

# **SPIEKER**

**LANDESKUNDLICHE BEITRÄGE UND BERICHTE**

Herausgegeben von der Geographischen Kommission für Westfalen  
von Wilhelm Müller-Wille und Elisabeth Bertelsmeier

---

**18**

**KARL-HEINZ LUDWIG**

**Die Hellwegsiedlungen am Ostrande Dortmunds  
in wirtschaftlichem,  
sozialem und verkehrsmäßigem Wandel  
seit ihrer Eingemeindung**

mit 22 Tabellen / 48 Abbildungen

**1970**

---

Im Selbstverlag der Geographischen Kommission, Münster/Westfalen

*Bezug durch den Selbstverlag der Geographischen Kommission Münster (Westf.), Johannisstraße 1-4 (Institut für Geographie und Länderkunde). Schriftleitung: Dr. E. Bertelsmeier*

---

Escheint gleichzeitig in:  
Monographien des historischen Vereins für Dortmund  
und die Grafschaft Mark, Dortmund. Bd. 3

Promotionsschrift, die im Institut für Geographie und Länderkunde der Universität Münster (Westf.) auf Anregung und mit Anleitung von Herrn Prof. Müller-Wille entstanden und von der Philosophischen Fakultät angenommen ist. Die mündliche Prüfung war am 12. Februar 1969.

Druck: C. J. Fahle GmbH., 44 Münster (Westf.), Neubrückenstraße 8—11

### III

#### Inhalt

	Seite
Einleitung: Gegenstand und Aufgabe der Untersuchung . . . . .	1
I. Die Bevölkerungszunahme und ihre Auswirkung auf die Siedlungsfläche . . . . .	3
1. Die Ausdehnung der Bebauung im Zuge der Bevölkerungszunahme . . . . .	3
a) Die Bevölkerungsentwicklung im Untersuchungsgebiet . . . . .	3
b) Der Zuwachs an Gebäuden als Folge des Bevölkerungswachstums . . . . .	6
c) Die Ausdehnung des Siedlungskörpers auf der Siedlungsfläche . . . . .	9
d) Die Auswirkung der Bautätigkeit auf die landwirtschaftliche Nutzfläche . . . . .	13
e) Bodenqualitäten und Bodenrichtpreise . . . . .	16
2. Die Entwicklung der Bevölkerungsdichte bezogen auf die Baufläche . . . . .	17
a) Bruttowohnggebiet und Nettowohnggebiet . . . . .	17
b) Die Anteile des Nettobaulandes an den Gemarkungsflächen . . . . .	18
c) Die Bevölkerungsdichte auf dem Nettobauland . . . . .	18
3. Die Entwicklung der Bevölkerungsdichte je Siedlungsfläche . . . . .	20
a) Die Neuorganisation der Siedlungsflächen nach der Eingemeindung . . . . .	20
b) Die Bevölkerungsdichte . . . . .	22
c) Die Bevölkerungsverteilung auf der Siedlungsfläche . . . . .	25
d) Die Bevölkerungskapazität nach dem Flächennutzungsplan . . . . .	25
II. Die Veränderungen in der Wirtschafts- und Bevölkerungsstruktur . . . . .	29
1. Die Entwicklung der Industrie im Untersuchungsgebiet . . . . .	29
2. Die Situation in der Landwirtschaft . . . . .	31
3. Die Wirtschaftsstruktur der Bevölkerung . . . . .	34
4. Die Sozialstruktur der Bevölkerung . . . . .	37
5. Die konfessionelle Gliederung der Bevölkerung . . . . .	39
6. Der Altersaufbau der Bevölkerung . . . . .	43
7. Die politischen Verhaltensweisen und ihre kommunalpolitischen Auswirkungen . . . . .	45
8. Die Zusammensetzung des Sozialkörpers der Siedlungen . . . . .	51
III. Kommunale, kulturelle und kommerzielle Funktionen der Siedlungen . . . . .	53
1. Veränderungen in der kommunalen Administration . . . . .	53
2. Entwicklungen im kulturellen Sektor . . . . .	54
a) Kulturelle Kernräume als Kontaktzonen . . . . .	54
b) Die Schulsituation in den Hellwegsiedlungen . . . . .	54
c) Die Entfaltung der kirchlichen Administration . . . . .	57
d) Schulbezirke und Kirchengemeinden - kleinräumige Strukturen . . . . .	59
3. Die kommerzielle Versorgung der Siedlungen . . . . .	60
a) Die Versorgung der Bevölkerung vor der Eingemeindungsperiode . . . . .	60

	Seite
b) Die Struktur des Einzelhandels in der Gegenwart . . . . .	61
c) Verteilung und Erreichbarkeit der Einzelhandelsgeschäfte. .	63
IV. Die Struktur des Verkehrswesens . . . . .	66
1. Die Pendelwanderungen und der innerstädtische Berufsverkehr . . . . .	66
a) Pendler und ihre Zugehörigkeit zu Wirtschaftsabteilungen. .	66
b) Der innerstädtische Berufsverkehr . . . . .	69
c) Der Berufsverkehr und die Tagesbevölkerung der Siedlungen	73
2. Öffentlicher Nahverkehr und Individualverkehr am östlichen Hellweg . . . . .	74
a) Die Fahrzeiten bei Benutzung der Verkehrsmittel . . . . .	74
b) Die Fahrgelegenheiten im öffentlichen Nahverkehr . . . . .	77
c) Die Fahrtkosten der Verkehrsmittel . . . . .	80
d) Die Streckenbelastung der öffentlichen Nahverkehrsmittel. .	82
e) Die Belastung des Hellwegs durch den Individualverkehr . .	84
3. Die Entwicklung des Verkehrsnetzes . . . . .	87
a) Der Ausbau des Straßennetzes . . . . .	87
b) Die Ausdehnung des öffentlichen Nahverkehrs . . . . .	90
Zusammenfassung und Ausblick;. . . . .	93
Schrifttum und Quellen . . . . .	100

#### Tabellenanhang

1. Bevölkerungsentwicklung in den Siedlungen . . . . .	106
2. Nettobauland und Einwohner der Siedlungen. . . . .	107
3. Einwohnerdichte in den Siedlungen 1905 - 1967 . . . . .	109
4. Bevölkerungskapazität der statistischen Bezirke nach dem Flächennutzungsplan 1964 . . . . .	110
5. Verteilung der landwirtschaftlichen Betriebe 0, 5 ha auf Größenklassen . . . . .	113
6. Zuordnung der erwerbstätigen Bevölkerung in den einzelnen Siedlungen in % (Gesamt-Siedlung = 100 %) . . . . .	113
7. Anteil der Berufsgruppen in den einzelnen Siedlungen 1939, 1950 und 1961 . . . . .	114
8. Die Bevölkerung nach der Konfessionszugehörigkeit . . . . .	115
9. Die Wohnbevölkerung nach Altersgruppen 1965 . . . . .	116
10. Anteil der Parteien bei den Stadtvertreterwahlen (%) . . . . .	117
11. Volksschulen in den Siedlungen 1967/68 . . . . .	119
12. Kirchliche Organisation 1905 und 1968 . . . . .	119
13. Einzelhandelsgeschäfte 1900 und Mai 1968 . . . . .	120
14/15. Auspendler nach Wirtschaftsabteilungen 1961 . . . . .	121
16. Einpendler nach Wirtschaftsabteilungen 1961 . . . . .	121
17. Auspendler aus den Siedlungen 1961 . . . . .	122
18. Einpendler in die 5 Siedlungen 1961 . . . . .	122
19. Die Tagesbevölkerung in den Siedlungen 1961 . . . . .	123
20. Fahrzeiten und Fahrtkosten der verschiedenen Verkehrsmittel Sommer 1968 . . . . .	124
21. Mittlere tägliche Belastung der Straßenbahn auf dem Hellweg. .	125
22. Die Stundenbelastung des Hellweges mit Fahrzeugen insgesamt 24. 7. 1958 und 14. 5. 1968 . . . . .	126

## Abbildungen

	Seite
1. Eingemeindungen am östlichen Dortmunder Hellweg . . . . .	1
2. Bevölkerungsentwicklung in den Siedlungen 1900 - 1968 . . . . .	4
3. Zugang an Wohngebäuden in den Siedlungen 1900 - 1967 . . . . .	5
4. Verteilung der Bevölkerung auf Innen- und Außenstadt 1939-1967 . .	7
5. Wohngebäude in den Siedlungen 1900 - 1967 . . . . .	8
6. Bebauungszeiten der Siedlungsfläche 1967 . . . . .	10
7. Nutzfläche der landwirtschaftlichen Betriebe 1910 - 1965 . . . . .	12
8. Bodenrichtwerte in den Siedlungen 1963 . . . . .	14
9. Bodenrichtwerte in den Siedlungen 1967 . . . . .	15
10. Bodenrichtwerte am Hellweg 1967 . . . . .	17
11. Nettobauland und Bewohnung 1954 - 1966 . . . . .	19
12. Flächengröße der statistischen Bezirke seit der Eingemeindung . . .	21
13. Alte Gemarkungen und statistische Bezirke 1968 . . . . .	22
14. Bevölkerungsdichte der Siedlungen 1905 - 1967 . . . . .	23
15. Die Bevölkerungslast auf der Siedlungsfläche 1966 isometrisch dargestellt . . . . .	24
16. Die Verteilung der Bevölkerung 1966 . . . . .	26
17. Bevölkerungskapazität der statistischen Bezirke nach dem Flächen- nutzungsplan von 1964 . . . . .	28/29
18. Die Industriefläche der Siedlungen 1967 . . . . .	32
19. Zahl der landwirtschaftlichen Betriebe o, 5ha 1949 - 1965 . . . . .	32
20. Die Zuordnung der erwerbstätigen Bevölkerung 1939 - 61 . . . . .	36
21. Die Berufsstruktur der Bevölkerung 1939, 1950 und 1961 . . . . .	36
22. Die konfessionelle Gliederung der Bevölkerung . . . . .	40
23. Altersaufbau der Bevölkerung 1965 von Körne, Wambel, Asseln und Wickede . . . . .	42
24. Altersaufbau der Bevölkerung 1965 von Brackel . . . . .	42
25. Stadtvertreterwahlen 1924 - 1933, Stimmenanteil der SPD und KPD .	46
26. Stadtvertreterwahlen 1924-1933, Stimmenanteil des Zentrums . . . .	46
27. Stadtvertreterwahlen 1924-1933, Stimmenanteil der DVP u. NSDAP .	48
28. Stadtvertreterwahlen 1952-1964, Stimmenanteil der SPD und FDP. . .	48
29. Stadtvertreterwahlen 1952-1964, Stimmenanteil der CDU . . . . .	50
30. Wahlbeteiligung bei den Stadtvertreterwahlen 1929 - 1964 . . . . .	50
31. Schulbezirke der Siedlungen 1968 . . . . .	56
32. Kirchen und Kirchengemeinden 1968 . . . . .	58
33. Ladengeschäfte für den täglichen Bedarf Mai 1968 . . . . .	62
34. Ladengeschäfte für den periodischen und den gehobenen Bedarf Mai 1968 . . . . .	62
35. Anzahl der Ladengeschäfte auf dem Hellweg Mai 1968 . . . . .	64
36. Berufspendler 1961 . . . . .	68
37. Innerstädtischer Berufsverkehr 1961: Körne und Wambel . . . . .	70
38. Innerstädtischer Berufsverkehr 1961: Brackel und Asseln . . . . .	71
39. Innerstädtischer Berufsverkehr 1961: Wickede . . . . .	72
40. Fahrzeiten der Verkehrsmittel Juni 1968 . . . . .	72
41. Einzugsbereiche der Haltestellen des öffentlichen Nahverkehrs . . . .	76
42. Werktägliche Fahrgelegenheiten mit öffentlichen Verkehrsmitteln 1950, 1959 und 1968 . . . . .	78

	Seite
43. Fahrtkosten der Verkehrsmittel Juni 1968 . . . . .	81
44. Mittlere tägliche Belastung der Straßenbahn auf dem Hellweg Frühjahr 1965 . . . . .	83
45. Die Tagesbelastung des Hellwegs mit Fahrzeugen 1958 und 1968 (außer Straßenbahnen) . . . . .	85
46. Die Stundenbelastung des Hellwegs mit Fahrzeugen insgesamt 1958 und 1968 . . . . .	85
47. Ausbau des Straßennetzes und des öffentlichen Nahverkehrs . . . . .	88
48. Geplantes Straßennetz im Dortmunder Raum . . . . .	96



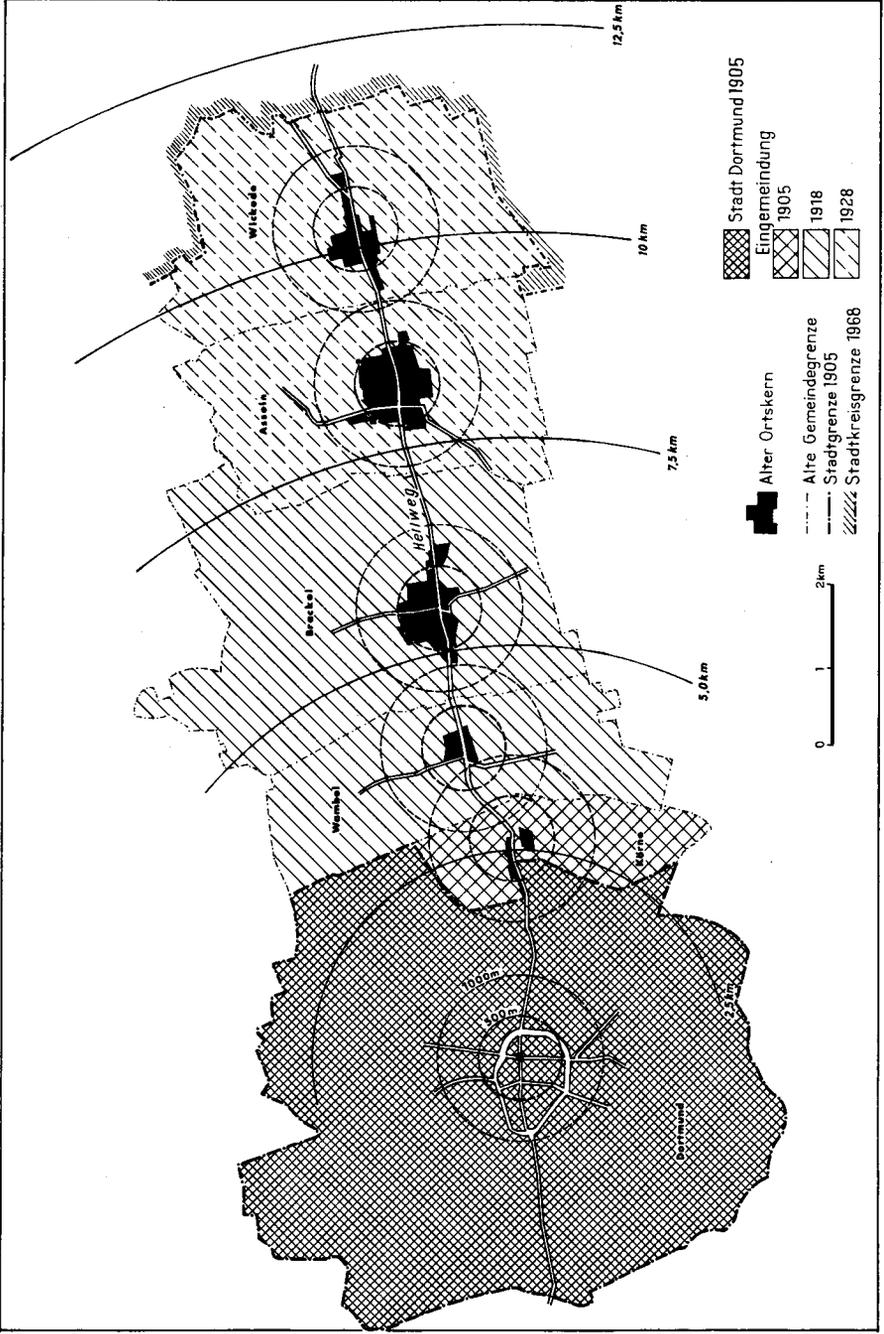


Abb. 1: Eingemeindungen am östlichen Dortmunder Hellweg

## Einleitung

### Gegenstand und Aufgabe der Untersuchung

Die Stadt Dortmund war seit den letzten Jahrzehnten des 19. Jahrhunderts auf der Grundlage des Bergbaus und der Industrie zur Großstadt herangewachsen. Die Zunahme der Bevölkerung hatte eine starke Erhöhung der Bevölkerungsdichte auf der Gemarkungsfläche zur Folge, und sie verursachte Verschiebungen in der Wirtschafts-, Sozial- und Verkehrsstruktur. Aber auch die Bevölkerung der Siedlungen im Vorfelde der Stadt wurde mehr und mehr in das Wirtschaftsgeschehen der Stadt einbezogen. Da für Änderungs- und Wachstumsprozesse der Stadt Dortmund Raum nötig wurde, waren "Eingemeindungen u. U. notwendig, um die vorwärtsschreitende Entwicklung des Gemeinwesens zu ermöglichen, um dringende unaufschiebbare siedlungspolitische und verkehrspolitische Aufgaben zu lösen" (1). Unter Eingemeindung wird dabei die Umorganisation von Gemeinden verstanden, "die in vollkommener und allein befriedigender Weise die Gemeinden, die wirtschaftlich eine Einheit bilden, zu einer rechtlichen Einheit zusammenfaßt" (2). So bahnte sich in Dortmund eine Entwicklung an, in deren Verlauf die Fläche in der Zeit von 1905 bis 1929 von 2.769 ha auf 27.143 ha erweitert wurde.

Von den 43 eingemeindeten Siedlungen werden nur diejenigen berücksichtigt, welche an der östlichen Dortmunder Ausfallstraße, dem historischen Hellweg aufgereiht sind, nämlich Körne, Wambel, Brackel, Asseln und Wickede. Die Eingemeindung dieser Siedlungen vollzog sich in drei Schüben. Zunächst erfolgte die Einbeziehung der Gemeinde Körne am 1. April 1905 (Abb. 1). Die Fläche der Stadt wurde um 11,6 % vergrößert, und ihre Ostgrenze zum Landkreis Dortmund erhielt einen ausgeglichenen Verlauf. Während der Verkehrskreis mit dem Radius 2,5 km - vom innerstädtischen Verkehrsknoten an der Reinoldikirche aus gesehen - nur im Osten der Stadt zu einem Teil außerhalb des Stadtgebietes verlief und hier den Ortskern der Gemeinde Körne schnitt, wurde mit dieser ersten Eingemeindung eine nahezu ideale geometrische Lage des Verkehrsmittelpunktes zu den Außengrenzen der Stadt hergestellt.

Bei der zweiten Eingemeindungswelle am 1. April 1918 verloren am östlichen Hellweg die Siedlungen Wambel und Brackel ihre Selbständigkeit. Mit diesem Schub griff die Stadtfläche um nahezu das Dreifache ihres ursprünglichen Radius in das östliche Vorland hinaus. Die Fläche der Stadt Dortmund hatte durch die Eingemeindung allein der drei Gemeinden Körne, Wambel und Brackel einen Zuwachs von 81,3 % erfahren.

Als bei der Auflösung des Landkreises Dortmund am 1. April 1928 im dritten Eingemeindungsschub am östlichen Hellweg noch die Siedlungen Asseln und Wickede zum Stadtverband Dortmund hinzukamen, hatte sich Dortmund entlang der Hellwegachse seit 1905 um 9,7 km nach Osten vorgeschoben. Die Entfernung vom Verkehrsknotenpunkt im Stadtkern an der Reinoldikirche bis zur Stadtgrenze im Osten zum Landkreis Unna beträgt 11,8 km (Ost-West-Durchmesser 23 km). Der Zuwachs an Fläche beträgt allein durch die Eingemeindung der fünf Siedlungen 145,8 %.

Die Begründungen für diese Eingemeindungen sind recht vielfältig. Wesentlicher als der Wunsch der Landgemeinden zum Anschluß an die Großstadt scheint eine von der Großstadt ausgehende Kraft zu sein; denn "die starke

Gemeinde einverleibt sich immer wieder wachsende Teile des Standorts und schafft damit zugleich weiteren Wohnraum. Insoweit ist die Eingemeindung geradezu das Bildungsgesetz industrieller Großstädte" (3). Jedoch der Gesichtspunkt der Einverleibung "wachsender Teile des Standorts" trifft allenfalls auf Körne zu. Die Eingemeindungen von 1928/29 wurden nach einer Feststellung Scherkamps "aus rein politischen Gründen vorgenommen, da sich die schwarz-rote Koalition durch die Einbeziehung der völlig roten Außen- und Arbeiterbezirke nach den Neuwahlen in der Stadtverwaltung eine Stärkung und Führung der roten Gruppen versprach" (4). Das Problem der Eingemeindungen ist vielschichtig und heute noch umstritten. Es ist offensichtlich, daß sich die Stadt Dortmund einen Reserveraum geschaffen hat, der ihr zur Bereitstellung von Arbeitsplätzen und Wohnraum dient. In der Folgezeit ergab sich für die Stadt Dortmund die schwierige Aufgabe, die eingemeindeten Siedlungen zu integrieren. Die ehemaligen Bauernsiedlungen im Vorfelde der Stadt mußten zu funktionsfähigen Vororten heranwachsen. Sie waren in wirtschaftlicher, sozialer und verkehrsmäßiger Hinsicht sowohl untereinander als auch mit der Kernstadt zu verknüpfen. Im folgenden soll untersucht werden, welche Entwicklung die Hellwegsiedlungen Körne, Wambel, Brackel, Asseln und Wickede seit ihrer Eingemeindung genommen haben.

- 
- 1) Hahn, Neuordnung des Ruhrgebietes, 1958, S. 115, 2) Hasse, Handwörterbuch, 1918, 3) Ipsen, Standort und Wohnort, 1957, S. 10, 4) Scherkamp, Dortmund, 1938, S. 12.

I.

Die Bevölkerungszunahme und ihre Auswirkung auf die Siedlungsfläche

Bevölkerungszahlen an sich bilden für die Geographie keine wesentliche Aussage. Sie erhalten nach Ratzel "ihren einfachsten geographischen Ausdruck in der Bevölkerungsdichtigkeit, welche sich aus dem Verhältnis der Zahl der Menschen zur Größe des von ihnen bewohnten Raumes ergibt;..."(1). Somit sind Bevölkerungszahlen zur Fläche in Beziehung zu setzen, um zu geographischen Aussagen zu kommen. Da die Bevölkerungsdichte einer statistischen Einheit jedoch erst dann eine Aussagefähigkeit besitzt, wenn sie vergleichbar ist, soll die Bevölkerungsdichte der zu untersuchenden Siedlungen mit der Bevölkerungsdichte des Stadtkreises Dortmund verglichen werden.

Abweichungen bei verwendeten Bevölkerungs- und Flächenzahlen beruhen auf verschiedenen Zeitpunkten der Erhebungen; ob Wohnbevölkerung, ortsanwesende Bevölkerung oder Fortschreibung zugrunde gelegt ist; auf unterschiedlichen Gebietsständen (Grenzberichtigungen unbewohnter Gebiete oder Neuvermessungen).

1. Die Ausdehnung der Bebauung im Zuge der Bevölkerungszunahme

a) Die Bevölkerungsentwicklung im Untersuchungsgebiet

Eine Veränderung der Bevölkerungszahl wird hervorgerufen durch die natürliche Zuwachsrate und durch die Wanderungsbilanz. Die Tabelle 1 zeigt, daß die Bevölkerung bei allen Siedlungen seit der Jahrhundertwende stark zunimmt.

Ab 1900 ist zunächst ein allgemeiner Anstieg festzustellen, der bei Brackel, Asseln und Wickede um 1910 einen ersten Höhepunkt erreicht. Dann ist die Zunahme geringer, zum Teil ist die Entwicklung sogar rückläufig (Abb. 2). Zu dieser Zeit hatten die Kohlengruben "Schleswig" in Brackel, "Holstein" in Wickede-Asseln und "Massen I/II" in Wickede-Massen ihre Höchstförderung erreicht, so daß keine neuen Arbeitsplätze mehr geschaffen wurden. Die beginnende Rationalisierung im Bergbau setzte bei gleichzeitiger Kapazitätserhöhung Arbeitskräfte frei. Da das Verhältnis zwischen Selbstkosten und Erlös im Laufe der Jahre immer ungünstiger wurde, legte man in den Jahren 1925 und 1928 diese Bergwerke still. Die Arbeitskräfte konnten größtenteils auf anderen Gruben der stilllegenden Gesellschaft beschäftigt werden, so daß es nur zu einem unbedeutenden Wanderungsverlust kam.

Nach der Eingemeindung von Wambel und Brackel im Jahre 1918 fällt die Bevölkerungszahl zunächst ab. Sie nimmt in Brackel ab 1925 und in Wambel erst 1939 eine aufsteigende Tendenz an. Damit hebt sich die Bevölkerungszahl in allen fünf Siedlungen fast gleichmäßig bis zum Jahre 1946.

Nach den Großluftangriffen, besonders im letzten Kriegsjahr, siedelte sich ein Teil der Bevölkerung der zerstörten Innenstadt in den Außenbezirken an. Hier wurden auch zurückkehrende Evakuierte sowie Flüchtlinge und Heimatvertriebene untergebracht. Das macht sich im Schaubild bis etwa 1955 bemerkbar.

Der Stadtkern innerhalb der Wälle verlor mit dem Wiederaufbau seine Wohnfunktion. Von privater Seite, von Wohnungsbauunternehmen sowie von der

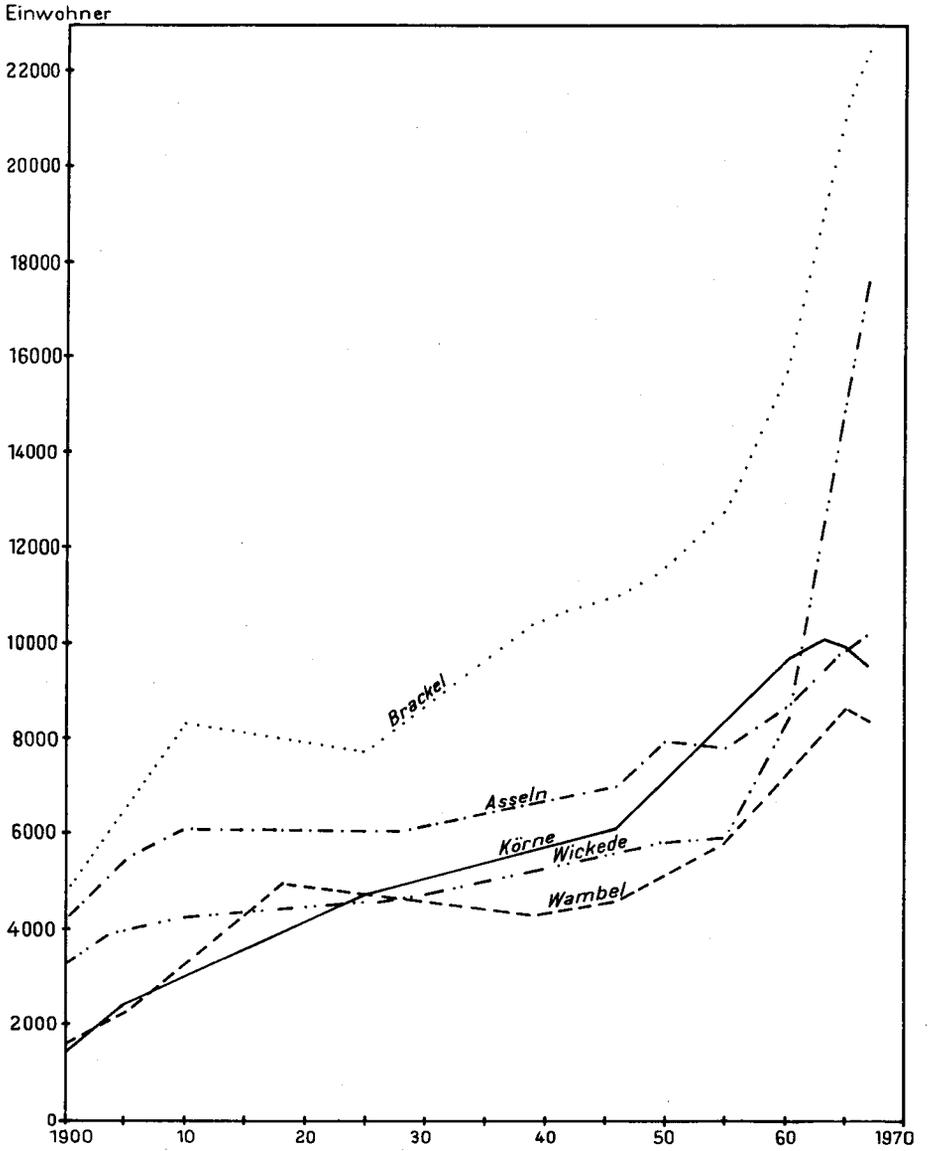


Abb. 2: Bevölkerungsentwicklung in den Siedlungen

Wohngebäude

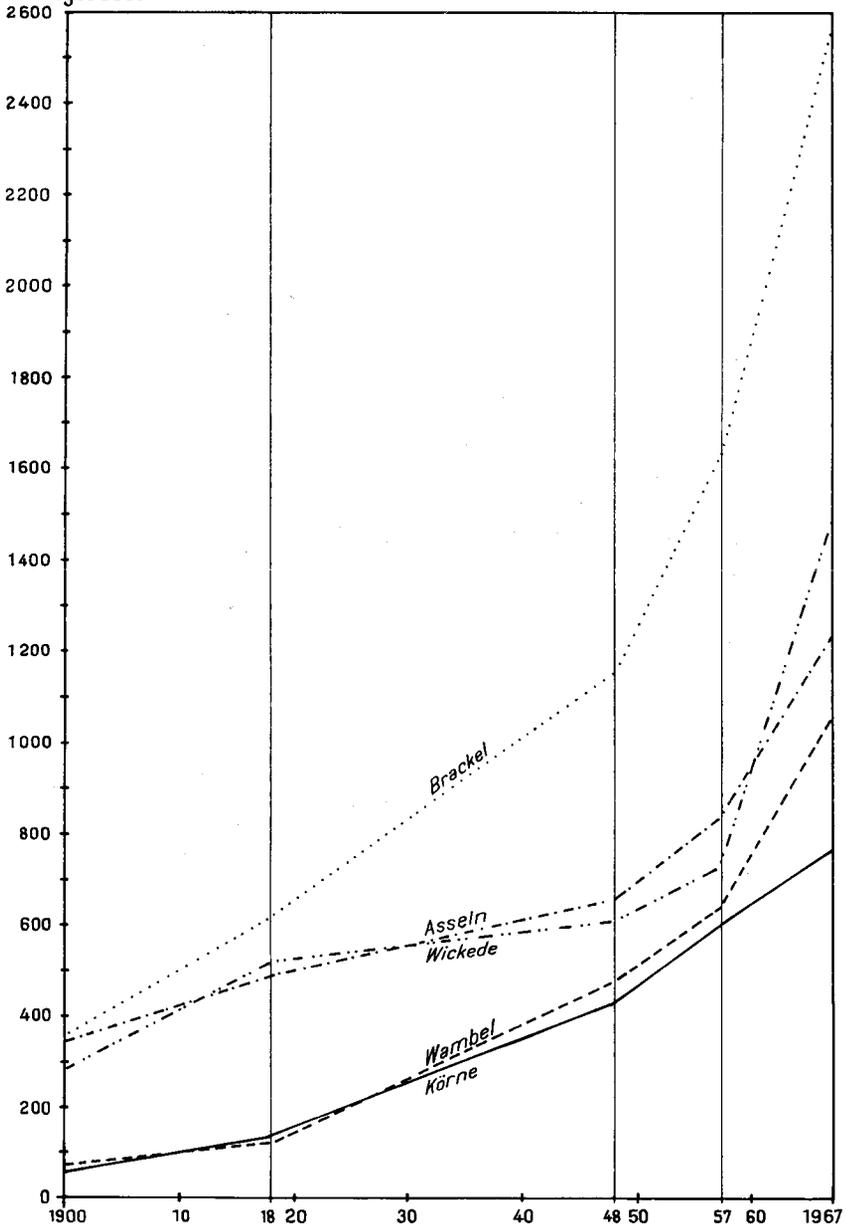


Abb. 3: Zugang an Wohngebäuden in den Siedlungen

Industrie wurden bezüglich des Wohnungsbaus große Anstrengungen gemacht und in der Außenstadt zahlreiche Bauvorhaben verwirklicht. Das wird deutlich sichtbar in dem Verlauf der Bevölkerungskurven bei den Siedlungen Brackel und Wickede.

