
*Hans-Werner Wehling***Die Siedlungsentwicklung Essens
vom Beginn des 19. Jahrhunderts bis zur Gegenwart**

Die kleine Ackerbürgerstadt, als die Essen ins 19. Jh. eintrat, war politisch und wirtschaftlich unbedeutend und uninteressant; keiner der mächtigen Territorialnachbarn hatte seit Jahrhunderten ein ernsthaftes Interesse an ihr gezeigt. Essen war bestenfalls Mittelpunkt eines ländlichen Umlandes und infolge des Jahrhunderte währenden Klüngels weniger, so genannter alter Familien bar jeder Erfahrung in der politischen und planerischen Behandlung großer Wirtschaftsunternehmungen. Der preußische Gouverneur der Rheinlande, Justus Gruner, warf ihr 1803 Trägheit, chronische Verschuldung, Ignoranz und Korruption vor. Diese Stadt und ihr unmittelbares Umland unterlagen ab 1840 direkt und indirekt einer sich zunehmend beschleunigenden Industrialisierung.

Die industrielle Aufbauphase

Die Verteilung der Industriebetriebe, die dabei entstand, war keineswegs regellos. Auf den Herantransport von Eisenerz angewiesen, waren die Eisenwerke dieser frühen Periode gezwungen, sich in der Nähe der vorhandenen Städte anzusiedeln, da nur dort das Netz von Landstraßen hinreichend ausgebaut war. Demgegenüber suchten sich die Zechen dem Verlauf der Kohleschichten, wenn er denn bekannt war, anzupassen. Nachdem der Übergang vom Stollenbergbau im Ruhrtal zum Tiefbergbau am Hellweg gelungen war, entstanden Schachtanlagen zunächst auch in Stadtnähe, wie etwa die Zeche "Graf Beust" (1839/1842), die erste Tiefbauzeche des Ruhrgebiets in dauerhafter Förderung, sie drängten jedoch zunehmend in die spärlich besiedelte nördliche Emscherniederung vor.

Gegründet auf heimisches und ausländisches Kapital begannen industrielle Unternehmungen Essen zu umzingeln und die Stadt sah sich massiven Flächenansprüchen der Montanunternehmer gegenüber.



Abb. 1: Übersichtskarte der Gussstahlfabrik Fried. Krupp 1874 (Quelle; Wehling 1990b, S. 181)

Allen voran gilt dies in Essen für das Kruppsche Unternehmen. Von der "Fabrik" des Jahres 1818 ausgehend entwickelte sich die "Krupp-Stadt" als eigenständiger Organismus von Arbeiten, Wohnen und Versorgen. Ihre Betriebsanlagen, vom heutigen Westviertel auf den Stadtkern vorrückend, begrenzten eine planmäßige Erweiterung des Stadtkerns nach Westen. 1875 war allein die überdachte Fläche in der Fabrik so groß wie der Stadtkern (vgl. Wehling 1990b).

Die montanindustriellen Ansiedlungen beeinflussten die Gewerbestruktur des Stadtkerns. Die Webereigewerbe und die ländlichen Handwerkszweige waren stark rückläufig, während sich die Bau- und Metallgewerbe aufgrund des gewerblich-industriellen Bedarfs erweiterten und differenzierten und die gestiegene Einwohnerzahl die Nachfrage in den konsumptiven Bereichen von Handwerk und Handel erhöhte. 1865 waren im Handwerk mehr als 25 %, 1871 noch immer 17 % der Erwerbstätigen beschäftigt; der Handel war trotz eines begrenzten Einzugsbereiches recht leistungsfähig (Wehling 1990a, S. 125).

Die Industrialisierung ging einher mit der Veränderung der Verkehrssituation. Nachdem die Köln-Mindener Eisenbahn 1847 eine Trassenführung weit ab des städtischen Kerns erhalten hatte, wurde die am 1.3.1862 eröffnete Trasse der Bergisch-Märkischen Eisenbahn von entscheidender Bedeutung für die städtebauliche Entwicklung. Einerseits wurde der Bahnhof zu einem neuen städtischen Entwicklungspol, andererseits behinderte die Trasse auf Dauer eine geordnete städtebauliche Ausdehnung nach Süden. Das Bahnnetz im Bereich der Kernstadt wurde 1866/67 durch eine dritte West-Ost-Linie, die der Rheinischen Eisenbahngesellschaft komplettiert, die nun ihrerseits eine planvolle Ausdehnung nach Norden durchschnitt. Insgesamt war bis 1870 auf dem Gebiet der heutigen Stadt Essen war das dichteste Eisenbahnnetz des Ruhrgebiets entstanden mit mehr als 20 Bahnhöfen und zahlreichen Anschlussgleisen zu Zechen und Industriebetrieben.

Ab Mitte des 19. Jhs. machte sich der Aufbruch der Industrie auch im Bevölkerungswachstum bemerkbar. Hatte sich die Einwohnerzahl der Stadt Essen von 1803 bis 1843 nur gerade auf 7.100 verdoppelt, so stieg sie bis 1871 auf 51.500 Einwohner. Dem starken Bevölkerungsanstieg trug der Wohnungsbau jedoch nur unzureichend Rechnung. Essen war eine Stadt hoher Wohndichte in überfüllten Kleinstadthäusern an engen Gassen.



Abb. 2: Rottstraße (Quelle: Sammlung Wehling)

Bei einer durchschnittlichen Haushaltsgröße von fünf Personen wohnten 1900 nach einer Zählung der Stadtverwaltung 46 % der Einwohner in zu knappen, 11 % in ungenügenden und 9 % in überfüllten Wohnungen. Wesentliche Gründe der Raumknappheit waren das Überangebot an Kleinwohnungen, das hohe Mietniveau und der hohe Anteil der Miete an den Haushaltsausgaben. 4.250 Haushalte sahen sich daher ge-

zwungen, Untermieter aufzunehmen, um ihr Einkommen aufzubessern, und vergrößerten damit die Wohndichte noch weiter (Wehling 1990a, S. 126).

Gerade die Tatsache, dass der Kern der 1896 zur Großstadt erhobenen Stadt noch immer vorrangig als Wohnstandort diente und erst in bescheidenen Ansätzen zum städtischen Zentrum inmitten

von Wohnvororten geworden war, ist Symptom für die rapide, aber überfordernde städtische Entwicklung dieser Jahrzehnte.

Außerhalb der Stadt, aber innerhalb des Landkreises Essen von 1846 bis 1895 mehrere bevölkerungsstarke Gemeinden entstanden. Altendorf war von 2.000 auf 40.000 Einwohner, Borbeck von 5.000 auf 30.000, Altenessen mit Karnap von 1.100 auf 24.000, Stoppenberg (mit Kray und Huttrop) von 2.200 auf 30.000 gewachsen. Insgesamt konzentrierte sich der Zuwachs auf die Stadtteile mit den neu entstehenden Mergelzechen und Eisenhütten sowie in der westlichen Kruppnachbarschaft (Ihde 1990, S. 48).

