzlich die Änderung der Geschäftstypen beschrieben werden, die zum Teil den Wandel im Bedarf der Bevölkerung widerspiegelt, die hier einkauft. Es wird damit zugleich am augenfälligsten der langsame Wandel von der Provinzstadt zur Großstadt deutlich werden, wenn man die allgemeinen Veränderungen des Geschäftswesens entsprechend berücksichtigt und ausklammert.

Noch in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts stand der Handwerker im Mittelpunkt der Versorgung, der seine eigenen Produkte in einem kleinen angeschlossenen Laden verkaufte. Mit der wachsenden Industrialisierung kam es zur mechanischen Herstellung in Fabriken, Produktion und Vertrieb wurden getrennt.<sup>4</sup> Die Handwerker waren dieser Konkurrenz nicht

<sup>1</sup> HOFFMANN, S. 52.

<sup>2</sup> dto. S. 53.

<sup>3</sup> dto.

<sup>4</sup> SCHMOLLER, S. 211.



gewachsen und mußten vielfach einen Nebenerwerb ergreifen, um ihren Lebensunterhalt sicherzustellen. Je unbedeutender die eigentliche gewerbliche Tätigkeit des Handwerks wurde, desto mehr trat der Verkauf fertiger Waren in den Vordergrund und wurde schließlich zum Hauptberuf.<sup>1</sup> Man fing an, neben den eigenen auch fremde Produkte mehr oder weniger zusammenpassende Artikel zu führen. "Der Buchbinder handelte mit Dinte, Federn und Papier, der Klempner mit Petroleum, der Friseur und Bürstenbinder mit Ölen, Seifen, Parfümerien, alle versuchten es mit Zigarren."<sup>2</sup> Es gab kleine Handwerksbetriebe des täglichen Bedarfs (Schusterei, Tischlerei, Schreinerei) neben handwerklichen Großbetrieben. Die Produkte der Großbetriebe wurden oft in den kleinen Ladengeschäften vertrieben, die sich aus den ehemaligen lokalen Werkstätten entwickelt hatten. Eine viel kleinere Zahl größerer Geschäfte übernahm, was früher eine größere Zahl einzelner technischer Arbeiter, d. h. kleiner Meister mit den Hausfrauen zusammen besorgte.

Die Handwerker konnten auch in Bochum den Massenbedarf nicht mehr befriedigen, so daß 1857 die ersten Kleider-, Schuh- und Möbelmagazine eröffnet wurden und zahlreiche Läden entstanden.<sup>3</sup> Die damals übliche Form des Ladenhandels, der Kramladen, in dem ohne jede Spezialisierung Waren aller Art für den Verbraucher feilgeboten wurden<sup>4</sup>, herrschte in Bochum noch um die Jahrhundertwende vor.<sup>5</sup> Seit der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts kam es infolge der raschen Bevölkerungszunahme zu einer immer stärkeren Erhöhung der Einzelhandelsumsätze.<sup>6</sup> Die Masse der in der Industrie arbeitenden Bevölkerung gab den Handel- und Gewerbetreibenden, die Güter des lebensnotwendigen Bedarfs anboten, ein gutes Auskommen. So bildete sich allmählich ein kleiner kaufmännischer Mittelstand heraus, der in einer günstigeren wirtschaftlichen Position war als die große Masse der Arbeiterbevölkerung. Nach Auskünften des "Führers durch Bochum" aus dem Jahre 1908 soll dieser Mittelstand der Kaufleute zahlreicher und wohlhabender gewesen sein als in den neu entstandenen Zechenstädten im Norden. Zusammen mit der allmählich wachsenden Zahl der Beamten und Angestellten, bildete er die Grundlage für eine immer stärker werdende Entwicklung einer "höheren und feineren Kultur."<sup>7</sup> Langsam spezialisierten sich die Ladeninhaber auf bestimmte Produktionszweige. Es bildeten sich Fach- und Spezialgeschäfte heraus, es entstanden Bedarfsartikelgeschäfte wie Herrenartikel-, Damenmoden- und Haushal-

---

<sup>1</sup> SOMBART, S. 30.

<sup>2</sup> SCHMOLLER, S. 22.

<sup>3</sup> DARPE, Geschichte der Stadt Bochum, S. 581.

<sup>4</sup> HERMANN, Handelspolitik, S. 21.

<sup>5</sup> Noch 1901 war der größte Teil der Bochumer Geschäfte im Adreßbuch in mehreren Branchen aufgeführt. Am auffälligsten war dies bei den Friseuren, die häufig auch unter der Sparte Tabak- und Cigarrenhandlung geführt wurden.

<sup>6</sup> SCHMOLLER, S. 183.

<sup>7</sup> Führer durch Bochum 1908, S. 18.

tungsgeschäfte.<sup>1</sup> Die Geschäfte orientierten sich nach Bedarf und Bequemlichkeit des Kundenkreises und erhielten damit entsprechende Standorte innerhalb der Stadt. Die alten Kramläden im gut erreichbaren Stadtzentrum wurden immer mehr zu Spezialgeschäften mit großer Auswahl. Parallel dazu entstanden die großen Kaufhäuser.

Die Läden in den Rand- und Wohnbereichen gingen dazu über, nur noch Waren des täglichen Bedarfs, also weitgehend Lebensmittel, zu führen.

Durch die modernste Entwicklung wurden zahlreiche Geschäfte mit herkömmlicher Bedienung in Selbstbedienungsläden umgewandelt. 1964 existierten in der Innenstadt sechs solcher Läden, damit lag sie - bezogen auf die Größe des Zählbezirkes - an der Spitze, absolut gesehen würde sie jedoch von den Bezirken Bochum - NW (11), Langendreer-Werne und

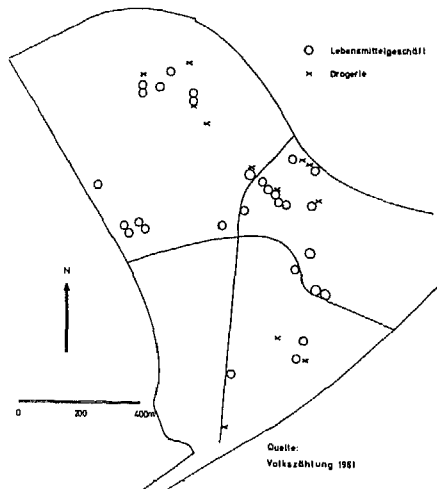


Fig. 51: Die Verbindung von Laden und Wohnung in der Bochumer Innenstadt

<sup>1</sup> Folgende Geschäfte tauchten 1905 zum ersten Mal im Branchenverzeichnis des Adreßbuches auf:

- |                     |                              |
|---------------------|------------------------------|
| Antiquare           | Kunsthandlungen              |
| Bureaueinrichtungen | Spielwaren                   |
| Cafés               | Sportartikel                 |
| Damenkonfektion     | Teppiche                     |
| Herrenwäsche        | Weinrestaurants              |
| Jagdartikel         | Wäscheausstattungs-geschäfte |
| Obstläden           | Waffen                       |

Zum Teil erschienen sie auch noch unter anderen Bezeichnungen, es zeigt sich jedoch an der gesonderten Aufführung einzelner Artikel die beginnende Spezialisierung auf diese Waren.

Mitte Süd (je 12) weit übertroffen.<sup>1</sup> Diese Selbstbedienungsläden entfallen überwiegend auf die Nahrungsmittelbranche. Im eigentlichen Geschäftszentrum gibt es heute keine Lebensmittelgeschäfte mehr, die in enger Verbindung mit der Wohnung des Ladeninhabers stehen und dadurch in dringenden Fällen auch nach Ladenschluß oder sonntags zugänglich sind. Alle kleinen Geschäfte dieser Art liegen in den Teilen der Innenstadt, die von den Sanierungsplänen wenig beeinflußt wurden und außerdem dicht bewohnt sind (s. Fig. 51).

### Die Entwicklung der Straßentypen in der Innenstadt seit der Jahrhundertwende

Versucht man die Straßen des Gleisdreiecks einzelnen Typen zuzuordnen, so ergibt sich folgendes Bild:

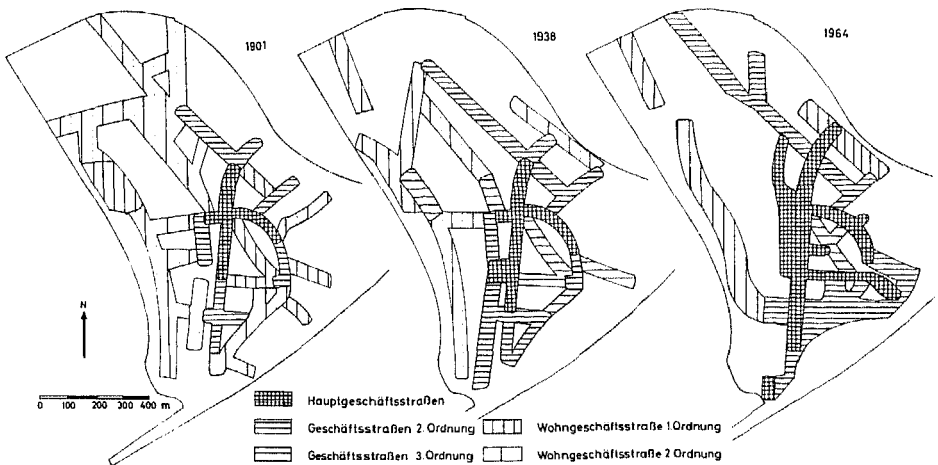


Fig. 52: Die Straßentypen der Bochumer Innenstadt

<sup>1</sup> Monatsberichte des Statist. Amtes der Stadt Bochum, Februar 1964.

Den Kern des Dreiecks bilden 1901 die Hauptgeschäftsstraßen mit einem höheren Anteil an Geschäften des spezialisierten und gehobenen Bedarfs als an Geschäften des periodischen und täglichen Bedarfs. Daran schließen sich die Geschäftsstraßen zweiter Ordnung an, bei denen Gruppe I und II zwar noch stark vertreten sind, jedoch die Geschäfte aus Gruppe III und IV überwiegen. Es folgen die Straßen dritter Ordnung mit über zehn Geschäften der Gruppe III und IV, schließlich die Straßen vierter Ordnung mit fünf bis zehn Geschäften der Gruppe III und IV pro Zählabschnitt. Bis 1938 wächst der Komplex der Hauptgeschäftsstraßen. Entsprechend dehnen sich die übrigen Geschäftsstraßengruppen aus, und zwar so, daß die ranghöheren jeweils die benachbarten rangtieferen ersetzen. Bis 1938 hatte sich so nahezu das ganze Dreieck vom Hauptgeschäftskern ausgehend mit Geschäftsstraßen gefüllt. Um einen Kern mit ranghöheren Straßen legte sich in den Randgebieten eine Gruppe von Wohngeschäftsstraßen, in denen die Flucht der Wohnhäuser mit Geschäften des täglichen Bedarfs durchsetzt war. Dieses Bild ändert sich in der Nachkriegszeit. Der Kern der Hauptgeschäftsstraßen hat sich zwar stark erweitert, dafür ist jedoch insgesamt eine starke Konzentrationsbewegung zu beobachten. Die große Zahl der randlich gelegenen kleinen Geschäfte des täglichen Bedarfs ist stark zurückgegangen.

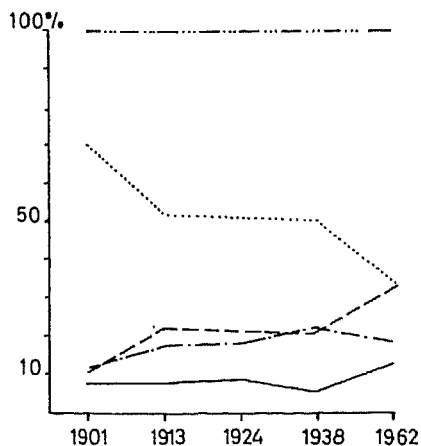
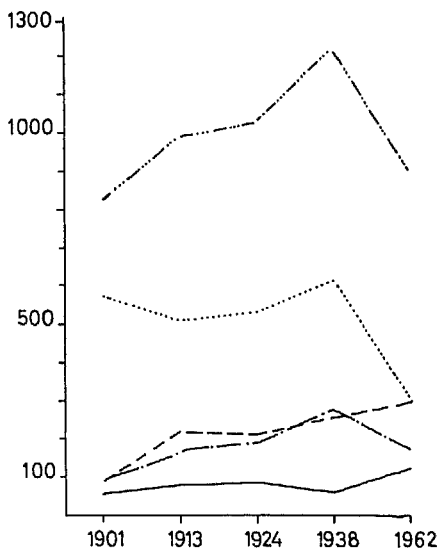
Betrachtet man die Gesamtzahl der Geschäfte in der Bochumer Innenstadt seit der Jahrhundertwende, so zeigt sich eine ständige Zunahme bis zum Beginn des Zweiten Weltkrieges, danach eine ständige Abnahme. 1962 gibt es innerhalb des Gleisdreiecks weniger Geschäfte als vor dem Ersten Weltkrieg. Der größte Teil dieser Abnahme geht auf das Konto der Geschäfte des täglichen Bedarfs, die von 615 (1938) auf 313 (1962), also um fast die Hälfte zurückgingen, während die Zahl der Geschäfte des periodischen Bedarfs nur um knapp 1/3 (von 273 auf 175 Geschäfte) abgenommen hat. Ein Teil des Rückganges ist dadurch bedingt, daß die Verkaufsfläche der einzelnen Läden nach dem Krieg vergrößert wurde und daher die große Zahl kleiner Läden verschwand.

Der Anteil der einzelnen Geschäftstypen an der Gesamtzahl der Geschäfte in der Bochumer Innenstadt

	1901		1913		1924		1938		1962	
I	60	7,3 %	79	8 %	88	8,5 %	66	5,4 %	118	13 %
II	89	10,8 %	218	22 %	216	21 %	257	21,2 %	299	33 %
III	96	11,7 %	174	18 %	192	18,6 %	273	22,6 %	175	19 %
IV	576	70,2 %	514	52 %	535	51,9 %	615	50,8 %	313	35 %
	821	100 %	985	100 %	1031	100 %	1211	100 %	905	100 %

Es hat sich aber nicht nur die Zahl der Geschäfte verändert, sondern auch der prozentuale Anteil der vier Geschäftsgruppen an der Gesamtzahl der Geschäfte in der Bochumer Innenstadt (s. Fig. 53). Am stabilsten er-

Zahl der  
Geschäfte



Geschäfte des

- ..... täglichen
- · - · - einfachen periodischen Bedarfs
- - - - - gehobenen periodischen Bedarfs
- speziellen

Gesamtzahl der Geschäfte

—

Fig. 53: Der Anteil der einzelnen Geschäftstypen an der Gesamtzahl der Geschäfte in der Bochumer Innenstadt

scheint die Gruppe II mit den Geschäften des gehobenen periodischen Bedarfs. Sie zeigt seit der Jahrhundertwende sowohl absolut als auch prozentual einen steten Anstieg. Die Geschäfte des spezialisierten Bedarfs (Gruppe I) reagieren empfindlicher. Sie nehmen allmählich von der Jahrhundertwende bis 1924 zu, dann 1938 stark ab. Ihr Anteil an der Gesamtzahl der Geschäfte ist noch niedriger als im Jahre 1901. Nach dem Zweiten Weltkrieg steigt er im Rahmen der Hochkonjunktur bis auf 13 % (1962) an. An ihnen kann besonders deutlich die Abhängigkeit der Citybildung von den wirtschaftlichen Verhältnissen abgelesen werden. In Zeiten des Niedergangs und der Wirtschaftskrisen war die Entwicklung gehemmt, es kam zu Rückschlägen, so 1938, als die Zahl der Geschäfte von Gruppe I nur 5,4 % der Geschäfte im Gleisdreieck ausmachte, im Gegensatz zu 8,5 % im Jahre 1924 und 13 % im Jahre 1962.

Der Anteil der Geschäfte des spezialisierten und gehobenen periodischen Bedarfs kann als Gradmesser der Großstadtwerdung bezeichnet werden. Erst eine echte Großstadt hat einen gesteigerten Bedarf an Geschäften, die spezielle Bedürfnisse befriedigen, und erst wenn dieser Bedarf vorhanden ist, werden sich in wachsendem Maße solche Geschäfte in der City niederlassen, wie z. B. das Rosenthalstudio, Antiquitätengeschäfte u. a.

Die Geschäfte des täglichen Bedarfs im Geschäftszentrum können zur Kennzeichnung der Großstadtwerdung hinzugezogen werden, da ihre Kurve der Entwicklungskurve der Gruppe I fast spiegelbildlich entspricht. Die Geschäfte des täglichen Bedarfs, weniger des periodischen Bedarfs, zeigen eine genau entgegengesetzte Entwicklung, sie nehmen prozentual gesehen ständig ab.

In Bochum ist dieses Stadium der Großstadt im Grunde erst nach dem Zweiten Weltkrieg erreicht worden. Der Kleinstadtperiode bis zur Jahrhundertwende folgte die Periode der großen Stadt, in der die Zahl der möglichen Verbraucher von Gütern des gehobenen Bedarfs stieg. Gründe dafür waren die veränderte Altersstruktur, die allmähliche Verschiebung des Wirtschaftsgefüges zugunsten des tertiären Sektors und damit die wachsende Zahl der Beamten und höheren Angestellten, schließlich die allmähliche Zunahme der Kaufkraft auch der minderbemittelten Schichten. Alle diese Erscheinungen wurden durch Krisenzeiten stark beeinflusst, so daß eine stetige Aufwärtsentwicklung in der Zwischenkriegszeit nicht erkennbar ist. Es läßt sich nur festlegen, daß diese Periode sich durch ihren Anteil an Geschäften der Gruppe I und II - 1913: 297 (30 %); 1924: 304 (29,5 %); 1938: 323 (26,6 %) - von dem vorhergehenden und folgenden Zeitraum deutlich unterscheidet. (1901: 149 (18,1 %); 1962: 417 (46 %) ).

In dieser Übergangsperiode der großen Stadt und werdenden Großstadt entwickelten sich die Grundlagen zur heutigen Großstadt Bochum.

Die Entwicklung zur Großstadt muß sich auch im Verhältnis des innerstädtischen Geschäftszentrums zu den Randgebieten ausdrücken.

Die Verschiebung der Anteile der einzelnen Geschäftstypen an der Gesamtzahl der Geschäfte im Gleisdreieck muß in einem Verhältnis zur Entwicklung des Gleisdreiecks als Zentrum der Gesamtstadt stehen. Untersucht man alle Betriebe der Stadt Bochum auf ihre Gründungszeit, so zeigt sich eine Zunahme bis zum Beginn des Zweiten Weltkrieges. Danach folgt ein scharfer Einschnitt im Zweiten Weltkrieg, und schließlich kommt es zu vielen Neugründungen in den ersten zehn Jahren nach Kriegsende.

Die zahlreichen Betriebsneugründungen nach 1945 entfallen größtenteils auf die Randgebiete Bochums, auf Weitmar, Langendreer, Kirchharpen, Gerthe und Riemke.

Kaum eine dieser Geschäftsansammlungen außerhalb des Gleisdreiecks verdient jedoch mit Recht die Bezeichnung Nebenzentrum.

Die Wohngebiete in der nächsten Umgebung der Innenstadt sind von Geschäften des täglichen Bedarfs durchsetzt. Geschäfte des gehobenen periodischen und spezialisierten Bedarfs existieren in größerem Maße nur in den entfernter gelegenen Stadtteilen. Ihre Zahl hat sich gegenüber der Vorkriegszeit kaum geändert. Eine Steigerung im Bereich des gehobenen Bedarfs seit 1938 gab es nur in Linden, wo die Zahl der Geschäfte des gehobenen Bedarfs von 12 (1938) auf 19 (1962) stieg <sup>1</sup>, in Riemke 1 (1938), 5 (1962) und in Hiltrop 0 (1938), 6 (1962). Parallel dazu läuft eine starke Zunahme der Geschäfte des täglichen Bedarfs: in Langendreer von 14 auf 36, in Hiltrop von 5 auf 15, in Riemke von 4 auf 16. Während also im Gleisdreieck die Steigerung der Geschäfte des gehobenen und periodischen Bedarfs überwiegt, nehmen in den Nebenzentren die Geschäfte der niederen Rangstufen zu.

So kann auch aus der Zahl der Nebenzentren und einem Vergleich mit dem Gleisdreieck der Grad der Großstadtwerdung Bochums abgelesen werden.

#### DIE AUSWIRKUNG DER CITYBILDUNG AUF DIE STELLUNG DER INNENSTADT IM RAHMEN DER GESAMTSTADT

Abgesehen von den Zahlen der Bevölkerungsentwicklung und Sozialstruktur waren keine nach Stadtgebieten gegliederten Angaben für die Vorkriegszeit zu erhalten, auch das vorhandene Material ist nur unvollständig. Die Ausführungen stützen sich also weitgehend auf die Ergebnisse der Volks- und Arbeitsstättenzählung von 1961.

Bei den meisten Zahlenangaben ließ sich keine kleinere Einheit finden als der Bezirk des Gleisdreiecks, jedoch kann man den Citybereich, für den diese Aussagen zutreffen, auf den Süden und Osten beschränken. Der Nordwest-Teil des Gleisdreiecks gehört strukturell schon zum Bezirk "Altstadt", wie die Angaben über die Sozialstruktur des Dreiecks und der äußere Eindruck zeigen.

---

<sup>1</sup> Nach Adreßbüchern.

## Die Bevölkerungsdichte im Stadtbezirk "Altstadt"

In der Statistik sind in der "Altstadt", dem Bochumer Stadtgebiet vor 1905, für 1962 49.110 Einwohner angegeben (s. Tab. 13 im Anhang), d. h., die Altstadt war mit 8.085 E/km<sup>2</sup> der am dichtesten besiedelte Stadtbezirk Bochums. Vor dem Zweiten Weltkrieg kam dies noch deutlicher zum Vorschein, die "Altstadt" mit 11.517 E/km<sup>2</sup> (1938) lag weit vor den übrigen Stadtbezirken; an zweiter Stelle stand Wiemelhausen mit nur 4.282 E/km<sup>2</sup> (s. Fig. 54 und Tab. 14 im Anhang).