Das Bild der Bevölkerungsverteilung im Dortmunder Raum verschob sich seit 1939 stetig. Zerstörungen als Kriegsfolgen und dadurch bedingter Wechsel des Wohnplatzes innerhalb der Stadt, Wiederaufbau, Entleerung der Innenstadt und Auffüllung der Außenbezirke lassen sich in Abbildung 4 ablesen.

#### b) Der Zuwachs an Gebäuden als Folge des Bevölkerungswachstums

Mit dem Anwachsen der Bevölkerung ist eine Zunahme von Gebäuden verbunden, welche mehr oder minder große Bauflächen von der Siedlungsfläche beanspruchen. Dazu sollen im folgenden nähere Angaben gemacht werden, die sich auf die Gebäudezählung von 1961 nebst Fortschreibung stützen (2). Wir sind dabei an die in den Erhebungsbogen vorgesehenen Zeiträume gebunden, die sich aus politischen und wirtschaftlichen Erwägungen ergeben haben.

Es muß angemerkt werden, daß natürlich nur diejenigen Gebäude gezählt wurden, welche noch vorhanden waren. Wenn wir also bei unseren Siedlungen die Zunahme der Gebäude in den einzelnen Zeitabschnitten vergleichen, dann müssen wir damit rechnen, daß ein geringer Teil durch Abbruch und durch Zerstörung im 2. Weltkrieg als Abgang zu berücksichtigen ist. Vergleicht man Abbildung 2 und 3 miteinander, dann ist leicht ersichtlich, daß die Kurven der Bevölkerung und der Wohngebäude die gleiche Tendenz aufweisen. Bis etwa zum Beginn der 20er Jahre ist ein kräftiges Ansteigen zu beobachten. Danach heben sich bis 1948 die Kurven nur langsam, steigen dann aber steil an. Dem Bestand an Gebäuden ist zu entnehmen, daß Körne und Wambel um die Jahrhundertwende mit 54 bzw. 70 Gebäuden noch kleine Dörfer waren, während die stadtfernen Siedlungen Brackel, Asseln und Wickede ein Vielfaches davon bis zu 360 Gebäuden aufwiesen. Hier macht sich eine Durchdringung und Überschichtung der landwirtschaftlich geprägten Dörfer durch den Bergbau bemerkbar.

Die Zunahme der Gebäude ist nun in den einzelnen Siedlungen recht unterschiedlich.

Im ersten Zeitabschnitt weist die Siedlung Körne eine Zunahme an Gebäuden um das 2,5 fache auf, während die übrigen Siedlungen sowie die Stadt Dortmund relativ keinen solch starken Zuwachs haben. Der Grund dafür ist in der Eingemeindung zu sehen, welche im Jahre 1905 erfolgte. Die Zunahme wird im zweiten Abschnitt noch größer, während bei dem dritten Zeitabschnitt erkennbar wird, daß die Baufläche nahezu erschöpft ist und der Zuwachs an Gebäuden sich von der Innenstadt auf die Außenstadt verlagert.

Die Zunahme an Gebäuden in Wambel auf das Vierfache im zweiten Zeitabschnitt ist erheblich. Dieser Wert wird von sonst keiner anderen Siedlung im gesamten Erhebungszeitraum erreicht. Hier wird deutlich, daß die Expansion der Stadt Dortmund mit den Eingemeindungen von Wambel und Brackel (1918) motiviert war, wenn auch bei Brackel nicht so augenscheinlich.

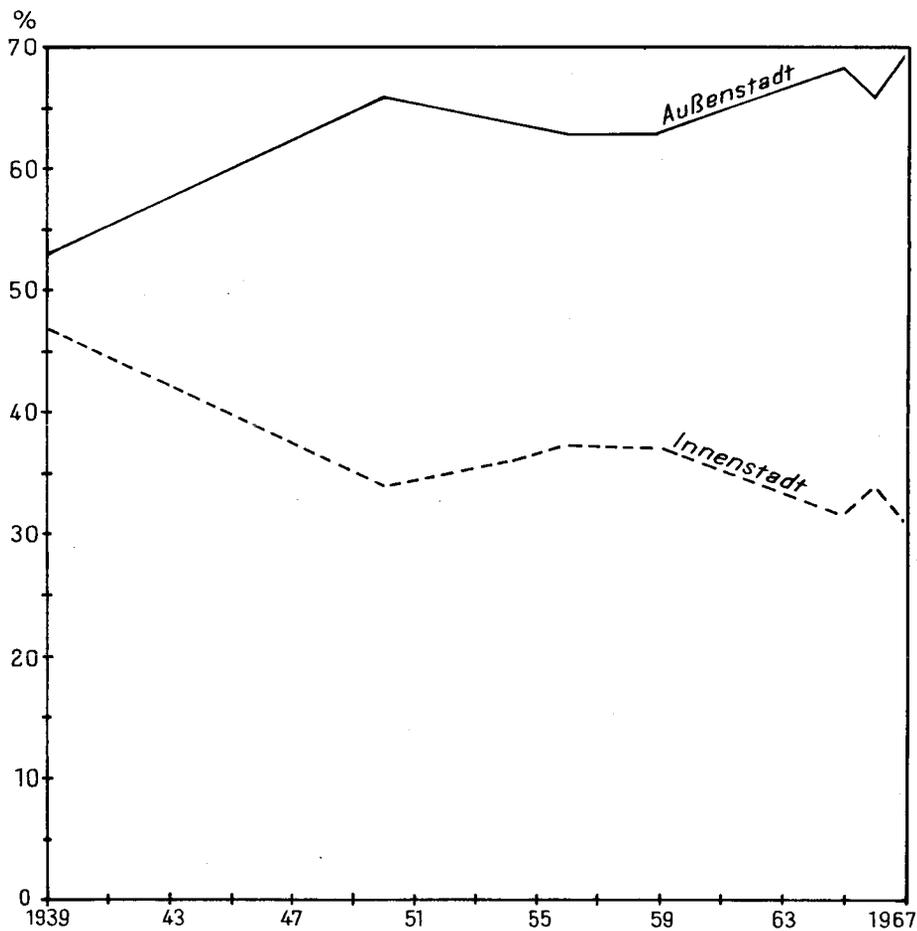
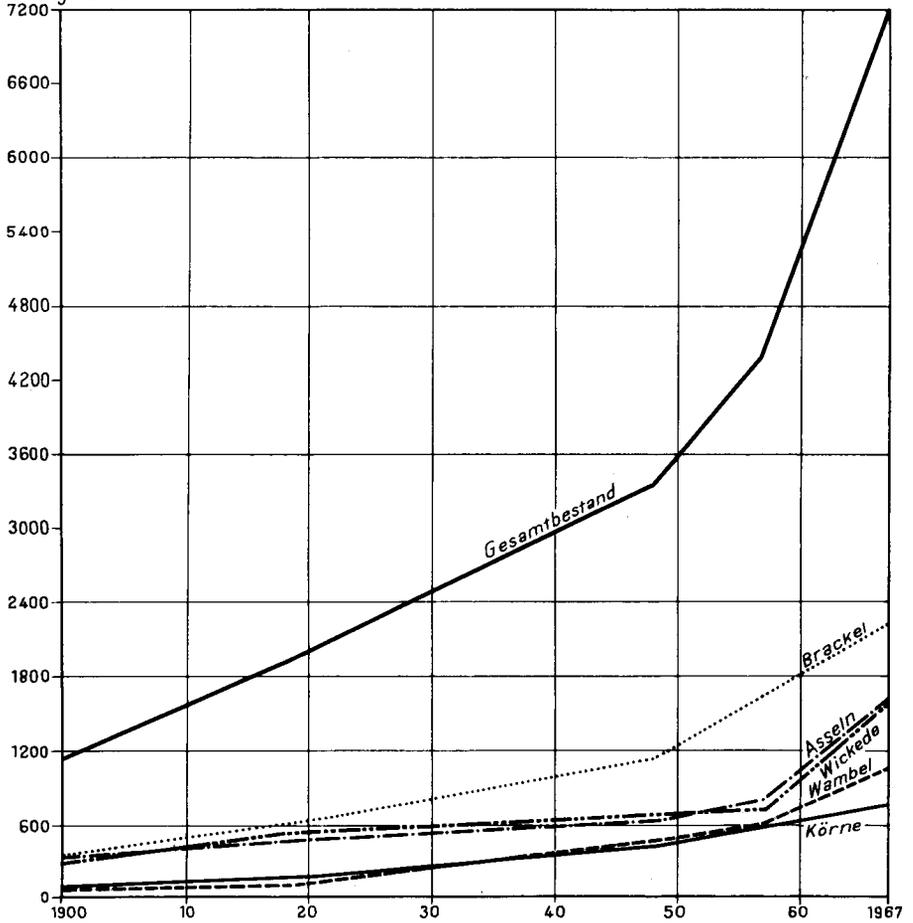


Abb. 4: Verteilung der Bevölkerung auf Innenstadt und Aussenstadt

Wohngebäude



Siedlung	1900	1918	Zunahme 1900/18 ...fach	1948	Zunahme 1918/48 ...fach	1967	Zunahme 1948/67 ...fach
Körne	54	133	2,5	423	3,2	770	1,8
Wambel	70	119	1,7	477	4,0	1071	2,2
Brackel	358	616	1,7	1155	1,9	2608	2,3
Asseln	341	484	1,4	657	1,4	1240	1,9
Wickede	284	517	1,8	615	1,2	1523	2,5
Stkrs. Dortmund	9264	17430	1,9	30935	1,8	62862	2,0

Abb. 5: Wohngebäude in den Siedlungen  
(nach Dortmunder Statistik, Sonderheft 28)

Bei Asseln und Wickede nimmt die Bautätigkeit nach der Eingemeindung von 1928 nicht im gleichen Maße zu wie bei den vorher genannten Siedlungen. Der augenblickliche Bedarf an Baufläche war bereits gedeckt. Erneuter Bedarf tritt im dritten Zeitabschnitt ein. Während in Körne und Wambel die Gebäudezahl in geringem Umfange zunimmt und bei Brackel ein kontinuierlicher Zuwachs festzustellen ist, fällt nunmehr besonders bei Wickede eine sprunghafte Zunahme auf. Hier wird an der Zunahme der Gebäude wiederum sichtbar, daß sich die Bevölkerung nach dem 2. Weltkrieg in den Randbezirken der Stadt ansiedelt. Das große Ausmaß der Zunahme an Gebäuden bei den Siedlungen am östlichen Hellweg wird deutlich im Vergleich mit der nachlassenden Zunahme bei der Gesamtstadt. Überblicken wir die fünf Siedlungen in der Zeit von der Jahrhundertwende bis zum Jahre 1967, dann hat der Bestand an Gebäuden um 651,5 % zugenommen (Abb. 5).

c) Die Ausdehnung des Siedlungskörpers auf der Siedlungsfläche

Nach dieser zahlenmäßigen Erfassung des Zuwachses an Gebäuden soll eine Kartierung die flächenhafte Entwicklung der Siedlungen verdeutlichen (3) (Abb. 6). Vier Phasen lassen sich unterscheiden:

Erste Phase: bis 1900 Jahrhundertwende, vor Beginn der Eingemeindungen.

Zweite Phase: 1901-1932 Eingemeindungen, Beginn des politischen Umbruchs.

Dritte Phase: 1933-1948 Zeit des Nationalsozialismus, Normalisierung des täglichen Lebens nach dem 2. Weltkrieg.

Vierte Phase: 1949-1967 Agglomeration der Bevölkerung, Dezentralisation des städtischen Ballungsraumes.

Um 1900 setzten sich die Siedlungen klar voneinander ab. Die Bebauung hatte ihre größte Ausdehnung nördlich des Hellweges zur Talung hin, während der Boden südlich des Hellweges an der Nordabdachung des "Dortmunder Rückens" vorwiegend der landwirtschaftlichen Nutzung vorbehalten blieb. Als Einsprenglinge im Süden des Gebietes treten als Sonderbauflächen bereits die Kasernen in Wambel hervor. Besondere Wohnungsbauleistungen des Bergbaus waren die "Kolonien" in Asseln, in denen durch Gartenbau und Kleinviehhaltung eine Kleinsiedelbewegung gefördert wurde, welche den meist zugewanderten Menschen an den Boden binden sollte.

In der 2. Phase entfaltete sich besonders in Körne, aber auch in Wambel und Brackel eine rege Bautätigkeit gemeinnütziger Wohnungsbaugesellschaften. Die Wohnbebauung in Körne und Wambel schob sich weiter nach Süden auf den landwirtschaftlich besonders qualifizierten Boden hinaus. Am Ruhr-schnellweg entstand die Gartenstadt. Mit der Ansiedlung von Industriebetrieben nördlich des Hellweges nahm die Bebauung der Wambeler Fläche verstärkt zu. In Brackel schloß sich die weitere Bebauung im Norden und Süden an den bestehenden Ortskern an. Es wurde vorwiegend die Fläche zwischen Hellweg und der Bahnlinie Dortmund-Süd - Welper zugebaut. Nachdem Asseln in der 1. Phase eine starke Bautätigkeit aufzuweisen hatte, ließ sie in der 2. Phase nach. Die Stilllegungen der Bergwerke in den Jahren 1925 und 1928 wirkten sich aus. Es wurden innerdörfliche Baulücken ausgefüllt.

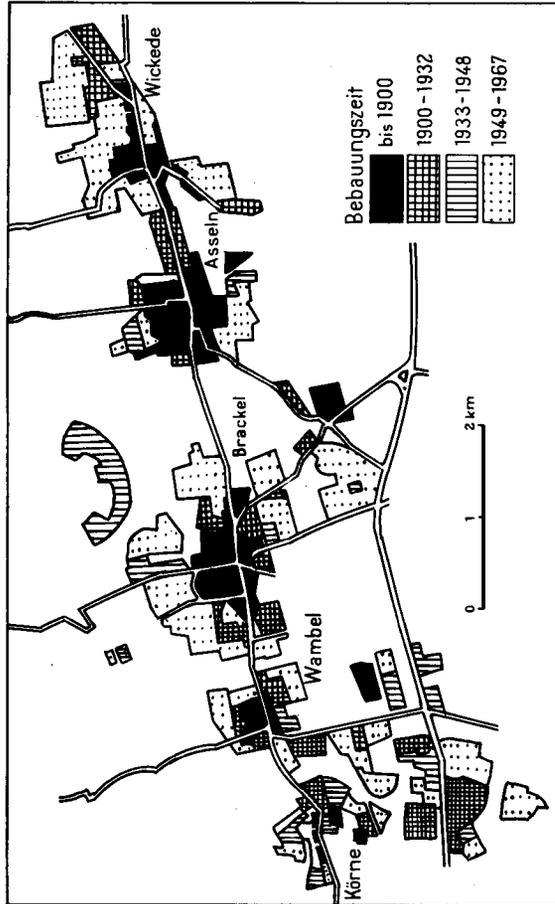


Abb. 6: Bebauungszeiten der Siedlungsfläche 1967  
(nach Plan Stadt Dortmund 1964 u. eig. Erhebng.)

An die Kolonie Neu-Asseln schob sich eine neue Baufläche heran, und südlich des Hellweges wurde die Baulücke zwischen Asseln und Wickede geschlossen.

Betrachten wir die Bebauung in der 3. Phase über alle Siedlungen hinweg, dann ist kein erheblicher Zuwachs festzustellen. Zwei Komplexe, nämlich in Wambel am Ruhrschnellweg und im Norden der Siedlung Brackel, treten hervor. Hier entstanden Kasernen, als Dortmund im Jahre 1935 Garnison für Einheiten des Heeres und der Luftwaffe wurde. Brackel wurde ein bevorzugtes Gebiet für den Siedlungsbau.

In der 4. Phase wird die bereits festgestellte Zunahme der Bevölkerung in der Ausdehnung der Bebauungsfläche sichtbar. Im Süden der ehemaligen Gemarkungsfläche der Siedlung Körne entsteht die Gartenstadt-Nord. Die Gartenstadt-Süd wird nach Osten und Süden erweitert und dehnt sich damit auch auf der Fläche der Siedlung Wambel weiter aus. Nur zwischen dem Nußbaumweg im Westen und dem Graffweg im Osten ist keine geschlossene Bebauung möglich, da dieses Gebiet zum überwiegenden Teil für die Wambeler Pferderennbahn und den Hauptfriedhof in Brackel genutzt wird.

In den Jahren 1960/61 errichteten Wohnungsbaunternehmen einen neuen Ortsteil, die Funkturmsiedlung, ein Großprojekt, das für etwa 4000 Menschen Wohnungen vorsah. Gleichzeitig entstanden hier Gemeindezentren der großen christlichen Konfessionen sowie die erforderlichen Versorgungsanlagen des Tertiären Sektors.

Im gleichen Zeitabschnitt wuchs die geschlossene Bebauung in Brackel im Norden tief in die Hellweger Talung hinein und erreichte im Süden den Scheitel des oberen Hellweges. Die West-Ost-Ausdehnung nahm nicht im gleichen Maße zu. Auf dem Boden Asselns wurde um 1960 die Bebauung im Norden der Siedlungsfläche ausgeweitet. Wickede hat in der letzten Phase seit 1949 die größte Bebauungszunahme aufzuweisen. Bereits 1950 entstanden zwei Siedlungen. Aber erst die großen Bauprojekte zwischen 1963 und 1966 in Wickede-Nord brachten eine sprunghafte Zunahme. Auf dem Südteil der Siedlungsfläche wuchs die Bebauung weiter in Richtung des Sportflugplatzes Dortmund-Wickede.

Zusammenfassend ist festzustellen, daß die zweite und die vierte Phase durch eine besonders lebhaftere Bebauung gekennzeichnet werden. Bei Körne, Wambel und Brackel ist diese in der zweiten Phase eine direkte Folge der Eingemeindung. Eine andere Folge der Eingemeindung für Wambel und Brackel war der Bau von städteigenen Siedlungen für Bevölkerungsteile der Großstadt, welche nicht sozial integriert sind. In der vierten Phase zeigt sich besonders bei Wickede und auch bei Brackel und Wambel eine starke Ausdehnung der Baufläche, hervorgerufen durch die Dezentralisation der Bevölkerung.

Die Nord-Süd-Ausdehnung ist bei den fünf Siedlungen sehr unterschiedlich. Industrieflächen, der ehemalige Flughafen in Dortmund-Brackel und die Köln-Mindener-Eisenbahn begrenzen die Siedlungen Körne, Wambel und Brackel im Norden. Die Bebauung erfolgte überwiegend nach Süden zum oberen Hellweg hin. Asseln blieb über alle Phasen hin in sich geschlossener. Es hat noch Ausdehnungsmöglichkeiten nach allen Seiten. Wickede vergrößerte sich nach Norden und Osten, und nur zögernd erfolgt der Ausbau nach Süden zum oberen Hellweg hin.

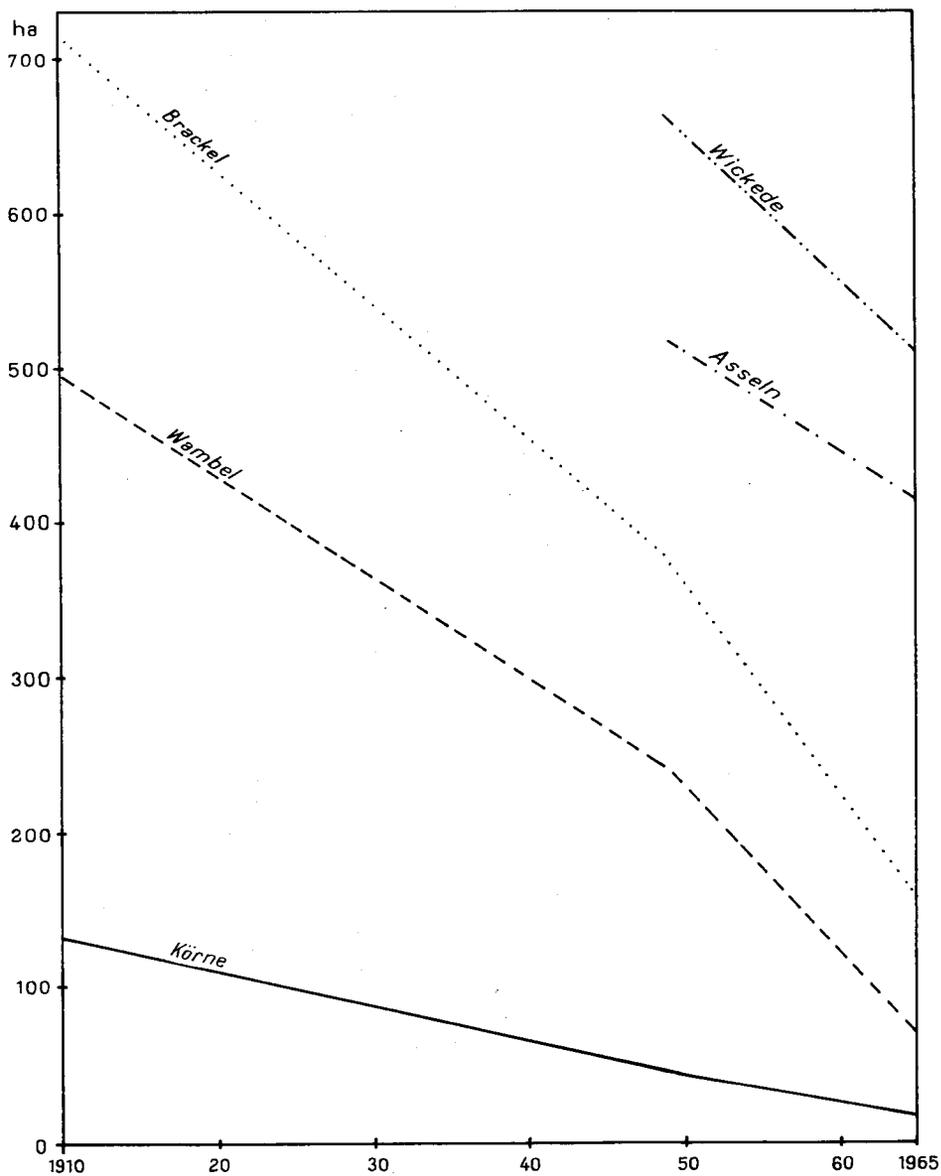


Abb. 7: Nutzfläche der landwirtschaftlichen Betriebe

Der Grundriß zeigt ein stetiges Zusammenwachsen der Siedlungen entlang der Verkehrsachse. Zwischen Körne und Wambel und zwischen Wambel und Brackel geht die Bebauung fast lückenlos ineinander über. Dagegen liegt zwischen Brackel und Asseln eine etwa 1000 m breite unbebaute Fläche. Asseln und Wickede wiederum bilden vom Hellweg her gesehen eine bauliche Einheit.

Die Physiognomie der Siedlungen ist vielgestaltig. Die Bauformen der Häuser reichen vom zweistöckigen Vierständerhaus in sanierungsbedürftigen Dorfkernen bis hin zum Punkthochhaus in musterhaften Siedlungen moderner Stadtplanung.

d) Die Auswirkung der Bautätigkeit auf die landwirtschaftliche Nutzfläche

Jede Ausweitung der Bebauung verändert die Größe der landwirtschaftlichen Nutzfläche. Unter landwirtschaftlicher Nutzfläche verstehen wir mit der Gemeindestatistik (4) landwirtschaftliche bzw. gärtnerische Kulturarten, nämlich Ackerland, Wiesen und Viehweiden (einschließlich Hutungen), Gartenland, private Parkanlagen und Rasenflächen, Obstanlagen, Baumschulen, Korbweidenanlagen und Rebland. Statistische Erhebungen liegen von 1939 an vor, jedoch in Zusammenstellungen, welche keine Differenzierung für unsere Zwecke erlauben. Erst für 1949 und 1965 finden sich vergleichbare Angaben, welche somit annähernd dem Zeitraum der 4. Phase der Bebauung entsprechen. Außerdem gibt Schaffranke für die Siedlungen Angaben für das Jahr 1910 (5). Demnach nimmt die landwirtschaftliche Nutzfläche seit 1910 in allen Siedlungen ab (Abb. 7).

Nutzfläche der landwirtschaftlichen Betriebe über 0,5 ha

Jahr	1910 ha	1949 ha	Abnahme		Abnahme	
			1910-1949 %	1965 ha	1949-1965 %	
Körne	131,25	43,79	66,6	14,80	66,2	
Wambel	496,25	249,10	49,8	67,77	72,8	
Brackel	715,00	376,45	47,3	157,07	58,3	
Asseln		515,45		412,27	20,0	
Wickede		659,59		508,02	23,0	
Gesamt		1844,38		1159,93	37,1	
Stkrs. Dortmund		11466,00		9201,00	19,8	

Quelle: Urmaterial des Amtes für Statistik und Wahlen, Dortmund.

Der Verlust an landwirtschaftlicher Nutzfläche ist prozentual in Körne im ersten Zeitabschnitt am größten. Er steigert sich bis 1965. Bei Wambel ist die Abnahme prozentual geringer, absolut jedoch größer als bei Körne. Die Verringerung steigert sich noch im zweiten Zeitraum. Bei Brackel wird die landwirtschaftliche Nutzfläche ähnlich wie in Wambel zwischen 1910 und 1949 um fast die Hälfte kleiner. Sodann verringert sie sich wieder

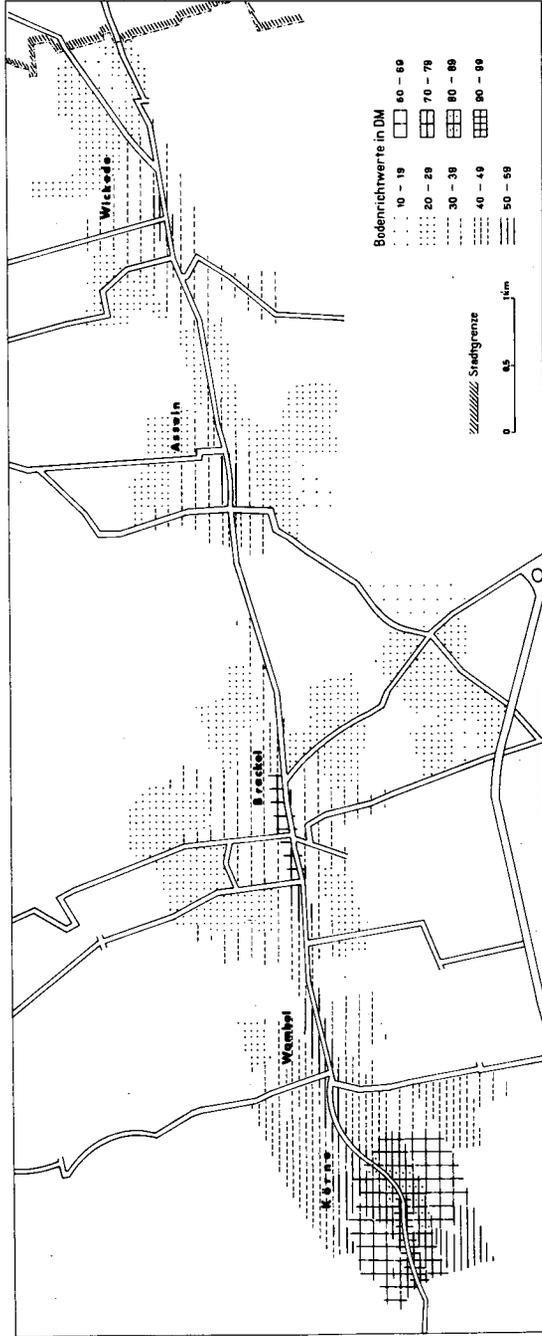


Abb. 8: Bodenrichtwerte in den Siedlungen 1963  
(nach Richtwertkarte Verm. - u. Kat. amt Stadt Dortmund)

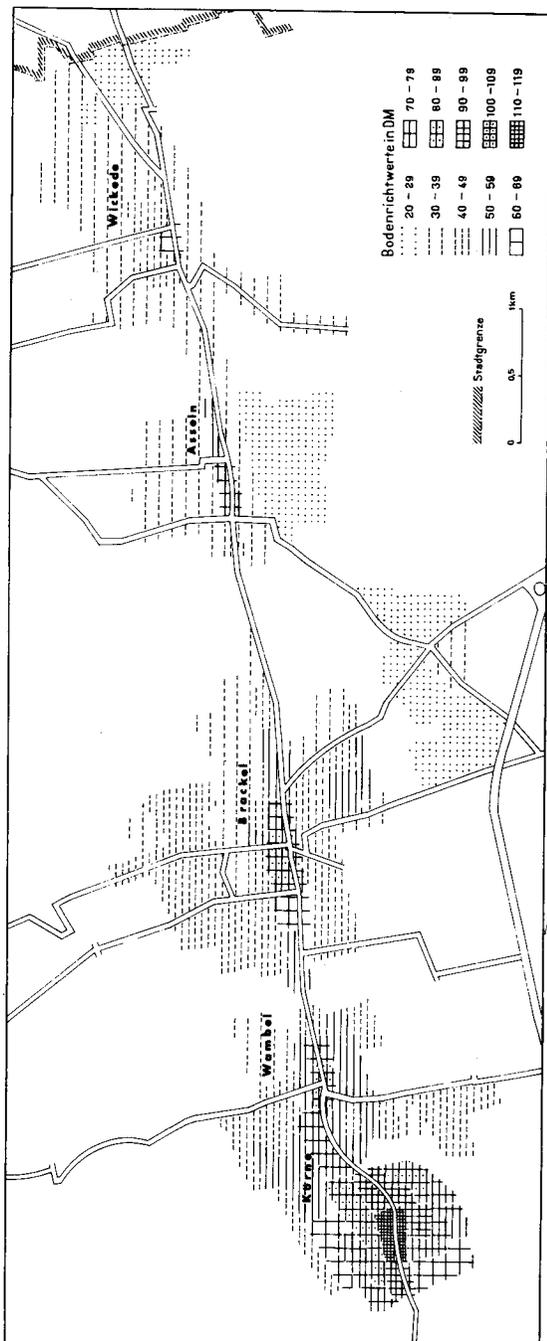


Abb. 9: Bodenrichtwerte in den Siedlungen 1967

um annähernd 60 %. Für Asseln und Wickede ist kein Vergleich möglich. Die Flächenabnahme liegt bei beiden unter 25 %. Somit wird hier wieder bestätigt, daß die Eingemeindung für Körne die stärksten Auswirkungen zur Folge hatte. Wambel und Brackel verhielten sich zunächst retardierend, dann setzte eine stärker fortschreitende Entwicklung ein. Bei Asseln und Wickede macht sich eine wesentliche Veränderung im zweiten Zeitabschnitt nicht bemerkbar. Die starke Besiedlung mit der Inanspruchnahme der landwirtschaftlichen Nutzfläche als Baufläche kommt hier noch nicht zum Ausdruck.

Der Anteil der landwirtschaftlichen Nutzfläche dieser fünf Siedlungen an der des Stadtkreises Dortmund betrug im Jahre 1949 noch 16,1 % und im Jahre 1965 nur noch 12,6 %.