Die wirtschaftliche Umwälzung und das Wachstum veränderten den Raum in recht chaotischer Weise. Stadtplanungsaufgaben und insbesondere die Notwendigkeit, geeignete Versorgungs-, Entsorgungs- und Verkehrsstrukturen zu schaffen, überforderten die einzelnen Landgemeinden. Trotz erheblicher Eifersüchte kam es deshalb bei einigen Infrastrukturmaßnahmen durch Sachzwänge zur Zusammenarbeit – zum einen bei der Wasserversorgung, zum anderen beim Aufbau des Straßenbahnnetzes. Das Verkehrsbedürfnis innerhalb des heutigen Stadtgebietes, besonders zwischen den Landgemeinden und der Stadt, nahm mit der Bergbau- und Industrientwicklung um 1890 sprunghaft zu. Im Jahre 1893 nahm in Essen die erste elektrische Straßenbahn mit Strecken nach Altenessen, Borbeck und Rüttenscheid den Betrieb auf.

Die industriellen Unternehmer erkannten angesichts eines nur unzureichend expandierenden privaten Wohnungsmarktes recht frühzeitig, dass es aus sozialen, vor allem jedoch aus wirtschaftlichen und unternehmenspolitischen Gründen erforderlich war, die Errichtung von Wohnraum für die ständig zuströmenden neuen Arbeitskräfte selbst zu betreiben. Zu der Bewältigung des trotz aller Zuwanderung weiterhin bestehenden Arbeitskräftemangels trat ein weiteres Motiv für die betriebliche Wohnungsfürsorge: die Sesshaftmachung der Arbeiter, die Bildung und Bindung eines verlässlichen Arbeiterstammes zum Zwecke der qualitativen und quantitativen Produktionssteigerung. Es entstanden die sogenannten "Kolonien". Nach ersten, im Zuge von Betriebserweiterungen wieder

abgebrochenen Versuchen, waren Alfred Krupps erste Arbeiterkolonien der "Nordhof" (1871), die Kolonie "Neu-Westend", die Großsiedlung „Cronenberg“ und die Kolonie "Schederhof" (1872/73).

Zeitgleich mit den Kruppschen Kolonien entstanden zahlreiche Bergarbeitersiedlungen, weit gestreut über den Norden des Stadtgebietes. Sie unterscheiden sich formal als überwiegend lineare Reihensiedlungen mit Gemüsegärten und Stallungen von den als Gruppensiedlungen mit einer mehr oder weniger deutlich ausgebildeten Mitte angelegten Kruppschen Siedlungen. Da beide Basisindustrien in der noch vorwiegend fußläufigen Gesellschaft genötigt waren, die Wohnungen für ihre Belegschaften in der Nähe der Arbeitsplätze zu errichten, unterscheiden sich auch die entsprechenden Werkssiedlungen hinsichtlich ihrer Standorte - Konzentration der Fabriksiedlungen in Stadtnähe, Streulage der Zechensiedlungen in den nördlichen Außenbereichen.

Neben dem Stadtkern und den Industriestandorten wirkte als dritter Ordnungsfaktor das System der alten Landstraßen, die als Ausfallstraßen zu Siedlungsachsen wurden, wie sie für große Städte typisch sind. Sie sind bis heute wirksame Leitlinien der städtischen Entwicklung.

Im letzten Jahrzehnt des 19. Jhs. waren die Grundstrukturen im städtischen Umfeld gelegt. Südlich des Bahnhofs und jenseits des städtischen Friedhofs begann sich um den Stadtgarten ein gehobenes Wohnviertel zu entwickeln, in dem die schematische Straßenführung teilweise durch die Anlage von Plätzen, darunter der Bismarckplatz, aufgelockert war. Rückgrat dieser städtebaulichen Entwicklung war die Huysenallee. Nördlich der Rheinischen Eisenbahn wurde die Viehofer Chaussee zur Leitlinie der Bebauung aus Wohnvierteln, Gewerbe- und Industrieanlagen sowie zentralen städtischen Versorgungseinrichtungen (Städt. Gasfabrik, Städt. Schlacht- und Viehhof, Friedhöfe).

Zwischen den beiden Haupteisenbahntrassen hatte sich bis 1893 die städtische Bebauung, mit Gewerbebetrieben durchsetzt, über den vorindustriellen Stadtkern hinaus erweitert, nach Osten allmählich

ausdünnend, nach Westen eingezwängt durch die Kruppsche Gussstahlfabrik.

Der Markt war weiterhin geschäftlicher Mittelpunkt, gelegen im Schnittpunkt der sich verdichtenden und differenzierenden Geschäftsstraßen (Limbecker Straße, Rottstraße, Burgstraße). Jenseits dieser Achsen setzte sich die funktionale Differenzierung punktuell fort. Vom Kopstadtplatz über die Rottstraße bis zum Viehofer Platz entwickelte sich in den 1890er Jahren ein Vergnügungsviertel.

1840 hatte der Rat der Stadt unter Abbruch einiger Nachbarhäuser ein neues, das zweite Rathaus bauen lassen. Er war der Auffassung, dass dem Raumbedürfnis der städtischen Verwaltung für die nächsten 200 Jahre damit Genüge getan worden sei. Schon in den 1860er Jahren erwies sich das Rathaus jedoch als zu klein und 1887 wurde ein neues, das dritte bezogen.

Abkehr vom kommunalpolitischen Laissez-faire

In den 1880er Jahren lässt sich im Allgemeinen eine bedeutsame Wende in der Essener Kommunalpolitik ausmachen. Die Verwaltung der von den Ansprüchen und Problemen der Montanindustrien überrollten und explosionsartig wachsenden Landstadt gibt ihre desinteressierte oder resignierende Laissez-faire Haltung auf. Sie führt dringend erforderliche Infrastrukturmaßnahmen nicht mehr nur schwerfällig reagierend aus, sondern beginnt einen aktiven Stadtauf- und -ausbau. Diese Wende ist eng verbunden mit dem Namen Erich Zweigert, der von 1886 bis 1906 die Geschicke der Stadt lenkte und sich dabei auch fachlich qualifizierter Mitarbeiter bediente.

Bis zum Ersten Weltkrieg rückte Essen immer stärker in den Rang eines Wirtschafts- und Verwaltungszentrums des Ruhrgebiets. Wirtschaftliche Konzentrationsvorgänge brachten Essen einen Bedeutungszuwachs im sekundären und zunehmend auch im tertiären Wirtschaftssektor, hier besonders durch die Industrieverwaltungen, Syndikate und Verbände, regionale Banken und seit der Jahrhundertwende durch die ersten kommunalen Zweckverbände.