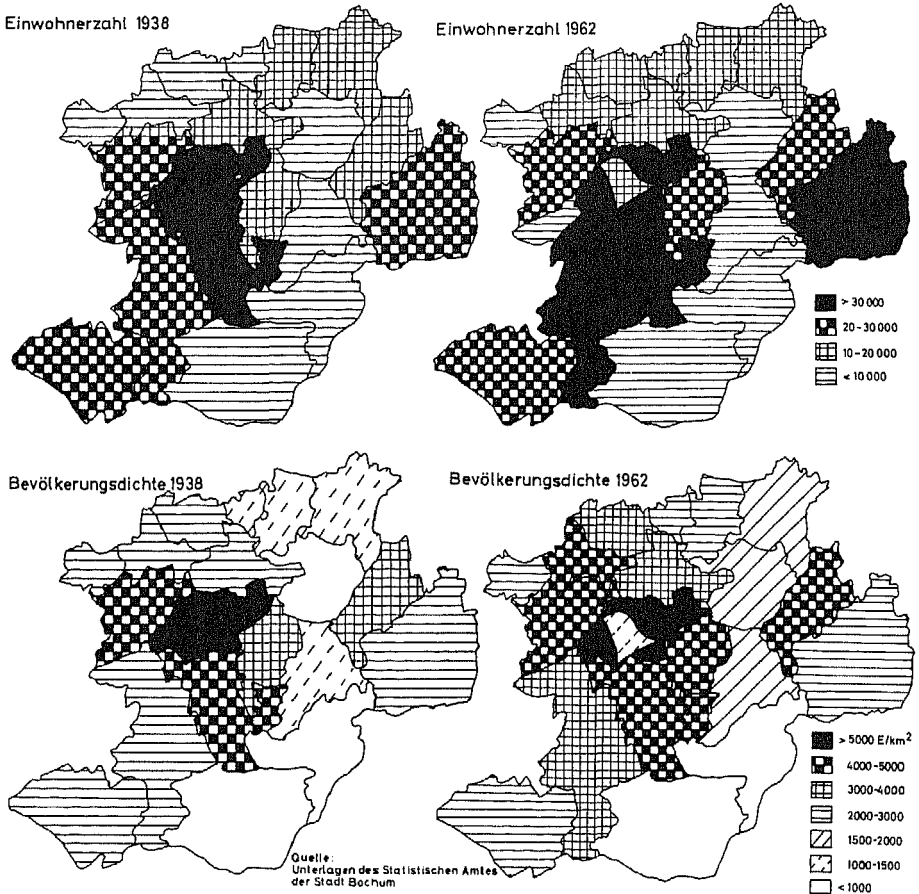


Fig. 54: Die Bevölkerung Bochums 1938 und 1962



Dies Bild wird durch eine Skizze der Haushaltsdichte pro Haus in den einzelnen Stadtbezirken gestützt. 1936 hatte Bochum insgesamt 22.313 Häuser mit 87.867 Haushaltungen. Etwa 25 % aller Häuser standen in der Altstadt, wo auch ein Viertel der Einwohner Bochums lebte. Es entfielen hier auf 4.545 Häuser 20.657 Haushaltungen, so daß durchschnittlich auf jedes Haus 4 1/2 Haushaltungen kamen. Gegenüber dem Gesamtdurchschnitt von 4 Haushaltungen pro Haus im ganzen Stadtgebiet war die Altstadt sehr dicht bewohnt. Am dichtesten besiedelt war 1936 Hamme mit 5 1/2 Haushaltungen je Haus. Es folgte Werne mit 4 3/4, die Altstadt und Langendreer mit je 4 1/2, Wiemelhausen, Weitmar, Hofstede, Riemke mit 4, Altenbochum mit 3 3/4, Linden-Dahlhausen mit 3 1/2, Gerthe mit 3 Haushaltungen je Haus. Herdel, Bergen und Stiepel waren die Stadtteile der Zweifamilienhäuser.<sup>1</sup>

Nach dem Krieg (1954) hatte sich gegenüber 1938 die Bevölkerungsdichte aller Stadtteile erhöht, mit Ausnahme der fast völlig zerstörten Altstadt und Wiemelhausen. Gegenüber 1954 war dann allein die Bevölkerungsdichte Hordels weiter zurückgegangen, während sich die anderen Stadtteile mit dem Anwachsen der Bevölkerung weiter auffüllten (s. Tab. 14 im Anhang). Es zeigte sich dabei gegenüber 1938 deutlich eine Bevorzugung der Randbezirke. Während die Altstadt ihren Vorkriegsstand nicht mehr erreichte, behielten Hamme sowie Wiemelhausen etwa ihren Vorkriegsstand (s. Fig. 54).

#### Die Bevölkerungsentwicklung im Stadtbezirk "Altstadt"

Wenn auch die Altstadt die höchste Bevölkerungsdichte Bochums aufweist, nahm ihre Bevölkerungszahl trotzdem seit der Mitte der zwanziger Jahre stetig ab. Schon seit 1904 stieg die Einwohnerzahl nur noch zögernd unter großen Schwankungen bis zu ihrem Höhepunkt im Jahre 1922. Im Jahre 1927 begann endgültig der Abstieg, der durch den Zweiten Weltkrieg plötzlich verstärkt wurde. Nach dem Krieg stieg die Bevölkerungszahl wieder an. Der heutige Stand entspricht etwa dem, der bei einem kontinuierlichen Rückgang ohne die Kriegseinwirkungen heute erreicht worden wäre (s. Fig. 55).

Das Absinken der Bevölkerungszahl hat zwei Hauptgründe. Bereits vor den ersten Eingemeindungen war die Grenze der Aufnahmefähigkeit fast erreicht. Seit Beginn der Eingemeindungen bestand dann die Möglichkeit, in die Randgebiete auszuweichen, die auch ausgenutzt wurde. Das zeigt die Zahl der Neubauten in den neuen Stadtteilen (s. S. 52). Hinzu kam noch, daß das Stadtparkviertel als vornehmere Wohngegend weniger intensiv genutzt wurde, als die übrigen Teile der Altstadt. Der Bevölkerungsrückgang

---

<sup>1</sup> Bochumer Anzeiger, 27. 5. 1936, S. 3.

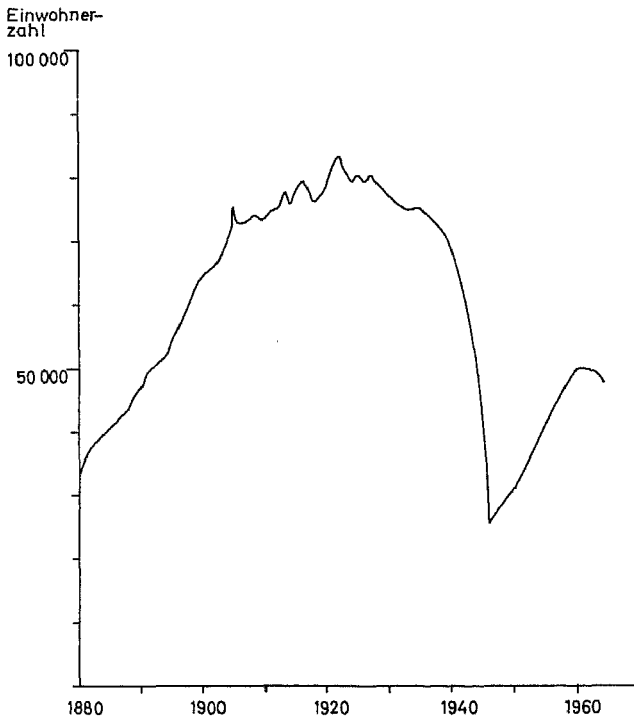


Fig. 55: Die Bevölkerungsentwicklung im Bochumer Bezirk "Altstadt"

seit Mitte der zwanziger Jahre hängt eng mit der Entwicklung des Geschäftszentrums zusammen, wo durch den Bau großer Geschäftshäuser zahlreiche Wohnhäuser aufgegeben wurden. Hinzu kam eine starke Abwanderung der Bevölkerung aus dem Gleisdreieck. Die kinderreichen Familien im ältesten Stadtgebiet um die Propstei-Kirche lösten sich allmählich auf. Die erwachsenen Kinder zogen aus der Innenstadt heraus, während die Eltern jetzt allein die alten Häuser bewohnten. Daneben wurden an einigen Stellen der Innenstadt, so am ehemaligen Neumarkt und an der Bongardstraße, im Zuge der geplanten Altstadtsanierung einige Häuser abgerissen. In Übereinstimmung damit konnte PALSEUR 1938 einen Rückgang der Wohnungen in der Innenstadt feststellen.<sup>1</sup>

<sup>1</sup> PALSEUR, S. 87. - Da die amtlichen Statistiken für das Jahr 1925 17.864, für 1935 20.657 Wohnungen in der Altstadt zählen, kann sich die Angabe PALSEURs nur auf das Gleisdreieck beziehen, in dem zu der Zeit zahlreiche alte Wohnhäuser abgerissen worden waren.

Der Entwicklungstrend wurde durch die Zerstörung des Stadtkernes im Zweiten Weltkrieg gefördert, jedoch kam es nicht zu einer völligen Entvölkerung der Innenstadt, auch im Geschäftszentrum sind die Obergeschosse noch häufig bewohnt. Im Gegensatz zur Altstadt zeigen die übrigen Stadtteile weiterhin steigende Bevölkerungskurven. Soll sich die Vorkriegstendenz in der Bevölkerungsentwicklung fortsetzen, so dürfte die Bevölkerungszahl der Altstadt nicht mehr steigen, sondern mußte ständig zurückgehen. Tatsächlich ist auch von 1962 auf 1963 die Einwohnerzahl der Altstadt etwas gesunken. Da jedoch der eigentliche Geschäftsbereich nur noch wenige Einwohner hat und die daran anschließenden Bezirke weiterhin Wohngebiete bleiben, wird die Bevölkerungszahl wahrscheinlich auf dem heutigen Stand verharren.

### Die Bevölkerungsentwicklung innerhalb des Gleisdreiecks

Heute (1962) leben innerhalb des Gleisdreiecks 13.196 Einwohner,<sup>1</sup> das sind 3 % der Gesamtbevölkerung. Bezieht man die Einwohnerzahl auf die Fläche, so ist das Gleisdreieck mit 1.126 E/km<sup>2</sup> nach Querenburg und Stiepel am dünnsten besiedelt (s. Fig. 54, S. 162). Die das Gleisdreieck umgebende restliche "Altstadt" ist dagegen mit 6.987 E/km<sup>2</sup> der am dichtesten bewohnte Stadtbezirk Bochums.

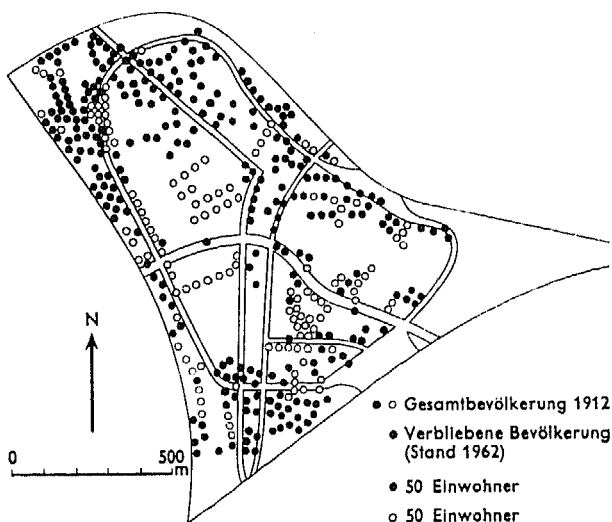


Fig. 56: Der Bevölkerungsrückgang in der Bochumer Innenstadt von 1912-1962

<sup>1</sup> Einzelschriften des Statist. Amtes Bochum, Nr. 15, S. 6.

Auch innerhalb des Gleisdreiecks ist die Bevölkerungsdichte unterschiedlich. Sie nimmt von außen nach innen ab. Das Gebiet im Geschäftszentrum ist am dünnsten besiedelt. Auf Fig. 56 sieht man deutlich, wie sich der Bevölkerungsrückgang im Dreieck zwischen 1912 und 1962 überwiegend auf das Gebiet Bongard-, Bleich-, Grabenstraße, Schützenbahn, Huestraße und Hellweg konzentriert. Die Verluste nördlich des Rathauses und am Westring sind dadurch bedingt, daß hier die Häuser nach dem Krieg der Neuplanung zum Opfer fielen.

Gegenwärtig gibt es Bestrebungen, das Geschäftszentrum vor einer weiteren Entvölkerung zu schützen, um unnötigen Berufsverkehr und eine Verödung der City während der Abendstunden zu vermeiden.

### Die soziale Struktur der Innenstadt

Von den 13.196 Einwohnern, die im Gleisdreieck wohnen, sind 6.591 Erwerbspersonen.<sup>1</sup> Von diesen sind 12 % selbständig (= 8,8 % aller Selbständigen Bochums), 4,8 % mithelfende Familienangehörige (10,2 % aller mithelfenden Familienangehörigen von Bochum), 5,2 % Beamte (5,2 % aller Beamten von Bochum), 34,7 % Angestellte (6 % der Angestellten Gesamt-Bochums), 36,3 % Arbeiter (2,9 % der Arbeiter von Gesamt-Bochum). Der Rest entfällt auf Lehrlinge, Praktikanten und nicht genannte Berufe (s. Fig. 58, S. 168). Versucht man die Erwerbspersonen nach ihrer Berufszugehörigkeit zu kartieren, so erkennt man deutlich im Norden des Gleisdreiecks ein Überwiegen der Arbeiter, im Süden ein Vorherrschen der Angestellten (s. Fig. 57).

Für die Zeit vor dem Zweiten Weltkrieg gibt es keine Angaben. Ein Vergleich der Berufsangaben in den Adreßbüchern zeigt jedoch, daß sich gegenüber früheren Epochen die Anordnung nicht geändert hat (s. Fig. 8, S. 44). Der große Anteil der Arbeiterbevölkerung im Norden des Gleisdreiecks ist durch die Nachbarschaft der Industriebezirke bedingt, die hier ihre Wohngebiete haben.

---

<sup>1</sup> Einzelschriften des Statist. Amtes Bochum, Nr. 15, S. 12.

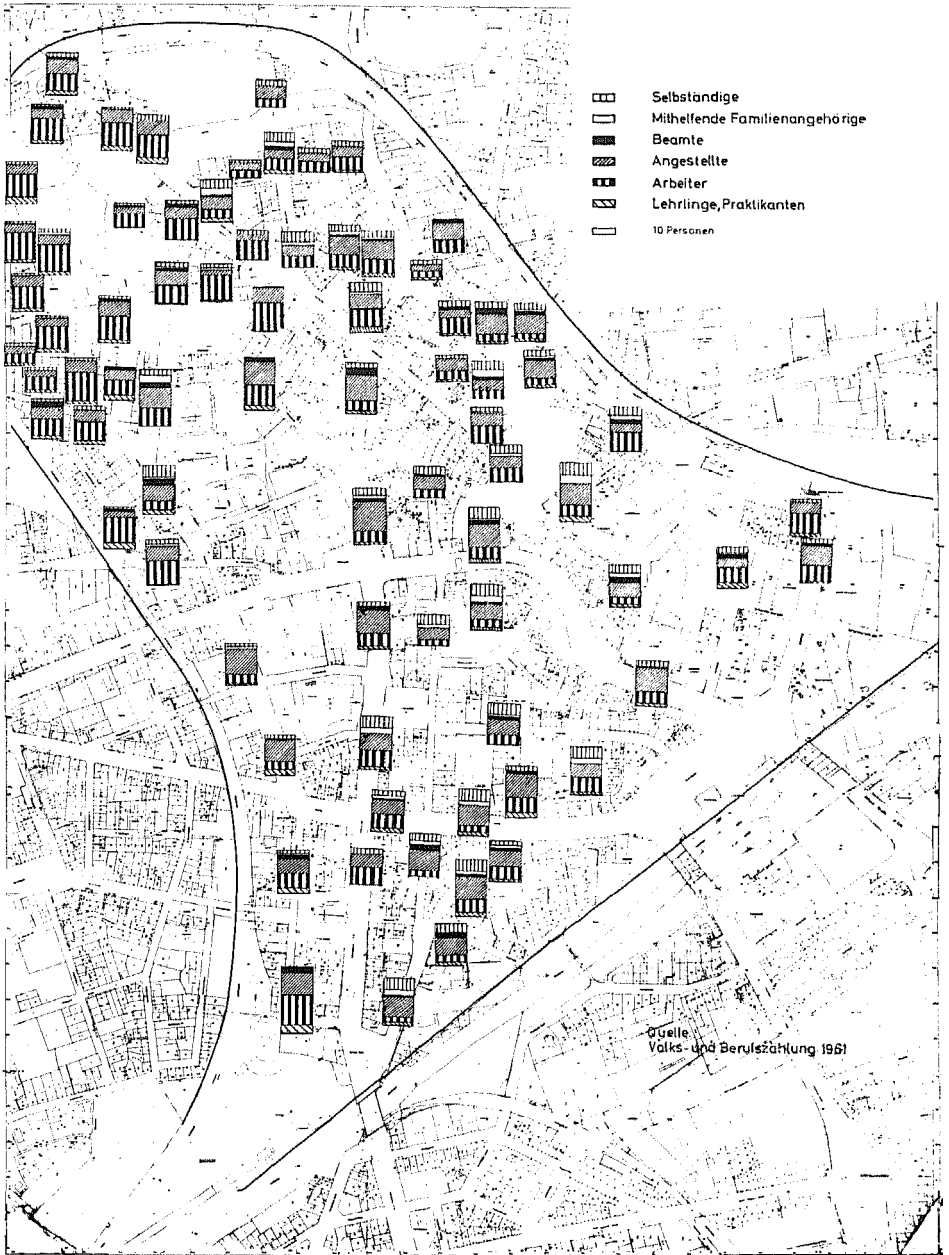
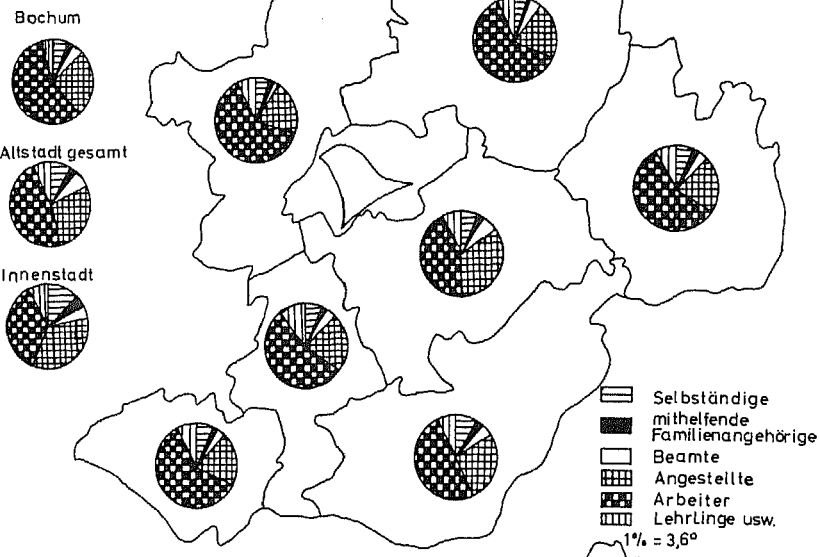


Fig. 57: Die soziale Struktur der Bochumer Innenstadt

Die Sozialstruktur der Bochumer Stadtteile (1961)



Verteilung der Bochumer Erwerbstätigen auf die Bochumer Stadtteile

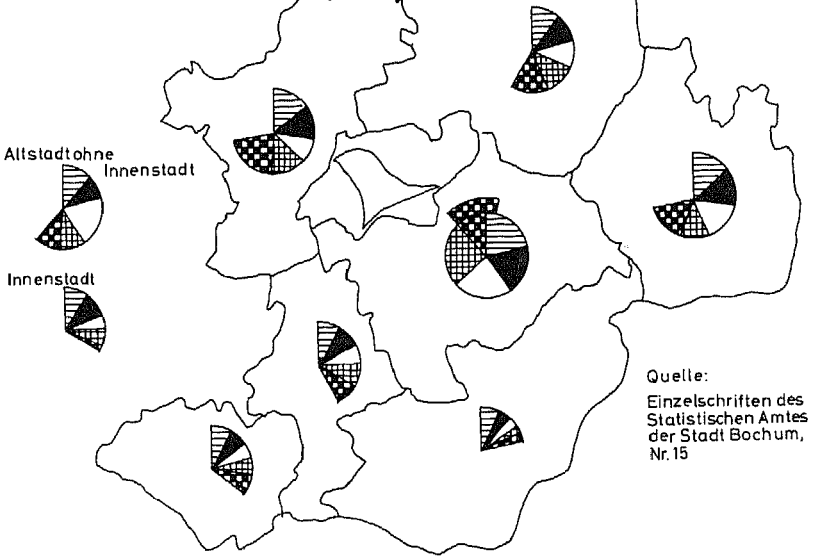


Fig. 58: Sozialstruktur 1961 und Verteilung der Erwerbstätigen auf die Bochumer Stadtteile

## Die soziale Struktur der übrigen Stadtteile

Durch seine soziale Struktur unterscheidet sich das Gleisdreieck von allen übrigen Bochumer Stadtteilen (s. Fig. 58). Es hat den höchsten Anteil an Selbständigen, mithelfenden Familienangehörigen und Angestellten, bezogen auf alle Erwerbspersonen des Stadtbezirkes<sup>1</sup> mit ihren Angehörigen. Der Prozentsatz der Beamten wird nur durch den Bezirk Mitte - Süd (Altenbochum, Laer, Wiemelhausen) erreicht. Dagegen ist der Prozentsatz an Arbeitern geringer als in allen übrigen Stadtbezirken. Außer dem Gleisdreieck und der Altstadt hat nur noch der Bezirk Mitte - Süd<sup>2</sup> und Querenburg/Stiepel einen Arbeiteranteil von weniger als 62 % und liegt damit unter dem Gesamt-Bochumer Durchschnitt. Ebenso hat die Kernstadt (Altstadt und Mitte - Süd) den höchsten Anteil an Angestellten, die Stadtbezirke Querenburg/Stiepel und Weitmar liegen ebenfalls noch über dem Bochumer Durchschnitt von 23,5 % (s. Tab. 15 im Anhang).

Während die Kernstadt, und in ihr besonders das Gleisdreieck, eine verhältnismäßig gut durchmischte Sozialstruktur aufweist, verschiebt sich in den übrigen Stadtbezirken der Schwerpunkt mehr und mehr zur Arbeiterseite. Hierbei liegen die Bezirke NW, NO und Linden/Dahlhausen mit über 68 % Arbeitern an der Spitze. Zieht man die absolute Zahl der Erwerbstätigen in den einzelnen Stadtteilen mit heran, so läßt sich das Bild weiter differenzieren. Entsprechend der geringeren Bevölkerungsdichte in den südlichen Stadtteilen ist hier die absolute Zahl der Erwerbstätigen geringer. Es ergibt sich, daß die ihrer Sozialstruktur nach nicht allzu unterschiedlichen Gebiete, wie etwa der Stadtteil NO und Linden/Dahlhausen, bezogen auf die Gesamtstadt einen sehr unterschiedlichen Anteil an den einzelnen sozialen Gruppen haben und infolgedessen auch in ihrer Auswirkung verschieden kräftig sind.

### Änderungen der Sozialstruktur von 1939 bis 1961

Seit 1939 haben sich keine großen Änderungen ergeben. Für Gesamt-Bochum hat von 1939 bis 1961 die Zahl der Selbständigen etwas zugenommen, ebenso die Zahl der Beamten und Angestellten (s. Tab. 15 im Anhang). Die Zahl der mithelfenden Familienangehörigen und Arbeiter hat abgenom-

---

<sup>1</sup> Da die Volkszählung 1939 nur die Erwerbstätigen mit ihren Angehörigen erfaßt hat, ist auch für die Gegenwart auf die Erwerbspersonen mit Angehörigen zurückgegriffen worden. Ihre Verteilung über die Berufsgruppen unterscheidet sich nur geringfügig von den Angaben über Erwerbspersonen ohne Angehörige.

<sup>2</sup> Mitte - Süd: Altenbochum, Laer, Wiemelhausen.

NW : Weitmar-Nord, Hamme, Hordel, Hofstede, Riemke.

NO : Grumme, Bergen, Hiltrop, Gerthe, Harpen.

men. Die Gliederung der Erwerbstätigen nach der beruflichen Stellung hat sich also in allen Stadtteilen zugunsten der Beamten, Angestellten und Selbständigen verschoben, lediglich in Weitmar und Mitte - Süd ist der Arbeiteranteil etwas gestiegen.

In der Altstadt ging auch die Zahl der mithelfenden Familienangehörigen und Selbständigen zurück, dafür nahm hier der Anteil der Beamten besonders stark zu. Da über das Gleisdreieck allein für 1939 keine Angaben existieren, kann man nicht untersuchen, wieweit die Veränderungen in der Sozialstruktur der Altstadt durch Veränderungen innerhalb des Gleisdreiecks hervorgerufen wurden. Es ist sehr wahrscheinlich, daß schon 1939 das gleiche Verhältnis zwischen Gleisdreieck und Altstadt herrschte wie 1961, d. h. schon 1939 existierten im Gleisdreieck mehr Selbständige und Angestellte und weniger Arbeiter als im übrigen Bezirk "Altstadt".