#### e) Bodenqualitäten und Bodenrichtpreise

Die Bodenqualität des Baulandes am Hellweg ist sehr unterschiedlich. Sowohl der obere als auch der untere Hellweg sind mit Quartär bedeckt. Mit 7,5 m sind die Deckschichten am mächtigsten auf dem unteren Hellweg. Sie nehmen zur Hellwegstraße hin ab. Hier beträgt ihre Stärke nur 0 - 2,5 m. Weiter nach Norden zum Ruhrschnellweg (B1) nehmen sie wieder bis auf 5,0 - 7,5 m zu.

Auf dem oberen Hellweg liegt eine Lößdecke von wechselnder Mächtigkeit dem Turon auf. Nur an einigen Stellen streicht der Mergelkalk inselhaft zutage.

Der untere Hellweg wurde präglazial ausgeräumt und "im Quartär (mit Geschiebelehm, Schotter, Löß und Schwemmlöß) aufgefüllt" (6). Dieses Material liegt dem undurchlässigen Emschermergel auf.

Unterhalb der 80 m-Isohypse verläuft von W nach E die Coniac/Turon-Grenze, der Schnittpunkt des wasserdurchlässigen Pläners mit dem wasserstauenden Emschermergel. Hier ist ein Quellhorizont, der den oberen Hellweg von dem unteren scheidet.

Im Bereich des Quellhorizontes und der Coniac/Turon-Grenze befinden sich auf der Siedlungsfläche von Körne, Wambel, Brackel, Asseln und Wickede mäßige Staunässe und anmoorige Bildungen. Der Grundwasserspiegel liegt hier bei 0 - 2 m. Oberhalb des Quellhorizontes, die 80 m-Isohypse mehrfach schneidend, verläuft die Hellwegstraße. Im Süden, auf dem oberen Hellweg, ist bestes Ackerland auf Lößboden, dessen Bodeneigenschaft als für die Landwirtschaft "relativ sehr gut geeignet" (7) bezeichnet wird, während im Norden der Straße, auf dem unteren Hellweg, feuchtere Böden mit der Wertung "relativ gut geeignet" (8) liegen.

Bei der Bonitierung der landwirtschaftlichen Böden ergab sich für den unteren Hellweg in Körne ein Bodenwert von 60. Er fällt zum östlichen Stadtrand nach Wickede bis auf 50 ab. Auf dem oberen Hellweg dagegen liegen die Bodenwerte bei 80 im Westen. Sie steigen auf 85 im Osten des Stadtgebietes. Während auf dem unteren Hellweg in Körne und Wambel auf feuchten Böden mit niedrigen Bodenwerten zunächst nur Industrie angesiedelt wurde, blieb der obere Hellweg mit seinen trockeneren Böden bei höheren Bodenwerten vorwiegend dem Wohnungsbau vorbehalten. Hier auch wurden in Wambel die Pferderennbahn und in Brackel der Hauptfriedhof angelegt. Besonders in der jüngsten Ausbauperiode jedoch schob sich der Wohnungsbau in Brackel,

Asseln und Wickede auch in den unteren Hellweg vor; denn hier waren die Landwirte verkaufsfreudiger.

Aufschluß über den Bodenmarkt geben die Richtwertkarten, zu deren Führung die Gemeinden seit der Aufhebung des Baupreisstops im Jahre 1963 durch Gesetz verpflichtet sind (Abb. 8 und 9). Der Richtwert ist ein aus Kaufpreisen ermittelter durchschnittlicher Bodenwert für ein Gebiet mit im wesentlichen gleichen Nutzungs- und Wertverhältnissen; er ist bezogen auf ein Grundstück, dessen Eigenschaften für dieses Gebiet typisch sind (sog. Richtwertgrundstück)". Die Bodenrichtwerte beziehen sich nicht auf das Baurohland, sondern auf erschlossenes, bebauungsreifes Land. Die Bodenrichtwerte des Ermittlungsstichtages vom 31.12.1967 ergeben von Körne im Westen bis Wickede im Osten auf einem 800 m breiten Streifen ein "Preisgebirge" (Abb. 10), welches anschaulich das Gefälle von der Innenstadt zum Stadtrand sowie vom Hellweg nach Norden und Süden zeigt. Die Ortskerne treten durch Preisspitzen kräftig hervor. Seit der Einführung der Richtwertkarte im Jahre 1963 sind die Bodenrichtwerte gestiegen. Das Richtwertdiagramm, welches vom Wallring im Stadtkern bis zum östlichen Stadtrand reicht, gibt darüber Aufschluß (Abb. 10). Die Preisanhebung von 1963 bis 1967 ist nach Ansicht der Behörde weniger durch eine allgemeine Preissteigerung verursacht worden; vielmehr stellt sie eine Berichtigung dar, da vielfach durch das Ausfüllen von Baulücken keine klare Übersicht gegeben war. Im Jahre 1966 kamen die Preise zum Stillstand, denn der große Nachholbedarf im Wohnungsbau war gedeckt, und die leistungsfähigen Baugesellschaften hatten einen genügend großen Vorrat an Bauland angelegt. Aus der Abbildung 9 geht hervor, daß die Bodenpreise für die bedeutenden Wohnungsbauprojekte der jüngsten Zeit nördlich des Hellwegs in Brackel, Asseln und Wickede etwa 30 - 35 DM betragen haben.

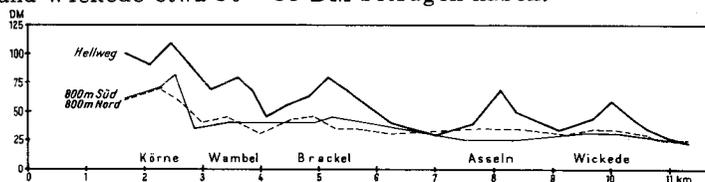


Abb. 10: Bodenrichtwerte am Hellweg 1967

## 2. Die Entwicklung der Bevölkerungsdichte bezogen auf die Baufläche

### a) Bruttowohngebiet und Nettowohngebiet

Nach den "Informationen des Instituts für Raumforschung" vom 2. 6. 1953 (9) ist das Bruttowohngebiet vom Nettowohngebiet zu unterscheiden. Das Bruttowohngebiet umfaßt

1. die Grundstücke der Wohnhäuser und andere für Wohnzwecke benutzte Gebäude einschließlich Garten und Parkflächen;
2. Grundstücke und Spielplätze von Schulen, örtliche Läden, Büro- und Geschäftshäuser, Kinos, Gaststätten, Betriebe der Nahbedarfsindustrie, Handwerker, Kirchen und öffentliche Gebäude;
3. Grün- und Freiflächen; 4. die halbe Breite der Straßen, an denen die genannten Grundstücke liegen. Bei Grundstücken, welche an Fernverkehrsstraßen, Straßen I. O. und II. O. angrenzen, werden nur 6 m der Straßenbreite berücksichtigt.

Das Nettowohngebiet umfaßt nur die unter Punkt 1 genannten Grundstücke und bewohnten Gebäude sowie Gärten und kleine Parkflächen. Das Katasteramt der Stadt Dortmund kennt bei der Aufschlüsselung der Liegenschaften keine Differenzierung der unter 1 und 2 genannten Grundstücke und Gebäude. Vielmehr sind hier alle Hofräume und Gebäudeflächen zusammengefaßt, die im folgenden als "Nettobauland" bezeichnet werden. Die "Hauptübersicht der Liegenschaften" wurde auf der Flächengrundlage der Gemarkungen am östlichen Hellweg in der Reihenfolge von Osten nach Westen fertiggestellt, und zwar Wickede 1954, Asseln 1955, Brackel 1956 und Wambel 1957. Körne, der stadtnächste Vorort, wurde im Jahre 1958 zur Innenstadt einbezogen, so daß über das Nettobauland dieser ehemaligen Gemarkung keine Aussage gemacht werden kann. Erst 1965 war der gesamte Stadtkreis erfaßt.

#### b) Die Anteile des Nettobaulandes an den Gemarkungsflächen

Aus den Angaben über die Größen der Gemarkungsflächen und über die Anteile am Nettobauland läßt sich der Prozentsatz feststellen, der Auskunft über den prozentualen Anteil des Nettobaulandes an den Gemarkungsflächen gibt. Es zeigt sich, daß die Gemarkung Wambel im Durchschnitt der Jahre prozentual den höchsten Anteil an Nettobauland besitzt, nämlich 30,5 % (Tab. 2). Es folgen Brackel mit 20,8 %, Asseln mit 13,1 % und Wickede mit 10,9 %. Wir können vermerken, daß das Nettobauland einen um so größeren Anteil an der Gemarkungsfläche hat, je näher die Siedlung dem Stadtkern liegt. Vergleichen wir das Nettobauland der Siedlungen bis zum Jahre 1963, dann bestätigen sich die oben getroffenen Feststellungen. Größere Sprünge im Zuwachs des Nettobaulandes finden sich 1959/60 bei Brackel, 1961/62 bei Wambel und 1963/64 bei Wickede. Durch diesen Zuwachs bei Wickede im Jahre 1964 zeigt sich nunmehr die Besonderheit, daß das Nettobauland am Stadtrand stärker zunimmt und die näher zur Innenstadt gelegene Siedlung Asseln in ihrem prozentualen Anteil an Nettobauland übertroffen wird. Wenn wir nun den Zuwachs an Nettobauland in den Jahren von 1957 bis 1966 gemarkungsweise vergleichen, dann erhalten wir das überraschende Ergebnis, daß das Nettobauland in Wambel um 35,0 %, in Brackel um 79,5 %, in Asseln um 39,1 % und in Wickede um 133,0 % angewachsen ist. Somit zeichnet sich in der Nachkriegszeit ganz klar der Trend zum Stadtrand ab. Bei Brackel wird sichtbar, daß diese Siedlung im Vorfeld der Stadt eine gewissen Dominanz hat.

#### c) Die Bevölkerungsdichte auf dem Nettobauland

Nun bleibt zu untersuchen, wie das Nettobauland durch die Bevölkerung ausgenutzt wird. Es ist also die Dichte der Bevölkerung auf dem Nettobauland festzustellen (Abb. 11, Tab. 2). Bei Wambel liegt die Dichte in den Jahren 1958 bis 1966 um 40 E/ha. Das ist im Vergleich zu den übrigen Siedlungen wenig. Jedoch ist die Gemarkungsfläche sehr locker und niedrig bebaut. Wesentlich engräumiger und höher ist die Bebauung in den Siedlungen Brackel, Asseln und Wickede, wie die Dichtezahlen zwischen 70 - 110 E/ha zeigen. Bei Brackel steigt und fällt die Bevölkerungsdichte pro ha Nettobauland. Sie liegt 1966 bei 80 E/ha. Der Bau von Kleinsiedlungen und Eigenheimen sowie von hohen Wohnblocks zeichnet sich ab.

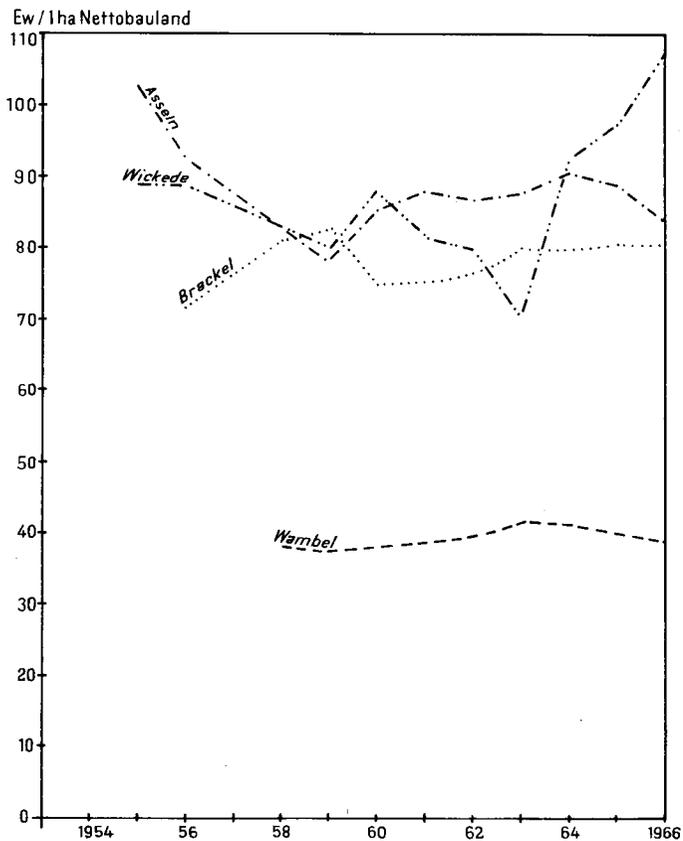
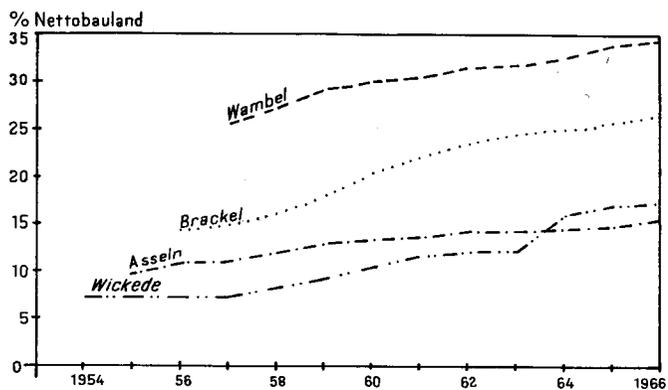


Abb. 11: Nettobauland und Bewohnung

Die dichteste Besiedlung auf dem Nettobauland finden wir bei Asseln im Jahre 1955. Durch die Bautätigkeit nimmt sie bis 1966 um fast 20 % ab, während bei allen anderen Siedlungen eine Zunahme der Dichte zu beobachten ist. Aber auch hier sinkt die Dichte infolge einer aufgelockerten Bauweise bis 1966 ab. Diese Tendenz ist auch bis zum Jahre 1963 bei Wickede festzustellen. In den Folgejahren entsteht die Ausweitung der Siedlung nach Wickede-Nord mit vielen Hochhäusern. Dadurch steigt die Bevölkerungsdichte pro Hektar Nettobauland so stark, daß die in diesem Raum absolut höchste Dichtezahl erreicht wird.

Zu der Bevölkerungsdichte auf dem Nettobauland nimmt der "Erläuterungsbericht zum Flächennutzungsplan der Stadt Dortmund" wie folgt Stellung. "Berechnungsgrundlage für die erwünschte Einwohnerdichte waren folgende Richtwerte: 1. Wohnbauflächen = 110-150 E/ha Nettobauland, 2. Dorfgebiete = 35 E/ha Nettobauland, 3. Mischgebiete = 130-240 E/ha Nettobauland, 4. Kerngebiete = 250 E/ha Nettobauland.

Die Einwohnerdichte für das Kerngebiet der Innenstadt wurde abweichend davon auf 400 E/ha festgelegt" (10). - Legt man jeweils den höchsten Richtwert zugrunde und rechnet um, wieviel Quadratmeter Nettobauland auf einen Einwohner entfallen, dann erhält man folgende Werte: 1. Wohnbauflächen = 66,6 qm/E, 2. Dorfgebiete = 285,7 qm/E, 3. Mischgebiete = 41,7 qm/E, 4. Kerngebiete = 40,0 qm/E, 5. Innenstadt = 25,0 qm/E.

Unsere Hellwegsiedlungen, welche "Wohnort und Standort" (Ipsen) zugleich sind, zählen zu den Mischgebieten, denn "Mischgebiete dienen neben dem Wohnen auch dem Gewerbe" (11). Demnach entfallen auf jeden Einwohner nach den Werten des Jahres 1966 folgende Anzahl von Quadratmetern (außer dem Innenstadtbezirk Körne): Wambel 255,8 qm/E, Brackel 124,0 qm/E, Asseln 119,8 qm/E, Wickede 92,7 qm/E.

Es ist offenkundig, daß die Meßzahl von 41,7 qm/E in allen Siedlungen überschritten wird. Auch aus dieser Berechnung geht hervor, und die Begehung der Siedlungen bestätigt es, daß das Nettobauland in Wambel großzügig und niedrig überbaut ist, während die Bebauung zum Stadtrand hin dichter und höher wird.

### 3. Die Entwicklung der Bevölkerungsdichte je Siedlungsfläche

#### a) Die Neuorganisation der Siedlungsflächen nach der Eingemeindung

Wie bereits erwähnt wurde, sind für die zu untersuchenden Vororte keine durchlaufenden Bevölkerungszahlen vorhanden. Problematisch ist außerdem, daß sich die Zahlen bei der Eingemeindung zunächst auf die Gemarkungsflächen beziehen. Diese Flächen werden in den Folgejahren für die Zwecke der Verwaltung und Statistik neu organisiert. Wambel, Brackel, Asseln und Wickede wurden mit Kurl und Husen zum Verwaltungsbezirk Brackel zusammengefaßt. Dabei gliederte man Teile der Gemarkungen Wambel und Brackel an den nördlich vorgelagerten Verwaltungsbezirk Derne und an den südlich gelegenen Verwaltungsbezirk Aplerbeck an. Ein Teil der Gemarkungsfläche von Asseln kam zu dem statistischen Bezirk Kurl, und ein Teil von Wickede fiel zu Husen. Die Gemarkung Körne ging auf in der Innenstadt und ist als statistischer Bezirk auf einen Kern reduziert worden (Tab. 3). Das Einpendeln der statistischen Bezirke auf die Flächen von 1967 wurde in Abbildung 12 sichtbar gemacht. Von den fünf Gemarkungen wurden jedoch nur Randstreifen abgetrennt, so daß die ursprünglichen Dörfer mit ihrer bebauten Fläche in

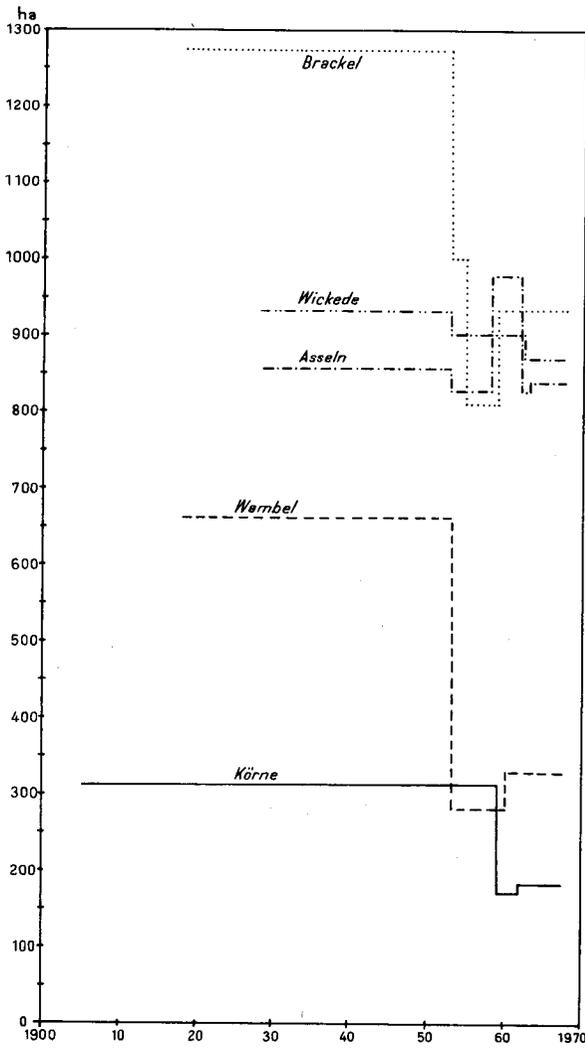


Abb. 12: Flächengröße der statistischen Bezirke  
seit der Eingemeindung

jedem Fall als statistische Bezirke erhalten geblieben sind (Abb. 13). Die Flächen der Siedlungen haben sich seit 1905 demnach verringert, nämlich Körne um 41,5 %, Wambel um 46,2 %, Brackel um 26,6 %, Asseln um 11,9 % und Wickede um 6,1 %. Die am längsten eingemeindeten Siedlungen weisen somit den größten Flächenverlust auf.

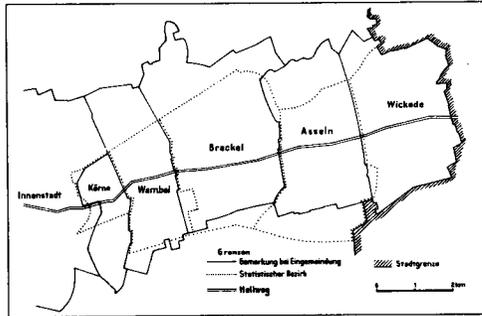


Abb. 13: Alte Gemarkungen und statistische Bezirke 1968

b) Die Bevölkerungsdichte

Setzen wir in einem Vergleichsjahr die Bevölkerungszahl zu der Siedlungsfläche in Beziehung, so erhalten wir die Bevölkerungsdichte. Für den Zeitpunkt der ersten Eingemeindung im Jahre 1905 ergeben sich sehr geringe Dichtezahlen pro Hektar. Bei Körne kündigt sich die Stadtnähe durch Überbauung mit Wohnvierteln und Industrie an. In Wambel und Wickede hat die Siedlungsfläche noch rein landwirtschaftliches Gepräge. In Brackel und Asseln setzte eine Durchdringung des Raumes mit Arbeitskräften des Bergbaus ein, welches zu einem Ansteigen der Bevölkerungsdichte führt. Die Tabelle 3 gibt erst 1953 wieder Werte für alle Vororte an.

Entwicklung der Bevölkerungsdichte 1905-1967

Siedlung	Einwohner /1ha			Entwicklung	
	1905	1953	1967	1905-1953	1953-1967
Körne	8,7	57,1 (1959)	54,4	+ 48,4	- 2,7
Wambel	4,5	14,0	23,6	+ 9,5	+ 9,6
Brackel	5,2	13,5	23,5	+ 8,3	+10,0
Asseln	6,4	9,8	12,2	+ 3,4	+ 2,4
Wickede	4,3	6,8	20,3	+ 2,5	+13,5
Stadtkreis	57,0	21,1	23,9	- 35,9	+ 2,8

Entsprechend dem Wachstum der Gesamtbevölkerung Dortmunds stieg auch die Bevölkerung in den Vororten an. Es ist zu bemerken, daß die Zunahme der Dichte um so geringer wird, je näher die Siedlung zum Stadtrand liegt (Abb. 14). Im gleichen Zeitraum nahm die Bevölkerungsdichte des Stadtkreises infolge der Eingemeindungen ab. Das Bild ändert sich jedoch in den Folgejahren bis 1967. Die Bevölkerungsdichte von Körne ist um 2,7 E/ha auf 54,4 E/ha gesunken - in der Innenstadt

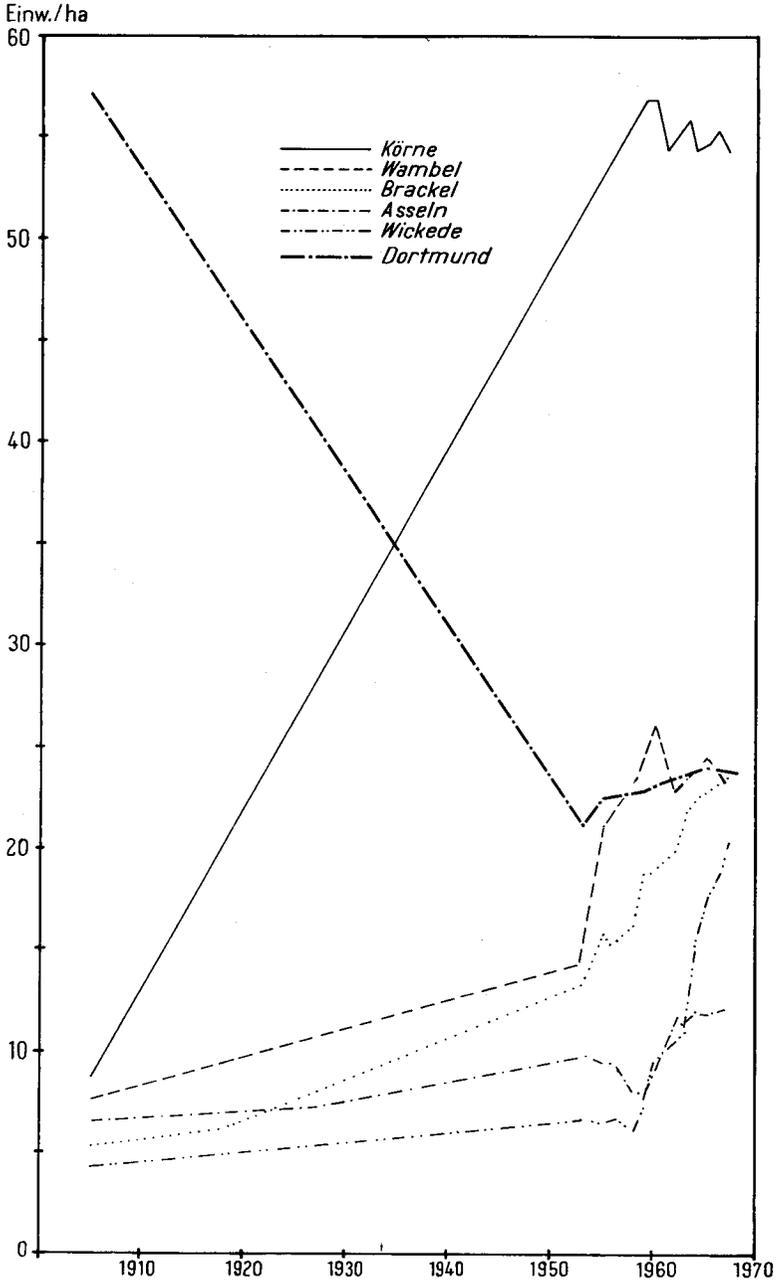


Abb. 14: Bevölkerungsdichte der Siedlungen

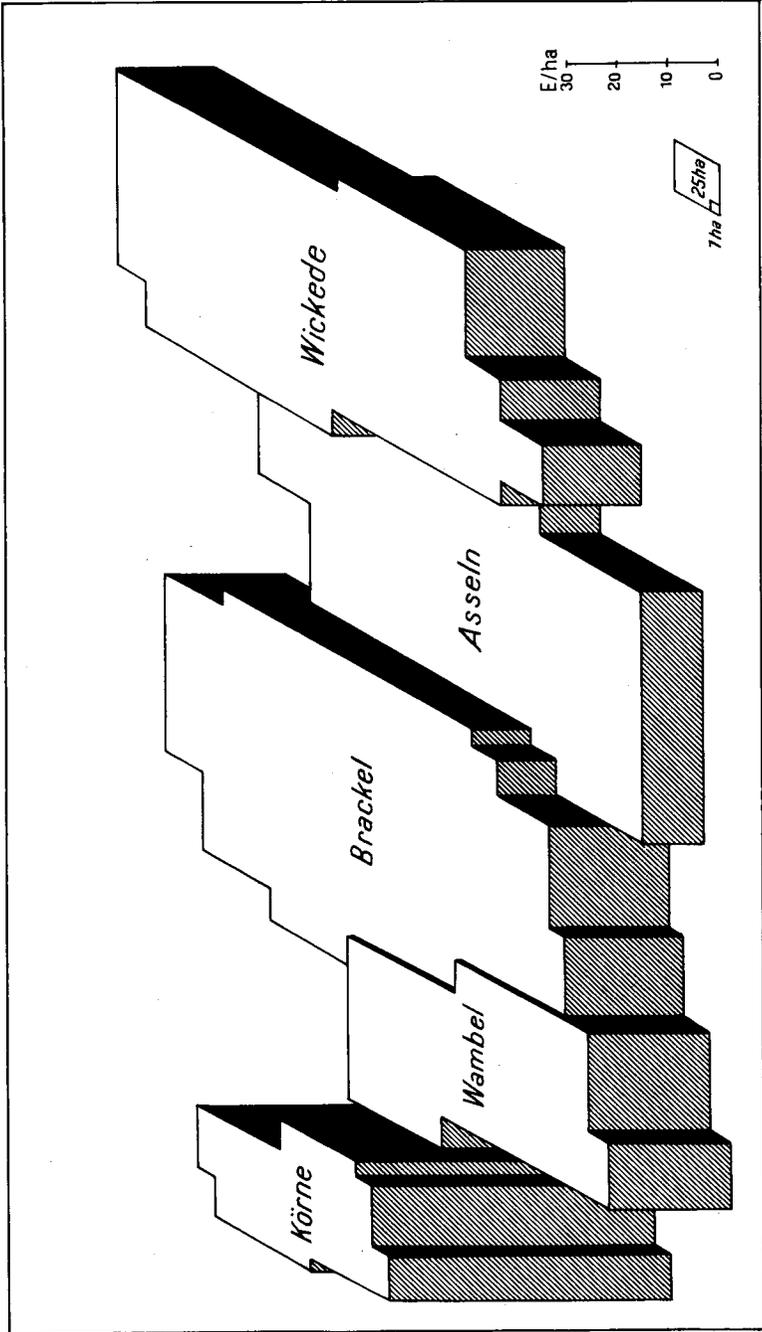


Abb. 15: Bevölkerungslast auf der Siedlungsfläche 1966  
(isometrisch dargestellt)

ist die Bevölkerungsdichte in derselben Zeit um 10,6 E/ha auf 62,6 E/ha gesunken. Darin wird deutlich, daß die Bevölkerung die Innenstadt verläßt, und daß auch Körne trotz seiner städtischen Bebauung und hohen Siedlungsdichte, wenn auch in weit geringerem Maße, davon betroffen ist. Die angeführte Übersicht zeigt, daß die aus der Innenstadt abwandernde Bevölkerung sich zum Teil in den Außenbezirken ansiedelt. Die scheinbar große Zunahme bei Wambel und Brackel wird partiell durch Gebietsabtrennung verursacht (Vgl. Abb. 12). Ein bedeutender Anstieg ist jedoch bei Wickede mit einer Zunahme von 11 E/ha festzustellen, während das Wachstum bei Asseln nahezu stagniert. Die Bevölkerungsdichte auf der Siedlungsfläche ist für das Jahr 1966 in Abbildung 15 dargestellt.

#### c) Die Bevölkerungsverteilung auf der Siedlungsfläche

Tragen wir nun die Bevölkerung nach dem Stand vom 31.12.1966 in die Planquadrate der Abbildung 16 ein, dann ergibt sich folgende Bevölkerungsverteilung auf der Fläche.

In Körne zeigt sich die höchste Siedlungsdichte (4000 - 5000 E) überhaupt (Planquadrate A7/B6). Die Zugehörigkeit zur Innenstadt ist dadurch nicht zu übersehen, zumal die anschließenden Planquadrate (A6/A8/C6) so hohe Bevölkerungszahlen aufweisen (2000 - 3000 E) wie nur noch die Siedlungsschwerpunkte in Brackel (G5) und Asseln (M4). Im Zentrum der Siedlung Wickede werden dagegen nur 1500 - 2000 E erreicht (Q3). Wambel hat die größte Bevölkerungsdichte nicht in der Ortsmitte (E5), sondern südwestlich davon in einer Siedlung (D6/D7). Hohe Dichtezahlen inmitten weniger stark besetzter Flächen finden wir noch in einer neuen Siedlung in Brackel (G3), in der Funkturmiedlung in Brackel (I7/J7) und am Stadtrand in Wickede (S2). Während am Hellweg von W nach E die Siedlungsdichte von Körne bis Wambel langsam abnimmt, ist zwischen den anderen Siedlungen jeweils ein weniger dicht besiedelter Raum erkennbar (F5/K4/03). Auf den nicht besiedelten Flächen im Südteil von Wambel liegt die Pferderennbahn (E7) und in Brackel der Hauptfriedhof (H7). Auf den zusammenhängenden Freiflächen im Norden von Körne und Wambel hat die Industrie ihren Standort. Die unbesiedelte Fläche des ehemaligen Dortmunder Flughafens liegt im Norden der Siedlung Brackel (H1/I1/I2/J1/J2). Alle sonstigen unbesiedelten Flächen sowohl im Norden als auch im Süden der Siedlungen Brackel, Asseln und Wickede werden landwirtschaftlich genutzt.