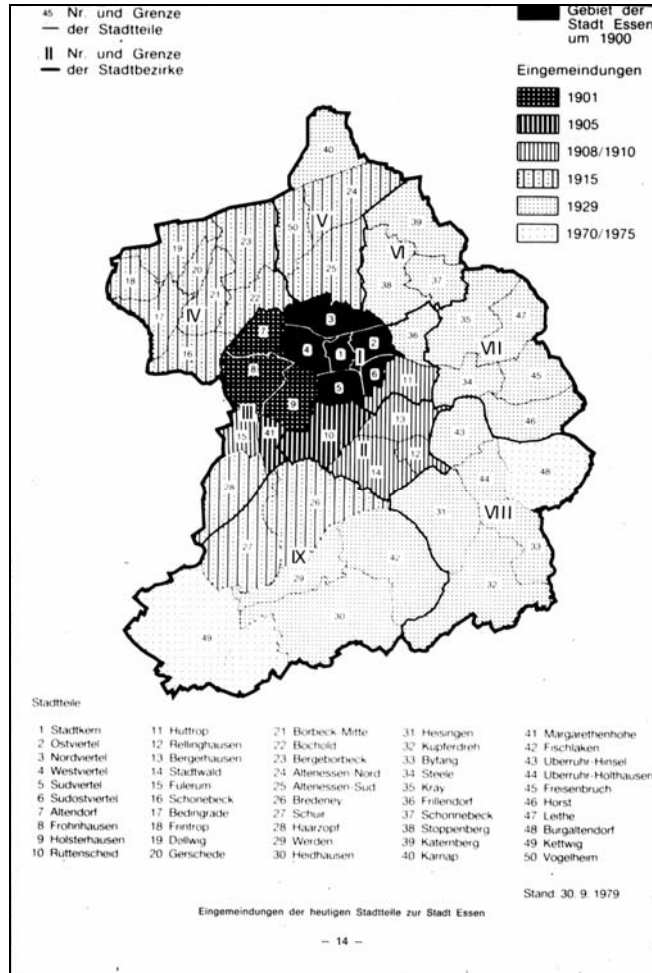


Abb. 3: Eingemeindungen (Quelle: Wehling 1987)

Als die Stadt im Jahre 1900 bereits auf 119.000 Einwohner angewachsen war, war ihre Fläche immer noch kaum größer als der alte städtische Bezirk. Erst nach 1900 kam es zu notwendigen Erweiterungen der Stadtfläche. 1901 wurde die Bürgermeisterei Altendorf

mit 65.000 Einwohnern und der Firma Krupp eingemeindet. Für eine planmäßige Stadtentwicklung stand hier allerdings nicht mehr viel neue Siedlungsfläche zur Verfügung, das meiste Land war im grassierenden Baufieber schon parzelliert und zu hohen Preisen als Bauland verkauft, wengleich erst teilweise bebaut worden. 1905 wurde die Bürgermeisterei Rütterscheid mit 22400 Einwohnern eingemeindet, das bevorzugte Wohngebiet von Beamten und Angestellten. 1908 kam Huttrop hinzu, 1910 folgte die Eingemeindung der Bürgermeisterei Rellinghausen mit beträchtlichen Reserven an Siedlungsfläche. Der Stadtkreis Essen hatte 1915 eine Größe von 98 qkm und rund 490.000 Einwohner (Ihde 1990, S. 65).

Mit den ersten größeren Eingemeindungen nach Westen (Alten-dorf, Frohnhausen und Holsterhausen) und nach Süden (Rütterscheid), wurde der um die Altstadt und die Krupp-Fabrik sich ausbildende innere Siedlungsring mit der Kernstadt zusammen unter einheitliche Verwaltung gebracht. In diesem Teil des Stadtgebietes entwickelte sich ein großstädtischer Siedlungskern.

Von 1900 bis 1910 verlor der vorindustrielle Stadtkern 20,3 % seiner Bevölkerung, bis 1939 weitere 25,1 %. Mit 7.661 Bewohner war er nicht mehr Konzentrationsbereich der Bevölkerung, sondern neben der Wohnfunktion hatten sich andere Funktionen angesiedelt, die ihren baulichen Ausdruck suchten.

Die städtebauliche Umgestaltung des südlichen Eingangsbereiches der Innenstadt begann 1897/1902. Neue Bahnsteiganlagen wurden geschaffen und ein Empfangsgebäude im Stil des deutschen Barock errichtet. Der Bahnhofsvorplatz wurde zum Knotenpunkt des öffentlichen Nahverkehrs; zehn der zwanzig Straßenbahnlinien Essens und sechs der sieben Omnibuslinien führten in den 1930er Jahren über den Bahnhofsvorplatz.

Zeitgleich mit dem Umbau des Bahnhofsgeländes wurde das neue Postamt errichtet und dem Hauptbahnhof gegenüber entstand mit "Hotel Handelshof", "Grand-Hotel Royal", "Hotel Königshof" und anderen das bahnhofsnahe Hotelviertel, das sich Stadt einwärts mit den Großhotels „Vereinshaus“ und „Kaiserhof“ fortsetzte. Der

Bahnhofsvorplatz wurde 1922/25 städtebaulich komplettiert durch den Bau der Börse (Haus der Technik).



Abb. 4: Grand Hotel Royal (Quelle: Sammlung Wehling)

Von der Jahrhundertwende bis zum Zweiten Weltkrieg begann sich räumlich und strukturell ein neues Geschäftsviertel auszubilden. Die Zahl der Einzelhandelsgeschäfte stieg vom Beginn des 19. Jhs. bis zum Beginn des 20. Jhs. im Wesentlichen infolge der Zunahme der Kruppschen Beschäftigten um das Fünfzehnfache und

wuchs bis in die 1930er Jahre noch einmal auf das Dreifache an. Mit dem Zuwachs an Geschäften ging eine allgemeine Spezialisierung einher - aus Gemischt-, Kolonial- und Manufakturwarenhandlungen wurden Spezialgeschäfte. Vor allem waren es die Textilwarengeschäfte, denen Essen in den 1930er Jahren seinen Ruf als "wohlfeilste Stadt" im Ruhrgebiet verdankte; dieser Ruf führte nicht nur zu beträchtlichen Umsatzsteigerungen in dieser Branche, sondern auch zu räumlichen Erweiterungen der Geschäfte und einer Zunahme des Personals in ihnen.