Die Besonderheiten des Gleisdreiecks gehen im Bezirk "Altstadt" unter. Die Unterschiede zwischen dem gesamten Bezirk "Altstadt" und den übrigen Bochumer Stadtteilen sind naturgemäß weniger kraß als zwischen ihnen und dem Gleisdreieck allein, trotzdem läßt sich noch ein deutlicher Gegensatz erkennen (s. Fig. 59). Die "Altstadt" hat auch 1939 den größten Anteil an Selbständigen und nach "Mitte - Süd" auch an Beamten und Angestellten bezogen auf alle Erwerbstätigen des Stadtteils. "Mitte - Süd" hatte

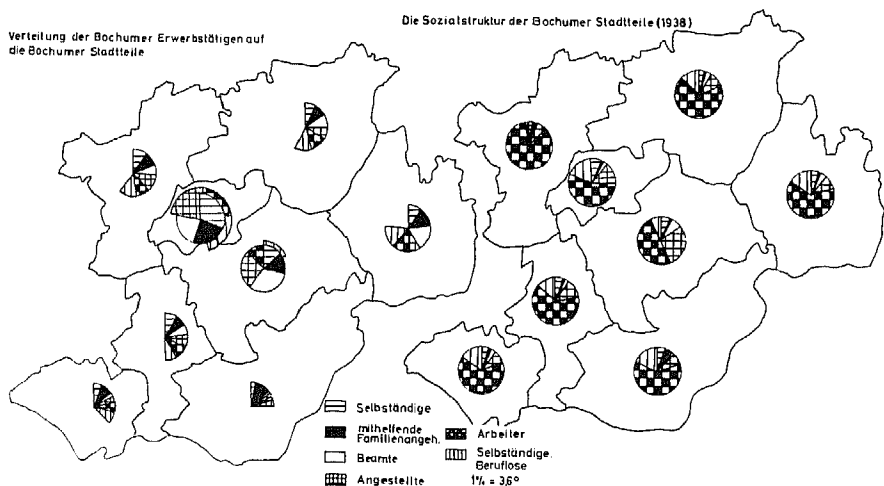


Fig. 59: Sozialstruktur 1938 und Verteilung der Erwerbstätigen auf die Bochumer Stadtteile



1939 einen höheren Beamten- und Angestelltenanteil, da das Verhältnis für den Bezirk "Altstadt" durch die Arbeiterwohngebiete des Bochumer Vereins zugunsten der Arbeiter verschoben wurde. Das Gleisdreieck allein hätte sehr wahrscheinlich einen höheren Prozentsatz an Beamten und Angestellten erreicht. Trotzdem lagen die Bezirke "Altstadt" und "Mitte-Süd" mit 56 bzw. 48 % Arbeitern unter dem Bochumer Durchschnitt von 60 %.

### Die Arbeitsplatzdichte in der Innenstadt

Die Wohnbevölkerung macht innerhalb des Gleisdreiecks nur einen Bruchteil der Arbeitsbevölkerung aus. Auf 13.196 Einwohner entfallen 28.238 Arbeitsplätze (1961), d. h. auf 1.000 Einwohner kommen 2.095 Arbeitsmöglichkeiten. Damit weist das Gleisdreieck die größte Arbeitsplatzdichte gemessen an der Einwohnerzahl auf (s. Tab. 16 im Anhang; Fig. 60). In der übrigen Altstadt (d. h. im restlichen Stadtgebiet von 1905) ist das Verhältnis der Einwohner zu den Arbeitsplätzen ebenfalls noch hoch, auf 1.000 Einwohner entfallen 957 Arbeitsplätze. Weiter außerhalb nimmt die Wohnbevölkerung immer mehr zu, die Zahl der Arbeitsplätze jedoch ab. Insgesamt liegen 39 % aller Arbeitsplätze der Stadt Bochum im Gebiet von vor 1904, d. h. auf 0,05 % der Fläche -  $1/20$ , davon 17,7 % im Gleisdreieck, d. h. auf 0,009 % (= etwa  $1/100$ ) der Gesamtfläche.

### Die Verteilung der Arbeitsplätze auf die Wirtschaftsbereiche

Nicht nur das Verhältnis Arbeitsplatz - Einwohnerzahl ist ein Kriterium zur Abgrenzung der Innenstadt, sondern auch die Art der Arbeitsplätze kann dazu herangezogen werden (s. Tab. 16 im Anhang u. Fig. 60).

Das Stadtzentrum ragt als Gebiet mit den meisten Arbeitsplätzen für Handel, Verkehr, Kredit und Versicherungsgewerbe heraus, sowie den übrigen Verwaltungs- und Dienstleistungsbetrieben. Sie machen zusammen 12 % aller Arbeitsplätze der Stadt Bochum und 68 % aller Arbeitsplätze im Gleisdreieck aus. Die Zahl der Arbeitsplätze im produzierenden Gewerbe liegt im Gleisdreieck nach Harpen am niedrigsten von ganz Bochum. Sie macht mit 9.082 Plätzen nur 32 % der Arbeitsplätze im Gleisdreieck aus. In dieser Zahl sind zum Teil auch die handwerklichen Arbeitsplätze enthalten, wie Bäckereien, Fleischereien, die mit zu den Einzelhandelsgeschäften gehören. 2.112 Arbeitsplätze entfallen auf die Wirtschaftsgruppe Elektrotechnik, mit den Installations- und Reparaturabteilungen der großen Elektrogeschäfte der Innenstadt. Außerdem sind hier die 1.346 Arbeitsplätze des Hoch- und Tiefbaus mitgezählt, die sich normalerweise über die Baustellen der ganzen Stadt verteilen. Die beiden einzigen größeren Industriebetriebe des produzierenden Gewerbes innerhalb des Gleisdreiecks sind die Bochumer Eisenhütte an der Blücherstraße und die Firma Balke am Marienplatz, die allerdings nur einen Teil ihres Betriebes

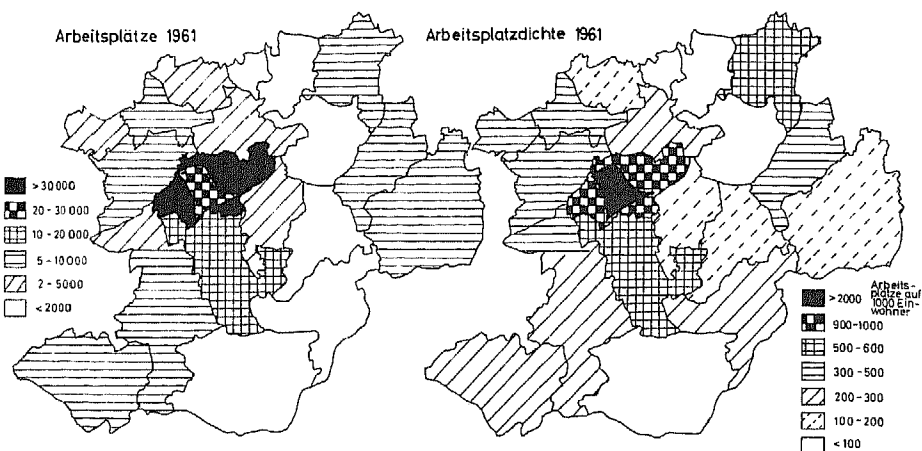


Fig. 60: Arbeitsplatzverteilung in Bochum

hier untergebracht hat. Die Schürzenfabrik Pongs und Zahn wurde bereits aus der Innenstadt an den Ruhrschnellweg verlegt.

Während in der Innenstadt die Arbeitsplätze typischen Innenstadtfunktionen zugehören, überwiegen in den übrigen Stadtteilen außer Harpen und Stiepel die Arbeitsplätze des produzierenden Gewerbes einschließlich Landwirtschaft.

Im Gleisdreieck entfallen die meisten Arbeitsplätze auf den Handel. Er macht 33 % aller Arbeitsplätze aus. Damit steht das Gleisdreieck an der Spitze aller Stadtbezirke. Ebenso ist es mit 5 % von Gesamt-Bochum die höchste Ziffer aller Einzelhandelsbetriebe.

Hoch ist auch der Prozentsatz des Kredit- und Versicherungsgewerbes, der Verkehrs- und der Nachrichtenübermittlung. Mit 6 % aller Arbeitsplätze des Stadtbezirkes liegt ihr Anteil im Gleisdreieck höher als in den übrigen Stadtteilen. Eine Ausnahme bildet lediglich Riemke mit 8 %. Die Arbeitsplätze gehören hier fast ausschließlich zur Gruppe "Verkehr und Nachrichtenübermittlung". Die Ursache dafür ist der Verschiebebahnhof in Riemke.

Die Gruppe Verwaltung und Dienstleistungen macht im Gleisdreieck 29 % aus. Es gehört mit Harpen (35 %) und Wiemelhausen (29 %) zur Spitzengruppe. Diese Gruppe von Arbeitsplätzen macht im Gleisdreieck 5,1 % aller Arbeitsplätze von Bochum aus, in Harpen 0,14 %, in Wiemelhausen 3,4 %. Der Bezirk Harpen kann also unberücksichtigt bleiben. Seine Arbeitsplätze machen insgesamt nur 0,3 % aller Bochumer Arbeitsplätze aus, die ziemlich gleichmäßig über alle vier genannten Wirtschaftsgruppen verteilt sind.

Betrachtet man einige Spezialberufe in ihrer Verteilung über die Stadt, so zeigt sich, daß auch hier der größte Teil seinen Platz in der Innenstadt hat. Die meisten Rechtsanwälte und Ärzte haben sich im Gleisdreieck niedergelassen.

#### Das Verhältnis von Arbeitsplatzangebot und Sozialstruktur in den einzelnen Stadtteilen und seine Auswirkungen auf den Berufsverkehr

Vergleicht man die Sozialstruktur der einzelnen Stadtteile mit der Struktur des Arbeitsplatzangebotes, so muß man feststellen, daß sie sich entsprechen. Die Bezirke mit dem stärksten Angebot an Arbeitsplätzen des tertiären Sektors zeigen auch der Sozialstruktur nach den größten Anteil an Selbständigen, Beamten und Angestellten. Die dort vorhandenen Arbeiterzahlen können weitgehend den angrenzenden Industrierwerken, dem Bochumer Verein und dem Opelwerk in Laer, zugeordnet werden.

Ebenso entspricht den großen Industrieanlagen des Nordens der hohe Prozentsatz an Arbeitern in den umliegenden Stadtteilen.

Die Hauptwohngebiete liegen ebenfalls relativ günstig zu den Stadtteilen mit dem größten Angebot an Arbeitsplätzen.

Der Bevölkerungsdichte und Sozialstruktur nach, sowie auch gemäß der absoluten Verteilung der verschiedenen Erwerbstätigengruppen über die Stadt, dürften für Bochum verhältnismäßig wenige Verkehrsprobleme zu erwarten sein, die durch Pendelwanderungen quer durch die Stadt hindurch hervorgerufen werden. Die Innenstadt mit ihrem Überangebot an Arbeitsplätzen hätte es als einziges Gebiet der Stadt nötig, auf das Personalangebot der näheren und weiteren Umgebung zurückzugreifen, da ihre Arbeitsplätze nicht von der ansässigen Bevölkerung allein besetzt werden können.

Von den 6.591 in der Innenstadt wohnhaften Erwerbspersonen (1961) arbeitet nur knapp die Hälfte (3.162) im Gleisdreieck selbst. 2.853 pendeln in die Nachbarbezirke, 576 über die Stadtgrenze.<sup>1</sup>

---

<sup>1</sup> Eigene Auswertung der Volkszählung 1961.

Die übrigen 25.076 Arbeitsplätze der Innenstadt werden von Arbeitenden aus allen Teilen des Stadtgebietes und der umliegenden Städte besetzt. Dies hat zur Folge, daß zweimal am Tag<sup>1</sup> ein großer Verkehrsstrom in die bzw. aus der City fließt und nur ein geringer Gegenstrom aus der bzw. in die Innenstadt zurückfließt<sup>2</sup> (s. Fig. 61). Das Gleisdreieck wäre also der Hauptgenerator des Verkehrs. Die immer mehr zunehmende Trennung von Wohn- und Arbeitsstätten, die zum Teil durch die zahlreichen Zechenstilllegungen und die Anlage neuer Werke, wie Graetz und Opel, noch verstärkt wurde, löste jedoch eine wachsende tägliche Pendelwanderung aus. Die großen Industriebetriebe, die an sich unabhängige kleine Pendelzentren bilden müßten, können so das ganze Stadtgebiet als Einzugsbereich haben und dadurch zum Teil einen Durchgangsverkehr durch die Innenstadt hervorrufen, der aus der besonderen Führung der Hauptverkehrsmittel und Hauptverkehrsstraßen bedingt ist. So belasten z. B. alle Auspendler

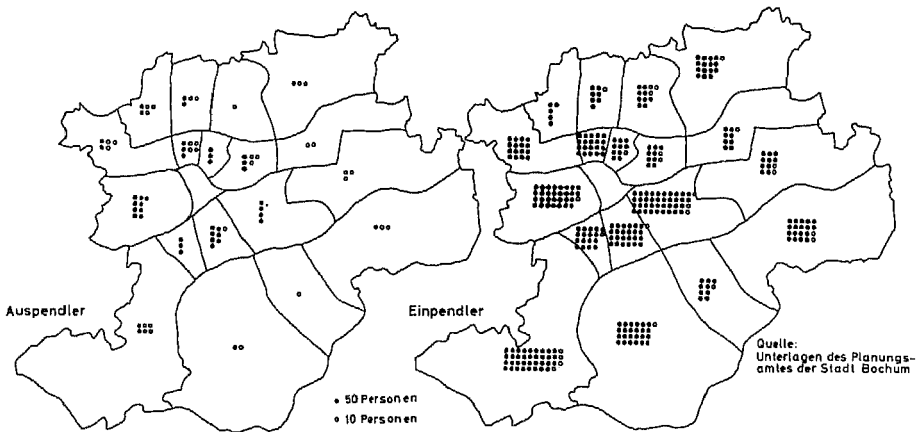


Fig. 61: Der Berufsverkehr von und zur Bochumer Innenstadt (1959)

<sup>1</sup> Vor 8 Uhr und von 17 - 18 Uhr. Der Frühverkehr ist wegen des gestaffelten Dienstbeginns etwas günstiger verteilt als der Abendverkehr. 78 % der Fahrzeuge sind zwischen 7 und 8 Uhr, 22 % nach 8 Uhr auf der Straße. Abends konzentrieren sich 96 % des Berufsverkehrs auf die Zeit zwischen 17 und 18 Uhr. - Auskünfte des Planungsamtes Bochum.

<sup>2</sup> Die Karte ist nach den Angaben der Verkehrszählung von 1959 gezeichnet worden. An der Zählung der Pendelwanderung im Rahmen der Volkszählung 1961 hat die Stadt Bochum nicht teilgenommen, so daß neuere Werte für die Einpender in die Innenstadt nicht zur Verfügung stehen.

aus dem Bezirk Wiemelhausen die Innenstadt, wenn sie nach N oder NW pendeln. Das waren allein aus diesem Bezirk etwa 1.500 (1959) zusätzliche Verkehrsteilnehmer. Die Straßen der Innenstadt, im wesentlichen der Ring, haben also einmal den Zielverkehr, zum andern den Durchgangsverkehr zu den anderen Stadtbezirken aufzufangen. Die aufgrund der Arbeitsintensität im Gleisdreieck zu erwartenden Verkehrsprobleme werden durch die verstärkte Belastung noch erhöht. Vor dem Krieg war die Innenstadt diesen Aufgaben nicht gewachsen. Durch die Planungen der Nachkriegszeit ist das Straßennetz leistungsfähig genug, um diese Bewegungen zu bewältigen. Die Karte der Straßenbelastung durch Kraftfahrzeuge aus dem Jahre 1958 (s. Fig. 62) zeigt deutlich die überwiegend radiale Ausrichtung des Verkehrs auf die Innenstadt. Am größten ist die Verkehrsbelastung in den Gebieten mit der größten Bevölkerungsdichte und einem relativ geringen Arbeitsplatzangebot. Insgesamt nimmt die Stärke der Verkehrsströme mit der Nähe zur Innenstadt zu.

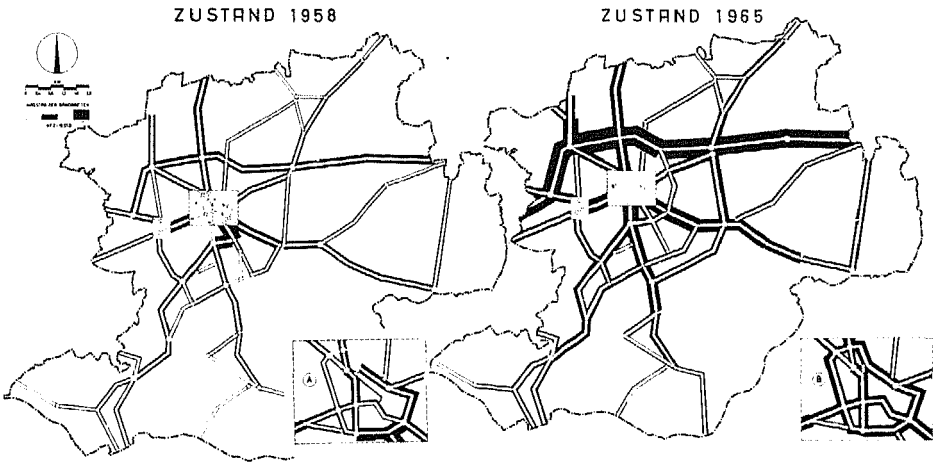


Fig. 62: Straßenbelastung im Jahre 1958/1965

Neben dem bereits im Kapitel "Neuordnung der Innenstadt nach dem Zweiten Weltkrieg" behandelten Innenring, der die "Drehscheibe" vom Durchgangsverkehr entlastet, erstrebt die Stadtplanung einen äußeren Umgehungsring, der die gesamte Kernstadt entlasten soll. Der Ruhrschnellweg im Norden, der sich schon auf der Karte von 1958 als stark befahrenes Verkehrsband abzeichnet, ist ein Teilstück dieses äußeren Ringes. Bis

1965 nahm mit dem fortschreitenden Ausbau des äußeren Umgehungsringes eine Beanspruchung durch Kraftfahrzeuge zu (s. Fig. 62).

### Der ruhende Verkehr in der Bochumer Innenstadt<sup>1</sup>

Ein größeres Problem als die Bewältigung des fließenden Verkehrs bildet die Parkraumnot. Beim Wiederaufbau wurde in der Innenstadt bei den hohen Grundstückspreisen eine 100 %ige Ausnutzung der Erdgeschoßzone zugebilligt. Daraus ergab sich das Fehlen von Einstellplätzen auf den meisten Grundstücken der Innenstadt. Die Reichsgaragenordnung forderte jedoch von den Bauherren die Bereitstellung von Parkraum. Da dies den einzelnen nur unter größten Schwierigkeiten bzw. gar nicht möglich war, schaltete sich die Stadt ein und nahm den privaten Bauherren gegen Zahlung eines Beteiligungsbetrages die Durchführung ihrer Verpflichtungen ab.<sup>2</sup> Während vor dem Krieg der zur Verfügung stehende Parkraum nur sehr klein war, wie bei den engen Straßen und der dicht verbauten Innenstadt nicht anders zu erwarten war, wurden nun Parkplätze und Parkhäuser im Bereich der Innenstadt angelegt, um dem ständig wachsenden Raumbedarf des ruhenden Verkehrs gerecht zu werden.

In der Zeit nach 1945 ist die Zahl der in Bochum gemeldeten Personenkraftwagen von 5.246 (1953) auf 40.492 (1963) gestiegen.<sup>3</sup> Der wachsende Wohlstand aller Bevölkerungsschichten hat sich entscheidend auf die Verkehrsverhältnisse ausgewirkt. Ein großer Teil der Berufstätigen benutzt ein eigenes Fahrzeug für den Weg zur Arbeitsstätte und benötigt dafür einen Parkplatz. Während noch 1956 der größte Teil des ruhenden Verkehrs vom Geschäfts- und Wirtschaftsleben gestellt wurde, gehört er heute überwiegend zum privaten Berufsverkehr. 1956 wurden 355 PKW als Dauerparker<sup>4</sup> in der Innenstadt ermittelt. 20 % davon kamen aus anderen Orten. Seit dieser Zeit ist die Zahl der Fahrzeuge der Berufstätigen im Raum Bochum um 148 % gestiegen. Heute (1963) stammen von den Dauerparkern der Innenstadt allein aus dem Bochumer Stadtgebiet 2.000 PKW's, die während der Arbeitszeit ihre Wagen abstellen und für 8 - 9 Stunden die Parkplätze blockieren. Dazu kommen noch die Autofahrer der Nachbargemeinden.

Ein Teil des Berufsverkehrs nimmt nicht die öffentlichen Verkehrsflächen in Anspruch, sondern ist auf privaten Abstellplätzen, z. B. auf den Höfen der Betriebe, untergebracht. Daneben gibt es noch zahlreiche provisorische Parkplätze auf Baulücken, die jedoch immer mehr aus dem Straßenbild schwinden. Die Kraftfahrzeuge, die dort standen, belasten erneut die

---

<sup>1</sup> Nach Angaben des Planungsamtes Bochum, Abt. Verkehrsplanung.

<sup>2</sup> Verwaltungsbericht 1953/57, S. 106.

<sup>3</sup> Statist. Jahrbuch der Stadt Bochum 1954 u. 1963.

<sup>4</sup> über 5 Stunden Parkzeit.

öffentlichen Parkflächen. Der Geschäftsverkehr, der später als der Berufsverkehr einsetzt, ist benachteiligt und findet keine Parkplätze vor. Es wurde versucht, den Anteil der Dauerparker im Zentrum durch das Aufstellen von Parkuhren einzuschränken, denn es wurde festgestellt, daß die gebührenpflichtigen Parkplätze selten länger beansprucht wurden, als es die Mindestgebühr von zwei Stunden erlaubte. Damit werden in der eigentlichen City die Dauerparker vom Straßenrand und von den öffentlichen Plätzen entfernt. Nach Angaben der WAZ waren am 4. 12. 1964 35 Geschäfte zu einem sogenannten "Parkring Bochum" zusammengeschlossen und ersetzen den Käufern die Parkkosten.

Reichte im Jahre 1958 eine Fläche von 4,94 ha zur Unterbringung der parkenden Fahrzeuge aus, so wurden 1963 bereits 12,09 ha benötigt. Der ständig steigende Bedarf läßt für die Zukunft einen Parkraum von 23,2 ha erwarten, das sind 18% der Gesamtfläche der Innenstadt. Bei einer Verkehrszählung am Donnerstag, dem 4. April 1963 zwischen 11 und 12 Uhr wurden in der Bochumer Innenstadt 4.550 parkende Kraftfahrzeuge gegenüber 1.975 im Jahre 1958 gezählt. 1958 waren die meisten Autos im Kern des Gleisdreiecks abgestellt, im Gebiet zwischen Westring, Südring, Hellweg, Bleich-, Brück-, Hans-Böckler- und Albertstraße, also im Geschäftszentrum und in unmittelbarer Nähe der wichtigsten Verwaltungsgebäude. Bis 1963 stieg dann zwar der Bedarf an Parkraum ständig an, das Kerngebiet konnte aber nur noch wenig Kraftfahrzeuge aufnehmen, so daß jetzt die Randgebiete der Innenstadt immer stärker mit berücksichtigt werden mußten. Außerdem war der Husemannplatz in eine Grünanlage umgewandelt worden, die Hans-Böckler- und Viktoriastraße hatten Parkverbot erhalten.

Um die Verkehrsflächen der Innenstadt nicht völlig durch den ruhenden Verkehr zu beanspruchen, mußte die übergroße Belastung durch Parkflächen in mehreren Ebenen abgefangen werden.