Es zeigt sich also einerseits eine Verdichtung der Bevölkerung am Hellweg bei den alten Ortskernen - mit Ausnahme von Wambel - und ein Absinken der Dichte nach außen. Gleichzeitig entstanden Dichte-Nebenzentren am Rande der Siedlungen. Hier wiederholt sich somit an der Peripherie der eingemeindeten Dörfer der Vorgang im Kleinen, den wir im Großen bei der Gesamtstadt feststellen konnten.

#### d) Die Bevölkerungskapazität nach dem Flächennutzungsplan

Mit der Aufstellung des Flächennutzungsplanes im Jahre 1964 begrenzte das Planungsamt der Stadt Dortmund die Aufnahmefähigkeit der statistischen Bezirke, und zwar wurde eine durchschnittliche Dichte von 140 Einwohnern pro Hektar Nettobauland (entsprechend 71,4 qm/E) festgesetzt. Diese Maßzahl liegt innerhalb der Schwankungsbreite für Mischgebiete

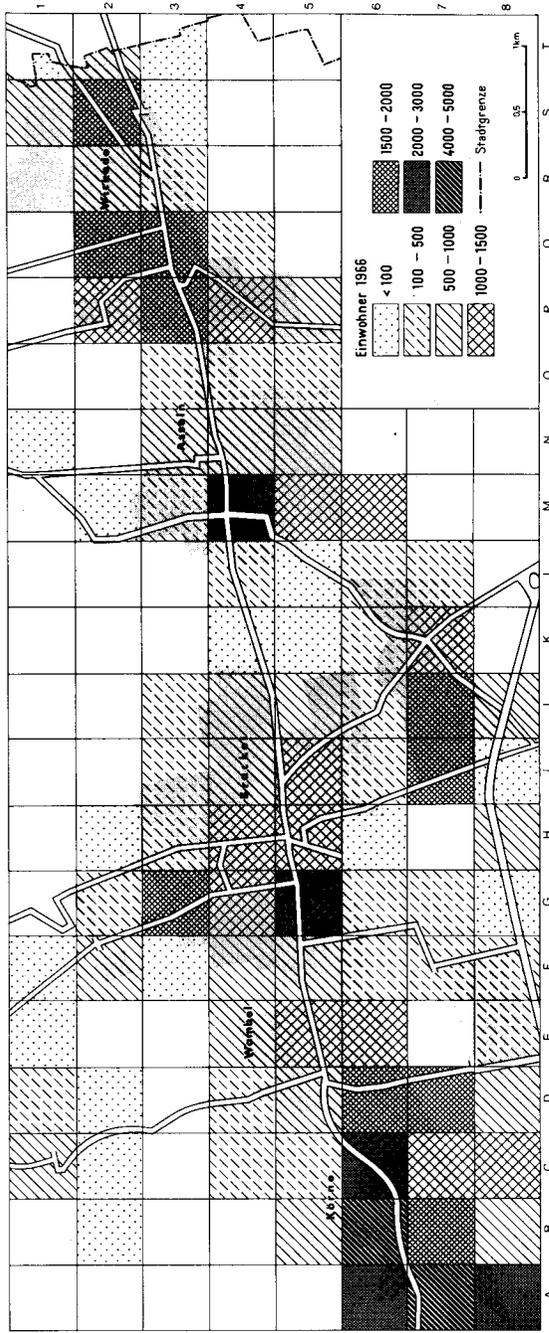


Abb. 16: Verteilung der Bevölkerung 1966

(130 - 240 E/ha Nettobauland). Setzen wir diesen Zahlen den Bevölkerungsstand vom 31.12.1967 gegenüber, dann erhalten wir für unsere fünf Siedlungen folgende Ergebnisse:

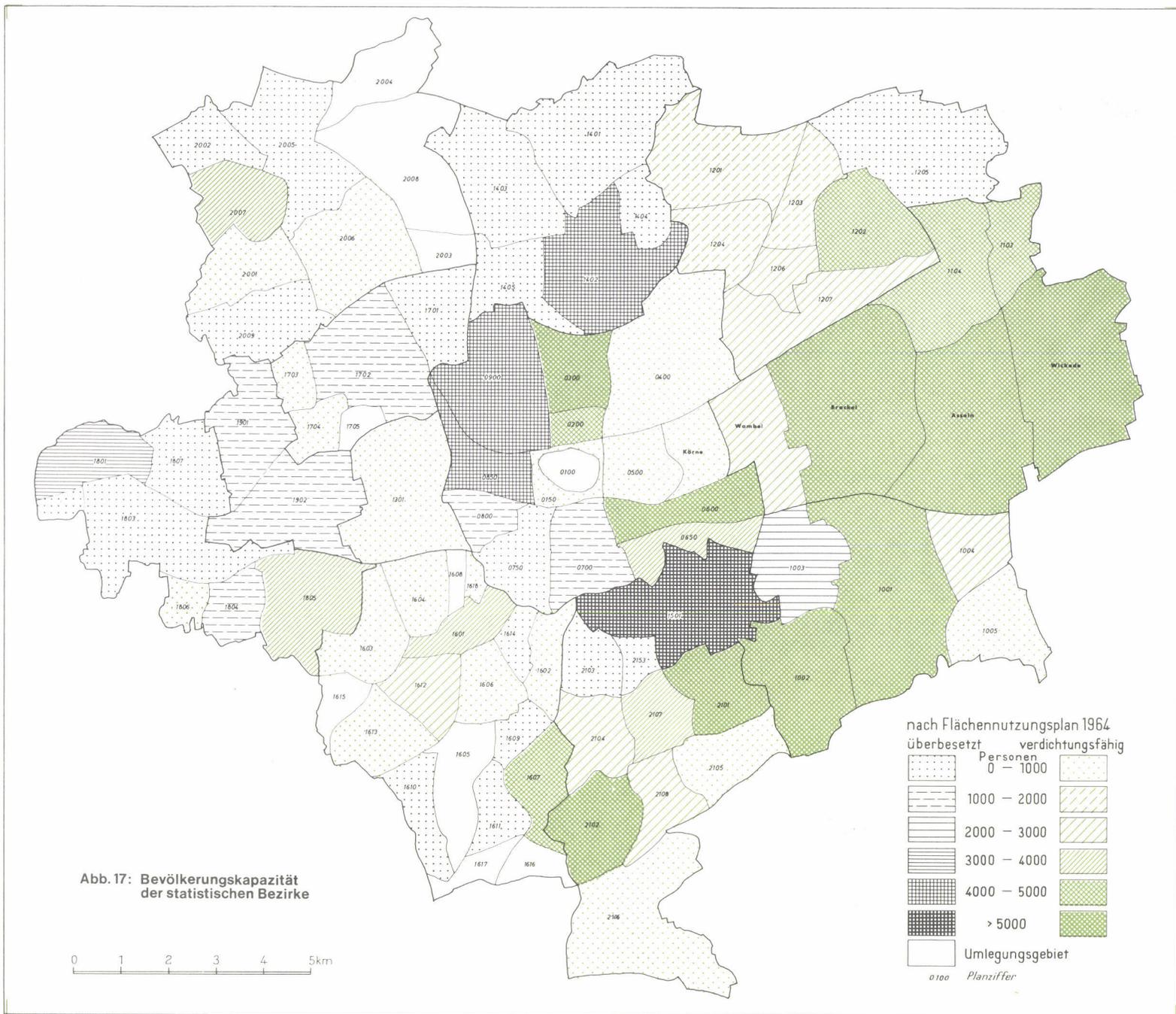
Bevölkerungskapazität 1967

Siedlung	Bevölkerung	Aufnahmefähigkeit	Verdichtungsfähig
	31.12.1967	Personen	um Personen
Körne	9611	10225	614
Wambel	8480	11175	2695
Brackel	22604	29170	6566
Asseln	10258	16235	5977
Wickede	17871	24995	7124
Gesamt	68824	91800	22976

Die Siedlungen am östlichen Hellweg Dortmunds sind mithin um rund 23.000 Einwohner verdichtungsfähig. Damit ist dieses Gebiet als der für die Zukunft aufnahmefähigste Raum der Stadt Dortmund ausgewiesen (Abb. 17 u. Tab. 4).

- 
- 1) Zitiert nach: Witthauer, Bevölkerung, 1958, S. 56, 2) Dortmunder Statistik, Sonderheft 28, 1966, 3) Nach Karte: Altersstufen der Gebäude, Dortmund, 1964 und eigene Ergänzungen, 4) Gemeindestatistik Nordrhein-Westfalen, 1961, 5) Schaffranke, Gemeindliche Besiedlungspolitik, 1957, S. 49, 6) Niemeier, Landschaftsbild des heutigen Ruhrreviers, 1942, S. 88, 7) Planungsatlas, 1960, 8) Planungsatlas, 1960, 9) 22-33/53, S. 233, 10) Erläuterungsbericht, 1963, S. 68, 11) Ebenda, S. 68.







## II.

### Die Veränderungen in der Wirtschafts- und Bevölkerungsstruktur

Bis hierher wurde Bevölkerung verstanden als eine statistisch erfaßbare Summe von Menschen, die zu einem gegebenen Zeitpunkt in einem politisch und geographisch abgesteckten Raum leben. In diesem Raum existiert der Mensch jedoch nicht isoliert als Individuum, sondern als ein soziales Wesen, welches in Gruppen lebt. Diese Gruppen unterteilt die Soziologie im allgemeinen in Merkmalsgruppen und in Verbände. Als Merkmalsgruppen werden diejenigen Gruppen bezeichnet, "die sich ihrer Verbundenheit nicht oder kaum bejahend bewußt sind" (1). Verbände brauchen nicht unbedingt konstituiert zu sein. Da der Mensch verschiedenen Gruppen angehören kann, ist das Sozialgefüge eines bestimmten Raumes heterogen.

Die sich gegenseitig durchdringenden Sozialgruppen bezeichnet Bobek als "Gesellschaften im geographischen Sinne", die gerade durch ihre Komplexität mit ihrem Lebensraum integrieren und zu sozialgeographischen Einheiten werden (2). Dabei scheinen Bobek u. a. folgende Aspekte geographisch relevant:

"1) Die substantielle und formale Struktur der Bevölkerung bzw. Gesellschaft, das heißt das Gefüge der vorhandenen Lebensform und anderen Gruppen in ihrer sozialen Prägung und Ordnung.

2) Das funktionelle Zusammenspiel und die Wirkungsfelder der Sozialgruppen " (3).

Er fordert deshalb von der Regionalforschung eine stärkere Berücksichtigung sozialgeographischer Betrachtungsweisen, um im Zusammenspiel von Mensch und Raum die Wirkungsweise des Menschen besser erfassen zu können.

So ist Schölller der Ansicht, daß die Individualität des Sozialraumes, der "Geist und Lebensstil einer Stadt", geprägt wird durch das einmalige Zusammentreffen anthropogener Faktoren (4).

Um die Individualität der Siedlungen Körne, Wambel, Brackel, Asseln und Wickede zu erhellen, soll die Struktur der Bevölkerung nach einigen sozialgeographischen Aspekten untersucht werden.

#### 1. Die Entwicklung der Industrie im Untersuchungsgebiet

Im vorhergehenden Kapitel wurde bereits deutlich, daß mit Beginn der Eingemeindungsperiode um 1905 der Bergbau in unserem Untersuchungsgebiet der wesentliche Wirtschaftsfaktor gewesen ist.

Im Jahre 1909 wurden auf der seit 1853 bestehenden Zeche "Massener Tiefbau I/II" der "Massener Gesellschaft für Kohlenbergbau" am Ostrande der Siedlung Wickede 2269 Arbeitskräfte beschäftigt. Auf den Zechen "Schleswig" (1859) und "Holstein" (1859) des "Hörder Kohlenwerkes" in Brackel und auf der Grenze Asseln/Wickede waren im Jahre 1911 2267 Bergarbeiter tätig. Im Norden der Gemarkung Brackel hatte die "Harpener Bergbau AG" im Jahre 1901 den Schacht "Scharnhorst" niedergebracht, auf dem 1905 bereits 1445 Bergleute erwerbstätig waren.

In Wambel hatte der Bergbau nicht Fuß gefaßt. Hier gründete der Wambeler Industrielle C. H. Jucho im Jahre 1910 eine Maschinenfabrik, die sich später auf den Brückenbau spezialisierte.

Wesentlich vielgestaltiger war die wirtschaftliche Situation in Körne. Seit 1860 existierte hier in der Nähe der Kohle mit Anschluß an die Köln-Mindener-Eisenbahn eine Zinkhütte der "Aktiengesellschaft für Bergbau, Blei- und Zinkfabrikation zu Stolberg in Westfalen". 1905 fanden in diesem Betrieb ca. 500 Menschen einen Arbeitsplatz. Dieses Unternehmen baute im Jahre 1904 neben der Hütte den Schacht "Lucas", welcher im Jahre 1905 56 Mann Belegschaft hatte. Außerdem bestand in Körne seit 1856 die Kesselschmiede Wilhelm Schäfer.

Alle genannten Betriebe bestanden bereits, ehe die Siedlungen ihre Selbständigkeit aufgaben und sich der Stadt Dortmund anschlossen. Es ist offensichtlich, daß hier ein reiches wirtschaftliches Leben vorhanden war. Allerdings ist auch festzustellen, daß der Raum wirtschaftlich sehr einseitig orientiert gewesen ist. Dieses machte sich zum Nachteil der Bevölkerung gegen Ende der Eingemeindungsperiode schwerwiegend bemerkbar.

Im Jahre 1908 schloß die Kesselschmiede Schäfer in Körne ihre Tore, weil der Betrieb veraltet war und Kapitalmangel herrschte. 1919 stellte die Zinkhütte wegen Erzmangels den Betrieb ein. Die zugehörige Zeche "Lucas" wurde im gleichen Jahre an die Zeche "Westfalia" verkauft und von dieser stillgelegt. Aus Gründen der Rentabilität wanderte der Bergbau weiter nach Norden, wo er in Großbetrieben unter der Mergeldecke gasreichere Kohle abbauen konnte. 1925 schlossen "Massener Tiefbau I/II" und "Schleswig", die zur Zeit der Stilllegung 2210 Bergleute beschäftigten. 1928 folgte "Holstein" mit 1236 Bergarbeitern. Die "Kupplungs- und Getriebebau GmbH Vulkan" in Brackel, ein Zulieferungsbetrieb des Bergbaus, schloß 1931 und entließ 150 Arbeiter. 1931 wurde die Zeche "Scharnhorst" mit "Gneisenau" in Derne zusammengelegt. Der Abbau des Grubenfeldes, die Förderung und Aufbereitung erfolgt seitdem von "Gneisenau" aus. Der Schacht "Scharnhorst" dient als Luftschacht der Bewetterung. Die Belegschaft wurde von "Gneisenau" übernommen.

Zechenschließungen erfolgten jedoch nicht nur in unseren Siedlungen, sondern im ganzen südlichen Teil des Dortmunder Reviers. Im Jahre 1926 verminderte sich hier die Belegschaft der Zechen von 7989 auf 2985. Die Zahl der arbeitsuchenden Bergleute stieg von 509 auf 1863 (5).

Da in den Siedlungen des niedergehenden Bergbaus keine andere nennenswerte Industrie ansässig war, machte sich eine zunehmende wirtschaftliche Not bemerkbar. Ein Teil der Bergleute fand einen neuen Arbeitsplatz auf anderen Zechen. Da die Bergleute von den öffentlichen Verkehrsmitteln nicht in notwendigem Umfange Gebrauch machen konnten, wurde zwischen Arbeitsstätte und Wohnplatz ein werkseigener Pendelverkehr eingerichtet. Andere fanden Arbeit bei berufsfremden Betrieben der Hüttenindustrie, im Baugewerbe und im Verkehrswesen.

Diese wirtschaftlichen Ereignisse hatten eine Neuorientierung in den Sozialgruppen zur Folge. Es kam Bewegung in die Wirtschaftsstruktur der Bevölkerung. Eine Mobilität im Sozialraum zeichnete sich ab.

Im Zuge der Eingemeindungen ließ sich eisen- und metallverarbeitende Industrie in den Vororten Körne und Wambel nieder. Es waren weniger Neugründungen, als vielmehr Aussiedlungen von ausdehnungsbedürftigen Betrieben, denen die Stadt Dortmund in der Innenstadt keinen Raum mehr gewähren konnte. Der Grund für diese Standortwahl liegt wohl darin, daß

hier in der Hellweger Talung bei Bodenwerten von 50 - 60 (gegenüber 70 - 85 südlich des Hellwegs) einerseits die dringend benötigte Industrie- fläche zur Verfügung stand, andererseits aber auch eine verkehrsgünstige Anbindung durch die tangierende Köln-Mindener-Eisenbahn und durch die als Grenzlinie zwischen Körne und Wambel verlaufende "Dortmunder Eisenbahn" gegeben war.

An diese Verkehrsbahnen angelehnt entstanden nach der Eingemeindung in Körne folgende größere Betriebe:

1. Wilhelm Treck, Stahlmöbelbau und Betriebseinrichtungen (1907),
2. E. W. Vogel, Maschinen- und Armaturenfabrik, Metallgießerei, Kupfer- schmiede (1925),
3. Verzinkerei Dortmund KG (1930), vormals Verzinkerei Kohlpoth (1927),
4. August Klönne (Werk II), Stahl-, Brücken-, Behälter- und Apparatebau (Zeit nicht genau bekannt),
5. Heinrich Bartz, Fabrik für Industriefahrzeuge (1935),
6. Pohlschröder und Co., Sicherheits-, Büro- und Lagereinrichtungen (1937),
7. "Carlshütte" Wenker und Berninghaus, Maschinenfabrik und Eisengießerei (1964).

In Wambel entstanden die Firmen:

1. Holstein und Kappert, Maschinenfabrik Phönix GmbH (1922),
2. Wambeler Drahtseilerei GmbH (1934).

Außer diesen größeren Unternehmen ließen sich in allen Siedlungen kleinere Betriebe nieder, deren Bedeutung für die Bereitstellung von Arbeitsplätzen nur in ihrer Summation gesehen werden kann.

Zusammenfassend zeigt sich für unser Untersuchungsgebiet, daß vor allem die Siedlungen Brackel, Asseln und Wickede vor der Eingemeindung wirtschaftlich einseitig orientiert gewesen sind. Infolge der Bergbaukrise gerieten große Teile der Bevölkerung in wirtschaftliche Bedrängnis. Die betroffenen Berufstätigen mußten außerhalb ihres Wohnortes einen Arbeitsplatz annehmen, dazu etliche in berufsfremden Industrien. Neuansiedlung von Industrie erfolgte hier nicht in nennenswertem Umfange.

In Wambel machte sich der wirtschaftliche Niedergang zwischen 1925 und 1928 kaum bemerkbar. Seine Bewohner waren größtenteils in der Dortmunder Eisenindustrie tätig. Nach Thüner soll es bis zum Jahr 1961 in Wambel keinen Bergarbeiter gegeben haben (6). Schon vor der Eingemeindung im Jahre 1918 wurde eisenverarbeitende Industrie angesiedelt, die nach der Eingemeindung in stärkerem Maße wuchs.

In Körne war der wirtschaftliche Ablauf wesentlich dynamischer. Nach seiner Eingemeindung im Jahre 1905 stellten aus wirtschaftlichen Gründen die Zinkhütte nebst Kohlengrube ihren Betrieb ein. Da aber durch die Einbeziehung der Siedlung in den Stadtverband Dortmund genügend Industrie- fläche angeboten wurde, kam es hier zu umfangreichen Neuanlagen der eisen- und metallverarbeitenden Industrie. Diese ist es, welche heute den Vororten Körne und Wambel nördlich des Hellwegs auf geringwertigerem Boden charakteristische Züge verleiht (Abb. 18).

## 2. Die Situation in der Landwirtschaft

Über die Situation in der Landwirtschaft vor Beginn der Eingemeindungs- periode können wir wegen mangelnder Unterlagen keine umfassenden Fest- stellungen treffen, denn erst für die Jahre 1949 und 1965 gibt die landwirt-

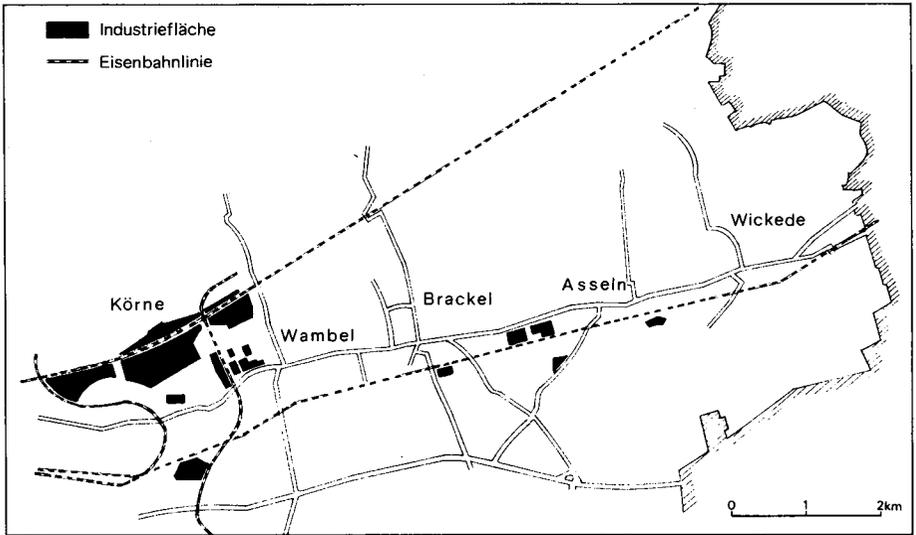


Abb. 18: Die Industriefläche der Siedlungen 1967

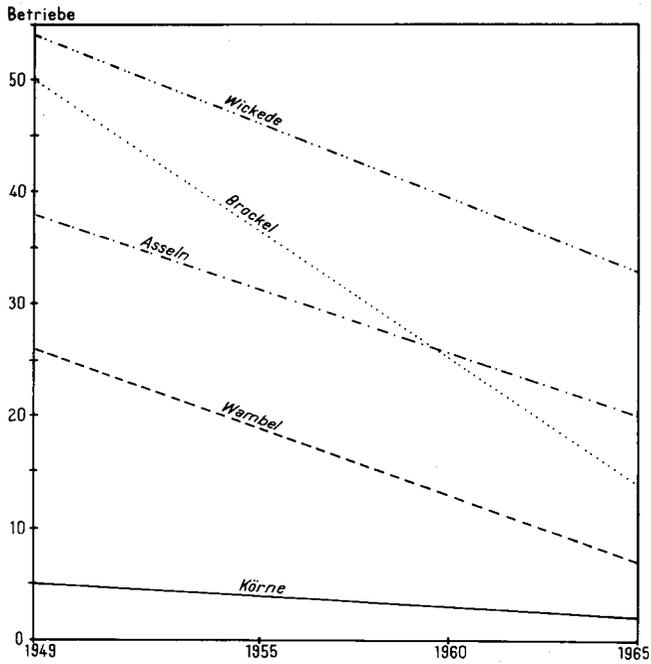


Abb. 19: Zahl der landwirtschaftlichen Betriebe > 0,5 ha

schaftliche Statistik Auskunft.

Bei der Erhebung von 1939 kann nicht nach Vororten unterschieden werden, da die Zählung nach Verwaltungsbezirken vorgenommen worden ist. Nach einer mündlichen Information des Ortslandwirts von Brackel ist die Anzahl der Betriebe in den Siedlungen Wambel, Brackel, Asseln und Wickede seit der Eingemeindung bis zum Ende des zweiten Weltkrieges kaum geringer geworden. In Körne dagegen wurden einige Betriebe aufgegeben (7) (Abb. 19).

Zahl der landwirtschaftlichen Betriebe  
(nach Unterlagen Stadtverwaltung Dortmund)

Siedlung	1949	1965	Abnahme in %
Körne	5	2	60,0
Wambel	26	7	73,1
Brackel	50	14	72,0
Asseln	38	20	47,4
Wickede	54	32	40,8
Stadtkreis	1324	749	43,5 (seit 1949)

Vergleicht man jedoch die Zahlen von 1949 und 1965, dann ist eine starke Abnahme festzustellen. Diese abnehmende Tendenz machte sich im Stadtkreis Dortmund bereits seit 1939 bemerkbar. Von 1939 bis 1949 nahm die Zahl der Betriebe um 22,8 % und von 1949 bis 1965 um 43,5 % ab. Bis auf Wickede liegen alle unsere Siedlungen weit über dem Stadtdurchschnitt. Es ist offensichtlich, daß die stadtnächsten Siedlungen die größten Einbußen zu verzeichnen hatten.

Wie aus Tabelle 5 hervorgeht, verteilt sich die Abnahme der Betriebe in den Siedlungen am Hellweg auf die Größenklassen wie folgt:

A b n a h m e der landwirtschaftlichen Betriebe 1949 - 1965

- Zwergbetriebe ( 0,5 - unter 2 ha) = 61,9 %
- Kleinstbetriebe ( 2 - unter 5 ha) = 83,9 %
- Kleinbetriebe ( 5 - unter 20 ha) = 51,4 %
- Mittelbetriebe ( 20 - unter 50 ha) = 31,7 %
- Großbetriebe ( 50 ha und darüber ) = 0 % .

Es zeigt sich somit, daß der größte Verlust bei den Zwerg- und Kleinstbetrieben eingetreten ist. Die Flächen dieser Betriebe wurden vielfach an größere Betriebe verpachtet, da ihre Bewirtschaftung nicht mehr rentabel war. Die Mittelbetriebe haben den geringsten Abgang zu verzeichnen, da sie als Familienbetriebe geführt werden können und so verhältnismäßig einträglich zu bewirtschaften sind (8).

Außer dieser Änderung in der Agrarstruktur ist die rege Bautätigkeit ein wesentlicher Grund für den Rückgang der Betriebe. Die betroffenen Landwirte haben sich zum Teil zur Ruhe gesetzt, andere sind nach Schleswig-Holstein, zum Niederrhein und nach Südbayern umgesiedelt.

Unterscheidet man die noch vorhandenen Betriebe nach ihrer Art, dann erhalten wir folgende Aufschlüsselung:

Landwirtschaftliche Betriebe 1965

Siedlung	Landw. Betriebe > 5 ha	Nebenerwerbsstellen		Gärtnereien	
		< 0,5 ha	> 0,5 ha	< 0,5 ha	> 0,5 ha
Körne	2	-	-	-	-
Wambel	4	-	-	3	3
Brackel	8	3	1	9	5
Asseln	18	4	1	1	1
Wickede	20	-	5	-	8
Gesamt	52	7	7	13	17

Neben 52 Betrieben der Landwirtschaft befinden sich im Untersuchungsgebiet 30 Gärtnereien und 14 Nebenerwerbsstellen. Eine Häufung der Gärtnereien ist in Brackel zu beobachten. Hier wie auch in Wambel sind ein Teil von ihnen wegen der Nähe des Hauptfriedhofes Landschafts- und Friedhofsgärtnereien. Es kann festgestellt werden, daß seit der Eingemeindung der Siedlung Körne (1905) die landwirtschaftlichen Betriebe hier stetig abgenommen haben. Die Zahl der Betriebe in den übrigen Siedlungen blieb bis zum Ende des zweiten Weltkrieges ziemlich konstant. In Wambel und Brackel wurde jedoch viel landwirtschaftliche Nutzfläche für die Pferderennbahn, für den Hauptfriedhof und für den Flughafen abgegeben.

In der Nachkriegsperiode nahm die Zahl der Betriebe im Untersuchungsgebiet seit 1949 durchschnittlich um 58,6 % ab. Es ist zu beobachten, daß sich die Landwirtschaft in diesem Ergänzungsraum der Großstadt immer stärker auf "gärtnerischen Intensivanbau" zur Nahversorgung der städtischen Bevölkerung einstellt.

### 3. Die Wirtschaftsstruktur der Bevölkerung

Aus der bisherigen Untersuchung wurde deutlich, daß seit der Eingemeindung verarbeitende Industrie ihren Standort in Körne und Wambel wählte. In Brackel, Asseln und Wickede jedoch siedelte sich nach dem Niedergang des Bergbaus gegen Ende der 20er Jahre keine nennenswerte Industrie an. Die Landwirtschaft wurde in Körne seit der Eingemeindung langsam verdrängt. In den übrigen Siedlungen dagegen wurde sie bis nach dem zweiten Weltkrieg nicht in diesem Maße beeinträchtigt; jedoch ging sie nach 1949 auch hier in erheblichem Umfange zurück.

Es fragt sich nun, ob die Bevölkerung in ihrer Wirtschaftsstruktur auf diesen Wandel im Wirtschaftsraum reagiert hat. Da einerseits für die Zeit vor 1939 kein statistisches Material zur Verfügung steht und andererseits die Bevölkerung der Siedlungen in verschiedenen Zeitabschnitten durch Zuzug stark anwuchs, ist es nicht möglich zu untersuchen, ob bei der autochthonen Bevölkerung Veränderungen festzustellen sind. Da der Zuwachs sich sowohl aus dem Geburtenüberschuß als auch aus dem Wanderungsgewinn zusammensetzt, worüber wir keine Kenntnis haben, ist jede Aussage unsicher. Es ist zunächst festzustellen, wie der Bevölkerungszuwachs

vor und nach der Eingemeindung sowie in den Zeitabschnitten war, für welche Erhebungsmaterial verfügbar ist, nämlich 1939, 1950 und 1961 (Tab. 1). Die Bevölkerung in Körne nahm von 1905 - 1961 jährlich um 4,9 % zu. Angaben über die Wirtschaftsstruktur der Bevölkerung der Siedlung Körne stehen nur für 1961 zur Verfügung.

In Wambel wuchs die Bevölkerung von 1905 - 1918 jährlich um 5,1 %. Die Eingemeindung wirkte hier retardierend, denn die Bevölkerung verringerte sich bis 1939 im Durchschnitt um 0,6 %. Somit würden die wirtschaftlichen Verhältnisse der Bevölkerung Wambels von 1939 auf das Jahr der Eingemeindung projiziert werden können.

Durchschnittliche jährliche Entwicklung der Bevölkerung in %

Periode	Körne		
1905 - 1961	4,9		----- Eingemeindung 1905
	Wambel	Brackel	
1905 - 1918	5,1	1,3	----- Eingemeindung 1918
1918 - 1939	-0,6	1,6	
1939 - 1950	1,8	1,0	
1950 - 1961	4,0	4,3	
	Asseln	Wickede	
1905 - 1928	0,5	0,7	----- Eingemeindung 1928
1928 - 1950	1,4	1,3	
1950 - 1961	1,3	4,1	

Das gleiche können wir mit Vorbehalt für Brackel, Asseln und Wickede sagen. In den Fällen, wo die durchschnittliche jährliche Zunahme 2 % übersteigt, können wir eine starke Beeinflussung der Wirtschaftsstruktur durch ursprünglich nicht ansässige Bevölkerungsteile annehmen. Das Bild wäre demnach am wenigsten in Asseln getrübt. Aus der Kenntnis, die wir bisher über diese Siedlung erhalten haben, wäre diese Annahme zu manifestieren. Somit ist in unseren Siedlungen weniger eine Entwicklung aufzuzeigen als vielmehr ein Zustand zu verschiedenen Zeitpunkten.