Zu eindeutigen Publikumsmagneten des Geschäftsviertels wurden die Kauf- und Warenhäuser. Die Firma Althoff errichtete 1912 am Limbecker Platz ein für damalige Verhältnisse architektonisch neu-

artiges Warenhaus mit 17 Schaufenstern, einem Haupt- und zwei Nebeneingängen. Nach Übernahme durch die Karstadt-AG (1918/20) wurde es zum unumstritten führenden Essener Warenhaus, auch wenn diese Geschäftsform für Essen nicht neu war; denn 1912 bestanden bereits die Warenhäuser Arens, Kander u. Sinn & Co. Aber noch nach 1930 betrachteten die übrigen Einzelhandelsgeschäfte diese neuen Häuser, zu denen auch Gustav Blum (später Loosen) und Cramer & Meermann gehörten, bestenfalls als "unabwendbares Übel", meist jedoch wurden sie als "eine Gefahr für die Zukunft" eingestuft. Dies galt insbesondere für die Einheitspreishäuser, wie die "Epa", die die Karstadt-AG 1928 am Viehofer Platz errichtete, sowie die Filiale des amerikanischen Konzern "Woolworth", von 1929. 1938 nahmen Kauf- und Warenhäuser rund 42 % der insgesamt 120.200 qm Laden- und Verkaufsflächen der Altstadt ein und das Geschäftsviertel entwickelte sich bis zum Zweiten Weltkrieg zum wirtschaftlichen und städtebaulichen Mittelpunkt der neu entstehenden funktionalen Ordnung in der Altstadt (Wehling 1990a, S. 137/138).

Neben dem Kernstadtwachstum erwiesen sich auch die anderen Ordnungsfaktoren in der Siedlungsentwicklung als weiter wirksam. Der Ausbau der alten Siedlungskerne machte Fortschritte und die Bebauung entlang der Ausfall- und Verbindungsstraßen verdichtete und verbreiterte sich.

Der Siedlungswohnungsbau der Bergwerksgesellschaften begann das gesamte Halbrund der nördlichen Stadtteile von Borbeck über Altenessen und Katernberg bis Kray mit Kolonien zu füllen. Im Zuge des Siedlungswohnungsbaus der Firma Krupp wurden seit der Jahrhundertwende vorhandene Siedlungen erweitert und die Siedlungen Alfredshof, Brandenbusch und Friedrichshof neu errichtet. Besondere Bedeutung unter den Kruppschen Siedlungen dieser Zeit erlangte natürlich die "Margarethenhöhe", vor allem wegen ihrer besonderen städtebaulichen Konzeption und Gestaltung, aber auch wegen ihrer stadtstrukturellen Bedeutung; denn sie markiert den Beginn des zweiten Siedlungsringes um den Stadtkern.

Stadtplanung und Stadtentwicklung in der Zwischenkriegszeit

Die wichtigsten Träger des Kleinwohnungs- und Siedlungsbaus waren nach dem Ersten Weltkrieg aber nicht mehr die Arbeitgeber, sondern gemeinnützige und genossenschaftliche Wohnungsunternehmen. Dabei nahm die Stadt maßgeblichen Einfluss auf die Entwicklung und Gestaltung der Wohngebiete. Zwischen 1900 und 1936 wurden in Essen mehr als 100 Baugenossenschaften gegründet, 90 von ihnen allein nach dem Ersten Weltkrieg.



Abb. 5: Siedlung an der Hirtsieferstraße, 1928 (Quelle: Ruhrlandmuseum/Schneider 2002, S. 394)

Die Baugesellschaften und Baugenossenschaften erwiesen sich mehr noch als die Arbeitgeber mit ihrem Siedlungsbau als Pioniere eines verbesserten Wohnungsbaus in Essen. Sie bewirkten sowohl in den geschlossenen Mietshausvierteln wie in den Kleinhaussiedlungen der Vorstädte eine städtebaulich wie ästhetisch befriedigende und zunehmend gesunde Bebauung. Sie trugen wesentlich zur Verdichtung und Erweiterung des inneren Siedlungsringes von Essen-

West bis Huttrop/Frillendorf und zur Ausbildung des äußeren Siedlungsgürtels von Haarzopf bis Stadtwald bei.

In der Zwischenkriegszeit vollzieht sich in allen Hellwegstädten und in den großen Emscherstädten Oberhausen und Gelsenkirchen eine Verschiebung des Einflusses hinsichtlich des Zugriffs auf den Raum. Mit dem Erreichen des Höchststandes in der produktionstechnischen Entwicklung veränderte sich der Raumannspruch der Montanindustrien. Die Kommunalverwaltungen erlangten mittels öffentlicher Finanzhilfen größeren Einfluss auf die räumliche Ordnung und städtebauliche Gestaltung ihrer Gemeinwesen.

Diese veränderte Konstellation führte 1920 auf regionaler Ebene zur Bildung des "Siedlungsverbandes Ruhrkohlenbezirk".

Auf lokaler Ebene entstand angesichts beträchtlicher Siedlungserweiterungen und im Hinblick auf die von der Stadt angestrebte Eingemeindung des Landkreises Essen 1927 der "Generalsiedlungsplan für den Raum Essen". Er sah diesen Raum als einen gewachsenen Organismus und einen über die damaligen Stadtgrenzen hinausgreifenden Stadtwirtschaftskörper, dessen räumliche Strukturen er einer sorgfältigen genetischen und sozioökonomischen Analyse unterzog, um daraus Perspektiven für die Planung der künftigen Entwicklung zu gewinnen. Angesichts der bestehenden ungeordneten Verflechtung von Wohn- und Gewerbeflächen widmete der "Generalsiedlungsplan" der Gliederung der bebauten Flächen besondere Aufmerksamkeit. Als wichtige Ordnungs- und Trennelemente wurden Grünzüge angesehen, die von den weiten land- und forstwirtschaftlichen Flächen des Essener Südens her im Zuge der Siepentäler gegen die Stadtmitte vordringen und sich bis in die nördlichen Stadtteile fortsetzen sollten.

Im Rahmen der kommunalen Neugliederung, die 1929 das gesamte Ruhrgebiet betraf, wurde der Landkreis Essen aufgelöst und seine Gemeinden weitgehend der Stadt eingegliedert, ausgenommen die Stadtgemeinde Kettwig und die Landgemeinde Dreihonnschaften (Kettwig-Land), die dem Kreis Düsseldorf-Mettmann angeschlossen wurden. Werden und Steele wie auch Überrauch und Kray wur-



Abb. 6: Generalsiedlungsplan für den Raum Essen 1927 (Quelle: Ehlgötz 1927)