Einen besonders großen Zuwachs an Parkplätzen brachte das Parkhaus am ehemaligen Hauptbahnhof. Es ist jedoch für den Besuch der Innenstadt etwas zu abgelegen, denn von den etwa 700 vorhandenen Parkständen sind nur rund 270 durch Dauerparker regelmäßig besetzt. Hinzu kommen die Kurzparker, die nach Angaben des Pförtners hauptsächlich während der Kinozeiten und an den Samstagen den Parkraum beanspruchen. Es werden dann durchschnittlich 150 - 200 Parkscheine ausgegeben. Die dritte Ebene des Parkhauses am alten Bahnhof wird nicht als öffentlicher Parkplatz benutzt, sondern dient der Firma Tiene & Co. als Ausstellungsraum für ihre Gebrauchtwagenschau. Im Winter ist das Einstellhaus zum Teil mit angemeldeten Fahrzeugen belegt.

Günstiger gelegen für den Innenstadtverkehr sind die Tiefgarage am Dr. Ruer Platz und das im Dezember 1964 fertiggestellte Parkhaus an der Brückstraße, letzteres ist auch durch eine Einfahrt von der Bongardstraße zu erreichen. Es bietet bei der Parkraumnot in der Innenstadt eine große

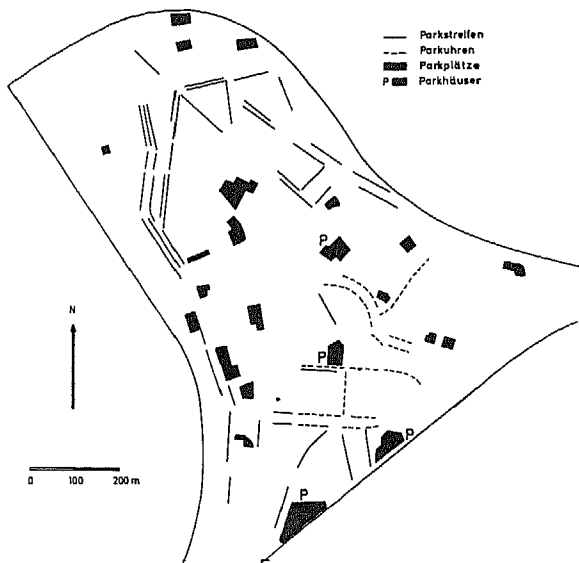


Fig. 63: Der Parkraum der Bochumer Innenstadt

Erleichterung. Anfang des Jahres 1965 wurde mit den Vorarbeiten für ein Einstellhaus am Bahnhof begonnen. Es wird 658 Autos aufnehmen können. Es wurde Anfang 1966 fertiggestellt. Insgesamt existieren heute in der Bochumer Innenstadt neben Plätzen mit Parkuhren an fast allen Straßen innerhalb des Raumes Kortum-, Bongard-, Massenbergstraße und Südring folgende Parkmöglichkeiten<sup>1</sup> (s. Fig. 63):

Parkfläche	Imbuschplatz	28	Parkstände
"	Rathausnordseite Prümer Straße	300	"
"	an der Großen Beckstraße	20	"
"	an der Bleichstraße	32	"
"	Arndtstraße	30	"
"	Westring-Diekampstraße	130	"
"	Private Tiefgarage Viktoriastraße	120	"
"	am Hellweg	599	"
"	Mittelstreifen Innenring	176	"
Parkhaus	Kortumstraße	700	"
"	Brückstraße	540	"
Tiefgarage	Dr. Ruer Platz	300	"

Insgesamt gab es 1962 3.930 öffentliche oder Gemeinschaftseinstellplätze in der Innenstadt.

<sup>1</sup> nach Angaben des Planungsamtes.



Geplant oder im Bau sind Parkhäuser am Südring-Bahnhofsplatz (660 Plätze), an der Prümer Straße und an der Ecke Westring-Alleestraße.

### Der Fußgängerverkehr

Der größte Passantenverkehr spielt sich in der Innenstadt um die alte und neue "Drehscheibe", die Kreuzungen Kortum-Bongardstraße und Alleestraße-Viktoria/Hans-Böckler-Straße am Rathaus ab.<sup>1</sup> Die Warenhäuser bilden hier besonders wichtige Anziehungspunkte. Die Fußgängerbelastungskurve der Rathauskreuzung<sup>2</sup> soll stellvertretend für die gesamte Innenstadt stehen.

Nach einem relativ geringen Fußgängerverkehr am Morgen zum Dienstbeginn, steigt die Passantenzahl im Laufe des Vormittags rasch an, um ihren Höhepunkt zwischen 17 und 18 Uhr, z. Z. des Dienstschlusses zu erreichen. Der morgendliche Fußgängerstrom wird hauptsächlich vom Berufsverkehr gestellt, der sich über etwa 1 1/2 Stunden verteilt. Zum Berufsverkehr kommt im Laufe des Tages der Einkaufsverkehr. Er hat etwas anders gelagerte Spitzenzeiten als der Berufsverkehr. Da auch der Einkaufsverkehr weitgehend von öffentlichen und privaten Verkehrsmitteln an die Innenstadt herangebracht wird, kann man die Stoßzeiten deutlich an den Tagesganglinien verschiedener charakteristischer Parkplätze ablesen. Die "Einkaufsplätze" (Stadtsparkasse und Husemannplatz) sind in den Vormittagsstunden zwischen 11 und 13 Uhr sowie am Nachmittag zwischen 16 und 19 Uhr am stärksten beansprucht. Die "Verwaltungsplätze" zeigen, daß Besuche bei Behörden wegen der Zeiten des Publikumsverkehrs überwiegend am Vormittag erledigt werden.

Entsprechend den Tagesganglinien der Parkplätze verläuft auch die Belastungskurve der Rathauskreuzung. Die Vormittagsspitze enthält den Einkaufs- und Behördenverkehr, zur Hauptbelastungszeit am Nachmittag addieren sich der gesamte Berufs- und Einkaufsverkehr und verursachen die Verkehrsspitze zwischen Dienstschluß und Ladenschluß.

### Weiterführende Planungen für den Fußgängerverkehr in der Innenstadt<sup>3</sup>

Da die Innenstadt aufgrund ihrer Funktion als Einkaufs- und Verwaltungszentrum ständig eine hohe Belastung durch Fußgänger aufzuweisen hat, soll die Attraktivität des Haupteinkaufszentrums durch weitere Planungen, die die Bequemlichkeit des Käufers in den Mittelpunkt stellen, noch erhöht werden. Neben dem Fußgängerbereich der Kortum- und Harmoniestraße

<sup>1</sup> Eine Verkehrszählung der Stadt Bochum von 1965 wird noch ausgewertet.

<sup>2</sup> Ergebnis der Zählung vom 2. 4. 1959, Planungsamt Bochum.

<sup>3</sup> Nach Angaben des Planungsamtes Bochum, Abt. Verkehrsplanung.

sind weitere Fußgängerbezirke geplant, um den Passanten die Möglichkeit zu geben, ungestört die Fahrbahn entlang zu "bummeln". Die Hauptverkehrsknotenpunkte der Innenstadt, Rathausplatz und Bahnhofsvorplatz, sollen ebenfalls für die Fußgänger leichter passierbar gemacht werden.

Bei einer Fahrgastzählung der Straßenbahnen im Jahre 1958 wurden am Hauptbahnhof 72.870, am Rathausplatz 79.007 Personen am Tag gezählt.<sup>1</sup> Das Rathauskreuz wird von sämtlichen Straßenbahn- und Buslinien bis auf die 5 und 15 berührt.<sup>2</sup> Am 4. Juni 1959 benutzten in der Spitzenstunde diese Kreuzung

2.500 Kraftfahrzeuge,  
100 Straßenbahnen,  
40 Busse.

Außerdem gab es 18.000 Fahrbahnüberquerungen durch Fußgänger.<sup>3</sup> Für diese Kreuzung ist ein Tunnelprojekt geplant, das den Fußgängerverkehr vom Kraftfahrzeugverkehr trennt. Es ist jedoch noch nicht entschieden, ob der Fußgängerstrom oder der Fahrverkehr unterirdisch geführt werden soll.

Zunächst war ein Fußgängertunnel geplant<sup>4</sup>, und zwar als Rundbau unter der Rathauskreuzung mit Ein- und Ausgängen zu den Inseln der Straßenbahnhaltestellen und den Eckgebäuden, sowie einer Verbindung zur Kortumstraße. Im Kellergeschoß des Kaufhauses Wertheim und im Eckhaus Viktoria-Bongardstraße sind bereits Ausgänge zum geplanten Tunnel eingebaut worden.<sup>5</sup> Gegenwärtig wird jedoch den Plänen zur Verlegung des Fahrverkehrs unter die Erde der Vorzug gegeben. Die Anlieger sehen einen Fußgängertunnel an der Rathauskreuzung als geschäftsschädigend an, da der Käuferstrom von den Bürgersteigen abgelenkt und dadurch die Geschäfte um die Kreuzung stillgelegt würden.<sup>6</sup>

## Die Bochumer City am Abend

Tagsüber ist die City aufgrund ihrer Funktion als Einkaufs- und Verwaltungszentrum überfüllt. Durch das Überangebot an Arbeitsplätzen sind die Parkplätze überbeansprucht, zur Zeit des Dienstschlusses werden kurzfristig die Grenzen der Straßenbelastbarkeit erreicht. Schon in den

<sup>1</sup> Auskünfte des Amtes für Verkehrsplanung, Bochum.

<sup>2</sup> Denkschrift der Bauverwaltung über den Umbau Verkehrsknotenpunkt Rathaus.

<sup>3</sup> dto.

<sup>4</sup> dto.

<sup>5</sup> Daß dieses Tunnelprojekt bereits vor dem Krieg im Rahmen des Möglichen lag, zeigt eine Notiz im Bochumer Anzeiger zum 1. April 1937. Unter der Überschrift "Die Drehscheibe wird untertunnelt" folgt nach einer kurzen Darstellung der Verkehrsverhältnisse ein Tunnelprojekt, das von der heutigen Situation ausgehend durchaus nicht abwegig erscheint.

<sup>6</sup> Denkschrift der Industrie- und Handelskammer.

frühen Abendstunden herrscht jedoch eine gähnende Leere. Es fehlen weitgehend kulturelle Anziehungspunkte, die der Innenstadt auch abends noch Leben zuführen.

Das Theater liegt im Süden der City, die Kammerspiele in der Nähe des Hauptbahnhofs, später sollen sie in einen Anbau des Stadttheaters verlegt werden.

Die Kinos innerhalb des Gleisdreiecks liegen alle an der Kortumstraße, zwei am Nordrand der City zwischen Brück- und Bongardstraße, zwei in der Nähe des Südringes und zwei ganz im Süden zwischen Berliner Platz und Kirchstraße. Ein siebentes Kino, im Zentrum an der Bongardstraße, wurde 1965 geschlossen. Auf dem Grundstück wird ein neues Kaufhaus errichtet werden. Des Abends gibt es lediglich kurz nach Ende der Kinovorstellungen noch Passantenverkehr auf den Straßen.

Erst innerhalb der letzten drei Jahre sind zahlreiche Bars und Unterhaltungsgaststätten mit verlängerter Polizeistunde eingerichtet worden.

Tanz und Unterhaltung am Abend in Bochum

1959	1962	1965	Öffnungszeiten
	Tattersall: Bowling-Kegeln	Tattersall: Bowling Kegeln	16 - 24
"Charlott"	Kessy-Tanz-Café, Bongardstr. 15	Kessy-Tanz-Café, Bongardstr. 15	17 - 1
	Kulisse, Brüderstr. 8	Kulisse, Brüderstr. 8	17 - 1
	Tanz für die Jugend	Tanz für die Jugend	18 - 1
		Casino Europa im Europa-Haus, Tanz im Schuppen, Luisenstr. 13	18 - 3
		Kessy-Bier-Bar, Bongardstr. 15	19 - 3
		Lord Nelson, Huestr. 9	19 - 3
		Scotch-Club im Europa-Haus	19 - 1
		Regina-Tanzpalast, Rechner Str./Ecke Südring	19 <sup>30</sup> - 3
		Bull der einsamen Herzen, Herner Str. 97	20 - 1
	Lido-Café-Tanz	Fifty-Fifty-Club, Hellweg 18	20 - 5
		Kajüte, Alleestr. 137	20 - 5
		New Orleans, Südring 9-11	20 - 3
		Paprika am Ring, Viktoriastr. 22	20 - 5
		Tanz und Cabaret	
		Tanz-Casino, Kreuzstr. 3	20 - 3
		Tanz und Cabaret	
	Tropicana-Tanzbar, Kortumstr. 122	Tropicana-Tanzbar, Kortumstr. 122	20 - 4
	Atlantis-Haus, Kortumstr. 101	Atlantis-Haus, Kortumstr. 101	20 <sup>30</sup> - 5
Kaskade, Grabenstr. 6, Tanz	Tanz und Cabaret Kaskade, Grabenstr. 6, Tanz	Tanz und Cabaret Kaskade, Grabenstr. 6, Tanz	21 - 5
	Romantica, Kortumstr. 19	Romantica, Kortumstr. 19	21 - 1
	Tanz und Cabaret	Tanz und Cabaret	
Theater			
Restaurant-Bar			
Königsallee 15			

1959 gab es erst zwei Bars in Bochum, beide im Zentrum, 1962 schon neun, davon vier im Zentrum. 1965 existierten bereits 20 Bars und Unterhaltungsgaststätten in Bochum, davon nur fünf in der eigentlichen City, drei direkt am neuen Hauptbahnhof und neun im Gebiet zwischen Südring und altem Hauptbahnhof. Seit 1956 beginnt sich also im Westen des neuen Hauptbahnhofes am Rande der City ein "Vergnügungsviertel" herauszubilden, dessen Lokale durchschnittlich bis 3, 00 Uhr geöffnet haben.

Damit wird die Bochumer Innenstadt vielleicht in der nächsten Zukunft eine weitere Funktion erhalten: Neben dem Einkaufs- und Verwaltungszentrum wird ein Erholungs- und Vergnügungsmittelpunkt für die ganze Stadt entstehen und damit Bochum auch auf diesem Gebiet von seinen Nachbarstädten unabhängiger machen.

### ZUSAMMENFASSUNG

Durch die Industrialisierung seit dem 19. Jahrhundert entstand eine Vielzahl von Industriegroßstädten, die zunächst keinen voll entwickelten Stadtcharakter hatten. Sie zeichneten sich zu Beginn der Entwicklung gegenüber anderen Städten durch eine besondere soziale Struktur aus. Bis zum Ersten Weltkrieg waren etwa 40 % der Bevölkerung jünger als 15 Jahre und hatten gar kein oder nur ein geringes Einkommen. Die arbeitende Bevölkerung gehörte ebenfalls zu etwa 60 % den niedrigsten Steuerklassen an. In den jungen Industriestädten stand einem umfangreichen Proletariat eine dünne finanzkräftige Oberschicht gegenüber. Durch diese soziale Struktur waren die Möglichkeiten einer inneren Differenzierung der Stadt sehr beschränkt. Der Geschäftskern war naturgemäß auf die Bedürfnisse des größten Bevölkerungsteiles zugeschnitten, d. h. also auf die der Arbeiterbevölkerung. Aus diesem Grunde war er nur wenig gegliedert.<sup>1</sup>

Abgesehen von diesem indirekten Einfluß der Industrie auf die Struktur der Stadt als Markt- und Dienstleistungsstandort brauchte die Industrie auch Verwaltungseinrichtungen. Als Standorte dieser Verwaltungseinrichtungen wurden meist diejenigen Industriestädte gewählt, die bereits vor der Industrialisierung einen voll entwickelten Stadtcharakter trugen. So bildeten z. B. im Ruhrgebiet die Hellwegstädte Dortmund, Bochum, Essen und Duisburg die wichtigsten Kerne und betreuten mit ihren zentralen Funktionen erhebliche Teile des Reviers.<sup>2</sup> Unter ihnen kam es zu harten Konkurrenzkämpfen, bei denen die Städte mit stärkerer Tradition als Bochum den Sieg davontrugen.

---

<sup>1</sup> SCHWARZ, S. 389.

<sup>2</sup> dto. S. 336.

Das Ziel dieser Arbeit war es zu zeigen, wie die Entwicklung der Bochumer Innenstadt in engem Zusammenhang mit der wirtschaftlichen und sozialen Struktur der Gesamtstadt stand. Die allmähliche Änderung des Altersaufbaus der Bevölkerung zwischen den beiden Weltkriegen, die steigenden Verdienste der Arbeiterbevölkerung, die Ansammlung von Behörden mit zentraler Bedeutung und die damit verbundene langsame Umstrukturierung der Bevölkerung ließ allmählich den Bedarf nach gehobenen Konsumgütern und kulturellen Veranstaltungen entstehen. Dies bewirkte eine allmähliche Umwandlung der Innenstadt zu einer City, die diesen Ansprüchen gerecht wurde.

Der Beginn dieses Prozesses ist Mitte der zwanziger Jahre anzusetzen, als der Rückgang der Bevölkerung in der Altstadt begann, als die Konzentration der Banken in der Nähe des Husemannplatzes einsetzte und als die Geschäftsstadt mit dem Bau des Kaufhauses Baltz ein neues Gesicht erhielt. Kulturell gesehen begann Mitte der Zwanziger Jahre die bedeutende Schaffensperiode des Intendanten Saladin Schmitt am Bochumer Stadttheater, das er über die Grenzen Bochums hinaus bekannt machte.

Verbunden mit dem verstärkten Publikumsverkehr in der Innenstadt waren zahlreiche Sanierungsmaßnahmen nötig. Zwischen der ehemaligen Landstadt von etwa 1850 und dem Bild der heutigen Stadt fehlt natürlicherweise jede Verbindung, aber auch das Stadtbild von 1938 vor den großen Zerstörungen des Zweiten Weltkrieges, ja sogar das Bild von 1910/1920 oder auch schon von 1900 wurde völlig verändert. Seit der Mitte des vorigen Jahrhunderts war allmählich eine fast neue Stadt entstanden. Die Gassen und Straßen im ältesten Stadtkern zeigten 1938 zwar noch den gleichen Verlauf und die gleiche Enge wie auf den ältesten Plänen, jedoch nur die Probstei- und Pauluskirche waren als Orientierungspunkte erhalten. Die anliegenden Häuser sowie die Straßenzüge, die nicht abseits vom Verkehr lagen, waren völlig erneuert worden und hatten andere Fluchtlinien erhalten. Die ganze Stadtmitte innerhalb des Gleisdreiecks war bis 1938 einem laufenden Umwandlungs- und Modernisierungsprozeß unterworfen und wurde mehrfach den gestellten Anforderungen entsprechend verändert. Da dies aber nur stückweise, gewissermaßen am lebenden Organismus geschehen konnte, zeigte das Stadtzentrum auch 1938 noch altertümliche und beengte Verhältnisse, die mit der modernen Entwicklung nur mühsam Schritt halten konnten.

Da die Bochumer Innenstadt während des Zweiten Weltkrieges völlig zerstört wurde, bestand beim Wiederaufbau die Möglichkeit, die Struktur der Innenstadt zu erneuern. Abgesehen von rein verkehrsmäßig bedingten Planungen zeigte es sich jedoch, daß die zerstörte Innenstadt lebensfähig war und die Standorte des Geschäfts- und Behördenzentrums nicht reformbedürftig waren. Die alten Behördenkomplexe blieben erhalten, nur ein Teil der Schulen verließ die Innenstadt, um in ruhigere Randgebiete zu ziehen.

Die Geschäftsstadt zeigte eine durch die Neuordnung der innerstädtischen Verkehrsverhältnisse bedingte Umorientierung vom alten in Richtung des neuen Hauptbahnhofes. Sie blieb auf das Gleisdreieck beschränkt und verstärkte ihre zentrale Stellung für die Gesamtstadt. Während vor dem Zweiten Weltkrieg die Altstadt im wesentlichen nicht von der Citybildung berührt wurde, wurde sie nach dem Krieg eng mit dem Geschäftsviertel verknüpft.

Obwohl das Geschäftszentrum keinen einheitlichen Charakter hat, ist eine klare Untergliederung des Citybereiches in einzelne Teilgebiete nicht möglich, dazu ist der Komplex noch zu klein. Es ist lediglich sinnvoll, einen Kern von Hauptgeschäftsstraßen herauszuschälen, an den sich im Westen und Südosten ein Band von Verwaltungsbauten anschließt. An der Nahtstelle zwischen Verwaltungsbauten im Westen und Geschäftszentrum haben sich einige Großbanken angesammelt, so daß man hier von einem Bankenviertel sprechen kann.

Heute unterscheidet sich das Gleisdreieck deutlich von den umliegenden Stadtteilen. Es weist die größte Arbeitsplatz- und geringste Einwohnerdichte der Gesamtstadt auf und beherbergt die meisten Arbeitsplätze des tertiären Sektors.

Insgesamt gesehen wird die Bochumer City bald die Grenzen ihrer Entwicklungsmöglichkeit erreicht haben, Innerhalb der verhältnismäßig engen Lage der Städte im Ruhrgebiet wird Bochum seinen Einzugsbereich kaum noch ausdehnen und so der City keine wesentlichen neuen Impulse zuführen können. Der Bau der Universität im Süden der Stadt wird dies Bild nicht ändern, da sie kaum die weitere Entwicklung der City beeinflussen wird. Es wäre interessant zu untersuchen, ob sich eine ähnliche Entwicklungslinie - wie sie für Bochum aufgezeigt wurde - auch in anderen Industriestädten finden bzw. in den jetzigen jüngeren Industriestädten, wie z. B. Herne und Gelsenkirchen, in ihrem Anfangsstadium erkennen läßt.