Die wirtschaftliche Struktur der Bevölkerung ist nach Wirtschaftsabteilungen gegliedert. Die Systematik der Einteilung deckt sich bei keiner Zählung. Außerdem wurden 1939 und 1950 die "Selbständigen Berufslosen" nicht erfaßt, und 1950 fehlen die Erwerbstätigen, die keinen Wirtschaftszweig angegeben hatten. Als ordnendes Prinzip wurden deshalb die drei Sektoren der amtlichen deutschen Statistik gewählt, nämlich:

Primärer Sektor =

Land- und Forstwirtschaft, Gärtnerei, Tierzucht;

Sekundärer Sektor =

Bergbau, Gewinnung und Verarbeitung von Steinen und Erden, Energiewirtschaft, Eisen- und Metallerzeugung und -verarbeitung, Verarbeitendes Gewerbe, Bau-, Ausbau- und Bauhilfsgewerbe, teilweise Handwerk;

Tertiärer Sektor =

Handel-, Bank- und Versicherungswesen, private Dienstleistungen,

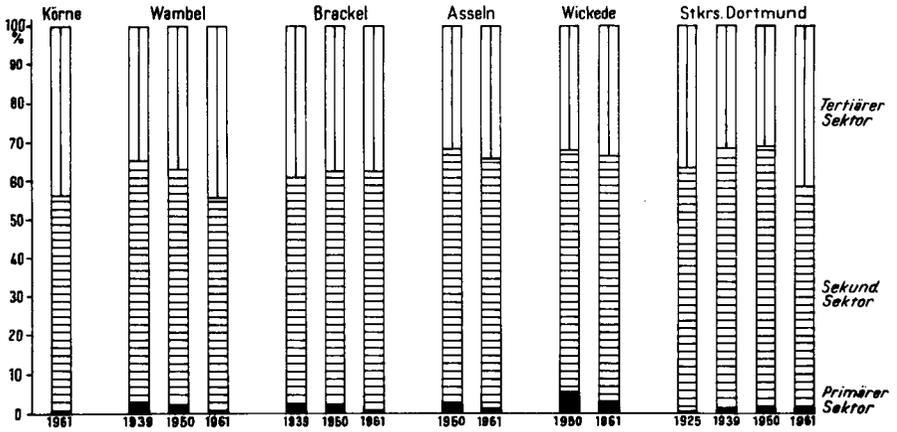


Abb. 20: Die Zuordnung der erwerbstätigen Bevölkerung

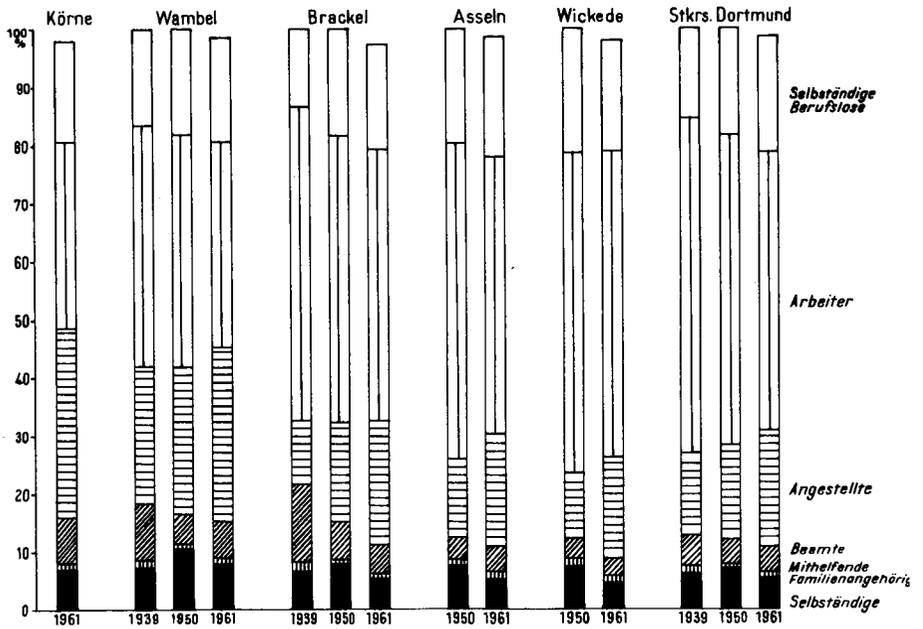


Abb. 21: Die Berufsstruktur der Bevölkerung

öffentliche Dienste und Dienstleistungen im öffentlichen Interesse, Beamte und Angestellte der Industrie und des Handwerks (9).

Untersuchen wir nun daraufhin die Siedlungen am östlichen Hellweg auf die Wirtschaftsstruktur der erwerbstätigen Bevölkerung (Tab. 6).

Zunächst ist ab 1939 eine Abnahme der Beschäftigten im Primären Sektor festzustellen. Dieser Rückgang vollzieht sich jedoch bereits seit Jahrzehnten. Linneweber weist schon für 1907 nach, daß die landwirtschaftliche Bevölkerung in dem Landkreis Dortmund und dem Kreis Hörde abnimmt und in andere, vor allem industrielle Berufe abwandert (10). Diese Abwanderung ist in den einzelnen Orten unterschiedlich. Sie betrug in den elf Jahren von 1950 bis 1961 in Wambel 36,2 %, in Brackel 45,9 %, in Asseln 54,4 % und in Wickede 30,7 %. Sie ist nicht dort am größten, wo die meisten landwirtschaftlichen Betriebe aufgelöst wurden (Tab. 5), auch nicht in einem Ort mit reger Bautätigkeit und starker Bevölkerungszunahme, sondern in Asseln, welches bislang nicht durch dynamische Tendenzen in Erscheinung getreten ist. Über die Gründe läßt sich nichts feststellen. Eher wäre zu erwarten gewesen, daß Stadtnähe und Stadtferne sich in dem Erscheinungsbild der Abwanderung widerspiegelt hätten, wie es für Wickede zutrifft. Während 1939 und 1950 die Zahl der Erwerbstätigen im Primären Sektor noch über dem Stadtdurchschnitt lag, ist das 1961 nur noch bei Asseln und Wickede der Fall.

Einer Abnahme im Primären Sektor steht erfahrungsgemäß eine Zunahme im Sekundären Sektor gegenüber. Dieses finden wir aber nur bei Brackel und Wickede bestätigt. Gemäß der Tendenz, daß jedem Arbeitsplatz im Sekundären Sektor ein Arbeitsplatz im Dienstleistungsgewerbe gegenübersteht, nehmen die Erwerbstätigen des Sekundären Sektors sowohl im Landkreis Dortmund als auch in Asseln ab. Körne und Wambel sind diesem Verhaltensmuster außerordentlich nahegekommen, obwohl es gerade hier wegen der vorhandenen verarbeitenden Industrie nicht zu erwarten gewesen wäre.

So zeigt sich in dem zu untersuchenden Gebiet das Widersinnige, daß in den Siedlungen ohne Industrie im Jahre 1961 hauptsächlich Erwerbstätige des Sekundären Sektors wohnen, nämlich durchschnittlich 63,2 % gegenüber 35,0 % des Tertiären Sektors. In den Siedlungen mit Industrie wohnen im Durchschnitt 55,6 % Erwerbstätige des Sekundären Sektors und 43,7 % des Tertiären Sektors. Körne und Wambel stehen somit dem Bild einer modernen Industriegesellschaft näher.

Am Verkehrsband des Hellwegs orientiert bedeutet das etwa: Je weiter der Ort vom Stadtzentrum entfernt ist, um so größer ist die Zahl der Zugehörigen zum Sekundären Sektor und um so geringer wird die Zahl der Erwerbstätigen des Tertiären Sektors. Dabei ist noch zu beachten, daß gerade die peripher gelegenen Siedlungen vor einer Generation vom Niedergang des Bergbaus betroffen wurden (Abb. 20).

#### 4. Die Sozialstruktur der Bevölkerung

"Die Auseinandersetzung des Menschen mit seinem Lebensraum - verstanden im weitesten Sinn: unter natürlichen, wirtschaftlichen, historischen und politischen Gesichtspunkten - geschieht in der Arbeit als der menschlichen Lebensäußerung schlechthin" (11). Der Mensch ist abhängig von den

wirtschaftlichen Möglichkeiten des Raumes, von der Initiative unternehmerischen Geistes und von der Leistungsfähigkeit der Wirtschaft. In diesem Rahmen hat der Mensch seinen Standort im Wirtschaftsleben. Er füllt im Wirtschaftsraum einen Arbeitsplatz aus, der bestimmte berufliche Merkmale aufweist. Dadurch wird der einzelne einer bestimmten sozialen Gruppe zugeordnet. Diese Sozialgruppen sind beteiligt an der Gestaltung des Gesichtes einer Stadt. Veränderungen innerhalb der Gruppen können das Schwergewicht verlagern und den "Geist und Lebensstil" (Schöller) einer Stadt ändern.

Wie bei der Untersuchung der Wirtschaftsstruktur der Bevölkerung fehlt es auch hier an dem notwendigen Material, um Entwicklungstendenzen seit der Eingemeindung aufzeigen zu können. So stehen erst für das Jahr 1939 Unterlagen für Wambel und Brackel bereit, um in die soziale Struktur der Bevölkerung Einblick nehmen zu können. Für diese beiden Siedlungen ist das soziale Verhalten in den folgenden 22 Jahren zu beobachten. Die Volkszählungen von 1950 und 1961 liefern wieder Material, diesmal jedoch für alle Siedlungen (1950 außer Körne) (Tab. 7, Abb. 21).

Für die Gruppe der "Selbständigen" fällt auf, daß sie von 1939 bis 1950 in Brackel und Wambel zunimmt. Diese Bewegung macht in geringem Umfange der ganze Stadtkreis mit. Bis 1961 ist diese Tendenz wieder rückläufig. Es ist auffallend, daß zu allen drei Zeitpunkten ihr Anteil in Wambel am größten ist und 1961 zur Innenstadt nach Körne abnimmt, aber 1939, 1950 und 1961 nach Osten zum Stadtrand hin geringer wird. Das hebt Wambel als bevorzugten Wohnplatz der Selbständigen im Dortmund Osten hervor.

Die Zahl der "Mithelfenden Familienangehörigen" wird von 1939 bis 1950 geringer, um bis 1961 wieder anzusteigen. Hier spiegelt sich die allgemeine wirtschaftliche Lage nach Kriegsende und der Aufschwung gegen Ende der fünfziger Jahre wider. Diese Gruppe ist verhältnismäßig unbedeutend, gewinnt aber mit den Selbständigen zusammen als "Wirtschaftlich Unabhängige" an Gewicht. Ihre Zahl steigt mit der Entfernung von der Innenstadt.

Im Jahre 1939 zeichnet sich Brackel als Wohnsitz der "Beamten" aus. Mit 13,2 % wurde im Untersuchungsgebiet die absolute Höhe erreicht. Sie übertraf den Stadtkreis um das Zweieinhalbfache. Dieser Schwerpunkt ist auch im Jahre 1950 noch vorhanden, obwohl die Zahl geringer geworden ist. 1961 tritt Körne als bevorzugter Wohnplatz der Beamten hervor. Zum Stadtrand hin nimmt ihr Anteil an der Bevölkerung um das 2,6fach ab.

Bei den "Angestellten" können wir die Beobachtung machen, daß ihre Zahl in allen Siedlungen anwächst. Dabei ist der Zuwachs am Stadtrand am größten. Bevorzugter Wohnplatz ist wie bei den Beamten auch bei den Angestellten die Siedlung Körne. Auch ihr Anteil nimmt zum Stadtrand hin ab. Außer bei Asseln liegen jedoch alle über dem Stadtdurchschnitt.

Seit 1939 nimmt die Bevölkerung, die zur Gruppe der "Arbeiter" gehört, ständig ab. Im Jahre 1939 haben Brackel und aller Wahrscheinlichkeit nach auch Asseln und Wickede mehr als 50 %. 1950 liegen Asseln und Wickede noch über 50 %, und 1961 ist es nur noch Wickede. Asseln und Wickede liegen stets über dem Stadtdurchschnitt. Den geringsten Bevölkerungsanteil an den Arbeitern hat das stadtnahe Körne. Ihre Zahl wird größer, je weiter die Siedlung zum Stadtrand liegt.

Zusammenfassend läßt sich auf Grund des vorliegenden Materials folgendes

sagen: Die Gruppe der "Selbständigen" ist vornehmlich in Wambel ansässig. Je weiter zum Stadtrand, um so geringer ist ihr Anteil an der Bevölkerung. Außer in Wambel nimmt sie überall ab, selbst im Stadtdurchschnitt. Rückläufig ist auch die Zahl der "Mithelfenden Familienangehörigen". Ihre Zahl wird zum Stadtrand größer, obwohl hier weniger Selbständige sind als in den Siedlungen zum Stadtkern hin. Das erklärt sich daraus, daß in Wambel und Brackel eine größere Zahl "Selbständige" wohnen, die nicht hier ihr Gewerbe ausüben. In Asseln und Wickede stellen die Landwirtschaft und Gärtnerei sowie sonstige Gewerbebetriebe eine größere Zahl von Arbeitsplätzen bereit.

"Beamte" und "Angestellte" sind im stadtnahen Körne stark vertreten. Bis auf Asseln und Wickede bei den Beamten und bis auf Asseln bei den Angestellten liegen alle Siedlungen über dem Stadtdurchschnitt. Da die Zunahme zum Stadtrand hin jedoch größer wird, und zwar stärker als die Zahl der Arbeiter abnimmt, kann festgestellt werden, daß alle Siedlungen am östlichen Hellweg besonders von den Angestellten als Wohnsitz bevorzugt werden.

Der Bevölkerungsanteil der Gruppe der "Arbeiter" ist rückläufig. Je weiter die Vororte vom Stadtkern entfernt liegen, um so größer wird der Anteil der Gruppe der Arbeiter. Die Ursache für diese Erscheinung ist darin zu sehen, daß in den betreffenden Siedlungen bis 1928 der Bergbau das Wirtschaftsleben bestimmt hat.

Diese Umschichtungen, die innerhalb der Sozialgruppen in der Zeit von 1939 bis 1961 zu beobachten sind, wurden in Tabelle 7 zusammengestellt. Die Summe aller Umschichtungen in den Sozialgruppen, gibt Aufschluß über die soziale Mobilität in den einzelnen Siedlungen. Bei einem Vergleich zwischen 1939 und 1950 ist die Fluktuation in Wambel etwa gleich groß wie im gesamten Stadtgebiet, während sie in der benachbarten Siedlung Brackel doppelt so stark ist. Brackel zeichnet sich also durch eine besonders starke soziale Mobilität aus.

Dieser Vorgang wiederholt sich 1950 bis 1961 nicht mehr. Die soziale Umschichtung der Bevölkerung Brackels liegt nun sogar um 1,3 % unter dem Stadtdurchschnitt, während bei Wambel kein bedeutender Unterschied festzustellen ist. Zum Stadtrand hin machen wir wiederum die Beobachtung, daß die Mobilität größer wird. Sie liegt bei Asseln 21,6 % über dem Durchschnitt des Stadtkreises Dortmund.

Mit Hilfe der sozialen Gruppen können die "Sozialen Gemeindetypen" festgestellt werden, wobei "für die gegenseitige Abgrenzung jeweils die Relation der beiden sozial bestimmenden Gruppen zueinander und zum Anteil der landwirtschaftlichen Bevölkerung" (12) maßgebend ist. Demnach ist Körne im Jahre 1961 und Wambel in den Jahren 1939, 1950 und 1961 eine "Beamten-gemeinde gewerblichen bzw. industriellen Typs". Die Siedlungen Brackel, Asseln und Wickede sowie der ganze Stadtkreis sind 1939, 1950 und 1961 als "Arbeiter-Beamten-gemeinden industriellen bzw. gewerblichen Typs" zu bezeichnen.

##### 5. Die konfessionelle Gliederung der Bevölkerung

Es ist eine in der Geographie seit langem bekannte Tatsache, daß die den Religionen inwohnenden Kräfte die Landschaft, die Wirtschaft und den Ver-

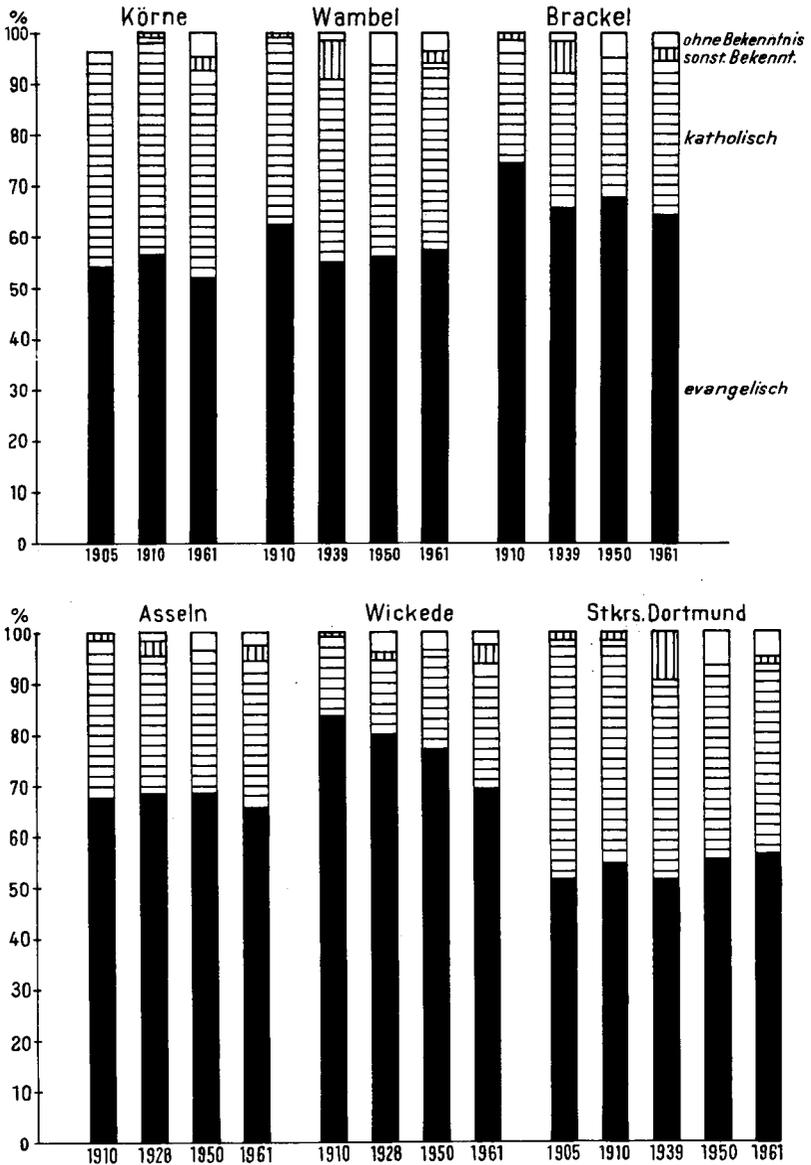


Abb. 22: Die konfessionelle Gliederung der Bevölkerung

kehr beeinflussen. Ihr soziologischer Aspekt liegt nicht nur in der Einwirkung auf die generative Struktur der Bevölkerung, sondern "die hinter dem sakralen Verhalten stehenden religiösen Überzeugungen geben den moralischen Normen und den Einstellungen der beteiligten Gruppen eine kognitive Legitimierung und damit eine besondere Stabilität" (13). Es gehört deshalb zur Erfassung der Eigenart einer Siedlung zweifellos auch die Berücksichtigung der "Idealgruppen", wie sie uns in der Verteilung der Konfessionen gegenüberreten.

Nach der Reformation war die Freie Reichsstadt Dortmund mit ihren Siedlungen Körne und Wambel sowie die Grafschaft Mark, zu welcher Brackel, Asseln und Wickede gehörten, zum lutherischen Bekenntnis übergetreten. Die Gegenreformation hatte diesen Vorgang nicht stark beeinflussen können. Um das Jahr 1820 bekannten sich noch etwa 80 % der Dortmunder Bevölkerung zum lutherischen Glauben (14). Als mit der Industrialisierung die große Binnenwanderung einsetzte, ging ihr Anteil an der Bevölkerung ständig zurück (Tab. 8, Abb. 22).

Entwicklung der christlichen Konfessionen 1910-1961

Protestanten

Siedlung	% Anteil an Gesamtbevölkerung					Zunahme	Abnahme
	1910	1928	1939	1950	1961		
Körne	56,7	-	-	-	51,6		5,1
Wambel	62,2	-	55,0	56,1	57,5		4,7
Brackel	74,4	-	65,7	67,5	64,2		10,2
Asseln	67,6	68,2	-	68,7	65,8		1,8
Wickede	83,8	80,2	-	77,0	69,1		14,7
Stadtkreis	54,9	-	51,4	55,2	56,7	1,8	

Katholiken

Körne	42,5	-	-	-	41,3		1,2
Wambel	37,2	-	36,1	37,6	36,6		0,6
Brackel	24,4	-	26,4	27,3	30,0	5,6	
Asseln	31,1	27,5	-	27,8	28,8		2,3
Wickede	15,3	14,5	-	19,8	24,8	9,5	
Stadtkreis	43,4	-	39,1	38,1	36,7		6,7

Um 1910 hatte in der Stadt Dortmund mehr als die Hälfte der Bevölkerung den protestantischen Glauben, während die Katholiken unter 50 % blieben. Dieses Bild verschob sich bis 1961 insofern, als die protestantische Bevölkerung um 1,8 % zunahm, die katholische Bevölkerung jedoch um 6,7 % geringer wurde. Das lag an den Eingemeindungen überwiegend protestantischer Gemeinden, an der Aufnahme der in der Mehrzahl protestantischen Heimatvertriebenen und Flüchtlinge sowie an einer zunehmenden Entkatholisierung.

Bei einem Vergleich der Siedlungen im Jahre 1910 stellen wir fest, daß

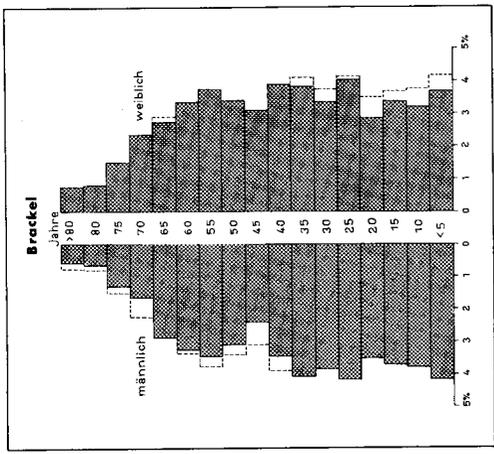


Abb. 24:  
Altersaufbau der Bevölkerung 1965

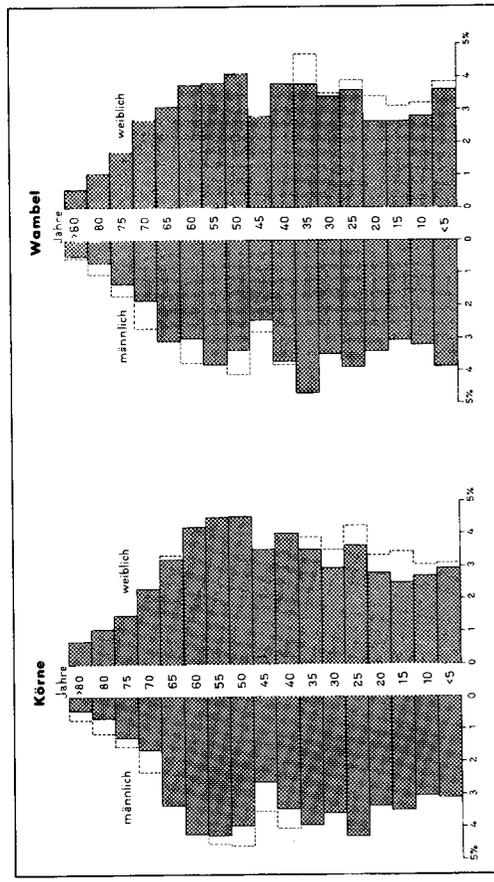


Abb. 23:  
Altersaufbau der Bevölkerung 1965

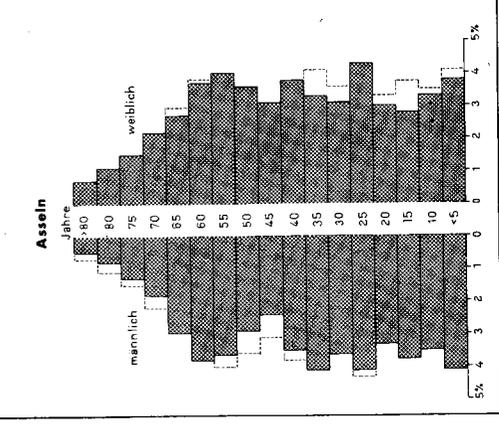
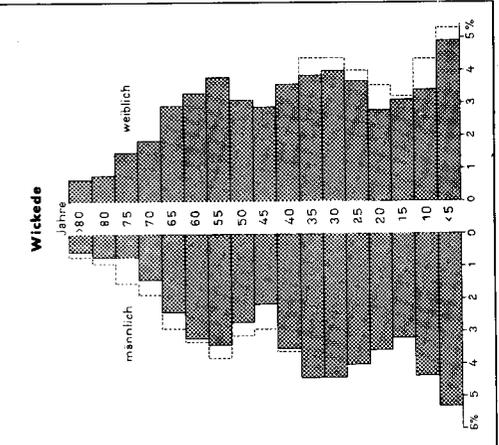


Abb. 23:  
Altersaufbau der Bevölkerung 1965

Körne mit 56,7 % den geringsten Anteil an protestantischer Bevölkerung hatte. Er lag jedoch über dem Stadtdurchschnitt, wie es auch für alle übrigen Siedlungen der Fall war. Brackel ragte mit 74,4 % und Wickede sogar mit 83,8 % Protestanten hervor. Bei dem Anteil der Katholiken an der Bevölkerung war das Verhältnis umgekehrt. Keine Siedlung lag über dem Stadtdurchschnitt. Körne hatte 42,5 % und Wickede die geringe Zahl von 15,3 % Katholiken.

Im Jahre 1961 war der protestantische Bevölkerungsteil in Körne mit 51,6 % bereits 5,1 % unter den Stadtdurchschnitt gesunken. Die übrigen Siedlungen lagen jedoch darüber, besonders Wickede mit 69,1 % Protestanten. In Körne hatte der katholische Bevölkerungsanteil zugenommen. Er lag mit seinen 41,3 % jetzt 4,6% über dem Durchschnitt der Stadt Dortmund. Wambel hatte den Durchschnitt fast erreicht. In den übrigen Siedlungen war der Anteil der Bevölkerung an der katholischen Konfession geringer. Zusammenfassend stellen wir fest, daß der Prozentsatz der protestantischen Bevölkerung überall abgenommen hat, am stärksten jedoch in den Siedlungen Brackel und Wickede, die den größten protestantischen Bevölkerungsanteil hatten. Der Stadtdurchschnitt verzeichnet eine Zunahme. Bei den Katholiken jedoch ist in der Gesamtstadt eine erhebliche Abnahme festzustellen. Diese ist in Körne, Wambel und Asseln wesentlich geringer. In Brackel und Wickede nimmt die katholische Bevölkerung prozentual bedeutend zu.

Der Gesamtüberblick für 1961 zeigt folgende Tendenz, die bereits 1910 angelegt war: Je weiter die Siedlung von der Innenstadt entfernt ist, um so mehr Protestanten wohnen dort und um so geringer wird der Anteil der katholischen Bevölkerung.

## 6. Der Altersaufbau der Bevölkerung

Es wäre zweifellos interessant, die Verhaltensweise der Bevölkerung unserer Siedlungen hinsichtlich ihrer generativen Strukturen zu untersuchen. Dazu wäre erforderlich, daß die Fruchtbarkeit, die Heiratshäufigkeit und die Sterblichkeit erfaßt und in Korrelation gesetzt werden müßten. Hier ist jedoch Gerhard Mackenroths Auffassung zu folgen, daß generative Strukturen nur "in sozialen Gruppen gleicher Lebensformen" untersucht werden sollten, denn "generative Strukturen sind ... in geschichteten Gesellschaften auch *s c h i c h t e n - s p e z i f i s c h*" (15). Diese Differenzierung kann mit dem vorhandenen statistischen Material nicht vorgenommen werden. Eine "statistische Mittelung" jedoch "löscht die generativen Strukturen aus" (16).

Wir haben allerdings die Möglichkeit, "Gefügeeigenschaften" der Bevölkerung zu untersuchen, wie sie sich uns in der Verteilung der Geschlechter und in ihrem Altersaufbau darbieten, und zwar im Ablauf der Zeit und für einen bestimmten Raum. Die Volkszählungen von 1939, 1950 und 1961 arbeiteten mit einer unterschiedlichen Systematik. Erst die Zählung von 1961 läßt es zu, für die zu untersuchenden Siedlungen Alterspyramiden aufzustellen. Aber auch hier finden wir keine Auszählung nach einzelnen Altersjahren, sondern nach Altersgruppen, welche jeweils 5 Altersjahrgänge zusammenfassen (Vgl. Abb. 23/24 und Tab. 9).

Bei allen Siedlungen ist eine gewisse Ähnlichkeit im Altersaufbau der Be-

völkerung festzustellen. Zunächst fällt der pyramidenartige Kopf bei den über 55jährigen auf. Er ist die Folge der hohen Geburtenzahlen um 1910. Die größeren Rückgänge bei den 65 - 70jährigen auf der männlichen Seite spiegeln einerseits die Kriegsverluste des 1. Weltkrieges, andererseits aber auch die geringere Lebenserwartung der Männer wider. Nach 1910 sinken die Geburtenzahlen, und der Lebensbaum nimmt eine zwiebelförmige Gestalt an. Ein starker Rückgang bei den 40 - 45jährigen wurde hervorgerufen durch den Geburtenausfall im 1. Weltkrieg. Menschenverluste des 2. Weltkrieges zeigen sich besonders bei den 35 - 50jährigen Männern.

Als Folge des Geburtenhochs von 1910 stellen wir eine starke nachfolgende Generation bei den 30 - 35jährigen fest. Die Jahrgänge der 25 - 30jährigen sind infolge der Wirtschaftskrise um 1932 wieder schwächer besetzt. Geburtenstärker sind die 20 - 25jährigen. Hier trug die nationalsozialistische Bevölkerungspolitik zur Verbreiterung des Lebensbaumes bei. Der Geburtenausfall gegen Ende des 2. Weltkrieges und in der Nachkriegszeit spiegelt sich bei den 10 - 20jährigen wider. Nunmehr wird der Fuß des Altersaufbaues wieder breiter, denn die zweite Generation der geburtenstarken Jahrgänge um 1910 treten in das zeugungs- und gebärfähige Alter ein.

Vergleichen wir die Lebensbäume der Siedlungen miteinander, dann stellen wir fest, daß besonders Körne aber auch Wambel eine schrumpfende Bevölkerung besitzen und damit in das Stadium einer fortgeschrittenen Industriegesellschaft eingetreten sind, während Brackel und Asseln das günstigere Bild einer stationären Bevölkerung zeigen. Wickede dagegen besitzt eine wachsende Bevölkerung.

Die Entwicklung der Sexualproportion, die im Schnitt der BRD 106 Jungen zu 100 Mädchen beträgt, ist in den zu untersuchenden Siedlungen bei den einzelnen Jahrganggruppen nicht einheitlich. Bis zu den 30 - 35jährigen herrscht überwiegend ein Männerüberschuß. Dann erfolgt der Ausgleich, und von den 35 - 40jährigen an ist ein Frauenüberschuß festzustellen. Im Jahre 1965 besitzen die Siedlungen folgenden Überschuß an weiblicher Bevölkerung: Körne 10,5 %, Wambel 11,1 %, Brackel 9,8 %, Asseln 10,4 % und Wickede 10,7 %; d. h. mit Ausnahme von Stadtkreis Dortmund liegen die Siedlungen noch über dem Mittel des Stadtkreises, der 10,2 % aufweist.

Der Altersaufbau hat gezeigt, daß die einzelnen Jahrganggruppen sehr unterschiedlich besetzt sind. Starke Gruppen wechseln mit schwächeren Gruppen ab. Dieses zu wissen und zu beachten, ist für das wirtschaftliche und kulturelle Leben einer Gemeinde notwendig und von einer verantwortlichen Stadtplanung zu berücksichtigen. Deshalb sei schließlich das "Erwerbspotential" der "Alterslast" gegenübergestellt.