A: Mittelalterlicher Stadtkern, 9.-18. Jahrhundert; B: Stadterweiterung im 19. Jahrhundert (Hochbauweise); C: Stadterweiterung im 20. Jahrhundert (Hochbauweise); D: Rüttenscheid (Hoch- und Flachbauweise); E: Huttrop (Villen, Flachbauweise, Parkfriedhof); F: Fulerum (Flachbauweise, Zentralfriedhof Südwest); G: Rellinghausen (Flachbau, Stadtwald, Schellenberger Wald); H: Bredeneu (Villen, Flachbau, Kruppscher Wald, Plattenwald); J: Haarzopf (Flachbau, Streusiedlung, Landwirtschaft); K: Borbeck, L: Altenessen, M: Stoppenberg, Katernberg, Schonnebeck, Frillendorf (K-M: Bergbau mit zugehöriger Siedlung in Hochbau in den Ortskernen und Flachbau in den Siedlungen); N: Industrie-Neuland, Gewerbegebiet, Krupp- und Stadthafen, Zechenhäfen); O: Karnap (Bergbau mit zugehöriger Siedlung, vorwiegend Flachbau); P: Neues Wohngebiet für das Industrie-Neuland; R: Vorort Kettwig, Kettwig v.d. Brücke (Kleinwirtschaftszentrum, Textilindustrie); S: Vorort Werden, Unterbredeneu (Kleinwirtschaftszentrum, Holzindustrie); T: Vorort Heisingen (Kleinwirtschaftszentrum, Bergbau, Zement- u. Steinindustrie); U: Vorort Kupferdreh (Kleinwirtschaftszentrum, Bergbau, Zement- u. Steinindustrie); V: Schuir und Kettwig-Land (Streusiedlung, Landwirtschaft, Gemüsekulturen); W: Überraue, Altendorf (Streusiedlung, Landwirtschaft, Gemüsekulturen); X: Werden-Land, neues Flachwohngebiet mit Schnellbahnanschluss; Z: Kray, Steele, Königssteele (Kleinwirtschaftszentrum mit Bergbau); 1 – Stadtwald, 2 – Kruppscher Wald und Plattenwald, 3 – Schellenberger Wald, 4,5,6 – Geplante Schnellbahnverbindungen zum Stadtkern

den gegen ihren Willen eingemeindet. Sie brachten zusammen mit Kupferdreh und Heisingen, Stoppenberg und Karnap der Stadt Essen einen Zuwachs von 90 qkm und damit fast eine Flächenverdoppelung. Mit rund 650.000 Einwohnern nahm Essen nun nach Berlin, Hamburg, Köln, München und Leipzig den sechsten Rang unter den deutschen Städten ein.

In gewisser Weise kann der "Generalsiedlungsplan" von 1927 als Vorläufer heutiger räumlich-funktionaler Ordnungskonzepte gesehen werden. Er geht bereits von einem abgestuften System von Zentren zur Versorgung der Bevölkerung aus; neben der Innenstadt wurden Geschäftskonzentrationen an den Ausfallstraßen (Steeler Straße/Kurfürstenstraße, Rellinghauser und Rüttscheider Straße, Gemarken- und Frohnhauser Straße, Altendorfer und Haus-Berge-Straße) wie auch in einigen Vorortkernen berücksichtigt.

Wenn der Generalsiedlungsplan auch bemüht war, den Essener Raum als Siedlungseinheit zu betrachten und administrative sowie planerische Perspektiven für seine Gesamtentwicklung aufzuzeigen, war die konkrete Stadtentwicklung aber doch damit konfrontiert, dass die Essener Siedlungsstruktur eben nicht auf einheitlichen Grundlagen gewachsen ist. So schreibt der „Generalsiedlungsplan auch Gegensätze fest, die sich bis in die jüngste Vergangenheit mindestens so lange erhalten haben wie Produktionsstätten der Montanindustrien den sekundären Sektor der Essener Wirtschaft bestimmten. Er war natürlich von Seiten der Kommune auch die funktionale Beweisführung für die Notwendigkeit der Eingemeindungen von 1929. Mit dieser Eingemeindung ist bereits eine neue Phase in der Essener Stadtentwicklung vorgezeichnet, auch wenn Essen bis zum zweiten Weltkrieg eine relativ kompakte Stadt aus Stadtkern und innerem Siedlungsring blieb, weil es noch kaum Individualverkehr gab, Stadtausdehnung also gebremst wurde durch die möglichen verkehrlichen Reichweiten.

Im Mai 1940 fielen die ersten Bomben des Zweiten Weltkriegs auf Essen. Nach über 100 Luftangriffen wurde die Stadt am 5. März 1943 Ziel des ersten Großangriffs auf eine deutsche Stadt. Er zielte auf die Kruppsche Fabrik, traf aber hauptsächlich den Stadtkern, das Nordviertel und Altenessen-Süd. Im Mai 1943 richtete die

Flutwelle, die nach der Zerstörung der Möhnetalsperre das Ruhrtal verwüstete, in den Essener Stadtteilen Steele, Rellinghausen, Kupferdreh, Heisingen und Werden schwere Schäden an.

Der Wiederaufbau

Essen war bei Kriegsende unter den Städten des Ruhrgebiets die am meisten zerstörte. Die Gebäude des Geschäftszentrums im Stadtkern waren zu 90 % vernichtet, der Rest zumeist schwer beschädigt. Die größten Wohnungsverluste entstanden in dem zu 65 % zerstörten inneren Siedlungsring, d.h. in Altendorf, im östlichen Frohnhausen, in großen Teilen Holsterhausens, im Südviertel und in den anschließenden Teilen von Rüttenscheid. Am 1. Mai 1945 waren mit 285.000 Einwohnern gerade noch 43 % der Bevölkerung von 1939 in Essen. Bereits 1950 überschritt die Einwohnerzahl allerdings wieder die 600.000. Die Zahl der benutzbaren Wohnungen lag aber nur bei 66 % des früheren Bestandes (Ihde/Weis 1990, S. 88).

Seit 1949 verlangsamte sich der Einwohnerzuwachs. Der Zuzug hing, als die Möglichkeiten der Instandsetzung ausgeschöpft waren, von der Schaffung neuer Wohnungen und neuer Arbeitsplätze ab. In dieser Situation wurden die Maßnahmen der Besatzungsmacht gegen Essens größten Arbeitgeber und Hauptwirtschaftsfaktor, die Firma Krupp, lähmend wirksam. Vor dem Kriege waren 65.000 Arbeitskräfte in den Essener Krupp-Werken beschäftigt (ohne Krupp-Zechen). Durch Kriegszerstörungen, Demontage und Produktionsverbote gingen in Essen Tausende von Krupp-Arbeitsplätzen verloren. Zum großen Arbeitgeber und Hauptwirtschaftsfaktor der frühen Nachkriegszeit wurde der Bergbau. Die Kriegsschäden hatten ihn wegen der Streulage der Zechen und der begrenzten Ausdehnung der oberirdischen Teile der Betriebsanlagen verhältnismäßig wenig beeinträchtigt. Weil die Besatzungsmächte an möglichst hoher Kohleförderung interessiert waren, blieb der Bergbau von Demontagen ganz verschont. In dieser ers-

ten Nachkriegszeit fand die Essener Wirtschaft im Bergbau den entscheidenden Rückhalt. Hier wurden damals 11 % der Ruhrkohle gefördert und 7 % der Koksmenge des Ruhrgebiets erzeugt.

Die städtische Neuordnung hatte bis 1950 Trümmerrmassen im Umfang von 15,6 Mill. cbm zu beseitigen und unter- und oberirdische Strukturnetze wieder herzustellen, auf den Wohnungsbau nahm sie nächst wenig Einfluss.