## Tabellenanhang

Tab. 1: Die Entwicklung der Bevölkerung der Stadt Bochum

Quellen: Statistisches Jahrbuch der Stadt Bochum, 1. Jahrgang 1954

Statistische Vierteljahresberichte der Stadt Bochum

KLEFF, Heimatbuch Bd. 3, 1930 (Walter) S. 67

REKERS, Die Bevölkerung in den Gemeinden Westfalens 1818 - 1950

Das bevölkerungsmäßige Wachsen und Werden der Industriegroßstadt Bochum 1917 - 1936 vom Statist. u. Wahlamt der Stadt Bochum

Für den Zweiten Weltkrieg: Zuteilungsperioden der Lebensmittelkarten

	Stadtgebiet vor 1905	Stadtgebiet von 1905	Stadtgebiet von 1926	heutiges Stadtgebiet		Stadtgebiet vor 1905	Stadtgebiet von 1905	Stadtgebiet von 1926	heutiges Stadtgebiet
1719	1663				1869	16786			
1816	2148				1870	17585			
1817	2146				1871	21192	28843	35500	55416 E
1818	2131			9576 E	1872	21490			
1819	2122				1873	25174			
1820	2099				1874	27898			
1821	2329				1875	28562	40568	51524	77439 E
1822	2318				1876	27926			
1825	2524				1877	28075			
1826	2524				1878	29661			
1828	2642				1879	30550			
1831	3022				1880	33410	47071	59280	85094 E
1834	3402				1881	35555			
1837	3496	5531	7833	11676 E	1882	37672			
1840	3859				1883	38528			
1843	4282			17185 E	1884	39640			
1846	4553				1885	40767	57687		108577 E
1849	4868				1886	40803			
1852	5825				1887	41762			
1855	6660				1888	43343			
1858	8797			26915 E	1889	45725			
1860	9050				1890	47296	67188	84499	127054 E
1861	9840				1891	49619			
1862	10034				1892	50021			
1863	10895				1893	51268			
1864	11757				1894	51996			
1865	12407				1895	53478	78836	100345	152137 E
1866	12508				1896	55537			
1867	15000	21107			1897	58130	86685	110942	166618 E
1868	15277				1898	60684	91623	117901	177383 E



noch Tab. 1

	Stadtgebiet vor 1905	Stadtgebiet von 1905	Stadtgebiet von 1926	heutiges Stadtgebiet		Stadtgebiet vor 1905	Stadtgebiet von 1905	Stadtgebiet von 1926	heutiges Stadtgebiet
1899	62847				1931	75808	157417	215301	318049 E
1900	64825	101334	131957	199456 E	1932	75244	156272	214171	316798 E
1901	65286	100925	131679	200878 E	1933	74052	153957	210692	311401 E
1902	66058				1934	74513	154779	212234	313419 E
1903	68023				1935	74960	155434	213098	314587 E
Eingemeindung					1936	73989	154128	212282	313470 E
1904	75288	112503	146805	234447 E	1937				312625 E
1905	72730	118464	154710	234447 E	1938				312123 E
1906		119799			1939	70524	148325	206359	308495 E
1907	73073	124733	166397		1940				301488 E
1908		130807			1941				280000 E
1909	74095	131709	176885		1942				275543 E
1910	73764	133660	177062	273644 E	1943				185198 E
1911	74946	137594	186596		1944				175162 E
1912	74970	140407			1945				185805 E
1913	77639	145076	196641		1946	25891	93297	139393	249670 E
1914	75837	143181	195696		1947				265261 E
1915	78205	144472	197053		1948				276420 E
1916	79278	146251	192720		1949				285760 E
1917	78078	143790	196184		1950	30878	101440	168788	289804 E
1918	76329	140928	191818		1951				301836 E
1919	76508	142787	194082		1952				312376 E
1920	78576	148263	200947		1953				326997 E
1921	82526	156157	211724		1954				335560 E
1922	83235	159060	216460		1955				342303 E
1923	80657	156224	212900		1956				350718 E
1924	79926	156307	212497		1957				357570 E
1925	80060	158160	214344	317958 E	1958				361678 E
Eingemeindung					1959				364243 E
1926	79195	158182	213462	321189 E	1960				365745 E
1927	80212	160889	216495		1961				367338 E
1928	78975	150523	217552		1962	49110	140403	222213	367579 E
Eingemeindung					1963	48859	139617	222042	367552 E
1929	77954	160060	217354	321836 E	1964	47848	136955	217909	365379 E
1930	76951	159266	217188	320853 E	1965	50288			366141 E

Tab. 2: Wanderungsbewegung 1962: Herkunft und Ziel der Bochumer Bergleute  
(Statistisches Jahrbuch der Stadt Bochum 1964, Tab. 74)

Herkunft	zugezogen insgesamt	darunter		fortgezogen		Wanderungsgewinn bzw. -verlust (-)			
		led.	verh.	insg.	darunter led. verh.	insg.	darunter led. verh.		
Castrop-Rauxel	13	4	9	40	23	17	- 27	- 19	- 8
Dortmund	21	5	14	34	7	27	- 13	- 2	- 13
Witten	12	3	9	20	5	15	- 8	- 2	- 6
Ennepe-Ruhr- Kreis	19	6	11	36	14	22	- 17	- 8	- 11
Essen	15	11	4	42	9	32	- 27	2	- 28
Wattenscheid	12	3	8	15	4	11	- 3	- 1	- 3
Gelsenkirchen	5	2	3	21	6	14	- 16	- 4	- 11
Wanne-Eickel	30	6	22	65	16	48	- 35	- 10	- 26
Herne	29	10	18	41	17	23	- 12	- 7	- 5
Nachbarkreise zusammen	156	50	98	314	101	209	-158	- 51	-111
Übriges Land NRW	105	66	33	213	118	89	-108	- 52	- 56
Übriges Bundes- gebiet	59	40	14	144	95	44	- 85	- 55	- 30
West-Berlin	4	2	2	8	5	2	- 4	- 3	-
SBZ	5	2	3	3	2	1	2	-	2
Ausland	697	276	421	102	44	58	595	232	363
Sonstige	46	25	15	251	135	97	-205	-110	- 82
zusammen einschl. Nach- barkreise	1.072	461	586	1.035	500	500	37	- 39	86

Tab. 3: Bevölkerungsdichte 1858-1962  
(Statist. Jahrbuch der Stadt Bochum 1954 ff.)

	E	km <sup>2</sup>	E/km <sup>2</sup>
1858	8797	6,07	1449
1876	27926	6,22	4490
1880	32798	6,22	5273
1890	47296	6,22	7604
1900	64825	6,22	10422
1904	75228	6,22	12095
	(nach Eingemeindung)		
1904	112443	28,20	3987
1910	133660	28,20	4740
1913	145076	28,20	5145
1918	140928	28,20	4997
1920	148263	28,20	5258
1926	159496	28,20	5656
	(nach Eingemeindung)		
1926	213340	52,20	4087
1929	215924	52,20	4136
	(nach Eingemeindung)		
1929	312189	121,32	2647
1933	311401	121,32	2567
1938	312123	121,32	2573
1944	175162	121,32	1444
1945	229089	121,32	1888
1948	276420	121,32	2278
1950	292583	121,32	2412
1951	301836	121,32	2488
1952	312376	121,32	2275
1953	326997	121,32	2695
1954	335560	121,32	2766
1955	342303	121,32	2821
1956	350718	121,32	2891
1957	357470	121,32	2947
1959	364243	121,32	3002
1960	365745	121,32	3015
1961	367338	121,32	3028
1962	367579	121,32	3029

Tab. 4: Die Behörden, kulturellen und sozialen Einrichtungen der Stadt Bochum

Quellen: BRINKMANN, Bochum 1950

SEIPPEL, Bochum einst und jetzt. 1901

Chronik 1848

Festschrift Westfälischer Städtetage 1896

Deutsches Städtebuch Bd. Westfälisches Städtebuch

x = Neubau oder Verlegung des Verwaltungsgebäudes an andere Stelle

A = außerhalb des Stadtgebietes von 1851 gelegen

E = Erweiterungsbau

Zehnjahresskala

	1807		Oberbergamt (Auflösung 1861) Sitz Renteihaus
	1815		Landgericht (1849 Kreisgericht bzw. seit 1879 Amtsgericht), Rathaus Marktplatz
	1816		Bergschule, Alleestraße (etwa in der Gegend des heutigen Postamtes)
1830			
	1835	x	Verlegung des Bergamtes in die Alleestraße
	1835	x	Verlegung des Land- und Stadtgerichtes ins Renteigebäude
	1838		Gründung der Städtischen Sparkasse (Rathaus)
1840			
	1846		Elisabeth-Hospital (kath.)
1850			
	1851		Provinzialgewerbeschule, Wittener Str. 7 (1892 Oberrealschule)
	1856		Handelskammer
	1858		Märkischer Knappschaftsverein, Viktoriastraße (eigenes Gebäude)
1860	1860	A	Kath. Privattöcherschule, später "Hildegardisschule", Augustastr. (=Hans-Böckler-Str.)
	1860	A	Städt. Höhere Bürgerschule (seit 1872 Gymnasium), Diekampstraße
	1860	x A	Kreisgericht, Neubau Husemannplatz (seit 1879 Amtsgericht)
	1863		Augusta-Hospital (ev.), Brückstraße
	1864	x	Rathaus ins Renteigebäude an der Propstei-Kirche
	1865	A	Höhere Töcherschule
	1865		Bankagentur der Reichsbank
	1868-70	x A	Neubau Augusta-Krankenhaus, Bergstraße
	1868-70	A	Redemptoristenkloster
	1869		Amtsparkasse

- 1871 x A Höhere Töchter Schule, Humboldtstraße 18, eigenes Gebäude
- 1878 Gewerbliche Fortbildungsschule
- 1879 A Kaiser-Wilhelm-Augusta-Hospital, Am Stadtpark (Altersheim)
- 1879-80 x A Neubau Reichspost, Alleestraße
- 1880
- 1880 A Landratsamt, Alleestr. 11
- 1881 Amt Bochum I (N), II (S), Brückstraße
- 1882 Gewerbeschule für Frauen und Töchter
- 1882 Rheinisch-Westfälische Hüttenschule (1891 nach Duisburg)
- 1885 Knappschaftsberufsgenossenschaft
- 1886 x A Verlegung des Rathauses ins Hotel Söding, Alleestraße
- 1886 A Kath. St. Vincent Waisenhaus, Kaiser-Friedrich-Platz (heute Imbuschplatz)
- 1888 A Unfallkrankenhaus Bergmannsheil, Wiemelhausen
- 1888 Kaufmännische Schule
- 1889-92 x A Neubau Landgericht, Schillerstraße (heute Diekampstraße) am früheren Platz des Gymnasiums
- 1890
- 1890-92 x A Neubau Gymnasium, Bismarckstraße (heute Ostring)
- 1891 Haushaltungsschule
- 1891-92 A Ev. Vereinshaus Mühlenstraße
- 1892-93 x A Neubau Landratsamt, Bismarckstraße (heute Ostring)
- 1892-93 x A Neubau Knappschaftsberufsgenossenschaft, Albertstraße
- 1893 A Hallenschwimmbad Marienstraße (November 1944 zerstört)
- 1893 Oberrealschule Wittener Straße (ehemalige Provinzialgewerbeschule)
- 1894-95 x A Rathaus Allee-Mühlenstraße
- 1897-98 A Reichsbankgebäude, Friedrichstraße (heute Kortumstraße)
- 1897-98 x A Neubau Oberrealschule, Goethestraße
- 1898-99 x A Verwaltungsgebäude der Handelskammer, Scharnhorststraße
- 1899 x A Neubau Bergschule, Herner Straße
- 1900
- 1900 A Neubau Höhere Mädchenschule, Jahnstraße
- 1901 E Erweiterungsbau Amtsgericht
- 1901 E Erweiterungsbau Kath. Töchter Schule, Augustastraße
- 1902 x A Neubau Amtsparkasse, Kaiserstraße
- 1903 E Anbau Oberrealschule, Goethestraße
- 1904 E Hebammen-Lehranstalt, Cäcilienstraße
- 1904 E Kath. Lehrerseminar, Augustastraße
- 1904 Anbau Handelskammer, Scharnhorststraße
- Eingemeindung
- 1905 Stadtbücherei
- 1907 A Apollo-Theater, Königsallee
- 1907 E Erweiterung Knappschaftsberufsgenossenschaft, Albertstraße
- 1908 x A Neubau Verwaltungsgebäude Allg. Knappschaftsverein, Pieperstraße
- 1909 A St. Josephs-Hospital
- 1910
- 1910 Ehemaliges Knappschaftsgebäude an Stadt verkauft
- 1911 A Oberrealschule II, Humboldtstraße (früheres Töchter Schulgebäude)
- 1914 Umbau und Neubau Theater
- 1914 x A Neubau Oberrealschule II (heute Graf Engelbertschule), Königsallee
- 1918 A Heimatmuseum Haus Rechen
- 1919 Ankauf des Scharpenseelbrauereigebäudes von der Stadt

1920

1921        Gemäldegalerie

1922    A Lyzeum II (Schiller-Schule) Kreuzung Waldring-Königsallee

Eingemeindung

1925        Landwirtschaftliche Schule

1925        Verwaltungsakademie für den rheinisch-westfälischen Industriebezirk

1925    A Säuglingsklinik

1926 x    A Neubau Schlachthof am Löbkering (jetzt Ruhrschnellweg)

1926    A Gemäldegalerie an der Kortumstraße, eigenes Gebäude

1926    A Fliegerheim

1926        Bäckerfachschule (1943 ins Sauerland und nicht mehr zurück)

1927    E Hauptpostneubau

1927        Rathausneubau Grundsteinlegung

1928        Verwaltungsakademie in ehemaliger Volksschule Wittener Straße

1928        Bergbaumuseum eingerichtet

1929    E Bergmannsheil

1929 x    Neubau Lyzeum II Waldring (Schiller-Schule)

1930

1931        Fertigstellung des neuen Rathauses

1936    A Bergbaumuseum, 1. Bauabschnitt (im ehemaligen Schlachthof)

1939        Westfälische Schauspielschule

1940

1945        Jugendwohnheim

1946        St. Agnes-Stift

1946        Volkshochschule

1950

1954 x    Arbeitsamt, Massenbergstraße

ff    x    Stadtwerkhochhaus

      x A Ruhrstickstoff Königsallee

1960

1961 (64)    A Universität

Tab. 5: Die Rangstufe der Geschäfte in der Bochumer Innenstadt

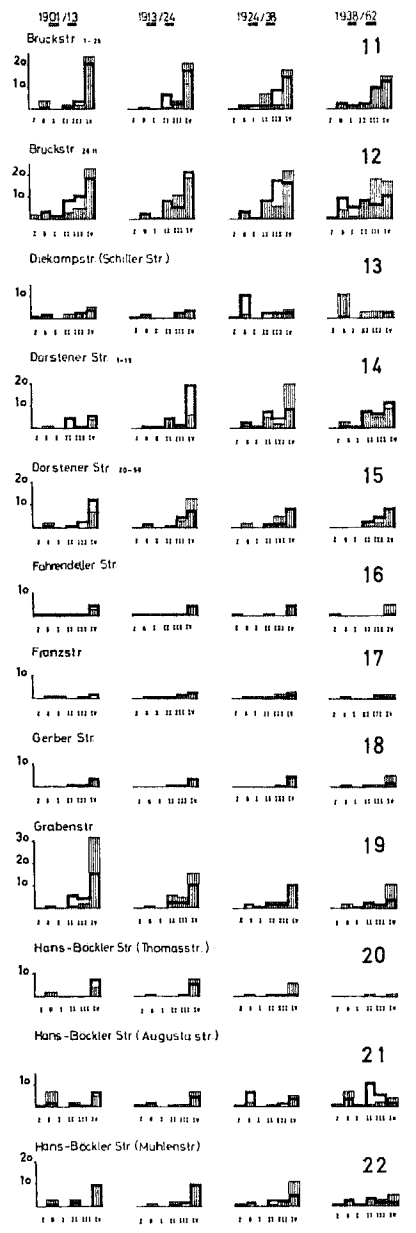
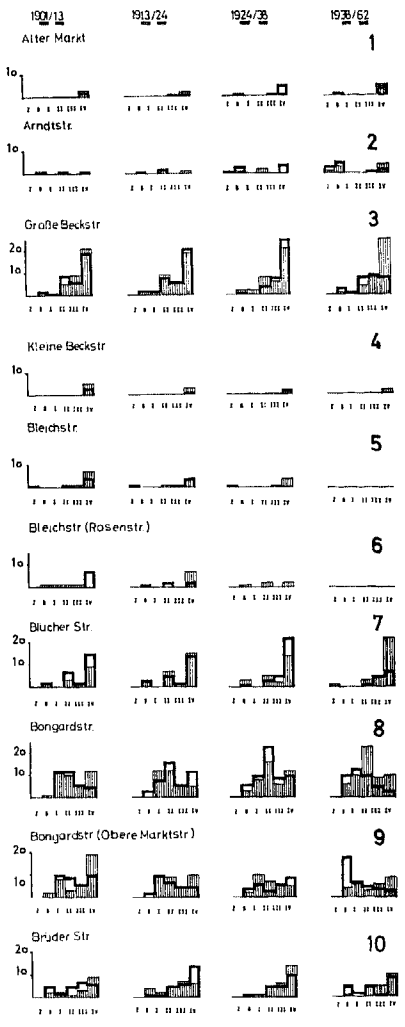
Gruppe I Geschäfte des spezialisierten Bedarfs	Kaufhäuser Pelze Lederbekleidung Miederspezial- geschäfte Damen- oder Herrenkonfektion Damen- oder Herrenwäsche Spezialkinder- kleidung	Antiquitäten Kunstgegenstände Füllhalterspezial- geschäfte	Möbelhäuser Teppiche Bettenspezial- geschäfte	Glas, feines Porzellan Rosenthalstudio	nur optische Geräte nur Photoartikel nur Uhren nur Schmuck
Gruppe II Geschäfte des gehobenen Bedarfs	Damen- und Herrenkonfektion Damen- und Herrenwäsche Hüte, Lederwaren Schuhgeschäfte Schirme	Bücher Bücher und Kunst Papierwaren Kunstgewerbe Religiöse Artikel	Tapeten, Farbe, Lacke Möbelgeschäfte mit mehr als 4 Schaufenstern Herde und Öfen Waschmaschinen Eisschränke Nähmaschinen Büromöbel, Büromaschinen	Glas und Porzellan Bestecke Silberwaren Keramik	Rundfunk- und Phonogeräte Schallplatten Lampen Optik und Photoartikel Uhren, Gold- und Silberwaren Fotoateliers
Gruppe III Geschäfte des einfachen perio- dischen Bedarfs	Oberbekleidung (Pullover, Blusen) Wäsche Textilien allg. Kleinere Schuh- geschäfte Lederwaren aller Art Handarbeits- geschäfte	Bücher und Papier	Elektrogeräte Herde Waschmaschinen Dekorationen Möbel mit 1 - 2 Schaufenstern Installations- geschäfte	Haushaltwaren und Haushalts- maschinen Eisenwaren- spezial- geschäfte	sämtliche Elektrogeräte einfache Uhren- und Schmuck- geschäfte
Gruppe IV Geschäfte des täglichen Bedarfs	Kleintextilien Kurz-, Weiß-, Wollwaren Krawatten "Kaufhalle" "Woolworth"	Papier, Zeitungen Tabak, Lotto, Toto	Haushalts- und Eisen- waren	Altwarenhand- lungen Manufaktur- waren	

Autosalon	Pianohaus Spezialsport- geschäfte Jagdartikel und Stahlwaren	Ärztzubehör Hörgeräte usw.			erstklassige Lokale und Cafés	Banken
Fahrräder Mopeds Kinderwagen Stahlwaren und Werkzeuge Geldschränke	Spielwaren Musikalien Spielwaren- Sportartikel Tierhandlungen Briefmarken	Bandagen, Mieder	Supermarkt nur Kaffee und Tee nur Süßwaren nur Spirituosen nur Wild und Geflügel	Reisebüros		Versandhäuser (Quelle) Agenturen Versicherungen Hausparkassen Zeitungsverlage Tanzschulen
		Apotheken Parfümerie Orthopädische Schuhe	Kombination mehrerer Feinkostwaren Zigarren- geschäfte Obst u. Gemüse Reformhaus Fischgeschäfte Blumen Konditoreien	Beerdigungs- institute Garderoben- verleih Lichtpaus- anstalten Schlüssel- schnelldienst Fahrschulen	Cafés, Kondito- rien Vergnügungs- lokale	Baugeschäfte
		Drogerie mit breitem Angebot Friseure Seifenhaus	Einfache Lebens- mittelgeschäfte Bäcker, Metzger Molkereiprodukte Bier, Getränke Obst u. Gemüse	Chemische Reinigung Kunststofferei Heißmangel Laufmaschen- reparatur Schuhmacher Elektriker, Installateure Fahrradrepa- raturen Tankstellen	Kioske Gast- und Schank- wirtschaften Eiscafé Kinos	Handwerker Holzhandlungen Speditionen Kohlenhandlungen

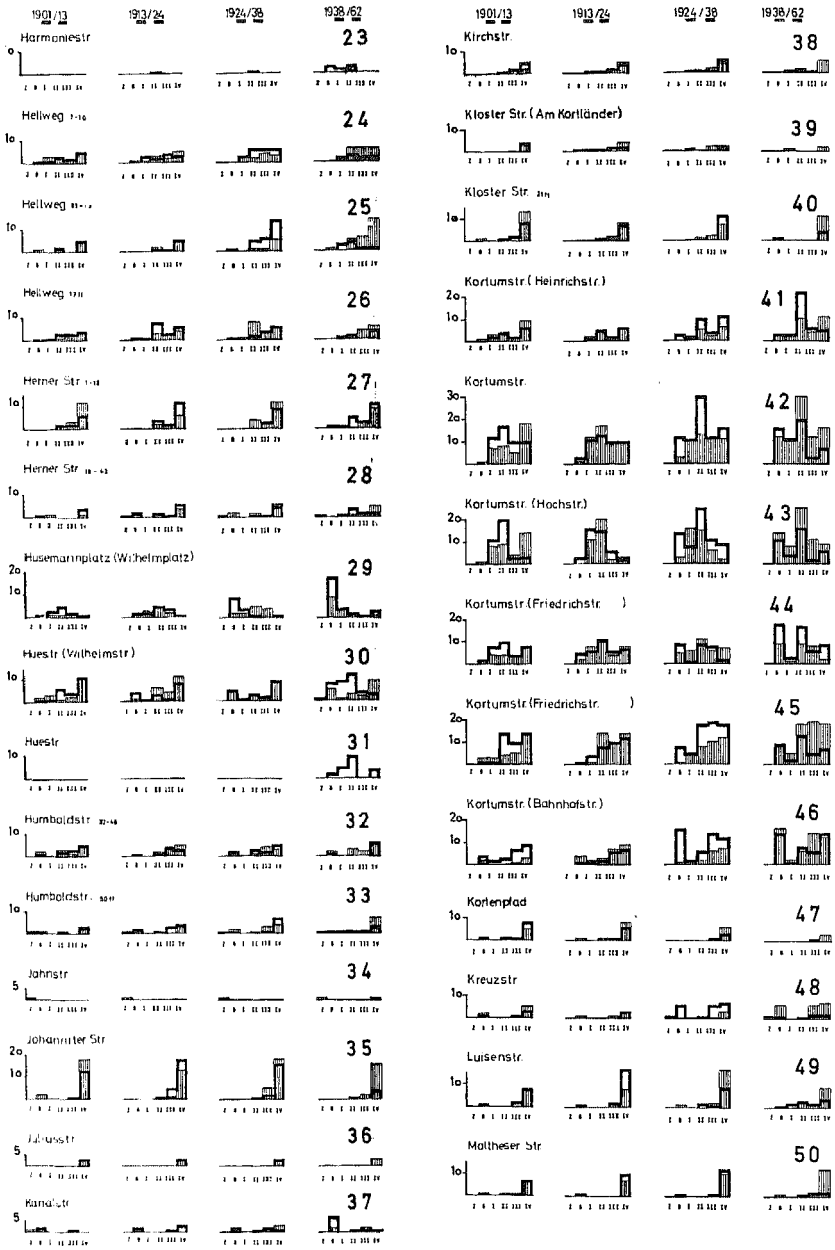


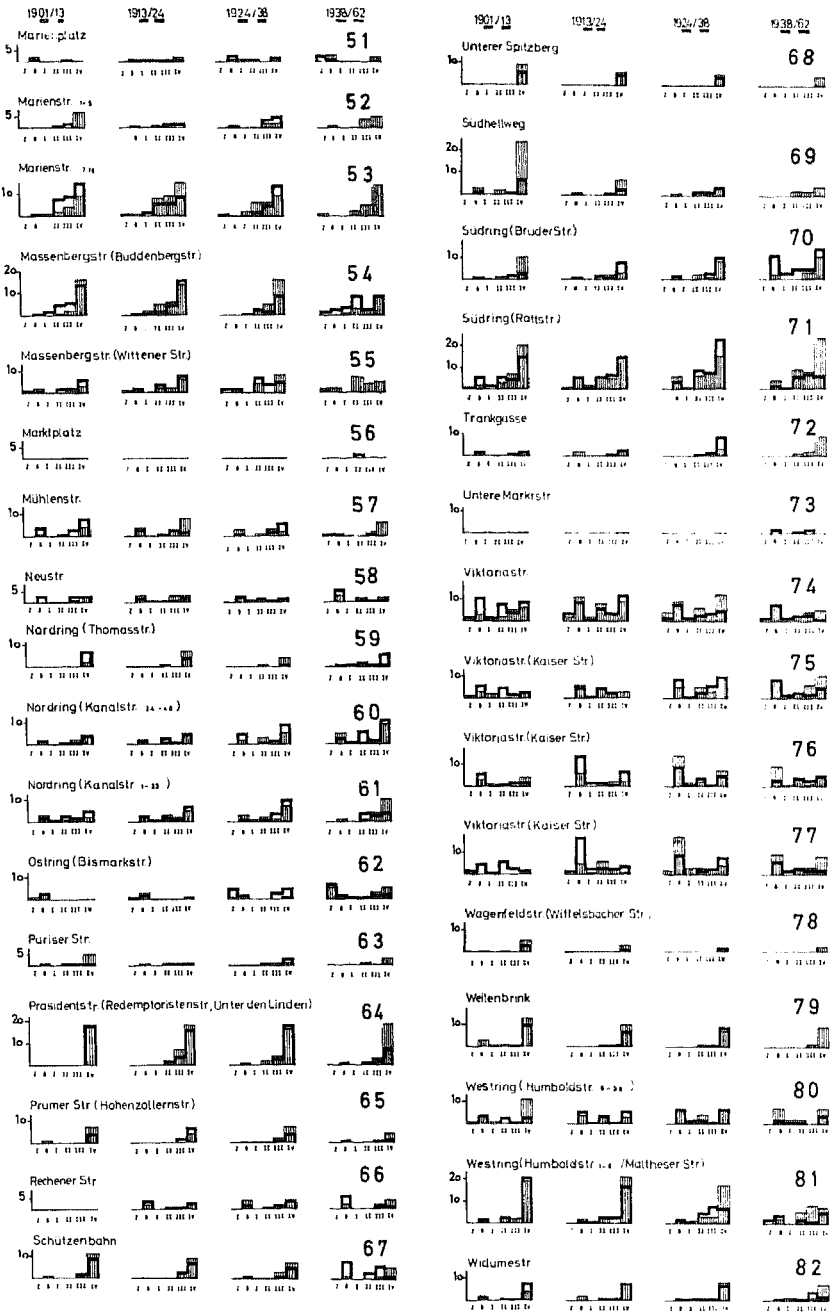


BZ  
 I Verwaltungsbäude  
 II Büros  
 III Geschäfte des spezialisierten  
 IV gehobenen periodischen  
 V täglichen periodischen  
 VI Bedarfs



noch Tab. 6





Tab. 7: Berufsgliederung der Bochumer Bevölkerung \*

Quellen: SCHNADT, S. 186/187.