Die erwerbsfähige Bevölkerung liegt in den Siedlungen zwischen 67,6 % und 72,8 %. Die nicht mehr erwerbsfähige Bevölkerung schwankt zwischen 8,3 % und 10,6 %. Der Stadtdurchschnitt beträgt 10,1 %. Wie aus den Abbildungen 23 und 24 hervorgeht, wird der Anteil der nicht mehr erwerbsfähigen Bevölkerung in den kommenden Jahren erheblich anwachsen. Für das Bundesgebiet wird ihr Anteil für das Jahr 1976 auf 28,9 % geschätzt (17).

Wichtig ist deshalb zu wissen, wie das "Erwerbspotential" aus den nachwachsenden Jahrgängen wieder aufgefüllt wird. Im Jahre 1965 betrug der Anteil der unter 15jährigen zwischen 17,7 % und 24,1 % (Stadtdurchschnitt 20,4 %).

Altersgruppen der Bevölkerung 1965 in %

Siedlung	0 - 15 Jahre	15 - 65 Jahre	65 Jahre u. m.
Körne	17,7	72,8	9,5
Wambel	19,1	70,3	10,6
Brackel	21,9	68,5	9,6
Asseln	21,2	68,9	9,9
Wickede	24,1	67,6	8,3
Stadtkreis	20,4	69,5	10,1

Aus der Tabelle "Altersgruppen der Bevölkerung" ist abzulesen, daß Körne den größten Anteil der erwerbsfähigen Bevölkerung hat. Er nimmt zum Stadtrand hin ab. Die Gruppe der unter 15jährigen jedoch ist in Körne schwach vertreten. Sie nimmt zum Stadtrand hin zu. Dieses deutet darauf hin, daß bei der Bautätigkeit vornehmlich gemeinnütziger Wohnungsbaugesellschaften im Dortmunder Osten hauptsächlich junge Familien zugezogen sind.

#### 7. Die politischen Verhaltensweisen und ihre kommunalpolitischen Auswirkungen

Zum Sozialkörper unserer Siedlungen sind auch jene Lebensformgruppen zu rechnen, welche das politische Leben prägen und in ihrer Verhaltensweise zur Kennzeichnung der Eigenart eines Raumes beitragen. Es ist nicht daran gedacht, die Verbreitung und zahlenmäßige Stärke der Parteien zu untersuchen; denn dabei würde nur ein geringer Prozentsatz der Bevölkerung erfaßt. Wichtiger ist für uns die Aufgabe, das Verhältnis der Bevölkerung zu den Parteien herauszustellen, da das Schicksal einer Gemeinde von den gewählten Vertretern bestimmt wird. Aus diesem Grunde sollen auch nur die Stadtvertreterwahlen berücksichtigt werden, zumal der Bürger hier seine Vertreter für einen unmittelbar überschaubaren Raum wählt und seine politischen Interessen von einem ihm oft persönlich bekannten Mitbürger vertreten weiß.

Es soll dabei ein längerer Zeitabschnitt überblickt werden, denn "die Regelmäßigkeit der Wiederholung und die Gleichheit der Fragestellung lassen die Wahlergebnisse zu einem der wichtigsten Merkmale für die Erfassung der politisch-sozialen Verhaltensweisen der Bevölkerung werden" (18).

Bis zum Abschluß der Eingemeindungsperiode sind die Ergebnisse folgender Stadtvertreterwahlen erreichbar gewesen: 1924 (ohne Wambel), 1928 und 1929. Die Wahlen von 1933 waren die letzten auf demokratischer Grundlage in der ersten Jahrhunderthälfte, denn außer der NSDAP war durch Gesetz vom 14. 7. 1933 das Weiterbestehen und die Neubildung von Parteien verboten worden. Von den Wahlen der Nachkriegsjahre 1946 und 1948 ist kein detailliertes Material erhalten. Es bestand außerdem bis zum Jahre 1950

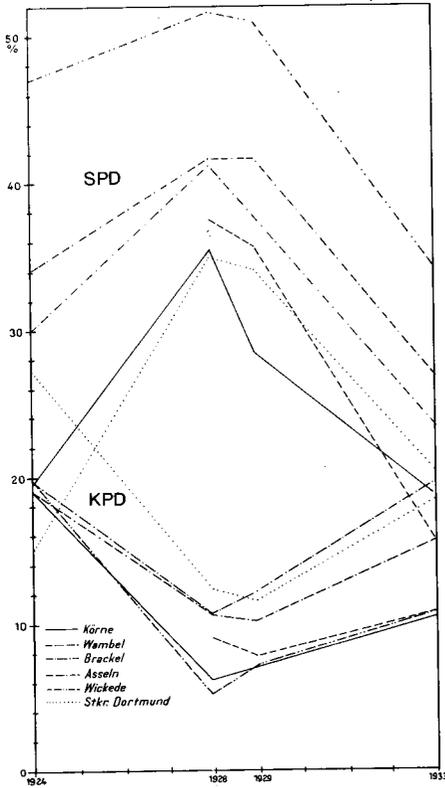


Abb. 26: Stadtvertreterwahlen 1924 - 1933  
Stimmenanteil des Zentrums

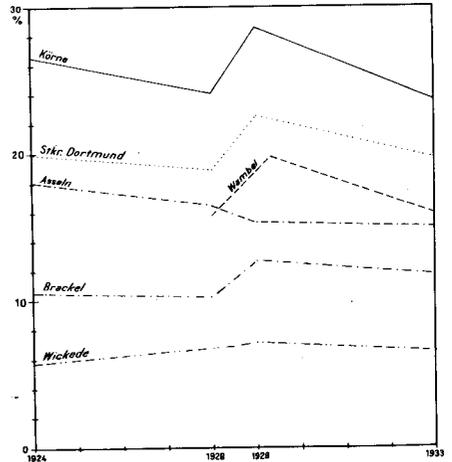


Abb. 25: Stadtvertreterwahlen 1924 - 1933  
Stimmenanteil der SPD und KPD

ein Lizenzzwang der Besatzungsmächte, so daß eine freie politische Entfaltung nicht möglich war. Erst mit dem Beginn des Wiederaufbaus und der wirtschaftlichen Erstarbung ist die politische Einstellung der Bevölkerung, die auf einem freien persönlichen Willensentscheid beruht, wieder zu verfolgen, und zwar sind dieses die Stadtvertreterwahlen von 1952, 1956, 1961 und von 1964.

Die Entwicklung von 1924 bis 1964 ist jedoch nicht in einem Zusammenhang zu betrachten. Während im Jahre 1924 die beachtliche Zahl von 15 Parteien für einen Sitz im Stadtparlament kandidierten, waren es 1928 noch 14, 1929 noch 10 und 1933 nur noch 7 Parteien. Einige traten ab, und andere wurden neu gegründet. Eine Gruppierung und Zusammenfassung in Rechte, Linke und Mitte wäre zu gewagt und zu pauschal. Deshalb sollen nur die vier größten Parteien berücksichtigt werden, deren Stimmenanteil über 10 % liegt. Diese können in ihrem Werdegang bis 1933 verfolgt werden. Mit dem Jahre 1933 ist eine Zäsur gegeben.

Ähnlich ist das Problem nach der Gründung der Bundesrepublik. Auch hier ist zunächst die Zahl der Parteien groß. Sobald jedoch Sonderinteressen an Aktualität verloren oder die augenblicklichen Fragen gelöst waren, hatten manche Parteien ihre Aufgabe erfüllt und lösten sich auf. Deshalb soll in dieser Phase nur das Werden und Wachsen derjenigen Parteien berücksichtigt werden, welche heute noch bestehen.

Beziehen wir schließlich noch das Kriterium der Wahlbeteiligung in diese Untersuchung ein, dann kann über "die Stabilität und Mobilität der politischen Verhaltensweisen" (19) der Sozialkörper dieser Siedlungen eine effektive Aussage gemacht werden.

Nach einer Untersuchung von H. Graf hatte sich die politische Struktur in Dortmund bereits vor 1914 stabilisiert (20). Zu diesem Zeitpunkt gehörte von den Siedlungen am östlichen Hellweg erst Körne zum Stadtkreis. Im Inflationsjahr 1924 setzen unsere Beobachtungen an. Inzwischen waren im Jahre 1918 die Siedlungen Wambel und Brackel eingemeindet worden, und 1928 folgten Asseln und Wickede.

Ein Blick auf die Tabelle 10 und die Abbildungen 25 - 27 gibt Aufschluß, welche Stimmenanteile zwischen 1924 und 1933 auf die SPD, die KPD, das Zentrum, die DVP und auf die NSDAP entfielen. Bei der Wahl der Stadtvertreter ist auffallend, daß sowohl 1924 als auch 1928 in allen fünf Siedlungen der Stimmenanteil der SPD über dem Stadtdurchschnitt lag. Er wurde vom stadtnahen Körne bis nach Wickede am Stadtrand größer, wo die SPD die absolute Stimmenmehrheit erhielt (Abb. 25). Mit der letzten Eingemeindungswelle im Jahre 1929 wurden Neuwahlen notwendig. Bei diesen Wahlen zeichnete sich bereits die Reaktion der Bevölkerung auf die Konjunktorempfindlichkeit der Dortmunder Industrie ab. Unser Untersuchungsgebiet traf besonders die Stilllegungen der Zechen "Massener Tiefbau I/II" und "Schleswig" (1925) sowie "Holstein" (1928). Der Stimmenanteil der SPD blieb nur in Asseln konstant. In allen anderen Siedlungen nahm er ab, besonders stark jedoch in Körne, wo er unter den Stadtdurchschnitt sank. Als in der Mitte des Jahres 1930 die Weltwirtschaftskrise einsetzte und die Arbeitslosigkeit auch über die Dortmunder Arbeiterschaft hereinbrach, begann ein heftiger politischer Kampf. Bei der Wahl von 1933 glitt der Stimmenanteil der SPD unter den Stand von 1924.

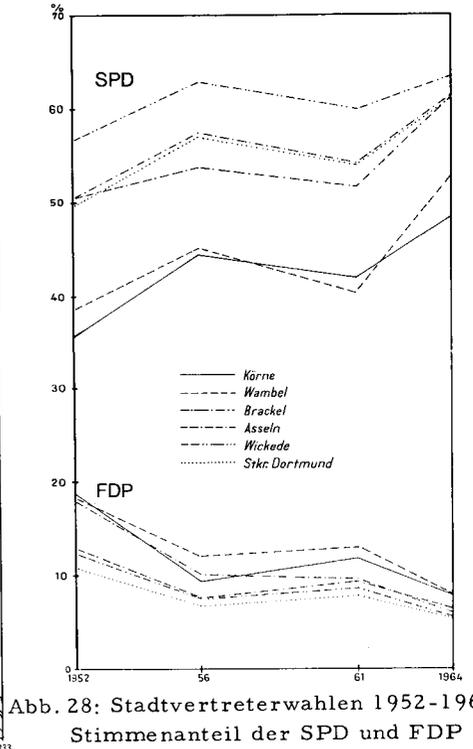
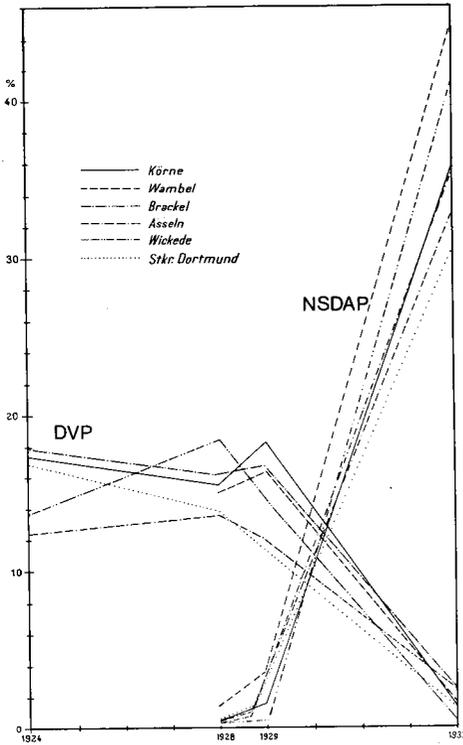


Abb. 27: Stadtvertreterwahlen 1924-1933, Stimmenanteil der DVP und NSDAP

Abb. 28: Stadtvertreterwahlen 1952-1964, Stimmenanteil der SPD und FDP

Die Stimmenverluste der SPD kamen zum Teil der KPD zugute (Abb. 25). Während diese extreme Gruppe 1924 - 1929 an Stimmen verloren hatte, stieg ihre Anhängerschaft bis 1933 wieder an, jedoch lag ihr Anteil nur in Brackel über dem Stadtdurchschnitt.

Verhältnismäßig konstant zeigte sich die Wählerschaft des Zentrums (Abb. 26), wengleich der Kurvenverlauf schwankend ist. Wuchs bei den Siedlungen vom Stadtkern zum Stadtrand die Zahl der SPD-Wähler an, so zeigt das Zentrum die gegenläufige Tendenz. Es trifft bis auf Asseln zu, daß die Wähler des Zentrums auch von Westen nach Osten an Zahl abnahmen. Während der Stimmenanteil der DVP von 1924 bis 1929 noch zwischen 12 % und 19 % pendelte, sank er sowohl in unseren Siedlungen als auch im ganzen Stadtgebiet zur Bedeutungslosigkeit herab.

Nicht nur die KPD fing die Wählerstimmen auf, welche den genannten Parteien verlorengegangen waren. Mit dem größten Erfolg ging die NSDAP im Jahre 1933 aus dem Wahlkampf hervor (Abb. 27). Diese Partei, die 1928 erst 0,5 % der Stimmen erhielt und 1929 auf 1,8 % angewachsen war, konnte 1933 bereits 30,9 % der Stimmen auf sich vereinen und war damit zur bedeutendsten Partei Dortmunds geworden. Sahen wir auf Abbildung 25, daß der Verlust der SPD im Jahre 1933 in Wambel besonders groß gewesen ist, so stellen wir nun fest, daß diese Wähler hauptsächlich zur NSDAP übergewechselt sind, die hier 45,2 % der Stimmen erhielt. Auch alle anderen Siedlungen unseres Untersuchungsgebietes wählten über dem Stadtdurchschnitt die NSDAP.

Über das politische Verhalten der Bevölkerung in der Phase nach dem 2. Weltkrieg geben die Tabelle 10 und die Abbildungen 28 und 29 Aufschluß. Die Zahl der Parteien, die sich um einen oder mehrere Sitze im Stadtparlament bemühten, nahm von acht im Jahre 1952 (außer Splitterparteien) auf drei im Jahre 1964 ab. Da auch die FDP in diesem Zeitabschnitt an Anhängerschaft einbüßte, wurden durch diese Wählerentscheidung die beiden großen Parteien begünstigt.

Im Stadtkreis Dortmund erreichte die SPD im Jahre 1952 mit 49,7 % der Stimmen beinahe die Mehrheit, welche ihr dann seit 1956 nicht mehr streitig zu machen war (Abb. 28). Zu diesem Ergebnis hatte ganz gewiß die Siedlung Wickede beigetragen, in welcher der Prozentsatz der SPD-Wähler stets außerordentlich hoch war (1964 = 63,4 %). Unter dem Stadtdurchschnitt, aber noch über 50 %, in weiterem Abstand von den vorigen, folgten Wambel und Körne. Mit der Wahl von 1964 entschieden sich aber auch über 50 % der Wähler Wambels für die SPD. Während von 1952 bis 1956 sowohl die SPD als auch die CDU an Wählerstimmen zunahmen, machte sich zwischen diesen großen Parteien ab 1956 jeweils eine gegenläufige Tendenz bemerkbar (Abb. 29). Verlor die SPD an Stimmen, so gewann die CDU bzw. umgekehrt. Nur in Wickede nahm die Zahl der CDU-Wähler ununterbrochen zu. Grundsätzlich entschieden sich nur die Wahlberechtigten der Siedlungen Körne und Wambel über dem Stadtdurchschnitt für die CDU.

Der Stimmenanteil der FDP nahm seit 1952 nicht nur im Stadtgebiet, sondern auch in allen Siedlungen am östlichen Hellweg ab (Abb. 28), jedoch erhielt diese Partei in allen unseren Siedlungen mehr Stimmen als im Durchschnitt des Stadtkreises. Zusammenfassend ist festzustellen, daß bei den Stadtvertreterwahlen die Wähler der Siedlungen Körne und bedingt Wambel

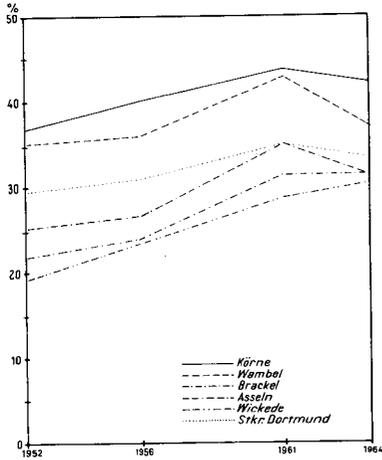
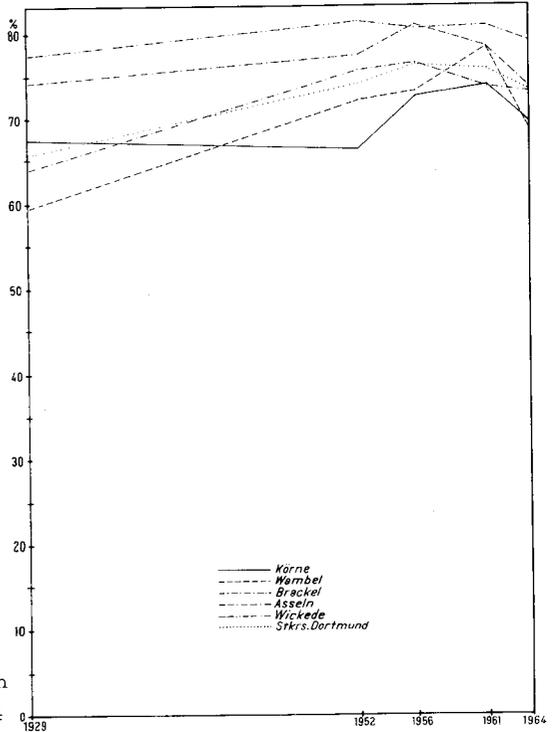


Abb. 29: Stadtvertreterwahlen  
1952-1964,  
Stimmenanteil der CDU

Abb. 30: Wahlbeteiligung bei den  
Stadtvertreterwahlen 1929-1964



hauptsächlich die christlichen Parteien bevorzugten, während die Wahlberechtigten in Brackel, Asseln und Wickede sich für die Sozialdemokraten entschieden, welche hier seit 1952 die absolute Mehrheit besitzen.

Als Indikator für das politische Verantwortungsbewußtsein der Bevölkerung soll abschließend die Wahlbeteiligung bei den Stadtvertreterwahlen untersucht werden. Aus der Eingemeindungsperiode sind nur Angaben über das Wahljahr 1929 vorhanden, während aus der Phase nach dem zweiten Weltkrieg die Wahlbeteiligung lückenlos aufgezeichnet wurde (Tab. 10). Im Jahre 1929 war die Wahlbeteiligung in den einzelnen Vororten sehr unterschiedlich. Die Kurven nähern sich ab 1952, ohne indifferent zu werden, jedoch wird ihr Verlauf geradezu unübersichtlich. Am niedrigsten ist die Beteiligung in der zu christlichen Parteien neigenden Siedlung Körne. Auf diese folgen Wambel und Brackel sowie die überdurchschnittlich SPD wählenden Siedlungen Asseln und Wickede. Während bei den ersten vier Vororten seit 1952 starke Schwankungen erkennbar sind, bewegt sich die Wahlbeteiligung in Wickede stets um 80 % (Abb. 30).

Versucht man zu generalisieren, dann kann gesagt werden, daß die Höhe der Wahlbeteiligung in den Siedlungen sich in ihrer Reihenfolge verhält wie die Größe des Stimmenanteils der Sozialdemokraten. Oder: je stärker die Wahlbeteiligung, um so größer der Stimmenanteil der SPD.

#### 8. Die Zusammensetzung des Sozialkörpers der Siedlungen

Zusammenfassend soll für das Jahr 1961 der Versuch gemacht werden, die Zusammensetzung des Sozialkörpers der Siedlungen nach der Sozialstruktur, der Wirtschaftsstruktur und nach den Konfessionen darzustellen. Die Stadtvertreterwahl vom 19. 3. 1961 gibt zugleich die Möglichkeit, die politische Verhaltensweise der Bevölkerung mit einzubeziehen. Dabei soll die Charakterisierung der Siedlungen nach ihren wesentlichen sozialen Merkmalen in ihrer Reihenfolge am Band des Hellwegs vom Stadtkern zum Stadtrand, also von Körne nach Wickede, erfolgen. Vergleiche beziehen sich dabei stets auf andere Siedlungen, nicht auf die Struktur der besprochenen.

Es ist kennzeichnend für **K ö r n e**, daß es von allen Siedlungen den niedrigsten Anteil am Primären Sektor besitzt. Seine Bevölkerung hat den höchsten Anteil an Beamten und Angestellten und den geringsten an Arbeitern. Hier wohnen prozentual die meisten Katholiken und die wenigsten Protestanten. Die Christlichen Demokraten konnten 1961 in diesem Vorort den größten Stimmenanteil auf sich vereinigen.

Für **W a m b e l** ist charakteristisch, daß hier prozentual die meisten Selbständigen und Mithelfenden Familienangehörigen wohnen. Von allen Siedlungen ist der Anteil der im Tertiären Sektor beschäftigten Berufstätigen hier am größten. Die katholische Konfession steht in der Rangfolge der Hellwegorte in Wambel an der zweiten und die evangelische Konfession an der vorletzten Stelle. Die Freien Demokraten hatten hier ihren größten Wahlerfolg.

**B r a c k e l** hat nach Körne einen bedeutenden Anteil an Beamten und Angestellten. In der gesamten Wirtschaftsstruktur des Ortes nimmt seine Bevölkerung eine mittlere Position ein. Auch hinsichtlich der Konfessionen wirkt es zwischen den anderen Siedlungen ausgleichend. Die Bevölkerung wählte stärker die SPD als die CDU, ohne sich jedoch einer Partei besonders

stark zuzuneigen. Die FDP hatte eine mittlere Bedeutung.

In Asseln dominiert zwar die Arbeiterschaft, doch steht ihr prozentualer Anteil in diesem Vorort erst an zweiter Stelle. Bei der Wirtschaftsstruktur hat der Sekundäre Sektor in Asseln seinen höchsten Anteil. Das Verhältnis der Konfessionen zueinander ist umgekehrt wie in Brackel, d. h. die Protestanten stehen an zweiter Stelle und die Katholiken an der vorletzten. Die beiden großen Parteien sind, gemessen an den anderen Siedlungen, von durchschnittlicher Geltung.

Die Siedlung Wickede weist in ihrer Sozialstruktur im Vergleich zu den anderen Vororten die meisten Arbeiter und die wenigsten Selbständigen und Mithelfenden Familienangehörigen auf. Hier ist der Primäre Sektor am stärksten und der Tertiäre Sektor am geringsten vertreten. Der Anteil der Protestanten ist so hoch, und die Anzahl der Katholiken ist so gering wie in keiner anderen Siedlung. Die Sozialdemokraten gingen mit dem größten und die Christlichen Demokraten und die Freien Demokraten mit dem niedrigsten Stimmenanteil aus der Stadtvertreterwahl hervor.

Es wird deutlich, daß alle Siedlungen unterschiedlich strukturiert sind. Auf Grund der Zusammensetzung ihrer Sozialgruppen bilden die beiden äußeren Siedlungen Körne und Wickede Gegenpole, zu denen die drei inneren sich in fast gesetzmäßiger Weise zuordnen. Dabei nimmt Brackel als mittlere der fünf Siedlungen in diesem sozialen Kräftefeld eine ausgleichende Stellung ein.

- 
- 1) Hahn, Sozialgruppen, 1957, S. 39, 2) Bobek, Sozialgeographische Betrachtungsweise, 1962, S. 155, 3) Ebenda, 4) Schöller, Geist und Lebensstil einer Stadt, 1959, S. 45, 5) Neuhaus, Zechenstillegungen, 1938, S. 112, 6) Thüner, Bauernschaft Wambel, 1961, S. 16, 7) H. Schmiemann-Brandhoff, 13. 2. 1968, 8) Mündliche Auskunft von Herrn H. Schmiemann-Brandhoff, Ortslandwirt, Dortmund-Brackel, 13. 2. 1968, 9) Dortmunder Statistik, Sonderheft 20, 1963, S. 16, 10) Linneweber, Landwirtschaft, 1909, S. 32 ff., 11) Finke, Soziale Gemeindetypen, 1953, S. 509, 12) Finke, Soziale Gemeindetypen, 1953, S. 509, 13) König, Soziologie, 1958, S. 241, 14) Hellgrewe, Dortmund, 1951, S. 67 f., 15) Mackenroth, Bevölkerungslehre, 1964, S. 72, 16) Ebenda, 17) Bolte-Kappe, Struktur und Entwicklung der Bevölkerung, 1964, S. 4, 18) Steinberg, Sozialstruktur im Ruhrgebiet, 1963, S. 317, 19) Schöller, Geist und Lebensstil, 1959, S. 52, 20) Graf, Wahlen, 1958, S. 25.

### III.

#### Kommunale, kulturelle und kommerzielle Funktionen der Siedlungen

Kommunikation und Integration der Sozialgruppen werden vorwiegend in dem großen Feld der Dienstleistungen möglich. Hier finden zwischenmenschliche Begegnungen statt, durch welche die Siedlungen ihre Lebensfülle offenbaren können.

Mit den Eingemeindungen waren alle wichtigen Funktionen der Großstadt auf die Stadtmitte übergegangen. Die Siedlungsstruktur wurde bis zum Beginn der Aufbauphase nach dem zweiten Weltkrieg nicht weiterentwickelt. Die Außenzentren wurden nicht genügend aktiviert, obwohl ihre Bevölkerungszahl ständig wuchs. Wie Rainer Mackensen feststellte, hätten sich allein auf Grund der Einwohnerzahl (Verwaltungsbezirk Brackel 65.000 Einwohner) hier Bedürfnisse entwickelt, wenn die Siedlungen eigenständig geblieben wären (1).

#### 1. Veränderungen in der kommunalen Administration

Bis zum Beginn der Eingemeindungsperiode gehörten die Hellwegdörfer Körne, Wambel, Brackel, Asseln und Wickede zum Amt Brackel im Landkreis Dortmund. Diese Landgemeinden verwalteten sich selbständig. Jede besaß ihre eigene Gemeinde- und Schulkasse. Körne, Wambel und Brackel hatten ein gemeinsames Standesamt in Brackel. Ein weiteres Standesamt war in Asseln. Die für alle Dörfer gemeinsame Sparkasse und die Ortskrankenkasse hatten ihren Sitz in Brackel.

Mit der Eingemeindung der Landgemeinde Körne in die Stadtgemeinde Dortmund im Jahre 1905 ging die Administration auf die Stadt Dortmund über. Als im Jahre 1918 Wambel und Brackel ihre Selbständigkeit verloren, wurde in Brackel eine Verwaltungsnebenstelle für die Ortsteile Wambel, Brackel und Scharnhorst errichtet.

"Der Aufgabenkreis der Verwaltungsstelle umfaßte Fürsorge-, Steuer- und Reichsversicherungsangelegenheiten, Kontrolle der Erwerbslosen und Auszahlung der Erwerbslosenunterstützungen, Standesamt und Steuereinnahmestelle für die Einwohner in Dortmund-Brackel, Wambel und Scharnhorst, Wohlfahrtsangelegenheiten "(2).

Mit der Eingliederung der Gemeinden Asseln und Wickede im Jahre 1928 wurde der Bezirk der Verwaltungsnebenstelle vergrößert. Außerdem kamen noch die nördlich des Hellwegs gelegenen Gemeinden Grevel, Husen, Kurl und Lanstrop hinzu.

In den folgenden Jahrzehnten wurden die Aufgabengebiete des inzwischen in "Verwaltungsstelle" umbenannten städtischen Verwaltungsorgans oft geändert. Auch die gemeindliche Organisation der Siedlungseinheiten erfuhr manchen Wandel. Ihn im einzelnen zu verfolgen, erscheint wenig bedeutsam, da er behördlichen Einteilungsfragen entsprang und siedlungsgeographisch nicht relevant ist.

Der gegenwärtige Verwaltungsbezirk Brackel umfaßt die Siedlungen Wambel, Brackel, Asseln, Wickede, Kurl und Husen. Körne untersteht verwaltungsmäßig der Innenstadt. Zu den Aufgaben der Verwaltungsstelle gehören heute allgemeine Verwaltungsangelegenheiten (Versicherungsangelegenheiten), Ermittlungs-

dienst des Amtes für öffentliche Ordnung, Standesamtsangelegenheiten (Geburten, Sterbefälle und Urkundenausfertigung), Aufgaben des Sozialamtes, Fürsorge für Tuberkulose und allgemeine Fürsorge.

Mit seinen 65106 Einwohnern am 31.3.1968 ist der Verwaltungsbezirk Brackel der größte im Stadtverband Dortmund. (Damit hat er vergleichsweise so viel Einwohner wie die Stadt Gießen). Seit einigen Jahren bemüht sich der Bürgerrausschuß um eine Teilung des Bezirkes und um die Errichtung einer weiteren Verwaltungsstelle in der intensiv wachsenden Siedlung Wickede. Es würden sich etwa zwei gleich starke Bezirke, nämlich Wambel und Brackel einerseits und Asseln, Wickede, Kurl und Husen andererseits, ergeben. "Damit wären die Bezirke überschaubarer und die kommunalpolitische Mitwirkung der Bürger würde gesteigert" (3).

## 2. Entwicklungen im kulturellen Sektor

### a) Kulturelle Kernräume als Kontaktzonen

Überschaubarkeit einerseits und das Erkennen der Notwendigkeit von Kontaktzonen andererseits ließen die Stadtplaner den Begriff der "Nachbarschaft" ins Blickfeld rücken. Größe und Inhalt einer Nachbarschaft werden jedoch in der Literatur so uneinheitlich definiert, daß die Soziologie davon abrückt und Gunther Ipsen bei einem "Nachbarkreis" als von einer "eigentlichen Nachbarschaft" spricht, "in der ein abgestimmtes nachbarliches Verhältnis besteht" (4).

Elisabeth Pfeil ist wohl mit Recht der Auffassung, daß der Schulbezirk eine "optimale Größe der Stadtzellen" darstellen könnte, weil die "Schule als Gemeindegemeinschaft" (Mumford) "den Schulkindern eine durch und durch erlebbare Welt, eben die Sozialwelt der Nachbarschaftseinheit als Erfahrungsfeld öffnet" (5).

Schulen als Zentren der "Lebenszellen" (Müller-Wille) einer Stadt eröffnen aber nicht nur den Kindern die Sozialwelt eines überschaubaren Raumes. Als Stätten der Unterrichtung und Erziehung erfüllen sie eine weitere Aufgabe: "Sie sind Sammelpunkte geistig schöpferischer Kräfte und prägen somit das Bild eines Ortes, machen ihn zum Zentrum auch seiner Umgebung" (6).

Mit diesen Schulbezirken überschneiden sich die Zellen der kirchlichen Administration, welche in ihren Gemeindezentren bedeutende Stätten der kulturellen Betreuung der Bevölkerung darstellen.

Diese kulturellen Kernräume befinden sich in unserem Untersuchungsgebiet nicht in Übereinstimmung mit administrativen Bereichen. Aus diesem Grunde sollte man dahin kommen "auch jene Grenzen der kirchlichen und schulischen Gliederung einer Stadt zu fixieren, um so zum mindesten erste Anhaltspunkte für die kleinräumige Struktur einer Stadt zu erhalten" (7).

### b) Die Schulsituation in den Hellwegsiedlungen

Zu Beginn der Eingemeindungsperiode im Jahre 1905 waren in jeder Siedlung Schulen der beiden großen Konfessionen vorhanden. Entsprechend der Größe der Bevölkerung und ihrer Konfessionsstruktur waren es in Körne eine evangelische und eine katholische Schule und ebenso in Wambel. In Brackel waren drei evangelische und eine katholische Schule vorhanden, in Asseln zwei evangelische und eine katholische, in Neu-Asseln eine evange-

lische und in Wickede sowohl eine evangelische als auch eine katholische Schule.