In dieser ersten Phase des Nachkriegswohnungsbaus wirkten daher Vorkriegstendenzen weiter. Die erneut wirksam gewordene siedlungsbildende Kraft des Bergbaus, der wiederum Arbeitskräfte an sich zu binden suchte, verstärkte in den nördlich des Hellwegs gelegenen Stadtteilen sowohl die soziale Einseitigkeit reiner Arbeiterwohngebiete als auch ungünstige Gemengelagen konkurrierender Flächennutzungen. In der südlichen Stadthälfte, insbesondere im Stadtwaldbereich, verstärkte die Dominanz des genossenschaftlichen Wohnungsbaus die Vorherrschaft des Mittelstandes in der Wohnbevölkerung und die Entwicklung dieser Stadtteile zu bevorzugten reinen Wohngebieten, weithin frei von Industrien und in Grüengebiete eingebettet.

Während in den äußeren Stadtteilen bereits ein neues Siedlungswachstum begonnen hatte, war der Auf- und Ausbau der zerstörten inneren Geschäfts- und Wohngebiete sowie der ungenutzten Industrieflächen 1950 noch kaum in Angriff genommen. Hier setzte sich die Essener Stadtverwaltung allerdings bundesweit an die Spitze einer neuen Kommunalplanung, indem sie unter Ausnutzung und Gestaltung eines neuen Boden- und Planungsrechtes einen geordneten Wiederaufbau zu betreiben suchte, wobei die "Umlegung" von Grundstücken das wichtigste Mittel zur Umgestaltung wurde.

Für den Wiederaufbau der Geschäftsstadt im alten Stadtkern und der Verwaltungsstadt südlich des Bahnhofs hatte der Rat der Stadt 1949 einen "Neuordnungsplan" verabschiedet, der mit konkreten Zielvorstellungen die bauliche Wiederherstellung und Neugestaltung des Cityraumes in den nächsten Jahren lenkte. Sichtbare Er-

gebnisse dieser Gestaltungsmaßnahmen der Stadtplanung waren ab 1953 die Schaffung neuer und die Erweiterung vorhandener Plätze, die Herausnahme des Fahrverkehrs aus den zu "Fußgängerstraßen" umgestalteten Haupteinkaufsstraßen sowie neue Verkehrsführungen zur Entlastung der Innenstadt.

Der zunächst zögernde Wiederaufbau flächenhaft zerstörter innerstädtischer Wohnviertel lief erst seit 1952 richtig an. Die Stadt strebte mit einer Konzentration der öffentlichen Finanzierungsmittel für den sozialen Wohnungsbau auf bestimmte räumliche Schwerpunkte städtebauliche Verbesserungen im Zuge des Wiederaufbaus an. Ein solcher Schwerpunkt war das von 1951 bis 1954 durchgeführte Projekt "Ehrenzeller Platz" in Altendorf, vor allem aber das größte Vorhaben dieser Art, das "Aufbaugebiet Holsterhausen". Es handelte sich um eine Gesamtfläche von 105 ha im Gebiet der stark zerstörten Kruppsiedlungen Alfredshof I und II, Alfredspark, Friedrichshof und Kaupenhöhe. Hier entstanden zwischen 1952 und 1957 nach freiwilligen Umlegungen des Kruppschen mit dem dazwischen liegenden privaten Grundbesitz von 600 Eigentümern und gänzlicher Neuordnung des ganzen Gebietes innerhalb des nur wenig geänderten Straßennetzes mehr als 8.300 neue Wohnungen, dazu Schulen und Kirchen (Ihde/Weis 1990, S. 98).

Mit dem Wiederaufbau der Innenstadt und der Wohngebiete wurden erste planerische Anstrengungen unternommen, die in den industriellen Aufbauphasen entstandenen engen Verflechtungen konkurrierender und störender Nutzungen ebenso wie zu dichte Bebauungen zu lockern. Insgesamt wurde mit der Neubebauung vorhandener Siedlungsflächen in allen Bereichen der Stadt eine beträchtliche formale Umgestaltung der alten Bausubstanz bewirkt. Zu den ersten Veränderungen der Siedlungsstruktur in den frühen Nachkriegsjahren führte auch die planerisch gesteuerte Gewerbe- und Industrieansiedlung, die Freiflächen und kleinere aufgegebene Bergbaustandorte nutzte.

Im Zuge der Nachkriegsentwicklung änderte sich die Struktur der Essener Wirtschaft. Zum Abbau der früheren Einseitigkeit trug die Entwicklung von Textil- und Bekleidungsindustrie, Glas-, Holz- und Möbelindustrie, von Druckerei- und Papierbetrieben bei. Die wichtigste Strukturveränderung aber war der Aufstieg des Handels zu einem Haupterwerbszweig. Zwischen 1950 und 1961 stieg die Beschäftigtenzahl im Einzelhandel um 80 %. Essen entwickelte sich in diesen Jahren zu einer der großen Einzelhandelsstädte der Bundesrepublik. Ihre Käufer kamen zu 30 % von auswärts, und zwar aus einem recht weitgespannten Einzugsgebiet. Die Limbecker Straße erreichte zeitweilig europäische Spitzenwerte beim Umsatz je Quadratmeter. Die Textilgeschäfte hatten Umsätze, wie sie in keiner anderen westdeutschen Stadt erreicht wurden. Bereits 1930 hatte sich Essen als "billige Einkaufsstadt" empfohlen, seit dem Jahre 1950 präsidierte die Leuchtschrift am Bahnhofsvorplatz Essen als "die Einkaufsstadt" an - knapp zehn Jahre später war sie tatsächlich "die" Einkaufsstadt im Ruhrgebiet. Hier wurde 1959 ein Drittel der gesamten Einzel- und Großhandelsumsätze im Ruhrgebiet getätigt. Mit 60.000 Beschäftigten hatte der Handel in Essen 1961 den Bergbau (45.000) wie das Baugewerbe (38.000) überflügelt (Ihde/Weis 1990, S. 103).

Wirtschaftlicher und struktureller Wandel

Mitten im Wiederaufbau wurde Essen von der Bergbaukrise getroffen.

Von den 1958 auf Essener Zechen vorhandenen 51.000 Arbeitsplätzen gingen 21.000 mit den Schließungen der 1960er Jahre verloren. Noch einmal die gleiche Zahl von Arbeitsplätzen fiel den vier Stilllegungen der Jahre 1972/73 zum Opfer. Als letzte Essener Zeche stellte schließlich Zollverein Ende 1986 den Betrieb ein. Die Bergbaukrise löste beträchtliche Veränderungen in der Essener Bevölkerungs- und Erwerbsstruktur aus. Zwischen den Volkszählungen 1961 und 1970 nahm die Zahl der Arbeitsplätze von 340.000 auf 298.000 ab.