Sonderreihen Volkszählung 1950 und 1961 in: Beiträge zur Statistik des Landes Nordrhein-Westfalen.

\* Die Systematik der verschiedenen Arbeitsstättenzählungen war unterschiedlich, daher sind die Berufsgruppen in den einzelnen Jahren nicht unbedingt vergleichbar. Die Zugehörigkeit zu den Wirtschaftsbereichen ist jedoch eindeutig.

	1895		1907		1925		1933		1950		1961	
	absolute Zahlen	% der arbeitenden Bevölkerung	absolute Zahlen	% der arbeitenden Bevölkerung	absolute Zahlen	% der arbeitenden Bevölkerung	absolute Zahlen	% der arbeitenden Bevölkerung	absolute Zahlen	% der arbeitenden Bevölkerung	absolute Zahlen	% der arbeitenden Bevölkerung
<b>Primärer und sekundärer Wirtschaftsbereich</b>												
Land- und Forstwirtschaft	111	1	538	1	2.229	3	3.752	3	2.378	2	1.664	1
Bergbau	12.904	70	34.273	75	58.985	65	78.394	63	65.047	55	70.838	49
Industrie												
Handwerk												
Technische Berufe									6.739	6	10.700	7
		71		76		68		66		63		57
<b>Tertiärer Wirtschaftsbereich</b>												
Handel und Verkehr	3.194	18	7.320	16	16.485	18	25.163	20	22.597	19	23.910	17
Gaststätten-gewerbe												
Private Dienstleistung	979	5	1.306	3	6.385	7	8.625	5	9.659	8	11.311	8
Verwaltung												
Rechts- und Sozialpflege (Öffentl. Dienst)	1.130	6	2.556	5	6.552	7	10.760	9	9.038	8	21.983	15
Gesundheitswesen, Geistes- und Kunstleben									2.063 <sup>a</sup>	2	3.080	3
		29		24		32		34		37		43
	18.318	100	45.993	100	90.636	100	124.694	100	117.521	100	143.486	100

<sup>a</sup> ohne Gesundheitswesen

Tab. 8: Altersgliederung der Einwohner der Stadt Bochum

Quellen: SILBERGLEIT, Preußens Städte, Berlin 1912, S. 12 ff.

Statist. Jahrbuch deutscher Städte, 20. Jg., Breslau 1914, S. 80-81.

Statist. Vierteljahresbericht der Stadt Bochum 1948 und 1954. Altersgliederung der Einwohner der Stadt Bochum am 10. Oktober 1936, Hg. vom Statist. und Wahlamt der Stadt Bochum.

Jahr	männl.	weibl.	gesamt	unter 6	6-14 (5-15)	14-20 (15-21)	20-30	30-40	40-50	50-60	60-70	über 70
1880			33.440	6.401 19,2 %	7.122 21,3 %	9.131 27,3 %	8.592 25,7 %	1.890 5,7 %	283 0,8 %			
1905			118.464	19.639 16,6 %	24.479 22,4 %	35.558 30,0 %	26.824 22,6 %	9.071 7,7 %	890 0,8 %			
1910	70.894 52 %	66.037 48 %	136.931 100 %	21.328 15,6 %	32.202 23,5 %	15.735 11,5 %	23.138 16,9 %	20.802 15,2 %	11.581 8,5 %	7.069 5,2 %	3.829 2,7 %	1.247 0,9 %
1925	107.751 51 %	103.498 49 %	211.249 100 %	26.632 12,61 %	29.691 14,05 %	28.444 13,47 %	43.096 20,40 %	31.665 14,99 %	25.286 11,97 %	15.548 7,36 %	10.887 5,15 %	
1936	156.822 49,86 %	157.724 50,14 %	314.546 100 %	27.500 8,74 %	48.244 15,33 %	25.596 8,15 %	61.817 19,65 %	56.831 18,07 %	40.450 12,86 %	30.960 9,84 %	23.148 7,36 %	
<sup>a</sup> 1948	131.688 48,3 %	141.002 51,6 %	272.670 100 %	23.053 8,2 %	35.813 13,1 %	20.632 7,6 %	39.443 14,5 %	39.403 14,5 %	49.148 18,0 %	34.508 12,7 %	20.883 7,6 %	10.392 3,8 %
1949	134.459 48,8 %	143.366 51,6 %	277.825 100 %	22.720 8,2 %	35.231 12,7 %	22.702 8,2 %	41.645 15,0 %	38.562 13,9 %	49.713 17,9 %	34.919 12,5 %	21.396 7,7 %	10.917 3,9 %
1950	139.701 48,6 %	147.704 51,4 %	287.405 100 %	21.800 7,6 %	37.898 13,2 %	25.750 8,9 %	43.524 15,1 %	40.116 14,0 %	50.504 17,6 %	34.924 12,2 %	21.096 7,3 %	11.793 4,1 %
1951	143.295 48,6 %	151.473 51,4 %	294.768 100 %	22.086 7,5 %	37.990 12,9 %	27.184 9,2 %	45.564 15,5 %	41.319 14,0 %	50.408 17,1 %	36.022 12,2 %	21.731 7,4 %	12.464 4,2 %
1952	148.043 48,7 %	155.727 51,3 %	303.770 100 %	24.316 8,0 %	34.144 11,2 %	26.247 8,6 %	48.788 16,1 %	39.343 12,9 %	51.502 17,0 %	40.942 13,5 %	24.599 8,1 %	13.889 4,6 %
1953	154.790 49,0 %	160.789 51,0 %	315.579 100 %	25.298 8,0 %	33.583 10,6 %	29.390 9,3 %	50.526 16,0 %	40.945 13,0 %	51.484 16,3 %	43.798 13,9 %	25.732 8,2 %	14.823 4,7 %
1954	161.516 49,0 %	167.966 51,0 %	329.482 100 %	27.624 8,4 %	33.569 10,2 %	34.577 10,5 %	50.138 15,2 %	42.553 12,9 %	52.326 15,9 %	47.991 14,6 %	25.096 7,6 %	15.608 4,7 %
1962	176.686 48,1 %	190.893 51,9 %	367.579 100 %	31.980 8,7 %	40.069 10,9 %	25.810 7,0 %	57.010 15,5 %	54.366 14,8 %	44.424 12,1 %	53.431 14,5 %	38.610 10,5 %	21.879 6,0 %

<sup>a</sup> 1. Vierteljahr von 1948 - 1954

Tab. 9: Altersgliederung der Einwohner in einigen Städten Nordrhein-Westfalens  
(SILBERGLEIT, 1908)

		0 - 5		5 - 15		15 - 30		30 - 50		50 - 70		über 70	
		absolut	%	absolut	%	absolut	%	absolut	%	absolut	%	absolut	%
Bielefeld	1880	4.716	15,4	6.487	21,2	9.447	30,8	8.987	22,8	2.561	8,4	432	1,4
	1905	8.593	12,0	14.825	20,6	23.521	32,8	17.234	24,0	6.583	9,2	1.040	1,4
Dortmund	1880	11.686	17,6	15.060	22,2	17.417	26,2	16.831	25,3	4.944	7,4	586	0,9
	1905	26.653	15,2	36.311	20,7	54.780	31,2	42.029	23,9	14.046	8,0	1.756	1,0
Düsseldorf	1880	13.414	14,1	18.644	19,6	28.829	30,3	23.490	24,7	9.182	9,7	1.653	1,8
	1905	32.159	12,7	49.187	19,4	80.998	32,0	64.568	25,5	22.932	9,1	3.430	1,4
Duisburg	1880	7.266	17,6	9.887	24,0	10.235	24,8	9.874	24,0	3.410	8,3	521	1,3
	1905	31.342	16,3	43.487	22,7	55.983	29,1	45.691	23,8	13.885	7,2	1.953	1,0
Essen	1880	9.623	16,9	13.676	24,0	13.997	24,6	15.597	25,7	4.447	7,8	535	0,9
	1905	36.977	16,0	51.834	22,4	66.394	28,2	56.041	24,2	17.850	7,7	2.260	0,9
Gelsenkirchen	1880	2.889	19,8	3.119	21,3	3.864	26,4	3.874	26,5	787	5,4	81	0,6
	1905	27.879	19,0	35.467	24,1	40.013	27,2	32.424	22,1	10.154	6,9	1.067	0,7
Herne	1880	1.450	19,9	1.700	23,4	1.882	25,9	1.716	23,4	456	6,7	69	0,9
	1905	6.276	18,9	7.631	22,6	9.772	29,4	7.488	22,5	1.979	5,9	220	0,7
Münster	1880	4.217	10,4	6.674	16,5	14.167	35,1	9.067	22,5	5.146	12,8	1.088	2,7
	1905	8.867	10,9	14.251	17,5	28.701	35,2	19.214	23,6	8.593	10,5	1.831	2,2

Tab. 10: Klassensteuerpflichtige im Jahre 1875  
(Verwaltungsbericht 1875/76, S. 11)

Stufe I	1.183 Personen	3 M	= 3.489, --	Mark
" II	4.146	" 6 M	= 24.876, --	"
" III	807	" 9 M	= 7.263, --	"
" IV	1.683	" 12 M	= 20.196, --	"
" V	519	" 18 M	= 9.342, --	"
" VI	275	" 24 M	= 6.600, --	"
" VII	168	" 30 M	= 5.040, --	"
" VIII	122	" 36 M	= 4.392, --	"
" IX	72	" 42 M	= 3.024, --	"
" X	102	" 48 M	= 4.896, --	"
" XI	71	" 60 M	= 4.260, --	"
" XII	69	" 72 M	= 4.968, --	"
	<u>9.197</u>			
	=====			

Die Einkommensteuer betrug 1875 von  
240 Steuerpflichtigen 39.438, -- Mark gegenüber 1874 von  
209 Steuerpflichtigen mit 33.732, -- Mark.

Tab. 11: Aufteilung des Jahreseinkommens eines Bergarbeiters im Jahre 1930  
(BREUER, S. 53 ff.)

	unter 2.500, - RM	%	von 2.500, - bis 3.000, - RM	%	von 3.000, - bis 3.600, - RM	%	Gesamtdurch- schnitt	%
Nahrungs- und Genußmittel	1.122,26	46,8	1.188,59	42,4	1.342,61	42,5	1.253,73	42,6
Sonstige Lebensbedürfnisse	1.266,97	52,9	1.595,88	56,9	1.786,93	56,6	1.666,81	56,6
Aufgliederung der "sonstigen Lebensbedürfnisse"								
Bekleidung und Wäsche	324,59	13,5	382,39	13,6	448,35	14,2	409,11	13,9
Wohnungsmiete	322,27	13,4	256,31	9,1	307,64	9,7	283,90	9,7
Einrichtung u. Instand- haltung der Wohnung	78,75	3,3	106,69	3,8	115,39	3,7	109,40	3,7
Heizung u. Beleuchtung	48,64	2,1	62,57	2,2	67,50	2,1	64,19	2,2
Versicherungen	187,39	7,8	356,42	12,8	426,30	13,5	380,42	12,9
Gesundheitspflege	16,48	0,6	14,55	0,5	9,94	0,3	12,56	0,4
Körperpflege	13,24	0,6	24,74	0,9	21,38	0,7	22,80	0,8
Verbands- u. Vereinspflege	54,50	2,3	72,25	2,6	78,60	2,5	74,33	2,5
Steuern	36,15	1,5	57,48	2,1	64,45	2,0	59,70	2,0
Verkehr	28,87	1,2	63,56	2,3	43,98	1,4	55,56	1,8
Bildung	58,19	2,4	53,60	1,9	56,46	1,8	55,04	1,9
Erholung	19,80	0,8	32,51	1,2	29,78	0,9	30,80	1,0
Vergnügen	20,15	0,8	30,21	1,1	35,35	1,1	32,07	1,2
Unterstützung und Geschenke	30,03	1,3	37,23	1,3	39,92	1,3	38,13	1,3

Tab. 12: Die Ausgaben im Durchschnitt eines Arbeiter-, Angestellten- und Beamtenhaushalts nach der Reichserhebung im Jahre 1927/28 (TYSZKA, 1934, S. 23)

Ausgaben	Arbeiter		Angestellte		Beamte	
	RM	%	RM	%	RM	%
Physiolog. notwendige Ausgaben	2. 511, 08	75, 5	3. 190, 24	67, 7	3. 700, 08	69, 2
davon:						
Ernährung	1. 506, 99	45, 3	1. 624, 81	34, 5	1. 775, 74	33, 2
Kleidung	422, 86	12, 7	595, 25	12, 6	744, 99	13, 9
Pflichtaus- gaben, Steuern, Versiche- rungen usw.	421, 66	12, 8	651, 62	13, 8	484, 68	9, 1
Kulturaus- gaben: geistige und gesellige Bedürfnisse, Körperpflege	221, 57	6, 6	475, 54	10, 1	704, 23	13, 2
Sonstige Ausgaben	170, 81	5, 1	394, 92	8, 4	460, 38	8, 6
davon:						
Ersparnisse	47, 79	1, 5	72, 69	1, 5	71, 73	1, 3
zusammen	3. 325, 12	100	4. 712, 32	100	5. 349, 37	100



Tab. 13: Bevölkerung nach Stadtbezirken  
(Statist. Jahrbuch 1954, 1964; KÜPPERS, N I, 13, S. 45)

Stadtbezirke	1871	1890	1900	1904	1910	1925	1929	1934	1938	1946	1950	1962
Altstadt	21.192	47.296	64.825	75.288	73.764	80.060	77.954	82.514	71.867	25.891	30.878	49.110
Hamme	2.656	6.125	13.477	13.488	22.240	25.736	26.095	26.947	24.539	15.633	19.340	25.617
Hordel	790	2.902	4.132	4.367	7.865	9.906	7.314	6.627	6.222	5.795	7.060	5.920
Hofstede	1.982	4.925	7.447	7.513	6.975	10.359	10.289	9.742	9.472	7.731	9.350	12.965
Riemke	829	2.038	4.405	4.811	6.431	8.754	8.977	8.096	8.846	7.936	9.418	11.625
Grumme	731	2.211	3.153	3.289	6.175	9.535	10.593	11.216	10.961	11.944	13.887	16.470
Bergen	64	82	204	363	550	1.881	1.751	1.547		1.399	3.126	14.061
Hiltrop)	464	891	2.496	-	9.633	14.473	15.646	14.845	16.075	6.199	7.734	
Gerthe )				3.040						10.099	11.344	12.131
Harpen	1.338	2.613	4.015	4.554	5.052	5.399	5.771	5.944	5.860	6.466	7.506	9.807
Werne	2.605	7.036	11.079	13.197	16.962	19.120	19.237	18.013	18.170	16.630	19.306	22.580
Langendreer	4.850	12.312	19.925	23.003	26.390	27.463	25.644	24.907	24.564	24.258	27.709	35.786
Altenbochum	1.510	4.490	6.879	7.756	9.416	10.750	11.977	12.796	13.303	15.072	16.343	21.734
Laer	1.696	4.142	6.112	6.784	7.081	6.935	6.809	6.580	6.798	7.861	8.416	8.574
Querenburg	906	1.584	2.117	2.290	2.407	2.481	2.476	2.372	2.315	2.971	3.843	5.078
Wiemelhausen	2.273	6.591	12.432	12.925	21.806	32.470	35.129	34.361	35.155	22.098	27.985	36.241
Stiepel	3.182	4.295	5.467	-	6.455	6.400	6.443	6.593	6.936	7.675	8.539	8.799
Weitmar	3.473	7.799	15.003	17.005	21.840	24.893	27.275	27.389	29.530	25.894	31.401	42.531
Linden-Dahl- hausen	4.875	9.682	16.288	-	22.602	21.343	22.456	21.930	21.512	24.670	26.619	28.550
Stadt Bochum	55.416	127.014	199.456	112.503	273.644	317.958	321.836	313.419	312.123	246.222	289.804	376.579
=====												

Tab. 14:

	Einwohner- zahl	E/km <sup>2</sup> 1938	E/km <sup>2</sup> 1954	E/km <sup>2</sup> 1962	Arbeits- plätze 1961	Arbeits- plätze projl.000 E
Innenstadt	13.196	11.517	6.708	1.126	28.238	2.095
übrige Altstadt	35.475			6.987		
} 7.826						
Weitmar- Nord	9.951	-	-	-	4.799	482
Hamme	25.612	4.036	4.196	4.209	7.806	304
Hordel	5.920	2.670	3.108	2.545	2.934	495
Hofstede	12.965	2.951	3.484	4.031	6.359	490
Riemke	11.625	2.587	2.981	3.401	2.025	174
Grumme	16.470	2.452	3.475	3.624	4.833	293
Bergen	14.061	1.410	2.238	2.729	1.147	81
Hiltrop						
Gerthe	12.131			1.960	6.963	573
Harpen	9.807	990	1.481	1.666	635	64
Werne	22.580	3.268	3.664	4.014	8.148	360
Langendreer	35.786	2.049	2.638	2.981	6.619	184
Altenbochum	21.734	3.030	3.966	4.956	3.604	165
Laer	8.574	1.220	1.384	1.532	1.361	158
Wiemelhausen	36.241	4.282	4.084	4.438	18.776	518
Querenburg	5.078	290	576	640	1.094	215
Stiepel	8.799	552	672	701	873	99
Weitmar	32.580	2.368	3.072	3.337 <sup>a</sup>	7.393	226
Linden-Dahl- hausen	28.550	2.253	2.907	2.978	7.238	253
Stadt Bochum	367.135				154.814 <sup>b</sup>	
	=====				=====	

<sup>a</sup> einschl. Weitmar-Nord<sup>b</sup> ohne Bundesbahn und Bundespost

Tab. 15: Erwerbspersonen mit ihren Angehörigen ohne Hauptberuf nach der beruflichen Stellung des Ernährers 1939 und 1961  
(Volkszählung 1939; Einzelschriften des Statist. Amtes der Stadt Bochum, Nr. 15)

		Selbständige			Mithelfende Familienangehörige			Beamte			Angestellte			Arbeiter			Selbständige Berufe (1939-1961) Lehrlinge			Gesamt
		absolut	% Stadtteil	% Bo.	absolut	% Stadtteil	% Bo.	absolut	% Stadtteil	% Bo.	absolut	% Stadtteil	% Bo.	absolut	% Stadtteil	% Bo.	absolut	% Stadtteil	% Bo.	
Altstadt	1939	5.876	8	34	985	2	25	2.966	4	23	10.528	15	26	39.431	56	22	10.738	15	23	70.524
	1961	3.569	8,9	19,9	615	1,5	20,3	3.505	0,7	22,2	11.347	28,3	16,9	20.378	50,8	11,5	544	1,4	15,1	39.958
davon Innen-	1961	1.514	13,9	8,4	302	2,8	10,0	760	7,0	4,8	3.746	34,5	5,6	4.369	40,2	2,5	132	1,2	3,7	10.823
Mitte-Süd	1939	3.370	6	20	598	1	15	4.120	8	31	12.082	23	29	25.478	48	14	7.928	14	17	53.576
	1961	3.939	7,9	22,0	575	1,1	19,0	3.762	7,5	23,8	16.632	33,3	24,7	24.318	48,6	13,7	601	1,2	16,7	49.827
Bochum NW	1939	1.741	3	10	417	1	10	985	2	7	4.769	9	12	32.231	67	18	7.618	16	16	47.761
	1961	2.410	4,6	13,4	420	0,8	13,8	1.470	2,8	9,3	9.955	19,0	14,8	37.470	71,3	21,2	614	1,2	17,1	52.339
Bochum NO	1939	1.293	4	7	372	1	9	1.180	4	9	3.642	11	9	21.480	66	12	4.495	14	10	32.462
	1961	1.946	4,8	10,9	335	0,8	11,0	1.770	4,4	11,2	8.247	20,4	12,2	27.615	68,2	15,6	452	1,1	12,6	40.365
Langendreer-	1939	1.923	5	10	499	1	12	2.227	5	17	3.649	9	9	26.206	63	14	7.327	17	15	41.831
	1961	2.313	5,3	12,9	412	0,9	13,6	2.682	6,1	17,0	7.952	18,1	11,8	29.792	67,9	16,8	607	1,4	16,9	43.758
Querenburg-	1939	589	6	3	437	5	11	152	2	1	769	8	2	5.651	61	3	1.623	16	3	9.221
	1961	843	8,1	4,7	163	1,6	5,4	489	4,7	3,1	2.819	17,0	4,2	5.929	56,8	3,3	157	1,5	4,4	10.400
Weitmar	1939	1.393	5	8	369	1	9	919	3	7	3.763	13	9	18.733	64	10	3.904	14	8	29.078
	1961	1.599	6,1	8,9	273	1,0	9,0	1.127	4,3	7,1	6.395	24,4	9,5	16.452	62,7	9,3	302	1,2	8,4	26.148
Linden-	1939	1.074	5	6	342	2	9	645	3	5	1.702	8	4	13.517	64	7	3.736	18	8	21.016
	1961	1.301	5,8	7,3	241	1,1	7,9	998	4,5	6,3	3.992	17,9	5,9	15.364	68,9	8,7	321	1,4	8,9	22.217
		17.259	6	100	4.019	1	100	13.194	4	100	40.904	13	100	182.727	60	100	47.366	16	100	395.469
		17.920	6,3	100	3.034	1,1	100	15.803	5,5	100	67.339	23,5	100	177.318	62,0	100	3.598	1,3	100	265.012

Tab. 16: Beschäftigte nach Wirtschaftszweigen in den Bochumer Stadtteilen  
 Quelle: Arbeitsstättenzählung 1961