Nach dem Abschluß der Eingemeindungen im Jahre 1929 hatte sich in Körne und Wambel die schulische Situation nicht geändert. In Brackel jedoch waren nur noch eine evangelische und eine katholische Schule, dafür aber kam als Neubildung für diesen Raum eine paritätische Schule hinzu. Außerdem war nun eine katholische Sonderschule für Lernbehinderte vorhanden. Eine weitere wurde in Asseln eröffnet, deren Einzugsbereich Asseln, Neu-Asseln und Wickede umfaßte. Asseln hatte 1929 nur noch eine evangelische und eine katholische Schule. In Neu-Asseln kam eine katholische Schule hinzu und in Wickede eine weitere evangelische.

Im Jahre 1939 wurden alle Bekenntnisschulen in Gemeinschaftsschulen umgewandelt. Kriegsbedingt erfolgte eine Minderung oder Aufgabe des Schulbetriebes. Als nach Kriegsende der Unterricht wieder aufgenommen wurde, waren im Stadtkreis Dortmund nur fünf Schulen unversehrt.

Der Wiederaufbau nach dem Kriege auf dem Schulsektor ist zweifellos anerkennenswert. So hatte die Stadt Dortmund bis zum Juni 1967 124 Schulgebäude mit 1560 Klassenräumen wiederhergestellt oder neu gebaut. Das veranlaßte die verantwortlichen Kommunalpolitiker von Dortmund als der "schulfreudigsten Stadt" zu sprechen (8). Diese Ansicht wird von der kommunalpolitischen Arbeitsgemeinschaft der CDU im Dortmunder Osten sowie von vielen Eltern schulpflichtiger Kinder nicht uneingeschränkt geteilt. Bei der stark wachsenden Bevölkerung, besonders in Brackel, Asseln und Wickede, hält die Errichtung von Schulbauten nicht Schritt, so daß hier äußerst unzureichende Schulverhältnisse herrschen (Tab. 11).

Die Kartierung der Schulbezirke ergibt, daß sich die Bereiche der katholischen Schulen weitgehend mit den Flächen der Siedlungen decken. Durch die größere Zahl der Gemeinschaftsschulen bedingt, wurde der südliche Teil der Siedlung Körne mit der Gartenstadt-Nord zu einem Schulbezirk zusammengefaßt. Ebenso bildete man einen eigenen Schulbezirk aus der Kolonie Neu-Asseln und dem südlichen Teil der Siedlung Brackel. Der Bezirk der einzigen noch vorhandenen evangelischen Schule reicht von der Innenstadt im Westen bis zur Stadtgrenze im Osten. Im Norden wird er durch die Köln-Mindener-Eisenbahn begrenzt und im Süden durch den Ruhr-schnellweg (Abb. 31).

Da für den Einzugsbereich einer höheren Schule 20000 Einwohner als ausreichend angesehen werden, um sie rationell auszulasten (9), muß hier wieder auf die Äußerung von Rainer Mackensen verwiesen werden, daß sich Bedürfnisse entwickelt hätten, falls diese Siedlungen selbständig geblieben wären. Bedingt durch die Lage der weiterführenden Schulen in der Innenstadt sind zwangsläufig alle Real- und Gymnasialschüler des Verwaltungsbezirkes Brackel gezwungen, weite, zeitraubende und gefährliche Schulwege zurückzulegen. Das führt zu einer "Belastung, die das tägliche Arbeitspensum eines erwachsenen Menschen übersteigt" (10). Die Konzentrationsbestrebungen der Nachkriegszeit, welche alle wichtigen Funktionen auf die Innenstadt ausrichteten, haben außerdem zur Folge, daß der öffentliche Nahverkehr in seinen Tagesspitzen dem Stoßverkehr nicht gewachsen ist. Die weiterführenden Schulen mußten deshalb den Beginn des Unterrichts zeitlich staffeln.

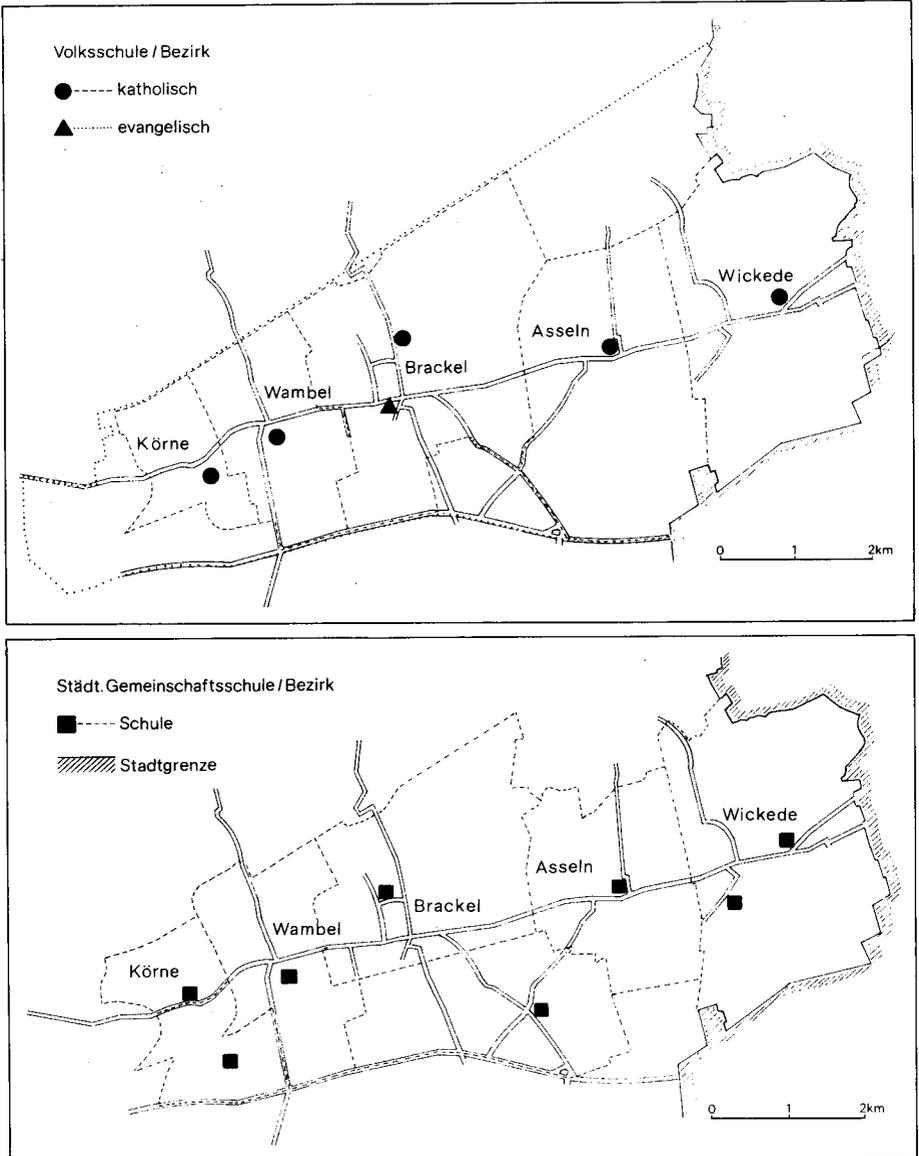


Abb. 31: Schulbezirke der Siedlungen 1968

Im Jahre 1967 besuchten in Dortmund 9,1 % der Schüler eine Realschule und 13 % ein Gymnasium. Damit stand Dortmund bei den Realschulen an fünfter Stelle und bei den Gymnasien an dreizehnter Stelle von achtzehn Revierstädten (11). Der tatsächliche Anteil der Schüler weiterführender Schulen wird allerdings höher sein, da ein Teil von ihnen aus den Außenbezirken der Stadt zu Nachbargemeinden auspendelt, so z. B. Schüler aus den östlichen Vororten nach Unna. In unseren Siedlungen ist infolge des "Fahrwiderstandes" bei einer ungleichen Sozialstruktur erfahrungsgemäß eine unter dem Durchschnitt liegende Bereitschaft der Eltern festzustellen, ihre Kinder zu weiterführenden Schulen zu schicken (12).

Bei einer Haushaltsbefragung im Mai 1968 machten 270 Befragte im Verwaltungsbezirk Brackel über den Schulweg folgende Angaben (13):

	sehr weit	nicht weit	weiß nicht
	%	%	%
Schulweg zur Realschule	58	18	25
Schulweg zum Gymnasium	63	14	23

Der hohe Prozentsatz der Befragten, welche den Schulweg für "sehr weit" halten, ist auffallend. Das Ergebnis spiegelt sich teilweise in der nachfolgenden Übersicht wider.

1967 gingen von 100 Volksschülern der Vororte am östlichen Hellweg zu weiterführenden Schulen (14):

	Körne	Wambel	Brackel	Asseln	Wickede	Stadtkreis
Realschulen	0,7	1,8	1,5	1,4	1,5	2,4
Gymnasien	3,4	4,7	4,2	2,8	1,8	3,1

Es ist ersichtlich daß in den Hellwegsiedlungen im Durchschnitt mehr als doppelt so viel Schüler zum Gymnasium als zur Realschule gingen (3,38% : 1,38%). Die Siedlung Wambel tritt - wohl infolge ihrer günstigen Sozialstruktur - mit den höchsten Anteilen hervor. Von Wambel aus werden die Zahlen zum Stadtrand hin geringer, was sich besonders bei den Übergängen zum Gymnasium deutlich zeigt.

Unter dem Druck der oben dargelegten Verhältnisse wurde im Juli 1965 das in der Innenstadt ansässige, durch Teilung entstandene "Helmholtz-Gymnasium B" (jetzt "Geschwister-Scholl-Gymnasium") als Gast in einer Volksschule in der Gartenstadt-Nord - südlich der Siedlung Körne gelegen - untergebracht. Da dieses Gymnasium einen Einzugsbereich von über 120000 Einwohnern hat, herrscht bereits katastrophaler Raummangel, und die Elternschaft stellt an die Stadt Dortmund die Frage, "wie es möglich ist, daß in einer Zeit wirtschaftlicher Blüte und des allseits befürworteten Aufstiegs für jedermann in einem Gebiet des Dortmunder Ostens, in dem in den vergangenen Jahren Zehntausende von Menschen angesiedelt wurden, kein Gymnasium gebaut worden ist" (15).

Das Schulverwaltungsamt der Stadt Dortmund ist bemüht, durch das Aufstellen von Pavillons den härtesten Raummangel zu beheben.

#### c) Die Entfaltung der kirchlichen Administration

Wenden wir uns nun den Kirchengemeinden zu. Bei Beginn der Eingemeindungen zeigten sich die Verhältnisse so, wie sie durch die Größe der Sied-

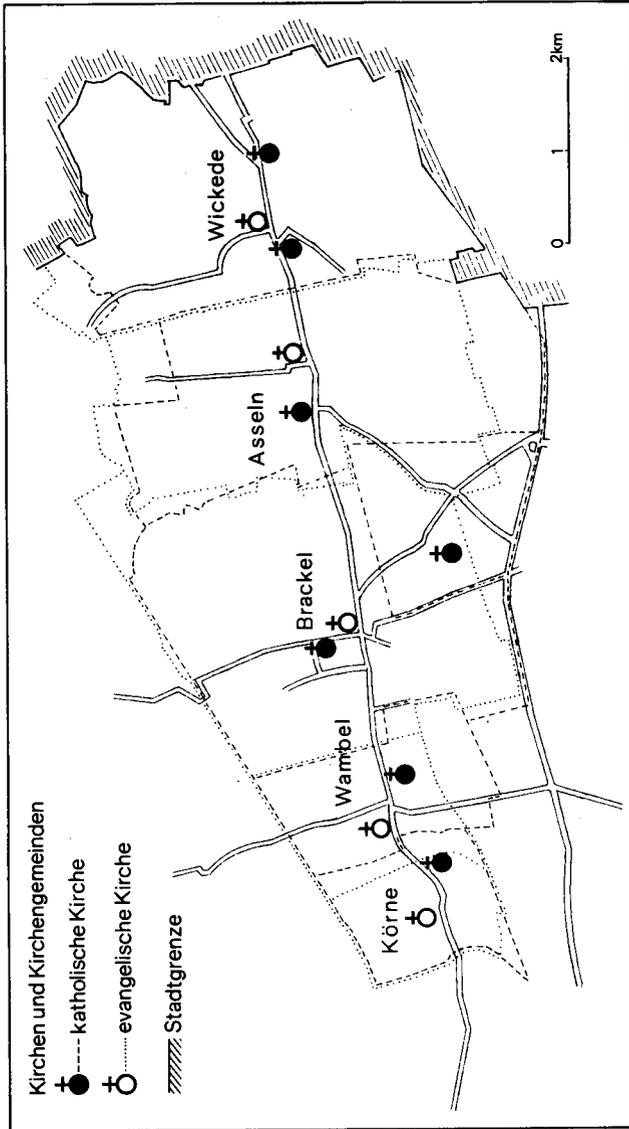


Abb. 32: Kirchen und Kirchengemeinden 1968

lungen und durch die Konfessionsstruktur der Bevölkerung vorgezeichnet wurden.

Im Jahre 1905 hatten die Dörfer Körne und Wambel keine eigenen evangelischen Kirchengemeinden. Sie gehörten kirchlich administrativ zu St. Reinoldus nach Dortmund. Die größeren Siedlungen Brackel, Asseln und Wickede dagegen bildeten jede für sich eine selbständige evangelische Gemeinde.

Die katholische Bevölkerung in Körne und Wambel gehörte zwar zur Propstei-Gemeinde nach Dortmund, aber es stand ihr in Körne eine Filialkirche zur Verfügung. Eine selbständige katholische Pfarrei bestand nur in Asseln. Zu dieser St. -Josephs-Gemeinde gehörten Asseln und Wickede. Brackel war seit 1904 Filialgemeinde von Asseln. Asseln war also seinerzeit für die katholische Bevölkerung im östlichen Vorfeld der Stadt von einer gewissen Bedeutung.

Bis zum Ende der Eingemeindungsperiode (1929) war bei den evangelischen Kirchengemeinden keine Änderung eingetreten. Auf der katholischen Seite war die Bevölkerung von Körne und Wambel eigenständig geworden. Sie bildete die St. -Liberius-Gemeinde. Auch die ehemalige Filialgemeinde Brackel war nun als St. -Klemens-Gemeinde selbständig. Wickede gehörte weiterhin zu Asseln.

Die nach dem zweiten Weltkrieg anhaltend starke Bevölkerungszunahme im Osten Dortmunds hatte zur Folge, daß die inzwischen in jeder Siedlung etablierten evangelischen (Wambel mit Körne 1948, Körne 1964) und katholischen Gemeinden ihre Aufgaben in dem bisherigen administrativen Rahmen nur noch unvollkommen erfüllen konnten. So wurde es erforderlich, daß die großen evangelischen Kirchengemeinden in mehrere Gemeindebezirke unterteilt wurden. Die Gemeinde Brackel erhielt drei, Asseln zwei und Wickede drei Bezirke.

Die katholische St. -Klemens-Gemeinde in Brackel und die St. -Josephs-Gemeinde in Asseln teilten den Süden ihres Gemeindebezirkes ab, zu dem die Funkturmsiedlung und die Kolonie Neu-Asseln gehören, so daß die Nikolaus-von-der-Flue-Gemeinde als zweite katholische Gemeinde in Brackel entstand (Tab. 12, Abb. 32).

Von übergeordneter Bedeutung ist das in Brackel ansässige "Institut für katholische Sozialarbeit". Es befindet sich in der "Kommende", einem ehemaligen Haus der Deutschordensritter, welche durch Schenkung von privater Seite im Jahre 1946 an die Erzdiözese Paderborn fiel. Als gemeinsames Sozialinstitut des Erzbistums Paderborn und des Bistums Essen befaßt es sich mit einer "gemeinsam ausgerichteten Industrieseelsorge gesellschaftsfördernden Sozialarbeit, die sich wesentlich mit der Erarbeitung wissenschaftlicher Erkenntnisse und der Erfahrung befaßt und auf diesen Grundlagen die Förderung der Bildung und Tätigkeit im Sinne der christlichen Soziallehre zusammenwirken läßt" (16).

#### d) Schulbezirke und Kirchengemeinden - kleinräumige Strukturen

Ein Vergleich der Schulbezirke und der Bezirke der kirchlichen Gemeinden zeigt deutlich eine annähernde Übereinstimmung ihrer Grenzen. Der Bezirk der einzigen evangelischen Schule kann für diesen Vergleich nicht herangezogen werden, da durch Auflösung evangelischer Bekenntnisschulen in den

Siedlungen der Schulbezirk der verbliebenen Schule in Brackel größer als unser Untersuchungsgebiet geworden ist. Die Schulbezirke und die Bezirke der Kirchengemeinden decken sich fast mit den alten Gemarkungsgrenzen. Nur auf der stark reduzierten Fläche der Siedlung Körne stimmen annähernd der Bezirk der katholischen Schule und die evangelische Kirchengemeinde mit dem statistischen Bezirk überein. Der katholischen Kirchengemeinde zugehörig ist ein Teil der Siedlung Wambel jenseits der "Dortmunder Eisenbahn AG" bis zur Juchstraße und zum Kirschbaumweg. Bei dem Bau einer Gemeinschaftsschule in der Gartenstadt-Nord im Jahre 1965 wurde der Schulbezirk der Gemeinschaftsschule in Körne verkleinert. Die Ost-West-Grenze zwischen beiden Bezirken verläuft achsial über den Hellweg und zerschneidet damit sowohl den statistischen Bezirk als auch die ehemalige Gemarkung.

Bei der Größe der Bezirke und der großen Zahl der in ihnen wohnenden Bevölkerung kann von einer "Nachbarschaft" nicht mehr gesprochen werden. Da sich jedoch in diesen kulturellen Kernräumen das soziale Leben voll entfaltet, stellen sie "Lebenszellen" der Großstadt in der vollen Bedeutung des Wortes dar.

### 3. Die kommerzielle Versorgung der Siedlungen

In der Sozialwelt der Siedlungen finden nicht nur die Funktionen des Arbeitens, des Wohnens und der Begegnung statt, sondern "indem hier das Einkommen verzehrt wird, baut sich von hier aus das System der versorgenden Dienste und Leistungen auf" (17). Um einen Überblick zu gewinnen, wie sich die Versorgung der Bevölkerung seit der Eingemeindung entwickelt hat, soll in diesem Abschnitt der Zustand in den Siedlungen im Jahre 1900 und zum gegenwärtigen Zeitpunkt untersucht werden. Um die wirtschaftliche Struktur des Handels zu erfassen, müßten der Einzelhandel, der Großhandel und die Handelsvermittlung berücksichtigt werden. Da jedoch für die unmittelbare Versorgung der Bevölkerung der Einzelhandel maßgebend ist, soll sich die Untersuchung auf diesen beschränken. Dabei verstehen wir unter Einzelhandel, "wenn fertig bezogene Waren in eigenem Namen für eigene oder fremde Rechnung an private Letztverbraucher (Haushalte) abgesetzt werden" (18). Bei der Zählung und Kartierung der Ladengeschäfte wurden auch die Verkaufsstellen der Konsumgenossenschaften erfaßt, welche einerseits Großhandelsfunktionen ausüben, andererseits ihre Waren an Letztverbraucher abgeben.

Von besonderem Interesse dürfte die räumliche Verteilung der Einzelhandelsgeschäfte und Apotheken auf die geschlossenen Wohngebiete der Siedlungen sein sowie ihre Differenzierung nach Fachparten. Sodann soll an einigen Beispielen untersucht werden, ob die Vororte in der Lage sind, ihren Eigenbedarf zu decken oder ob darüber hinaus noch Nachbarsiedlungen mit Gütern versorgt werden können. Um eine bessere Übersicht zu erhalten, war eine Klassifizierung nach Bedarfsgruppen erforderlich. Da eine solche weder bei der Industrie- und Handelskammer noch bei der amtlichen Statistik üblich ist, wurde sie nach eigenem Ermessen durchgeführt (Tab. 13).

#### a) Die Versorgung der Bevölkerung vor der Eingemeindungsperiode

Im Jahre 1900 war die Zahl der Einzelhandelsgeschäfte entsprechend den Einwohnerzahlen noch gering. Die Bevölkerung wurde ausreichend mit Gü-

tern des täglichen Bedarfs versorgt (Tab. 13). Das Fehlen der Fleischer in Körne und Wambel ist auf die überwiegende Selbstversorgung in den noch agrarisch bestimmten Siedlungen zurückzuführen. Es fällt auf, daß die durch den Bergbau überschichteten Siedlungen Asseln und Wickede scheinbar nicht mit Milch versorgt wurden. Jedoch hielten viele Arbeiter, die etwas Land bestellten, seinerzeit die ergiebige Saanenziege (19). Linneweber berichtet, daß im Jahre 1907 im Kreis Dortmund 8405 Rinder, 1894 Schafe und 8838 Ziegen gezählt wurden (20). Da nicht alle der gezählten Rinder Milchkühe gewesen sind, gewinnt die Zahl der Schafe und Ziegen noch an Bedeutung. Andererseits wird sich die Bevölkerung bei den ortsansässigen Bauern versorgt haben. Für Wickede berichtet Pudwell, daß die Bauernfrauen noch vor dem zweiten Weltkrieg zu den Wochenmärkten nach Unna und nach Dortmund gefahren sind, um "Eier, Butter, Obst, Federvieh, Gemüse und Blumen" zu verkaufen (21). Brackel hob sich durch eine größere Anzahl von Geschäften und durch ein verschiedenartigeres Angebot aus der Reihe der anderen Siedlungen heraus. Nur hier gab es Tabakwarengeschäfte - welche um 1900 noch nicht zur Deckung des täglichen Bedarfs zu rechnen sind -, eine Drogerie und mehrere Möbelgeschäfte. Der Grund dafür ist nicht nur die gegenüber den anderen Siedlungen größere Einwohnerzahl gewesen, sondern als Sitz der Amtsverwaltung mit Publikumsverkehr war für den periodischen und gehobenen Bedarf ein größerer Kundenkreis angesprochen. Man sollte meinen, daß Brackel auch der zentrale Standort für die Apotheke gewesen wäre. Da Ärzte jedoch nur in Brackel, Asseln und Wickede praktizierten, war Asseln als Standort auch der geeignete Mittelpunkt. Körne und Wambel wurden mit diesen Gütern und Diensten unterversorgt. Während die Bevölkerung Wambels ihren Bedarf in Brackel decken konnte, stand den Einwohnern von Körne das umfangreiche Angebot der ihnen näher gelegenen Gemeinde Dortmund zur Verfügung. Die Standorte der Geschäfte waren zu jener Zeit im wesentlichen im Siedlungskern unmittelbar am Hellweg.

#### b) Die Struktur des Einzelhandels in der Gegenwart

Bis heute haben sich die Siedlungen um ein Vielfaches ausgedehnt, die Einwohnerzahlen sind gewachsen, die Sozialstruktur der Bevölkerung hat sich gewandelt und Lebensstil und Zeitgeschmack sind verändert. Das führte nicht nur zu einem größeren Bedarf an Gütern und Diensten, sondern auch zu einem spezialisierten Angebot. Der Tabelle 13 ist zu entnehmen, daß sich die Ladengeschäfte des täglichen, des periodischen und des gehobenen Bedarfs um viele Fachsparten vermehrt haben.

Bei der Gegenüberstellung der vorhandenen Geschäfte des täglichen Bedarfs mit dem Bedarf an Handlungen (22) zeichnet sich folgende Situation ab (Abb. 33): Brackel und Wickede scheinen mit Lebensmittelgeschäften nicht ausreichend versorgt zu sein. In Brackel jedoch befinden sich größere Selbstbedienungsgeschäfte und ein Co-op-Center (Konsum) (Planquadrat H5) während in Wickede die Ansiedlung von Geschäften mit der regen Bautätigkeit wohl nicht Schritt gehalten hat. An Bäckereien herrscht dagegen nur in Wambel Mangel. Nach einer Eigenbeobachtung kaufen Wambeler Bürger bei Bäckern in Körne.

Bei den Fleischereien ist ein Mißverhältnis zwischen Bestand und Bedarf nicht zu übersehen. Abgesehen davon, daß viele Lebensmittelgeschäfte Fleisch- und Wurstwaren anbieten und die Nachfrage somit auch von dieser

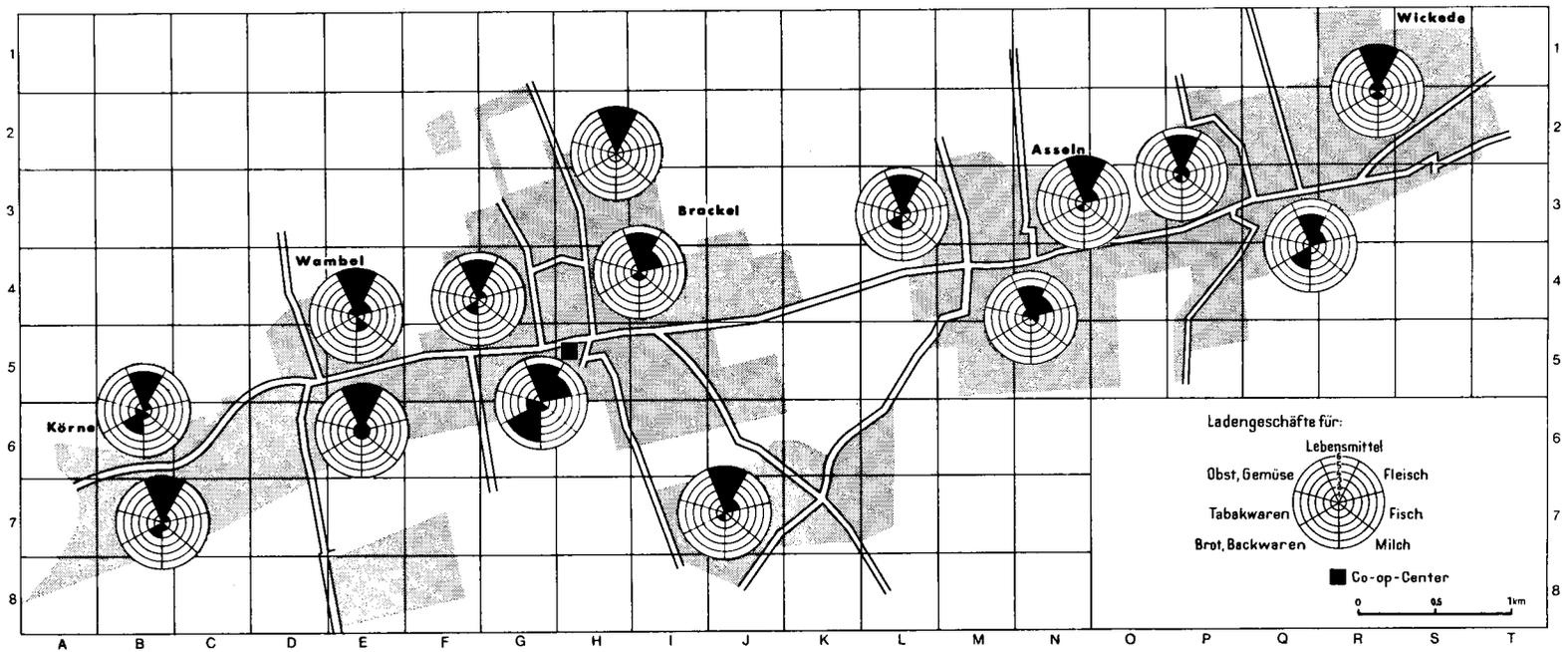


Abb. 33: Ladengeschäfte für den täglichen Bedarf Mai 1968

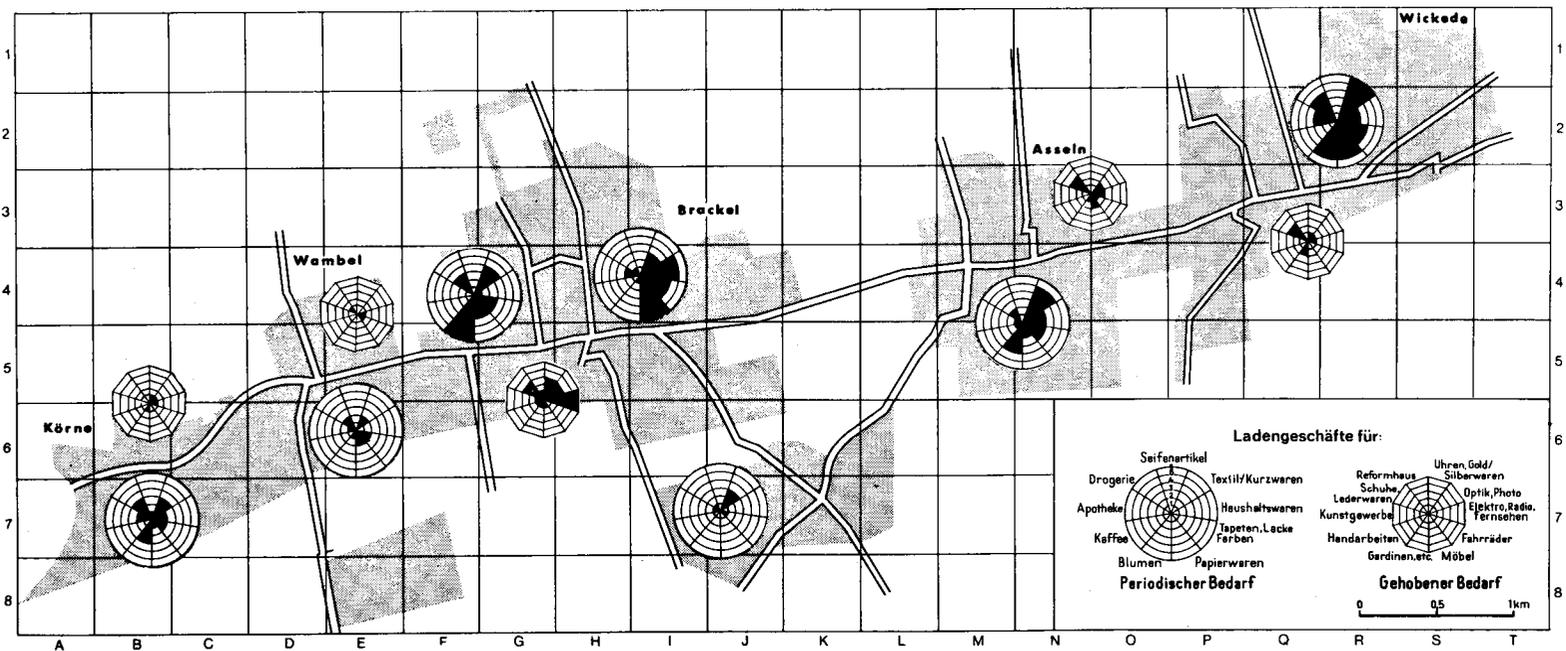


Abb. 34: Ladengeschäfte für den periodischen und den gehobenen Bedarf Mai 1968

Seite befriedigt wird, scheint die Meßzahl für unsere Siedlungen nicht anwendbar zu sein. Die Belieferung mit Fisch ist nur in Brackel nicht gegeben. Hier müßte bei der großen Bevölkerungszahl mindestens ein Geschäft angesetzt werden. Das Fehlen von Obst- und Gemüsegeschäften sowie von Milchhandlungen - außer in Wambel - dagegen ist bedeutungslos, da die größeren Lebensmittelgeschäfte auch diese Waren feilbieten. Dasselbe gilt für den Verkauf von Tabakwaren, welche in vielen Verkaufsstellen bereitgehalten werden.

Bei den Gütern des periodischen Bedarfs ist in der Regel überall eine hinreichende Ausstattung gegeben (Abb. 34). Jedoch fehlt es in Körne an Papierwaren- und in Wambel an Hausratsgeschäften.