Bis 1987 sank die Beschäftigtenzahl im produzierenden Bereich rapide weiter auf 72.000 ab; dafür machten jetzt Arbeitsplätze im tertiären Sektor jetzt 72 % aller Arbeitsplätze aus. Im Jahr 2000 sind es über 80 % gewesen; Essen hatte sich zu einer ausgesprochenen Dienstleistungsstadt gewandelt.

Verwaltungen bestimmen - zumindest stellenweise - heute das Essener Stadtbild. Südlich des Hauptbahnhofs gruppieren sich Verwaltungsgebäude um Freiheit und Bismarckplatz. Nach wie ist Essen Standort sämtlicher überkommunalen Verbände des Ruhrgebiets - Kommunalverband Ruhrgebiet, Ruhrtalesperrenverein und Ruhrverband, Emschergenossenschaft und Lippeverband. Zusammen mit dem Rheinisch-Westfälischen TÜV sitzt in Essen auch der Bundesverband der technischen Überwachungsvereine.

Essen ist nach dem geltenden "Landesentwicklungsplan I/II" ein Oberzentrum, eines von drei im Lande Nordrhein-Westfalen mit einem Oberbereich von mehr als zwei Millionen Einwohnern. Die zentralörtliche Bedeutung der Stadt ist nicht allein mit ihrer Rolle als Einkaufsstadt und als Sitz überörtlicher Verbände zu definieren. Auch der gewerblich-industrielle Sektor wirkt daran mit. Unter den 100 größten privaten Unternehmen der Bundesrepublik Deutschland wurden in den vergangenen Jahren jeweils auch etwa 10 Essener Firmen aufgeführt., darunter Karstadt und Aldi, Ruhrgas und Steag, Deutsche Steinkohle und Raab Karcher.

Der Ausweisung von Essen als Oberzentrum entspricht der Bischofssitz ebenso wie die "Messe Essen und die 1972 gegründete Universität Essen. Betrachtet man die Ausdehnung der bebauten Fläche in Essen, so ist festzustellen, dass mehr als die Hälfte als Wiederauf- oder Neubaumaßnahme nach 1950 entstanden ist. Während zunächst die Überwindung des Wohnungsmangels zwangsläufig im Vordergrund kommunaler Wohnbauplanung stand, ging es ab Ende der 1950er Jahre um Wohnumfeldverbesserungen durch die Entflechtung konkurrierender Nutzungen.

Seit Ende der 1950er Jahre kam es auf diese Weise zu verschiedenen Erweiterungen von Wohngebieten. Zwischen Parkfriedhof und Steeler Straße entstand die "Parksiedlung Huttrop". Seit 1962 wurde

die "Margarethenhöhe II" als Erweiterung der berühmten Krupp-Siedlung errichtet. In den 1960er Jahren wurden in Überehr-Hinsel das Hinseler Feld und das Sonderfeld erschlossen und verdichtet bebaut. Das größte Projekt waren aber mit einer Gesamtfläche von 1090 ha und Wohneinheiten für 21.000 Einwohner die verdichteten Großwohnsiedlungen der "Oststadt".

Im Rahmen der Erneuerung von Stadt- und Ortskernen hatte die Stadtplanung in den Nebenzentren Werden (1960), Steele (1966) und Borbeck (1971) mit Ordnungs- und Baumaßnahmen begonnen, die als Sanierung nach dem Städtebauförderungsgesetz weitergeführt wurden. Generell ging es um die Behebung von Mängeln der Bausubstanz, der Verkehrs- oder Versorgungseinrichtungen. Die Wege und Wirkungen dieser Sanierungen sind recht unterschiedlich bewertet worden; besonders am weitreichenden Abriss alter Bausubstanz und den neuen baulichen Lösungen in Steele scheiden sich die Meinungen (vgl. Schanetzky 1998). Jedenfalls waren diese drei Stadtkernsanierungen der Versuch, außerhalb der Essener City zentrale Funktionen zu konzentrieren und Versorgungsschwerpunkte zu fördern.

Diese Ansätze liegen auf jener Linie, die im "Zielkonzept für die räumlich-funktionale Ordnung der Stadt Essen" (RFO) aus dem Jahre 1978, der modernen Form des Generalsiedlungsplan weiterentwickelt wurde. Dieses Konzept fordert die Bündelung von zentralörtlichen Versorgungseinrichtungen an leistungsfähigen Haltepunkten des öffentlichen Nahverkehrs und die entsprechende städtebauliche Entwicklung und Umgestaltung.

Die Stadt Essen vergrößerte sich nochmals durch die Eingemeindungen von Burgaltendorf (vormals Altendorf/Ruhr) und Kettwig in den Jahren 1970 und 1975. Damit vergrößerte sich die Stadt um 22,5 qkm und um ca. 25.000 neue Bürger.

Für die Zentren hat das räumlich-funktionale Zielkonzept Impulse gegeben. Zwischen den Zentren vollzog sich dagegen eine Entwicklung, die als "Stadtumbau" zu bezeichnen ist. Dazu gehören innerstädtische Wohnumfeldverbesserungen durch z.B. Blockinnenentkernung, Grünflächenintegration und Verkehrsberuhigungen, dazu

die Begrünung des vom Bergbau geprägten Essener Nordens und nicht zuletzt das Flächenrecycling. Mit den Zechenstilllegungen entstanden in den 1960er Jahren große Brachflächen. Anfangs wurde an eine Umwandlung in Grünflächen gedacht, sehr bald jedoch an die Neuerschließung, insbesondere für Gewerbe- und Industrieansiedlung. Zwischen 1960 und 1980 wurden etwa 3,5 Mill. qm Nettobauland auf ehemaligem Zechengelände erschlossen und an bzw. umsiedlungswilligen Firmen angeboten. Von den etwa 400 angesiedelten Betrieben mit rd. 25.000 Arbeitsplätzen waren bereits vier Fünftel in Essen ansässig. Anders als in den nachfolgenden Jahren wurden diese Maßnahmen finanziell ausschließlich von der Stadt Essen getragen.

Großstadtentwicklung

Ab etwa Mitte der 1980er Jahre verschieben sich, wenngleich erst allmählich die Gewichte in Stadtplanung und Stadtentwicklung. Essen ist immer weniger eine Stadt, die, nach vollzogenem Wandel in der Beschäftigungsstruktur mit der funktionalen und baulichen Reparatur des industriellen Stadtbildes beschäftigt ist, sondern die Stadtentwicklung wird zum einen durch einen selbstbewussteren Umgang mit den Zeugen der industriellen Vergangenheit geprägt, zum anderen mehr und mehr von Tendenzen und Entwicklungen beeinflusst, die auch Großstädten eigen sind, die auf keine ausgeprägte industrielle Vergangenheit zurückblicken.