Wirtschafts- zweige und Betriebs- gruppen (Beschäftigte)	Bochum - NW		Bochum - NO								Bochum-Mitte-Süd									
	Gleisdreieck	übrige Altstadt	Weitmar Nord	Hamme	Horde!	Hofstede	Riemke	Grumme	Hiltrop Bergen	Gerthe	Härpen	Werne	Langen- dreer	Alten- bochum	Laer	Wiemel- hausen	Queren- burg	Stiepel	Weitmar Süd	Linden- Dahl- hausen
Handel	9280 33 %	3780 11 %	325 7 %	1627 21 %	102 3 %	529 8 %	487 24 %	317 6,5 %	227 20 %	582 8 %	196 31 %	666 8 %	1407 21 %	826 23 %	212 15 %	3223 17 %	100 9 %	213 24 %	961 13 %	1008 14 %
Verwaltung u. Dienstleistung Organis. ohne Erwerbscharak. Privathaushalt Gebietskörper- schaften Sozialversich.	8243 29 %	3954 12 %	203 4 %	1126 15 %	173 6 %	341 5 %	317 16 %	997 21 %	371 32 %	461 7 %	223 35 %	515 6 %	1587 24 %	808 22 %	273 20 %	5461 29 %	106 7 %	211 24 %	797 11 %	1147 16 %
Verkehr und Nachrichten- übermittlung Kredit- und Versicherungs- gewerbe	1633 6 %	1129 3 %	46 1 %	187 2 %	(3) (0,01 %)	35 1 %	173 8 %	27 0,5 %	36 3 %	64 1 %	22 3 %	75 1 %	39 1 %	107 3 %	37 3 %	297 2 %	44 4 %	17 2 %	137 2 %	88 1 %
Produzierendes Gewerbe (Landwirtschaft, Energiewirtsch., Wasserversorg., Bergbau, verarb., Gewerbe, Baugewerbe)	9082 32 %	25106 74 %	4225 88 %	4856 62 %	2656 91 %	5454 86 %	1048 52 %	3492 72 %	513 45 %	5856 84 %	194 31 %	6892 85 %	3586 54 %	1863 52 %	839 62 %	9755 52 %	844 77 %	432 50 %	5442 74 %	4983 69 %
Arbeitsplätze gesamt	28238 100 %	33969 100 %	4799 100 %	7806 100 %	2934 100 %	6359 100 %	2025 100 %	4833 100 %	1147 100 %	6963 100 %	635 100 %	8148 100 %	6619 100 %	3604 100 %	1361 100 %	18776 100 %	1094 100 %	873 100 %	7393 100 %	7238 100 %
Arbeitsplätze/ 1000 E	2095	975	482	304	495	490	174	239	81	573	64	360	184	165	158	518	215	99	226	253

Arbeitsplätze Bochum gesamt: 159.199

## Literaturverzeichnis

### I. Allgemeines Schrifttum

- AARIO, I.: The Inner Differentiation of the Large Cities in Finland. - Turku 1951, Fennia 74, Nr. 2, 67 S.
- BAADE, F.: Das Ruhrrevier in der Weltwirtschaft. - Essen 1949. Schriften d. Volks- und Betriebswirtsch. Vereinigung im Rhein. - Westf. Industriegebiet, Heft 3
- BOBEK, H.: Innsbruck. Eine Gebirgsstadt, ihr Lebensraum und ihre Erscheinung. - Stuttgart 1928
- BOCKHOFF, W.: Der Steinkohlenmarkt Deutschlands in den letzten 20-25 Jahren. - Schriften d. Vereins f. Sozialpolitik, 143. Bd. 1. Teil, München u. Leipzig 1914, S. 107 - 219
- BREPOHL: Der Aufbau des Ruhrvolkes im Zuge der Ost-West-Wanderung. - Soz. Forschung und Praxis, Bd. 7, Recklinghausen 1948
- CONZEN, M. R. G.: The Plan Analysis of an English City Centre. - Lund Studies in Geography, Ser. B. Human Geography, No. 24, Lund 1962, S. 383 - 414
- DE GEER, S.: Greater Stockholm. - Geogr. Review, Vol. XIII, 1923, S. 497 - 506
- Deutsches Städtebuch. Handbuch städtischer Geschichte. Hg. von Prof. Dr. Erich Keyser, Bd. Westfäl. Städtebuch, Stuttgart 1954
- DICKINSON, R. E.: City, Region and Regionalism. A geographical Contribution to Human Ecology. - London 1947
- GEBHARDT, G.: Ruhrbergbau. Geschichte, Aufbau und Verflechtung seiner Gesellschaften und Organisationen. - Essen 1957, 580 S.
- GEISLER, W.: Beiträge zur Stadtgeographie. - Zeitschrift der Gesellschaft für Erdkunde, 1920, S. 274 - 296
- GEISLER, W.: Zur Methodik der Stadtgeographie. - PM Ergh., 214, 1932, S. 39 - 47
- HARTENSTEIN, W. - BURKART, L.: City München. Eine Untersuchung der wirtschaftlichen Struktur und Dynamik der Münchner Innenstadt. - Veröff. d. Inst. f. angewandte Sozialwissenschaft Bad Godesberg, Bd. 4, 1963
- HEESE, M.: Der Landschaftswandel im mittleren Ruhrindustrialgebiet seit 1820. - Arbeiten der geogr. Kommission im Provinzialinstitut für westfäl. Landes- und Volkskunde, H. 6, Münster 1941

- HELLGREVE, H.: Dortmund als Industrie- und Arbeitsstadt. - Wirtschafts- und Sozialmonographien deutscher Länder und Städte, Bd. II, Dortmund, 1951
- HEYN, E.: Zerstörung und Aufbau der Großstadt Essen. - Arbeiten zur Rheinischen Landeskunde, H. 10, 1955, Bonn
- HILLEBRECHT, R.: Wirtschaftliche und städtebauliche Strukturveränderungen und deren Auswirkungen auf den Nahverkehr. - Eisenbahntechnische Rundschau, H. 1, Jan. 1962, S. 19 - 31
- HÖGG, H.: Der Neuaufbau der zerstörten Städte als zentrale Aufgabe unserer Zeit. - Abhandlungen und Vorträge, Hg. von der Wittheit zu Bremen, Bd. 18, H. 2
- HOFFMANN, H.: Sozialtypen der Konsumgesellschaft. - Institut für Wirtschaftspolitik an der Univ. zu Köln. Wirtschaftspolitische Chronik, H. 3, 1961, S. 51
- HÜBSCHMANN, E. W.: Die Zeil. Sozialgeogr. Studie über eine Straße. - Frankfurt/M. 1952. Frankf. Geogr. Hefte, 26. Jg. 1952, einziges Heft
- HÜFNER, A.: Sortimentpolitik als unternehmerische Aufgabe. - Mitteilungen der Industrie- und Handelskammer zu Bochum. 17. Jg., 15. Sept. 1961, Nr. 18, Ausgabe II, S. 423 - 424
- IPSEN, G. (Hg): Daseinsformen der Großstadt. Typische Formen sozialer Existenz in Stadtmitte, Vorstadt und Gürtel der industriellen Großstadt. - Tübingen 1959
- JÜNGST, E.: Lohn, Selbstkosten und Lebenshaltung im Ruhrbergbau. - Verein für die bergbaulichen Interessen, Essen (1924), 51 S.
- KANT, E.: Zur Frage der inneren Gliederung der Stadt, insbesondere der Abgrenzung des Stadtkerns mit Hilfe der bevölkerungskartographischen Methoden. - Lund studies in Geography Ser. B., Human Geography, No. 24, S. 321 - 382, Lund 1962
- KIRRINNIS, H.: Auswirkungen der Ost-West-Wanderung auf das Ruhrgebiet. - Westfalenspiegel 1954, H. 9, S. 33 - 34
- KLÖPPER, R.: Der geographische Stadtbegriff. - Geogr. Taschenbuch 1956/57
- KLÖPPER, R.: Der Stadtkern als Stadtteil, ein methodologischer Versuch zur Abgrenzung und Stufung von Stadtteilen am Beispiel von Mainz. - Ber. z. dt. Lkde., 27. Jg. 1961, H. 1, S. 150 - 162
- KÖLLMANN, W.: Binnenwanderung und Bevölkerungsstrukturen der Ruhrgebietsgroßstädte im Jahre 1907. - Soziale Welt, Bd. 15, S. 219 - 233
- KRAUS, T.: Die Altstadtbereiche westdeutscher Großstädte. Ihr Wiederaufleben nach der Kriegszerstörung. - Erdkunde 1953, S. 94 - 98
- LANGER, K.: Standorts-Risiken im Einzelhandel. - Betriebswirtschaftliche Forschungen des Wirtschaftsverkehrs, H. 13, Wien 1935

- LOUIS, H.: Die geographische Gliederung von Groß-Berlin. - Stuttgart 1936, 26 S.
- MENSTELL, A.: Die Grenzen der Steinkohlenproduktion im gemeinsamen Markt. - Gewerkschaftliche Monatshefte, 15. Jg., 1964, H. 9, S. 513 - 522
- MICHEL, E.: Die Altstadt von Köln und ihr Wiedererwachen nach der Zerstörung. - Eine Wirtschafts- und sozialgeographische Untersuchung. Forschungen z.Dt.Lkde. Bd. 90, Remagen, 1955
- MORGAN, W. T. W.: A Functional Approach to the Study of Office Distributions. Internal Structures in London's Central Business District. - Tijdschrift voor economisch en sociale Geografie. 52. Jg., No. 8, Aug. 1961, S. 207 - 210
- MURPHY, R. E.: Central Business District Research. - Lund Studies in Geography Ser. B., Human Geography, No. 24, Lund 1962, S. 473 - 483
- MURPHY, R. E. and VANCE, J. E. jun.: A comparative Study of nine Central Business Districts. - Economic Geography, Vol. 30, 1954, S. 301
- MURPHY, R. E. and VANCE, J. E. jun.: Delimiting the CBD. - Economic Geography, Vol. 30, 1954, S. 189 - 222
- NIENWOLT, S.: Die funktionelle Gliederung von Wien. - Geogr. Jahresbericht aus Österreich. XXVII. Band (1957 - 1958), S. 1 - 60, Wien 1959
- OLBRICHT, K.: Die Städte des rhein.-westf. Industriebezirkes. - PM 57. Jg., 1911, S. 4 - 8
- RAPPAPORT: Ein Bebauungsübersichtsplan für das rhein.-westf. Industriegebiet. - Der Städtebau, Jg. XIX, 1924, H. 11/12, S. 113 - 116
- ROTHERT, D. H.: Kirchengeschichte der Grafschaft Mark. - Gütersloh 1913
- SAITZEW, M.: Steinkohlenpreise und Dampfkraftkosten. - Schriften des Vereins für Sozialpolitik, 143. Bd., 2. Teil, München 5, Leipzig 1914
- SCHLIER, O.: Die wirtschaftlich-soziale Struktur Berlins. - Geogr. Rundsch. 1955, S. 281 - 298
- SCHMOLLER, G.: Zur Geschichte der deutschen Kleingewerbe im 19. Jahrhundert. Statistische und Nationalökonomische Untersuchungen. - Halle 1870
- SCHÖLLER, P.: Aufgaben und Probleme der Stadtgeographie. - Erdkunde 1953, Bd. VII, H. 3, S. 161 - 184
- SCHÜRMAN, H. W.: Zur sozial- und wirtschaftsräumlichen Gliederung Wuppertals. - Ber. z. dt. Landeskunde, Bd. 23 (1959), H. 2, S. 279 - 298
- SOMBART, W.: Gewerbewesen II: Das Gewerbe im Zeitalter des Hochkapitalismus. Sammlung Göschen 204, 1929

- SPETHMANN, H. : Das Ruhrgebiet im Wechselspiel von Land und Leuten, Wirtschaft, Technik und Politik. - 3 Bände, Berlin 1933 - 1938
- STEWIG, R. : Dublin Funktionen und Entwicklung. - Schriften des Geogr. Instituts der Universität Kiel. Bd. XVIII, H. 2, Kiel 1959
- SUBERG, W. : Die Arbeitslöhne im Ruhrgebiet einschl. Düsseldorf. - Diss. Frankfurt 1940
- TERSCHÜREN, H. : Stadterweiterung und Bodenmarkt in den Großstädten Duisburg und Hamborn unter besonderer Darstellung der Triebkräfte und Hauptfaktoren. - Diss. Gießen 1933
- TUOMINEN, J.K.V. : Das Geschäftszentrum der Stadt Turku. - Fennia 54, No. 2, 1930
- TYSZKA, C. v. : Ernährung und Lebenshaltung des Deutschen Volkes. - Berlin 1934, 127 S.
- TYSZKA, C. v. : Die Lebenshaltung der arbeitenden Klassen. - Jena 1912, 69 S.
- VOIGT, H. : Die Veränderungen der Großstadt Kiel durch den Luftkrieg. Eine siedlungs- und wirtschaftsgeographische Untersuchung. - Schriften des Geogr. Instituts der Universität Kiel, Bd. XIII, H. 2, Kiel 1950
- WALTER, F. : Die Bevölkerungsentwicklung im westf. Industriegebiet in den Jahren 1880 - 1910. - Bochum, Ein Heimatbuch, 3. Bd., 1930, S. 65 - 78
- WEHRMANN, H. -H. : Hamborn eine wirtschaftsgeographische Untersuchung. - Niederrh. Landeskunde. Schriften zur Natur und Geschichte des Niederrheins. Bd. IV, 1960, o.O.
- WEIS, D. : Die Großstadt Essen. Die Siedlungs-, Verkehrs- und wirtschaftliche Entwicklung des heutigen Stadtgebietes von der Stiftsgründung bis zur Gegenwart. - Bonner geogr. Abh., H. 7, 1951
- WIEL, P. : Der Personenverkehr, insbesondere der Pendelverkehr der Berufstätigen im Ruhrgebiet. - Rhein.-Westf. Institut für Wirtschaftsforschung, Essen, H. 6, Essen 1944
- WILLIAM-OLSSON, W. : Stockholm: Its Structure and Development. - Geogr. Rev. New York, July 1940, S. 420 - 438
- WINZ, H. : Die soziale Gliederung von Stadträumen. - Tagungsbericht d. dt. Geogr. tag. Frankfurt, 1951, S. 141 - 148



## II. Schrifttum über Bochum

### Adreßbücher der Stadt Bochum

- ASCHL, A.: Die Wirtschaftsstruktur Bochums und ihre Wandlung. - Der Märker, Heimatblatt für den Bereich der ehem. Grafschaft Mark. 10. Jg., 1961, H. 6, S. 150 - 154
- 100 Jahre M. Baltz, Bochum. 1827 - 1927. Geschichte der Familie und der Firma. - Bochum 1927
- 125 Jahre Kaufhaus M. Baltz. Bochum 1827 - 1952. - Darmstadt 1952
- Der Bergbau im Bochumer Südraum. Bochumer Bergbau AG und Carolinenglück Bergbau AG. - Bochum 1957, 1958, 91 ungez. Bl. m. Abb.
- Bericht des Magistrats zu Bochum über die Verwaltung und den Stand der Gemeindeangelegenheiten. - 1860 ff.
- Bochum baut. - Sonderheftreihe der Bochumer Woche. Bochum, Schachtverlag
- Bochum, Geschichte und Entwicklung der Stadt. - Hg. vom Verkehrsverein Bochum, Leipzig 1918, 16 S.
- Bochum, Produktion und Wirtschaftsraum. - Wirtschaftsspiegel deutscher Städte. Essen 1952, 66 Bl.
- Bochumer Anzeiger. - Jg. 1930 ff.
- Bochum-Gelsenkirchener Straßenbahnen AG. - Industrie und Handel, Bd. 53, Berlin 1928
- Bochums Verkehrswesen seit 50 Jahren. - Ruhrnachrichten, Bochum 31. 12. 1949
- BOLLE, F.: Am Marbach und Ölbach. - Ein Heimatbuch für Bochum Stadt und Land, Bochum 1923
- BREUER, L.: Die Lebenshaltung der Bergarbeiter im Ruhrgebiet. Eine haushaltungsstatistische Untersuchung. - Münsterer Wirtschafts- und Sozialwissenschaftliche Abhandlungen, H. 18, Münster Westf.
- BRINKMANN, K.: Aus der Entwicklungsgeschichte der Stadt Bochum. - Betriebsmitteilungen der Bochum-Gelsenkirchener Straßenbahn AG, Jg. 14, 1957, Nr. 4 ff.
- BRINKMANN, K.: Bochum. Aus der Geschichte einer Großstadt des Ruhrgebietes. - Bochum 1950
- BRINKMANN, K.: Bochums Wirtschaftsleben im Zeichen der Gewerbe- und Handelspolitik der preußischen Könige des 18. Jahrhunderts. - Bochum, Ein Heimatbuch, Bd. 7, Bochum 1958, S. 86 - 94
- BRINKMANN, K.: Geschichte des Brauwesens in Bochum. - Bochum, Ein Heimatbuch, 6. Bd., Bochum 1954, S. 24 - 33

BRINKMANN, K.: Die Geschichte der Ruhrschiffahrt und ihre Rückwirkung auf Bochum. - Bochum, Ein Heimatbuch, 6. Bd., Bochum 1954, S. 99 - 110

Chronik von Bochum. Nach den Nachrichten des Hofrats und Dr. med. Kortum, welche bis 1790 reichen, bei denen von Steinens westf. Geschichte, Archive und andere Quellen benutzt sind; nach mündlicher Überlieferung älterer Bürger; nach mündlichen und schriftlichen Mittheilungen des Herrn Pfarrer und Beamten, ja wie auch nach eigenen Erfahrungen und Beobachtungen im Jahre 1842 begonnen und vorläufig fortgesetzt von Pr. Volkhart. - Handschrift im Stadtarchiv Bochum

DÄBRITZ, W.: Bochumer Verein für Bergbau und Gußstahlfabrikation in Bochum. Neun Jahrzehnte seiner Geschichte im Rahmen der Wirtschaft des Ruhrbezirkes. - Düsseldorf 1934, 451 S.

DÄHLER, H.: Die wirtschaftliche Grundlage der Stadt Bochum. - Der Märker, Jg. 5, 1956, H. 4/5, S. 9 - 10

DARPE, F.: Geschichte der Stadt Bochum.

Teil I Bochum im Mittelalter, Bochum 1888

Teil II Bochum in der Neuzeit

A 1517-1618 Bochum 1891

B 1618-1740 Bochum 1893

C Geschichte der Stadt seit Regierungsantritt Friedrich des Großen Bochum 1894

Teil III Urkundenbuch

A Mittelalter Bochum 1889

B Neuzeit Bochum 1890

DARPE, F.: Geschichte des Landkreises Bochum. - Anhang zum Verwaltungsbericht der Stadt Bochum, 1906

DARPE, F.: Der Raum Bochum in seiner geschichtlichen Entwicklung bis zur Jahrhundertwende. - Der Märker, Jg. 5, 1956, H. 4/5, S. 1 - 7

Denkschrift: Betrachtungen zur Sanierung der Bochumer Innenstadt (Timmermann). - Maschineschriftl. Mskrpt, 9.12.1940, im Stadtarchiv Bochum

Denkschrift: Endgültige Lösung des Umgemeindungsproblems für den Bochumer Bezirk. - Maschineschriftl. Mskrpt, Juni 1928, Stadtarchiv Bochum

Denkschrift: Der Landkreis Bochum zur Umgemeindungsvorlage. -

Denkschrift: Stellungnahme der Stadt Bochum zum Entwurf eines Gesetzes über die weitere Neuregelung der kommunalen Grenzen im westf. Industriegebiet. - Nov. 1927

Denkschrift der Industrie- und Handelskammer Bochum zum Tunnelprojekt Bongard-Viktoriastraße. - Vervielfältigtes Manuskript, o. O., o. J.

- Denkschrift der Bauverwaltung der Stadt Bochum: Der Umbau des Verkehrsknotenpunktes am Rathausvorplatz. - Vervielfältigtes Mskript (1959)
- 75 Jahre Döhmann 1852 - 1927
- 1852 - 1952, Konditorei und Café Döhmann. Das Werk von 3 Generationen
- DÖRNEMANN, K.: Bochum als kultureller Mittelpunkt. - Der Märker, Jg. 5, 1956, H. 4/5, S. 24
- DÖRNEMANN, K.: Tradition und neue Wege in der Bochumer Kulturlandschaft. - Der Märker, 10. Jg., 1961, H. 6, S. 164 - 167
- Evangelische Kirche in Bochum. - Evangelischer Kirchenkreis Bochum 1962
- FABER, K.: Streifzüge durch Alt-Bochum und Umgegend. - 1. Aufl. 1892, 3. Aufl. Bochum 1924, 79 S.
- Festschrift, dem 20. westf. Städtetag gewidmet von der Stadt Bochum. - Bochum 1896
- Flächennutzungsplan der Stadt Bochum. Entwurf vom 18. März 1966
- FRIEDRICH, J.: Bochum baut an seiner Zukunft. - Westfalenspiegel 1954, H. 9, S. 18 - 22
- Führer durch Bochum und Umgegend. - Hg. vom Verkehrsverein e.V. Bochum, Bochum 1908
- GIESE, E.: Die Umgestaltung der Bahnanlagen bei Bochum. - Berlin 1922
- Großstadt Bochum. Bericht 16. Eine Untersuchung der GfK-Nürnberg und des Instituts für Absatz- und Verbrauchsforschung an der Friedrich-Alexander Universität Erlangen-Nürnberg. - Nürnberg, 1. Ausg., Stand 1962; GfK = Ges. f. Konsumforschung
- HAASE, C.: Die Entstehung der westfälischen Städte. - Mit 17 Karten. Veröff. d. Provinzialinstituts f. Westf. Landes- u. Volkskunde, Reihe I, H. 11, Münster 1960
- HABEKOST, H.: Die Bahnhofsvorplätze. - Bochum baut, H. 5, Hauptbahnhof Bochum 1957, S. 30 - 33
- HEINEMANN, F.: Vom alten zum neuen Hauptbahnhof. - Bochum baut, H. 5, 1957
- HEINRICHSBAUER: Harpener Bergbau. - Bochum 1936
- HELLRUNG, J.: Die Gestaltung der Umgebung des Stadttheaters. - Bochum baut, H. 2, 1953, S. 42 - 48
- HELLRUNG, J.: Hundert Jahre Eisenbahnen in Bochum. - Bochum baut, H. 5, 1957