Mit der neu erwachten und wachsenden Wertschätzung des Vergangenen wandelte sich der Umgang mit industrieller Bausubstanz. Komplette Werkssiedlungen wurden unter Denkmalschutz gestellt, so z.B. in Karnap, Kray und Altenessen. Aufgelassene Zechen- und Industrieanlagen wurden – in den 1990er Jahren beflügelt durch die Aktivitäten der IBA - mit neuer Zweckbestimmung weitergenutzt, so die Zechen Carl in Altenessen, Bonifacius in Kray, Helene in Stoppenberg und vor allem die zum Weltkulturerbe erhobene schönste Zeche des Ruhrgebiets – Zollverein XII.



Abb. 8: Zeche Helene, Ballettraum (Quelle: Ruhrlandmuseum/Schneider 2002, S. 259)

Ehemals rein industrielle Stadtteile wurden zu Standorten neuer, moderner Wohnviertel, Essen erhielt 1988 endlich sein großstädtisches Opernhaus und gründete 1985, im Trend bundesdeutscher Großstädte liegend, ein Gründer- und Technologiezentrum, das infolge starker Nachfrage zweimal erweitert wurde.

Für die Krise der Innenstadt, die eine Krise deutscher Innenstädte ist und die teilweise einher ging mit dem Sterben der für Essen einst so konstitutiven Warenhäuser, waren Lösungsansätze zu finden. Einerseits sollten durch qualitativere Warenangebote neue Käuferschichten angelockt werden, andererseits wuchsen der Einkaufsinnenstadt durch Angliederung des Cityrandes neue Funktionen zu – als Standort großflächigen Einzelhandels, als Standort von neuen Dienstleistungen und citynahem Wohnen sowie als Standort von Großkino, Musical-Theater und angeschlossener Gastronomie.

Die gegenwärtige Phase der Essener Stadtentwicklung ist zwar nicht losgelöst von einer spezifischen Stadtgeschichte zu sehen, sie gleicht jedoch in vielem denen einer ganz „normalen“ Großstadt.

Sie kann sich jedoch sehr schnell wieder in eine Phase dramatischen Wandels umkehren, folgt den in den letzten Monaten entwickelten Bevölkerungsprognosen (vgl. Wehling 2002).



Abb. 9: Nördliche Innenstadt (Quelle: Stadtbildstelle)

Danach wird der zu erwartende bundesweite Bevölkerungsrückgang der nächsten Jahre im Ruhrgebiet deutlich negativer ausfallen und erhebliche strukturelle Verwerfungen hervorrufen.

Das Land Nordrhein-Westfalen wird bis 2015 nach der LDS-Prognose 2,1 % seiner Einwohner verlieren. Der Altersaufbau wird sich zudem über den Bundesdurchschnitt hinaus zu Lasten der 20-60-Jährigen und zu Gunsten der über 60-Jährigen verändern. Das Ruhrgebiet wird dagegen bis 2015 über 370000, d. h. 7,0 % seiner Einwohner verlieren und damit, vom Bundestrend abweichend, früher massive Bevölkerungsverluste erleben. Innerhalb des Ruhrgebietes treten nach allen Prognosen starke Entwicklungsunter-

schiede zwischen den einzelnen Städten und Kreisen zu Tage. Mit 13,7 % wird Essen am stärksten an Bevölkerung verlieren, gefolgt von Hagen und Dortmund mit jeweils rund 11 % und Herne mit 10 %.

Innerhalb der Städte sind von diesem Trend bis 2015 zunächst die bereits latent überalterten Stadtteile betroffen, d.h. zum einen die citynahen Wohngebiete und inneren Siedlungsringe der Hellwegstädte betroffen, zum anderen Wohnquartiere, die im Suburbanisierungsprozess der 1960er und frühen 1970er Jahre in der Ruhrzone und in den zwischenstädtischen Bereichen entstanden sind. Problemgebiete in Essen sind demnach die Stadtmitte, Essen-West, Huttrop, Bergerhausen und Rüttenscheid, aber auch Kettwig, Werden, Heidhausen und Bredeney. Ein hoher Renovierungsbedarf und geringe Investitionen von Seiten privater und öffentlicher Hausbesitzer können zu hohen Wohnungsleerständen und mit dem Auszug der Versorgungsinfrastruktur zu sozialem und wirtschaftlichem Abstieg dieser Viertel führen. Wohnungs- und Immobilienbestand unterhalb der Rentabilitätsgrenze wird kaum noch erneuert, sondern abgerissen werden. Dazu gehören wiederum Teile der Innenstadt nahen Wohnviertel, es könnte aber auch peripher verdichtete Wohngebiete wie die Essener Oststadt betreffen. Dieser Bevölkerungsrückgang könnte hingegen zumindest teilweise kompensiert werden, wenn nach 2015 die Erosionserscheinungen auch die Em-scherzone erreichen, deren Städte aber infrastrukturell viel weniger in der Lage sind, sich diesen Problemen zu stellen. Eine Abwanderung der dortigen Bevölkerung könnte den Hellwegstädten und damit auch Essen zu Gute kommen.

Literatur

- Borsdorf, U. (Hg.)(2002): Essen. Geschichte einer Stadt. Bottrop/Essen
- Ehlgötz, H. (1927): Der Generalsiedlungsplan für den Raum Essen. 2 Bde., Essen
- Ihde, G. (1990): Die Entwicklung zur Industriegroßstadt. - In: Geographische Gesellschaft für das Ruhrgebiet (Hg.), Essen im 19. und 20. Jahrhundert. Essen, Essener Geographische Arbeiten, Sonderband 2, S. 35-54
- Ihde, G./D. Weis (1990): Essen seit dem Zweiten Weltkrieg. - In: Geographische Gesellschaft für das Ruhrgebiet (Hg.), Essen im 19. und 20. Jahrhundert. Essen, Essener Geographische Arbeiten, Sonderband 2, S. 87-111
- Ruhrlandmuseum/Schneider, S. (2002): Ansichtssachen. Bilder von Essen. Essen
- Schanetzky, T. (1998): Endstation Größenwahn. Die Geschichte der Stadt-sanierung in Essen-Steele. Essen
- Wehling, H.-W. (1987): Die Siedlungsentwicklung der Stadt Essen. Essen
- Wehling, H.-W. (1990a): Die Innenstadt. - In: Geographische Gesellschaft für das Ruhrgebiet (Hg.), Essen im 19. und 20. Jahrhundert. Essen, Essener Geographische Arbeiten, Sonderband 2, S. 113-147
- Wehling, H.-W. (1990b): Die Krupp-Stadt. - In: Geographische Gesellschaft für das Ruhrgebiet (Hg.), Essen im 19. und 20. Jahrhundert. Essen, Essener Geographische Arbeiten, Sonderband 2, S. 171-195
- Wehling, H.-W. (2002): Die industrielle Kulturlandschaft des Ruhrgebiets. Historische Entwicklungsphasen und zukünftige Perspektiven. - In: Universität Essen (Hg.), Umwelt Ruhr. Vitalität einer Region I, Essener Unikate 19, Essen, S. 111-119