- HELLRUNG, J.: Städtebauliche Grundlinien im Bochumer Stadtbild. - Der Märker, 10. Jg., 1961, H. 6, S. 154 - 162
- HEMPEL, G.: Die Entwicklung der Bochumer Montanindustrie unter Berücksichtigung der neuesten Konzentrationsbewegung in der Ruhrmontanindustrie. - Diss. Frankfurt 1931
- HÖFKEN, G.: Als Bochum noch Wall und Graben hatte. - Bochum, Ein Heimatbuch, 6. Bd., Bochum 1954
- HÖFKEN, G.: Bochumer Vöde. - Bochum, Ein Heimatbuch für Stadt und Land. III. Bd. 1930, S. 5 - 19
- HÖFKEN, G.: Zur Geschichte der Bochumer Vöde. - Bochum, Ein Heimatbuch, 6. Bd., Bochum 1954, S. 34 - 47
- HÖFKEN, G.: Die Entwicklung des Gerichtswesens im Landgerichtsbezirk Bochum. - Bochum baut, H. 3, 1953, S. 19 - 58
- HÖFKEN, G.: Aus der Geschichte zweier Bochumer Bürgerhäuser. - Bochum, Ein Heimatbuch, 6. Bd., Bochum 1954, S. 19 - 24
- HÖFKEN, G.: Die Geschichte des Hauses Rechen. - Jahrbuch der Vereinigung für Heimatkunde Bochum. 1951, S. 53 - 70
- KLEFF, B.: Vom Handel und Wandel im alten Bochum. - Bochumer Woche, 7. - 15. März 1925, Festschrift der Ver. Kaufmannschaft Bochums e.V. Nachrichtenblatt der Vereinigten Kaufmannschaft e.V. Bochum, Zweckverband für Handel und Fabrikation, Jg. 1925, Nr. 10, S. 18 - 27
- KLEFF, B.: Zur Herkunft der Bevölkerung der Stadt Bochum im Jahre 1871. - Bochum, Ein Heimatbuch, 4. Bd., Bochum 1938, S. 70 - 73
- KNIPPING: Zur Bochumer Eingemeindungsfrage. - Manuskript, Bochum, Mai 1917, 16 Anlagen
- KNIPPING und DIEFENBACH: Denkschrift, betreffend das Straßenbauwesen in der Stadt Bochum. - Bochum, im Dezember 1913, 31 S.
- KNOBLAUCH, H.: Bochums industrielle Entwicklung unter besonderer Berücksichtigung des Bergbaus und Hüttenwesens. - Die westf. Heimat, 1922, 4. Jg., 4. H., S. 114 - 116
- KORTUM, C. A.: Nachrichten vom ehemaligen und jetzigen Zustande der Stadt Bochum. - Neues Westfälisches Magazin zur Geographie, Historie und Statistik. Zweyter Band, Heft 5 - 8, S. 49 ff. Leipzig 1790
- KÜPPERS, P.: Bochum unter fremder Gewalt in den Jahren der Ruhrbesetzung 1923 - 1925. - Bochum 1930
- KÜPPERS, P.: Nachlaß. - Stadtarchiv Bochum
- "Landgericht Bochum", Festschrift aus Anlaß der Einweihung des neuen Landgerichtsgebäudes, 2. Oktober 1953. - Bochum baut, H. 3, Bochum 1953

- LANGE: Die Wohnungsverhältnisse der ärmeren Volksklassen in Bochum. -  
 Schriften des Vereins für Socialpolitik XXXI: D. Wohnungsnoth der  
 ärmeren Klassen in den dt. Großstädten, 2. Bd., Leipzig 1886,  
 S. 73 - 105
- LEICH, K.: Was der Ölbach erzählt. - Bochum, Ein Heimatbuch, 6. Bd.,  
 Bochum 1954, S. 7 - 14
- LINZ, H.: Bahnhof und Stadt. - Bochum baut, H. 5
- LUDORFF, A.: Die Bau- und Kunstdenkmäler des Kreises Bochum-Stadt. -  
 Münster i. W. 1906, 36 S.
- MASSENBERG, C.: Aus der Baugeschichte des Bochumer Stadttheaters. -  
 Bochum baut, H. 2, 1953, S. 7 - 15
- MEISTER, G.: Zehn Jahre Wiederaufbau (Bochum). - Der Märker, Jg. 5,  
 1956, H. 4/5, S. 14 - 17
- PALSEUR, R.: Bochum, Geographische Betrachtung einer Großstadt im  
 Ruhrgebiet. - Diss. Köln 1938
- PEINE, F.: So war Bochum. Erinnerungen. - Bochum 1959
- POHL, L.: Die Anlagen des neuen Hauptbahnhofs Bochum. - Bochum baut,  
 H. 5, S. 14 - 17
- RUER: Bochums Entwicklung. - Märkischer Sprecher, 100 Jahr-Jubiläums-  
 ausgabe vom 10.1.29
- Ruhrstickstoff AG 60 Jahre Stickstoff von der Ruhr. - Bochumer Woche,  
 Jg. 6, 1955, Nr. 47
- SCHNIEDEKNECHT, U.: Die verkehrsgeographischen Verhältnisse des  
 Bochumer Stadtgebietes und ihre Einwirkung auf die Lokalisation des  
 Geschäftslebens. - Diplomarbeit im Seminar für Wirtschafts- u.  
 Sozialgeogr. d. Universität Köln. 1961 (unveröffentlicht)
- SCHNADT, R. T.: Bochum, Wirtschaftsstruktur und Verflechtung einer  
 Großstadt des Ruhrgebietes. - Bochum-Langendreer 1936, 189 S.
- SCHULTE, E.: Hansestädte des Ruhrreviers in Bildern und Beschreibun-  
 gen. - 1964 hg. für ihren Freundeskreis von Gebr. Eickhoff, Maschinen-  
 fabrik und Eisengießerei mbH., Bochum, gegr. 1864
- SCHUMACHER, W.: Das Stadtbild von Bochum. Diss. Münster 1936
- SEIPPEL, M.: Bochum einst und jetzt. Ein Rück- und Rundblick bei der  
 Wende des Jahrhunderts 1901. - Bochum 1901, 380 S.
- STEIN und KAMP: Heimatkunde der Kreise Bochum Stadt und Land,  
 Gelsenkirchen Stadt und Land, Hattingen, Witten. - Arnsberg 1900
- STRODTHOFF, E.: Zur Standortfrage der Ruhruniversität. - Bochumer  
 Blätter, Jg. 12, 1961, Nr. 8, S. 1

- UEKÖTTER, H.: Die Bevölkerungsbewegung in Westfalen und Lippe 1918 - 1933. - Arb. d. geogr. Kommission im Provinzialinst. f. westf. Landes- und Volkskunde, 5, Münster 1941
- WETZGER, H.: Die Großstadt Bochum. - Kommunale Praxis, VII. Jg. 1907, Nr. 38/39, Spalte 893 - 896
- WIEBE, L.: Die Handelskammer zu Bochum von 1856 bis 1906. - Festschrift aus Anlaß der Feier des 50jährigen Bestehens der Handelskammer. Bochum (1906)
- WITZ, O.: Bahnhof und Nahverkehr. - Bochum baut, H. 5, 1957, S. 34 - 36
- Zehn Jahre Patenschaft Neidenburg-Bochum 1953/63. - Bochum (1963)
- Zur Eröffnung des Schauspielhauses Bochum, September 1953. - Bochum 1953, 110 S.
- WOLCKE, I. D.: Die Entwicklung der Bochumer Innenstadt. - Festschrift zum 35. Deutschen Geographentag, Paderborn 1965, S. 115 - 128

### III. Statistiken

- Altersgliederung der Einwohner der Stadt Bochum am 10. Oktober 1936. - Hg. vom Statistischen und Wahlamt der Stadt Bochum, 1937
- Beiträge zur Statistik des Landes Nordrhein-Westfalen. - Sonderreihe Volkszählung 1961, H. 4b, H. 9b, Düsseldorf 1964, H. 17, Düsseldorf 1963
- Beschreibung des Regierungsbezirkes Arnsberg in der Königlich Preussischen Provinz Westfalen. - Arnsberg 1819
- Das bevölkerungsmäßige Wachsen und Werden der Industriegroßstadt Bochum 1719 - 1936. - Hg. vom Statistischen und Wahlamt der Stadt Bochum
- Bochum 1951, Eine Übersicht über die Struktur der Bevölkerung. - Hg. vom Einwohnermeldeamt und Statistischem Amt
- Das Ergebnis der für das Stadtgebiet Bochum vorgenommenen Wohnungszählung vom 16. Mai 1925. - Bochum 1925
- Gemeindelexikon für die Provinz Westfalen. - Bearbeitet vom Königlich Statistischen Bureau Berlin 1887
- Haushaltsbögen der Volkszählung 1960/61
- Haushaltspläne der Stadt Bochum für das Rechnungsjahr 1902, 1915
- Die Industrie in Bochum und seinen Nachbarkreisen. - Industrieerhebung 1952 - 1955. Einzelschriften des Statistischen Amtes der Stadt Bochum, Nr. 6, Bochum 1956

- Ortschafts- und Entfernungstabelle des Regierungs-Bezirktes Arnberg, nach der bestehenden Landeseintheilung geordnet, mit Angabe der früheren Gebiete und Aemter, der Pfarr- und Schulsprengel und topographischen Nachrichten. - Im Auftrage der Königlichen Regierung, hg. von Dr. Johann Georg von Viebahn, Arnberg 1841
- REEKERS, S. und SCHULZ, J.: Die Bevölkerung in den Gemeinden Westfalens 1818 - 1950. - Dortmund 1952
- REEKERS, S.: Westfalens Bevölkerung 1818 - 1955. - Die Bevölkerung der Gemeinden und Kreise im Zahlenbild. Veröffentlich. d. Provinzialinstituts für westf. Landes- und Volkskunde Reihe I, H. 9, Münster 1956
- REDEN, F. W. Frhr. v.: Erwerbs- und Verkehrsstatistik des Königsstaats Preußen. - Darmstadt 1854
- SILBERGLEIT, H.: Preußens Städte. - Berlin 1908
- Statistisches Jahrbuch der Stadt Bochum. - Hg. vom Statist. Amt der Stadt Bochum, 1. Jg. 1954, 1954 ff.
- Statistisches Jahrbuch deutscher Städte. - 20. Jg., Breslau 1914
- Statist. Vierteljahresberichte der Stadt Bochum. - Nr. 1, 1913 ff.
- Statistik des Kreises Bochum für die Jahre 1865 - 1875 zusammengestellt im Bureau des Landrathsamtes des Landkreises Bochum. - Bochum 1878
- Verwaltungsberichte der Stadt Bochum
- Die Verwaltungs- und Wirtschaftsakademie Industriebezirk in Zahlen. - Einzelschriften des Statist. Amtes der Stadt Bochum, Nr. 9, Bochum 1958
- Volkszählung 1939. - Akten des Statist. Amtes der Stadt Bochum
- Volks- und Arbeitsstättenzählung 1960/61. - Grundmaterial d. Statist. Landesamtes
- Wohnungszählung in der Stadt Bochum am 10. Oktober 1935. - Hg. vom Statist. und Wahlamt der Stadt Bochum. Bochum 1936, 20 S.
- Zur Bevölkerungs- und Wirtschaftsstruktur der Bochumer Stadtteile. (Ergebnisse des Zählungswerkes 1960/61). - Einzelschriften des Statist. Amtes der Stadt Bochum, Nr. 15

#### IV. Bibliographien

CORSTEN, H.: Bibliographie des Ruhrgebietes. - Düsseldorf 1958,  
Bd. 1 1800 - 1939, Bd. 2 1940 - 1952, Bd. 3 1953 - 1959

Westf. Bibliographie. -

Bd. 1, Bd. 2 1945-53 Dtmd. 1955, Bd. 3 1954-56 Dtmd. 1956,  
Bd. 4 1956-58 " 1959, Bd. 5 1959 " 1960,  
Bd. 6 " 1960, Bd. 7 1961 " 1962

#### V. Karten

Plan der Stadt Bochum vom Jahre 1842. - Beilage der Volkhartschen  
Chronik

Plan der Stadt Bochum 1 : 5 000. - Angefertigt nach einem Stadtplan aus  
dem Jahre 1851, Bochum 1912, Photographie der Schulbildstelle  
Bochum

Plan der Stadt Bochum. - Angefertigt nach einem Stadtplan aus dem Jahre  
1851 (mit einigen späteren Nachträgen). Bochum, Ein Heimatbuch,  
3. Bd., Bochum 1930

Plan der Stadt Bochum 1 : 5 000. - Angefertigt nach einem Stadtplan aus  
dem Jahre 1869, Bochum 1912, Photographie der Schulbildstelle Bochum

Plan der Stadt Bochum 1 : 10 000 unter Zugrundelegung der Katasterneu-  
messung vom Jahre 1876 angefertigt auf dem Stadtbauamt zu Bochum  
im Winter 1884/85 durch den Landmesser A. Overhoff

Plan der Stadt Bochum 1 : 5 000. - Verlag Stumpf (1898)

Bochum. - Übersichtskarte der Stadt Bochum. Angefertigt durch das Stadt-  
vermessungsamt im Jahre 1905, Maßstab 1 : 5 000

Plan der Stadt Bochum, Maßstab 1 : 10 000. - Angefertigt durch das Stadt-  
vermessungsamt im Jahre 1906

Plan der Stadt Bochum. Hg. vom Stadtbauamt 1911

Plan von Bochum und Umgebung, Maßstab 1 : 10 000. - Angefertigt im  
Jahre 1924 durch das Stadtbauamt. Verlag Stadt Bochum

Gauhauptstadt Bochum. Gau Westfalen Süd. - Angefertigt im Jahre 1939  
vom Stadtvermessungsamt Bochum. Maßstab 1 : 10 000

Bochum. - Berichtigter Plan von Bochum 1 : 2 000. Planungsamt Bochum  
1955

Bochum. - Flurkarte 1 : 1 000, verkleinert auf 1 : 2 000. Stadt Bochum,  
Vermessungs- und Katasteramt 1962, Blatt 8505 N, 8506 S.

Bochum. - Flurkarte 1 : 500, verkleinert auf 1 : 2 000. Stadt Bochum,  
Vermessungs- und Katasteramt 1962, Blatt 8406 a-h, 8405 a-h



- Plan der Stadt Bochum 1 : 15 000. - Hg. vom Vermessungs- und Katasteramt 1963
- Bochum. - (Stadtplan) Maßstab 1 : 25 000 mit Nebenkarte Innenstadt 1 : 10 000. Hg. vom Amt für Verkehrs- und Wirtschaftsförderung der Stadt Bochum 1964
- Bochum. - Baustufenplan der Stadt Bochum 1 : 15 000. - Zur Baupolizeiverordnung der Stadt Bochum vom 7. März 1933
- Bochum. Baustufenplan Innenstadt. 1 : 4 000, 1955. - Planungsamt Bochum
- Bochum. Baustufenplan Innenstadt 1961. - Planungsamt Bochum
- Bochum, Bauzonenplan 1911
- Bochum, Gebäudebestand durch örtlichen Vergleich 1.4. - 30.5.1950 auf der Flurkarte 1 : 500. - Planungsamt der Stadt Bochum
- Flächennutzungsplan Bochum, Gewerbestruktur. - Verwaltungs- und Katasteramt 1961
- Flächennutzungsplan Bochum, Großgrundbesitz. - Verwaltungs- und Katasteramt Bochum 1961
- Innenstadt Bochum, der Wiederaufbau Bebauungsstruktur. - Stadtplanungsamt, Stand 1955
- Neuordnungsplan der Innenstadt 1948, 1 : 2 000. (Neuer Titel), Neuordnungsplan Innenstadt (nach Verwirklichung). - Hg. Bauverwaltung
- Bochum, Punktkarte zur Bevölkerungsdichte. - Hg. vom Statist. Amt der Stadt Bochum 1.3.1958 M. : 1 : 15 000 1961 M. : 1 : 15 000
- Topographische Karte 1 : 50 000. - Blatt Essen (L 4508). Landvermessungsamt Nordrhein-Westfalen
- Verkehrsplanung Bochum. Fußgängerverkehr-Diagnose Verkehrsknotenpunkt am Rathausvorplatz. - Ergebnis: Zählung des kreuzenden Fußgängerverkehrs am 2.4.1959, 17,00 - 18,00 Uhr. Planungsamt Bochum
- Verkehrsplanung Bochum, Individuelle Verkehr-Diagnose. Straßenbelastung durch Kraftfahrzeuge, Ergebnis: Verkehrszählung Juni 1958, 6,00 - 22,00 Uhr. - Planungsamt Bochum
- Verkehrsplanung Bochum, Individuelle Verkehr-Diagnose, Übersicht: Zählstellen und Verkehrsbezirke, Verkehrszählung Donnerstag, den 15.10.1959, 6,00 - 20,00 Uhr. Verkehrsplanung Bochum. Straßenbelastung-Diagnose, Zustand 1965
- Verkehrsplanung Bochum, Ruhender Verkehr-Diagnose. Belastungskurven Tagesganglinien der wichtigsten Parkplätze in der Innenstadt. 1954, 1955, 1956. Planungsamt Bochum
- Verkehrsplanung Bochum, Ruhender Verkehr-Diagnose. Verteilung der parkenden KFZ auf die Bezirke der Innenstadt. Ergebnis-Zählung 5. April 1956. Planungsamt Bochum

Verkehrsplanung Bochum, Ruhender Verkehr-Diagnose. Verteilung der parkenden KFZ auf die Bezirke der Innenstadt. Ergebnis: Autostreife  
Donnerstag, den 4. April 1963, 11, 00 - 12, 00 Uhr. Planungsamt  
Bochum

## VI. Abbildungen

Die Abbildungen stellten zur Verfügung:  
das Stadtarchiv und Presseamt Bochum:

1, 2, 3, 4, 5, 6, 8, 9, 11, 13, 15

die Firma Baltz, aus Festschrift Baltz 1952:

7

eigene Aufnahmen:

10, 12, 14, 16, 17

8

## Bildanhang

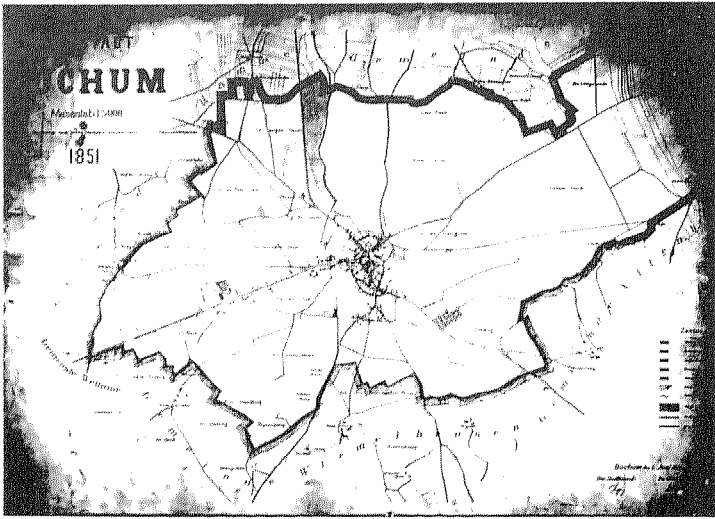


Abb. 1: Plan der Stadt Bochum 1851

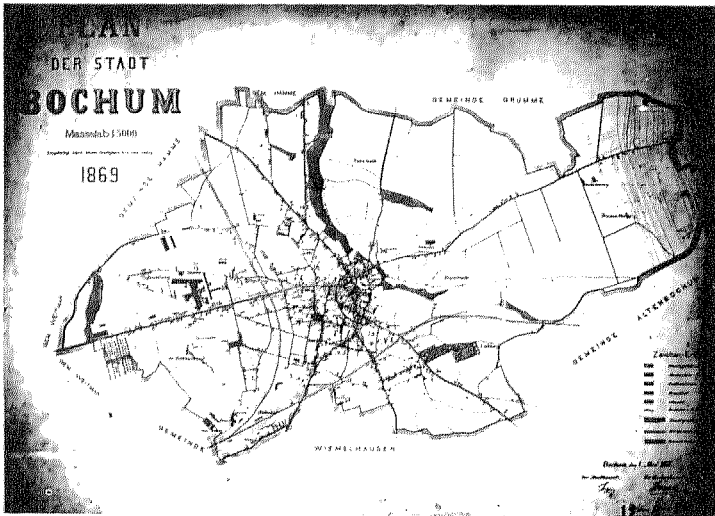


Abb. 2: Plan der Stadt Bochum 1869



Abb. 3: Wechsel der Haustypen in der Bochumer Innenstadt vor dem Zweiten Weltkrieg. Luisenstraße Ecke Grabenstraße



Abb. 4: 1927 wurde der Grundstein zum heutigen Rathausbau gelegt, der hinter dem Rathaus im ehemaligen Hotel Söding emporwuchs. Nach seiner Fertigstellung wurde das Hotel abergerissen und die freie Fläche zum Rathausvorplatz umgestaltet



Abb. 5: Der Weilenbrink ist eine bei der Neuplanung nach dem letzten Kriege aufgegebene Nebenstraße der Bongardstraße. Die wilhelminischen Bauten der Hauptstraße heben sich deutlich von den schlichten Häusern der Nebenstraße ab



Abb. 6: Das Gelände des Kaufhauses Baltz 1924 vor dem Bau des Geschäftshauses



Abb. 7: Der neu durchbrochene Teil der Huestraße am neuen Bahnhofsplatz

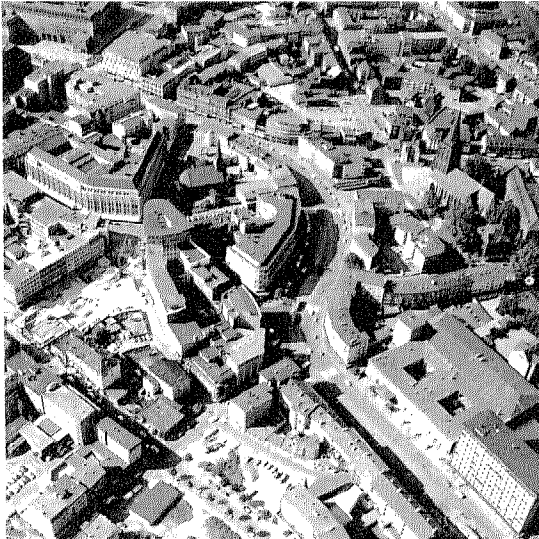


Abb. 8: Die Bongardstraße 1964.  
Deutlich ist der Gegensatz zwischen der breiten Hauptverkehrsstraße, der Bongard-Massenbergstraße, und der schmalen Einkaufsstraße, der Kortumstraße, (am oberen Rand des Bildes mit leicht gebogenem Lauf) zu erkennen



Abb. 9: Grundstück des heutigen Warenhauses Wertheim vor dem Zweiten Weltkrieg (1934). Blick vom Rathaus (Mühlenstraße, heute Hans-Böckler-Straße) in Richtung Bongardstraße



Abb. 10: Das 1958 errichtete Warenhaus Wertheim (1964)





Abb. 11: Die Kortumstraße vor dem Zweiten Weltkrieg. Blick von der Bongardstraße in Richtung Wilhelmsplatz (heute Husemannplatz)



Abb. 12: Die Kortumstraße nach dem Zweiten Weltkrieg. Blick von der Bongardstraße in Richtung Husemannplatz



Abb. 13: Die Bongardstraße vom Marktplatz in Richtung Hauptbahnhof vor dem Zweiten Weltkrieg



Abb. 14: Die Bongardstraße vom Marktplatz in Richtung Hauptbahnhof nach dem Zweiten Weltkrieg

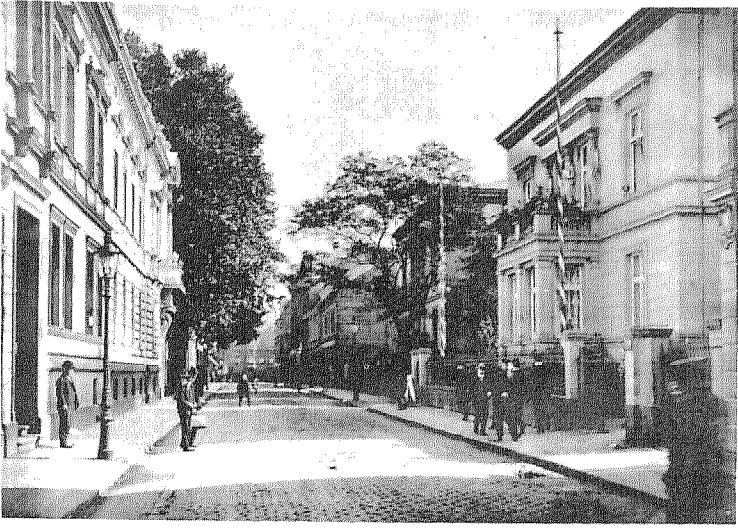


Abb. 15: Blick vom Wilhelmsplatz (heute Husemannplatz) aus in das Bankenviertel der Wilhelmstraße (heute Huestraße) 1910



Abb. 16: Blick vom Husemannplatz (früher Wilhelmsplatz) in das Bankenviertel der Huestraße (früher Wilhelmstraße) (1964)