Eine Versorgung der Siedlungen mit Gütern des gehobenen Bedarfs in Fachgeschäften (Abb. 34) ist außer bei den Fahrradgeschäften in Körne (B6), Wambel (D5) und Asseln (O3) nur schwach oder gar nicht vorhanden. Buchhandlungen, Sportartikel- und Spielwarengeschäfte zum Beispiel fehlen überhaupt. Brackel hebt sich dadurch von den anderen Vororten ab, da hier je ein Handarbeitsgeschäft (G5), ein Kunstgewerbegeschäft (G5) und ein Reformhaus (H5) bestehen.

Ziehen wir das Fazit, dann ist fast durchweg eine ausreichende Versorgung der Bevölkerung mit Gütern des täglichen Bedarfs festzustellen. Brackel als Sitz einer Verwaltungsstelle zeichnet sich durch ein größeres Angebot an soliden Geschäften des gehobenen Bedarfs aus. Es versorgt damit zu einem Teil die benachbarten Siedlungen. Die Übersicht zeigt auch, daß sich in unseren Siedlungen keine Geschäfte für Luxusbedarf (z. B. Juweliers, Pelzwaren) befinden. Das entspricht einerseits der sozialen Struktur der Bevölkerung, andererseits jedoch auch der fehlenden Zentralität der Vororte.

### c) Verteilung und Erreichbarkeit der Einzelhandelsgeschäfte

Für die Verteilung der Einzelhandelsgeschäfte ist zu fordern, daß sie gemäß ihrer Aufgabe, die Bevölkerung zu versorgen, ihrem Angebot entsprechend über die Siedlungsfläche verteilt sein sollen. Dabei ist bei Läden, die den täglichen Bedarf decken, je nach Besiedlungsdichte eine größere oder geringere Streuung geboten. Während Reckenberg der Ansicht ist, daß ein Weg von 400 - 500 m zum nächsten Geschäft "schon eine große Entfernung" ist (23), meint Beckermann, "die weiteste Entfernung von den Geschäften des täglichen Bedarfs sollte 600 m, höchstens jedoch 800 m betragen" (24). Wir wollen einen Weg von 500 m, für den etwa 6 Minuten benötigt werden, als für die Hausfrau zumutbar in Ansatz stellen und daraufhin die Verteilung einiger Sparten des Einzelhandels untersuchen.

Die Ortsbegehung zeigt, daß die Lebensmittelgeschäfte dezentralisiert angesetzt sind (Abb. 33). Lediglich in dem Siedlungskomplex der "Neuen Heimat" in Wickede-Nord sind erheblich längere Wege zurückzulegen (R1/R2/S1). Bei den Bäckereien ist keine Streuung zu beobachten. In Körne, Wambel und Asseln liegen sie nur am Hellweg (B6/C6), in Brackel (G4/J6) und in Wickede (P4/R1) auch an Nebenstraßen. Außer in Körne entstehen in allen Siedlungen nicht zumutbare Wege. Da Backwaren jedoch auch in Lebensmittelgeschäften verkauft werden, kann die Bevölkerung dort ihren Bedarf decken. Dasselbe gilt für die Fleischereien, welche etwas besser, jedoch nicht in ausreichender Zahl über das Wohngebiet verteilt sind. Hinsichtlich

der Größe der Geschäfte ist zu bemerken, daß eine Abstufung von der Siedlungsmitte zur Peripherie besteht. Während an den Siedlungsrändern in der Regel kleine konventionelle Ladengeschäfte mit einem, allenfalls zwei Schau- fenstern ansässig sind, finden wir nach dem Durchschreiten eines Mischge- bietes im Siedlungsschwerpunkt fast nur größere Lebensmittelgeschäfte mit Selbstbedienung bis hin zum Co-op-Center in Brackel (H5) mit einer Ver- kaufsfäche von 1250 qm.

Die Geschäfte des periodischen Bedarfs dürfen etwas stärker gestreut liegen, da sie wegen geringerer Nachfrage nicht so häufig vertreten sind. Es fällt jedoch auf, daß sie sich hauptsächlich am Hellweg oder in seiner unmittel- baren Umgebung gruppieren (Abb. 34, Körne: B6/C6, Wambel: D5/E5, Brackel: F5/G5/H5/I5, Asseln: M4/N4, Wickede: P3/Q3/R3).

Im wesentlichen nur in den nach dem letzten Krieg neu erbauten Wohnvierteln finden sich Ladenzentren, in denen auch für den periodischen Bedarf Vor- sorge getroffen ist, so in Brackel in der Funkturmsiedlung (I7/J7/J6) und am Westheck (G4) sowie in Wickede am Dollersweg (S2) und an der Meylant- straße (R1). Über die Erreichbarkeit kann man geteilter Meinung sein, je- doch scheint uns in einer Großstadt ein einfacher Weg zur Apotheke von 20 - 30 Minuten (Brackel) keine urbanen Verhältnisse widerzuspiegeln (z. B. von F2 nach G5).

Die Geschäfte für den gehobenen Bedarf liegen in den einzelnen Siedlungen fast ohne Ausnahme am Hellweg dicht bei den alten Siedlungskernen in zen- traler Lage (Abb. 34). Zusammen mit den Kirchen, Poststellen und Licht- spieltheatern tragen sie zu einer Schwerpunktbildung innerhalb der Siedlun- gen bei, in denen sich auf diese Weise ein bestimmtes "Einkaufsmilieu" herausbildete. Mittelpunkte etwa in der Form eines Marktplatzes besitzen diese Orte nicht. Ihr wirtschaftlicher Anziehungspunkt" ist der Hellweg, an dem sich in bunter Vielfalt Geschäft an Geschäft reiht. Er ist innerhalb der Wohngebiete eine einzige Einkaufsstraße, an welcher sich das Waren- angebot jeweils zur Siedlungsmitte stark verdichtet und hier einen lebhaften Publikumsverkehr hervorruft (Abb. 35).

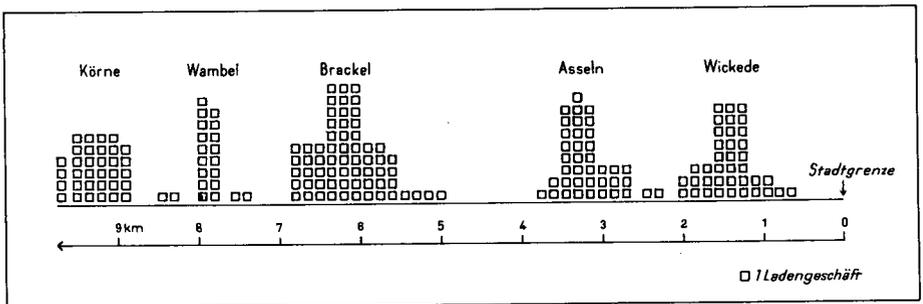


Abb. 35: Anzahl der Ladengeschäfte auf dem Hellweg

- 1) Dr. Rainer Mackensen, Sozialforschungsstelle Dortmund, Referat am 21. 3. 1968 im Arent-Rupe-Haus, Dortmund-Brackel, 2) Dortmunder Einwohnerbuch, 1928, S. 30, 3) Ruhrnachrichten, 30.10.1965, 4) Ipsen, Großstadt, 1959, S. 160 ff., 5) Pfeil, Großstadtforschung, 1950, S. 127, 6) Kultusminister Prof. Dr. Paul Mikat, Westfälische Rundschau 31. 12. 1964, 7) Müller-Wille, Stadtkartographie, 1964, S. 192, 8) Ruhrnachrichten, 26. 6. 1967, 9) Ganser, Dorferneuerung, 1967, S. 75, 10) Ruhrnachrichten, 28. 4. 1967, 11) Ebenda, 12) Gespräch mit dem Schulrat des Schulaufsichtsbezirkes I, Herrn Möllmann, am 30. 4. 1968, 13) Haushaltsbefragung, Mai 1968, S. 25, 14) Urmaterial des Amtes für Statistik und Wahlen der Stadt Dortmund. Stand: 15. 10. 1967, 15) Ruhrnachrichten, 28. 4. 1967, 16) Ruhrnachrichten, 13. 7. 1965, 17) Ipsen, Großstadt, 1959, S. 9, 18) Dortmunder Statistik, Sonderheft 24, 1965, S. 3, 19) Linneweber, Landwirtschaft, 1909, S. 81, 20) Ebenda, S. 74, 21) Pudwell, Wickede, 1952, S. 68, 22) Der Bedarf an Einzelhandelsgeschäften ist berechnet auf Grund der Einwohnerzahl und nach Meßzahlen von Beckermann, Eingliederung von Handwerks- und Einzelhandelsbetrieben, 1955, S. 20, 23) Reckenberg, Einmaleins der Siedlung, 1940, S. 3, 24) Beckermann, Eingliederung von Betrieben, 1955, S. 17.

IV.

Die Struktur des Verkehrswesens

Kommunale, kulturelle und soziale Funktionen sowie Handel und Wirtschaft verursachen Verkehr. Dieser Verkehr, der durch Entschlüsse von Einzelpersonen und von Gruppen ausgelöst wird, hat seinen Ursprung in einem "Geflecht von sozialen und wirtschaftlichen Beziehungen"(1). Verkehr kann also nicht nur als Raumüberwindung gesehen werden, sondern er ist eine "Lebensfunktion der Siedlung" schlechthin (2). Dieses Leben äußert sich "durch Bewegung, durch den täglichen und jahreszeitlichen Rhythmus, hervorgerufen durch das Hin- und Herpendeln von Menschen, Fahrzeugen und Gütern"(3). Um die Verkehrsstruktur unserer Siedlungen zu erfassen, sollen in den folgenden Abschnitten die Pendelwanderungen, der öffentliche Nahverkehr, der Individualverkehr und das Verkehrsnetz untersucht werden.

1. Die Pendelwanderungen und der innerstädtische Berufsverkehr

Die industrielle Ballung mit ihren zahllosen und vielfältigen Bedürfnissen schuf ein Angebot an Arbeitsplätzen, welches durch die ansässige Bevölkerung nicht zu decken ist. Betriebliche Spezialisierung erfordert außerdem Qualifikationen, die nicht überall in genügender Anzahl zur Verfügung stehen. So ist es unvermeidlich, daß Menschen, die außerhalb dieser Industriegemeinden wohnen, täglich kleinere oder größere Entfernungen zu ihren Arbeitsplätzen zurücklegen. Diese Berufstätigen, deren Wohnort nicht der Arbeitsort ist, überschreiten Gemeindegrenzen. Sie werden Pendler genannt.

Mit den großen Eingemeindungen wurden 43 Siedlungen in den Stadtverband Dortmund einbezogen. Die in diesen Siedlungen wohnenden Erwerbspersonen haben u. U. dieselben Wege zu ihren Arbeitsstätten zurückzulegen wie vor der Eingemeindung. Sie sind aber keine Pendler mehr, sondern sie verursachen jetzt den innerstädtischen Berufsverkehr. Daran wird deutlich, daß durch die Gemeindegrenze, die das Kriterium für Pendelwanderungen ist, nicht die ganze Fülle der Bewegungsvorgänge erfaßt wird. Wichtiger als das Überschreiten der Gemeindegrenze ist für uns der sozialgeographische Aspekt des Weges und des Zeitverlustes, der von den Erwerbstätigen - aus welchen Motiven auch immer - in Kauf genommen wird. Deshalb sollen hier sowohl die Pendelwanderungen, für die bei unseren fünf Siedlungen jedoch kaum Feststellungen zu treffen sind, als auch der innerstädtische Berufsverkehr berücksichtigt werden, da sie "ein helles Schlaglicht auf das Gefüge, den Entwicklungsstand und die Dynamik unserer Kulturlandschaften werfen" (4).

a) Pendler und ihre Zugehörigkeit zu Wirtschaftsabteilungen

Im Abschnitt über "Die Entwicklung der Industrie im Untersuchungsgebiet" wurde bereits dargestellt, daß vor der Eingemeindungsperiode in den Siedlungen Körne, Brackel, Asseln und Wickede der Bergbau heimisch gewesen ist. Eisenindustrie hatte sich in Körne und Wambel niedergelassen. Die große Zahl der benötigten Arbeiter konnte nicht allein aus der eingesessenen Bevölkerung rekrutiert werden. Die Produktionssteigerung verursachte

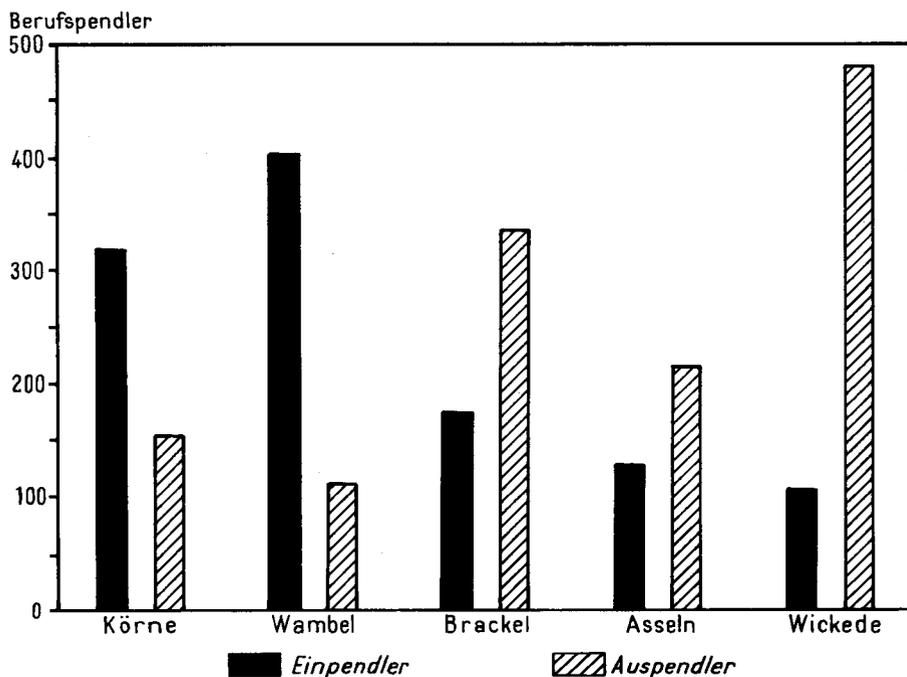
einen immer höheren Bedarf an Arbeitskräften, der vor allem in den Jahren zwischen 1870 und 1905 zu einem verstärkten Zuzug von Ostpreußen, Schlesiern und Polen geführt hat (5). Es ist naheliegend, daß aus den Agrarge-meinden des Umlandes Berufstätige in diese Industriegemeinden einpendel-ten. Obwohl der Nachweis nicht erbracht werden kann, dürfen wir aus den Einwohnerzahlen und aus der Zahl der Angehörigen des Bergbaus in Brackel, Asseln und Wickede schließen, daß zumindest diese Siedlungen einen Pend-lerüberschuß gehabt haben müssen.

Der Niedergang des Bergbaus erfolgte gegen Ende, aber noch innerhalb der Eingemeindungsperiode, welche im Stadtgebiet 1929 abgeschlossen war. Da die Bergbausiedlungen wirtschaftlich äußerst einseitig strukturiert gewesen sind, war kaum noch Anlaß zum Einpendeln gegeben. Im Gegenteil, die orts-ansässigen Erwerbstätigen waren genötigt, außerhalb der Siedlungen ihren Lebensunterhalt zu suchen. Sofern sie nicht vom Bergbau umgesiedelt wur-den - dies waren jedoch nur wenige - gingen sie in fremde Berufe oder nah-men ihre gewohnte Tätigkeit auf anderen Bergwerken, meistens nördlich des Hellwegs, auf. Bei ungünstigen Verkehrsverhältnissen wurden diese Bergleute im betriebseigenen Autobusverkehr zwischen Wohnung und Ar-beitsplatz befördert (z. B. zur Zeche Gneisenau in Derne). So wurden die meisten der ehemals im Bergbau beschäftigten Erwerbstätigen der östlichen Siedlungen zu innerstädtischen Berufs"pendlern". Da nach den Eingemein-dungen von Körne und Wambel große Teile der Siedlungsfläche mit aus der Innenstadt ausgesiedelten Betrieben der eisenverarbeitenden Industrie be-setzt wurden, entwickelte sich hier eine krisenfestere wirtschaftliche Struk-tur.

Die Ergebnisse der Volkszählung vom 6. 6. 1961 geben die Möglichkeit, die Situation bei den Pendelwanderungen und im innerstädtischen Berufsver-kehr - soweit sie unsere fünf Siedlungen betrifft - zu untersuchen. Vorweg sei bemerkt, daß bei den Ein- und Auspendlern für die statistischen Bezir-ke die Herkunfts- bzw. Zielgemeinden nur für die Gesamtstadt ausgezählt wurden.

Es ist festzustellen, daß Körne und Wambel mit einem Anteil von je 3,3 % und Brackel mit 4,6 % Auspendlern von den hier wohnenden Erwerbstätigen unter dem Stadtdurchschnitt von 4,9 % liegen. Asseln mit 5,6 % und Wickede gar mit 13,6 % liegen darüber.

Die Auspendler sind in den Zielgemeinden vorrangig im Verarbeitenden Ge-werbe und im Baugewerbe tätig (Tab. 14/15). In Asseln und Wickede ist der Bergbau bei den Auspendlern noch mit 13,0 % bzw. 19,8 % beteiligt. Setzen wir die Einpendler zu den am Ort Beschäftigten in Relation, dann ist festzustellen, daß der Anteil der Einpendler in Körne 5,0 %, in Wambel 10,6 %, in Brackel 5,3 %, in Asseln 8,2 % und in Wickede 14,1 % aus-macht. Der Stadtdurchschnitt beträgt 11,5 % (Abb. 36). Damit liegt nur Wickede darüber. Die Einpendler sind in Körne und Wambel vorwiegend im Verarbeitenden Gewerbe tätig (Tab. 16). Hier befinden sich u. a. die Fir-men Klönne, Jucho, Wencker und Berninghaus "Carlshütte" sowie Holstein und Kappert. In zweiter Linie sind sie im Baugewerbe beschäftigt. Während in Brackel das Verhältnis fast ausgeglichen ist, schlägt es nach Asseln und Wickede um. Hier sind die Einpendler mit dem größten Prozentsatz im Bau-gewerbe erwerbstätig. Bei Wickede fällt der große Anteil (22,4 %) der in der Wirtschaftsabteilung Verkehr und Nachrichtenübermittlung beschäftigten



(E = Einpendler, A = Auspendler)

Siedlung	Bilanz		Be- schäftigte	davon E in %	Erwerbs- tätige	davon A in %
	E	A				
Körne	317	155	6 418	5,0	4 728	3,3
Wambel	402	112	3 795	10,6	3 373	3,3
Brackel	174	335	3 297	5,3	7 361	4,6
Asseln	128	215	1 571	8,1	3 852	5,6
Wickede	107	480	760	14,1	3 520	13,6
Dortmund	35 115	13 587	21 528		304 760	11,5
					275 024	4,9

Quelle: Dortmunder Statistik. Sonderheft 25. 1965

Abb. 36: Berufspendler 1961

Einpendler auf. Hier befindet sich ein Straßenbahn-Betriebshof der Dortmunder Stadtwerke.

Zusammenfassend ist folgendes festzuhalten. Der Anteil der Auspendler an den Erwerbstätigen ist in Wickede zweieinhalb- bis viermal höher als in den übrigen Hellwegsiedlungen. Die Auspendler sind in ihren Zielgemeinden hauptsächlich im verarbeitenden Gewerbe, im Bergbau und im Baugewerbe tätig. Der Anteil der Einpendler an den Beschäftigten ist um so höher, je näher der Vorort zur Stadtgrenze liegt. In Körne und Wambel sind die Einpendler hauptsächlich im verarbeitenden Gewerbe und in Asseln und Wickede im Baugewerbe beschäftigt. In Brackel sind die Einpendler an beiden Wirtschaftsabteilungen beinahe gleich stark beteiligt.

Der Pendlersaldo weist für Körne und Wambel einen Pendlerüberschuß aus, während bei Brackel, Asseln und Wickede die Zahl der Auspendler die der Einpendler übersteigt.

#### b) Der innerstädtische Berufsverkehr

Bedeutendere Bewegungsvorgänge als der Pendelverkehr verursacht, werden durch den innerstädtischen Berufsverkehr ausgelöst. Hier wollen wir den Beziehungen nachgehen, die zwischen den Siedlungen unseres Untersuchungsgebietes einerseits sowie zwischen diesen und den Verwaltungsbezirken der Stadt Dortmund andererseits bestehen. Es ist anzumerken, daß wir Körne für die zahlenmäßige Darstellung des Berufsverkehrs aus dem Verwaltungsbezirk Innenstadt herausgelöst haben.

Das Hauptziel der Auspendler unserer Siedlungen ist die Innenstadt (Tab. 17, Abb. 37 - 39).

Es fahren von Körne 80,5 %, von Wambel 76,3 %, von Brackel 66,5 %, von Asseln 58,1 % und von Wickede 58,0 % in die Innenstadt.

Für den innerstädtischen Berufsverkehr haben wir keine Differenzierung nach Wirtschaftsabteilungen vorliegen. Jedoch kann gesagt werden, daß für das Gefälle zum Stadtrand hin weniger die zunehmende Entfernung als vielmehr die Sozialstruktur der Bevölkerung als Ursache anzusehen ist; denn je weiter die Siedlung zum Stadtrand liegt, um so weniger Erwerbstätige sind im Dienstleistungsgewerbe beschäftigt.

Das nächst große Ziel im Berufsverkehr ist für Körne die Siedlung Wambel, für Wambel die Siedlung Körne, für Brackel die Siedlung Wambel, für Asseln die Siedlung Wambel, und für Wickede ist es Brackel. Daran zeigt sich, daß die Verflechtung der Siedlungen untereinander sehr stark ist. Sie beruht auf dem verarbeitenden Gewerbe, welches hier im Dortmunder Osten in Körne und Wambel den wirtschaftlichen Schwerpunkt bildet. Die drittwichtigsten Ziele liegen zum Teil außerhalb des Verwaltungsbezirkes Brackel. Körner Berufstätige "pendeln" zum Verwaltungsbezirk Hörde (Hüttenunion), Wambeler zur Siedlung Brackel, Brackeler in den Verwaltungsbezirk Derne (Zeche Gneisenau), Asselner in den Verwaltungsbezirk Hörde, und für Wickeder Pendler ist die Siedlung Wambel das Ziel. Alle diese Pendler sind vermutlich größtenteils im Verarbeitenden Gewerbe tätig.

Woher kommen nun die "Einpendler", welche in unseren Siedlungen ihrem Erwerb nachgehen? Auch bei den Einpendlern kommt der größte Prozentsatz aus der Innenstadt, nämlich nach Körne 43,5 %, nach Wambel 36,5 %, nach Brackel 29,8 %, nach Asseln 26,4 % und nach Wickede 20,4 % (Tab. 18).

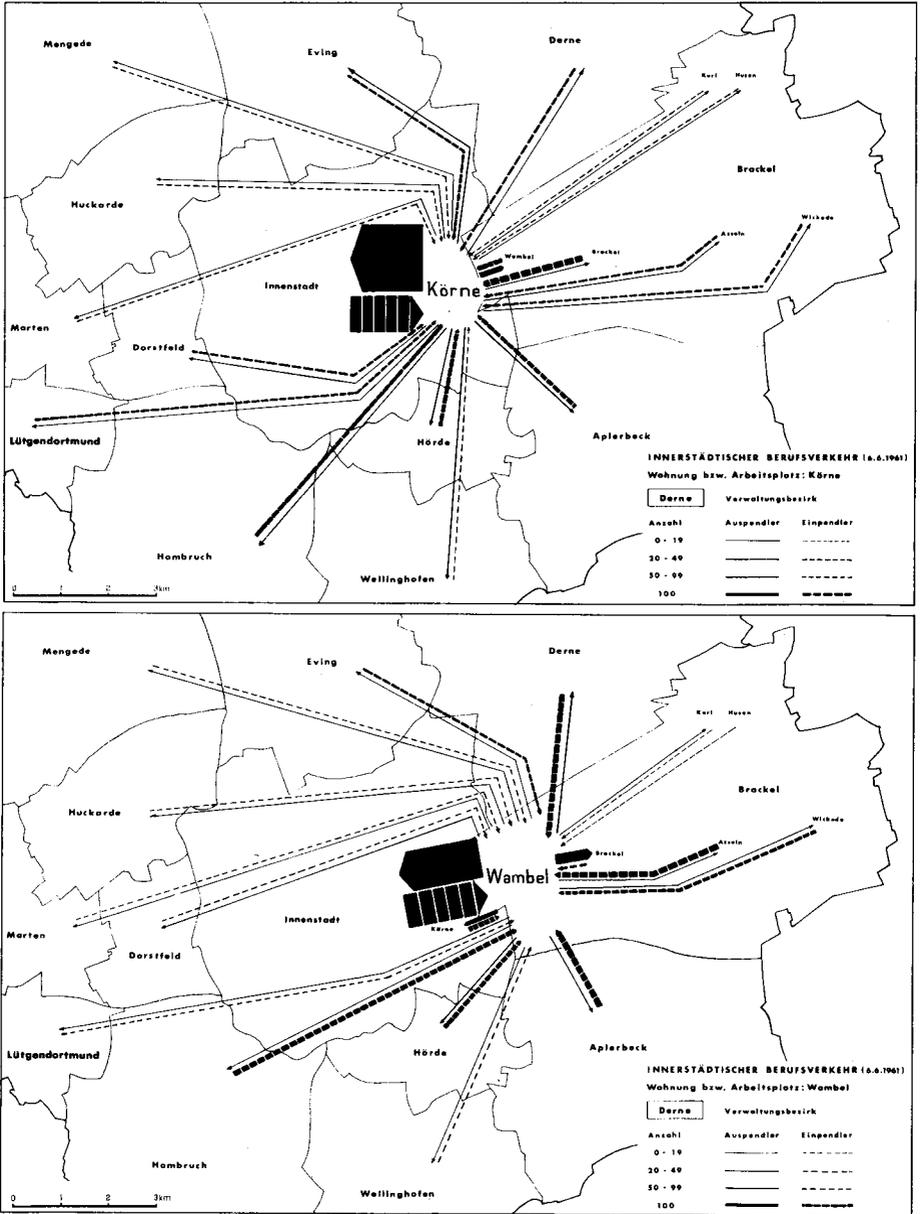


Abb. 37: Innerstädtischer Berufsverkehr der Siedlungen Körne und Wambel 1961

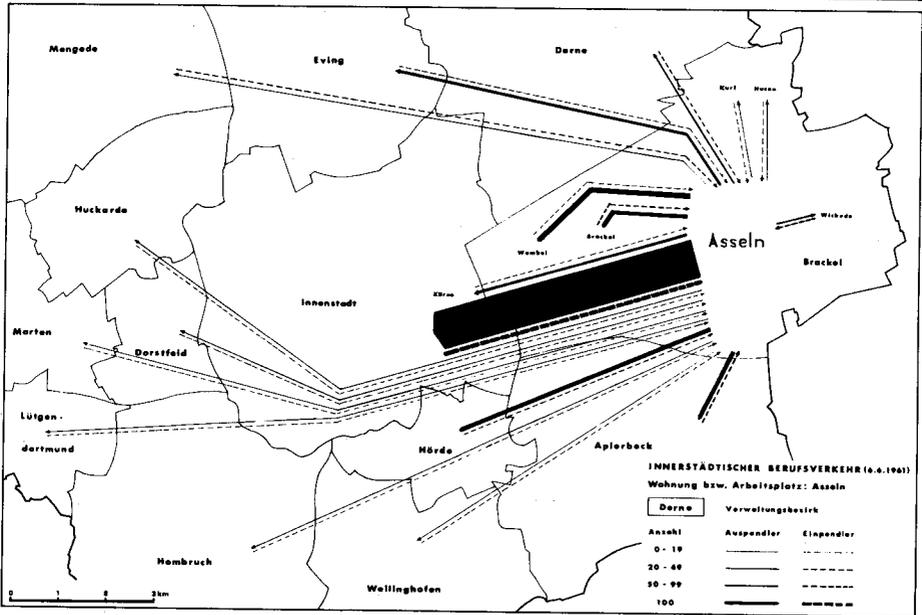
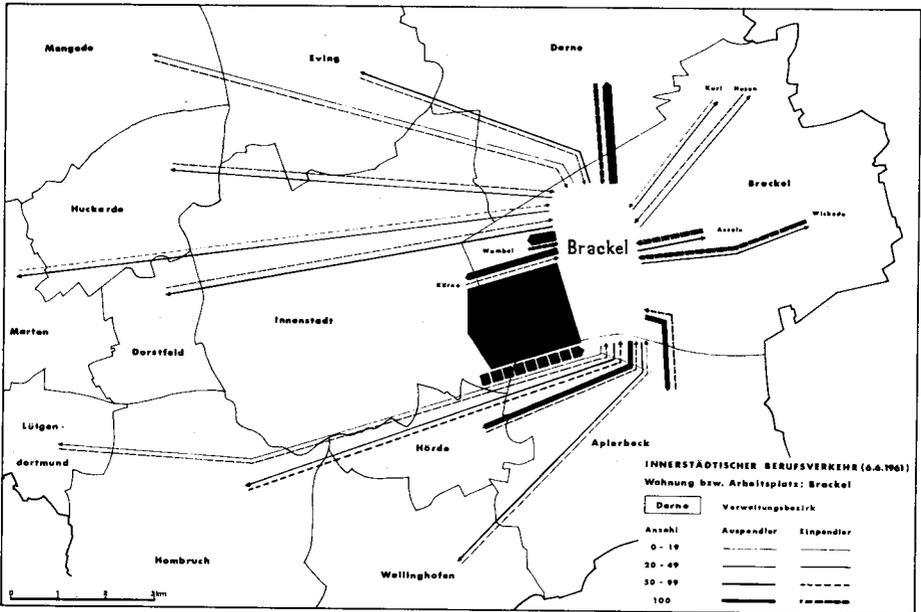


Abb. 38:  
Innerstädtischer Berufsverkehr der Siedlungen Brackel und Asseln 1961

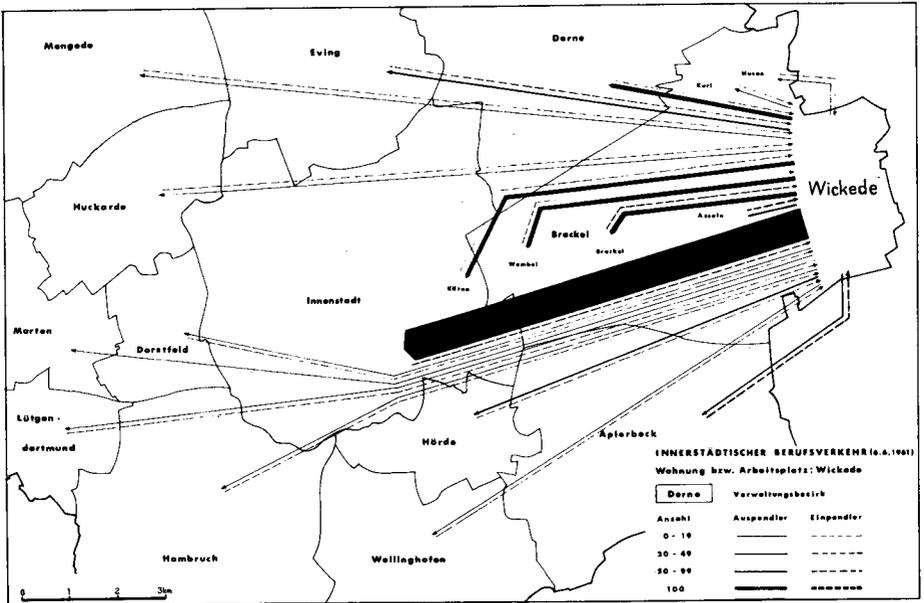


Abb. 39: Innerstädtischer Berufsverkehr der Siedlung Wickede 1961

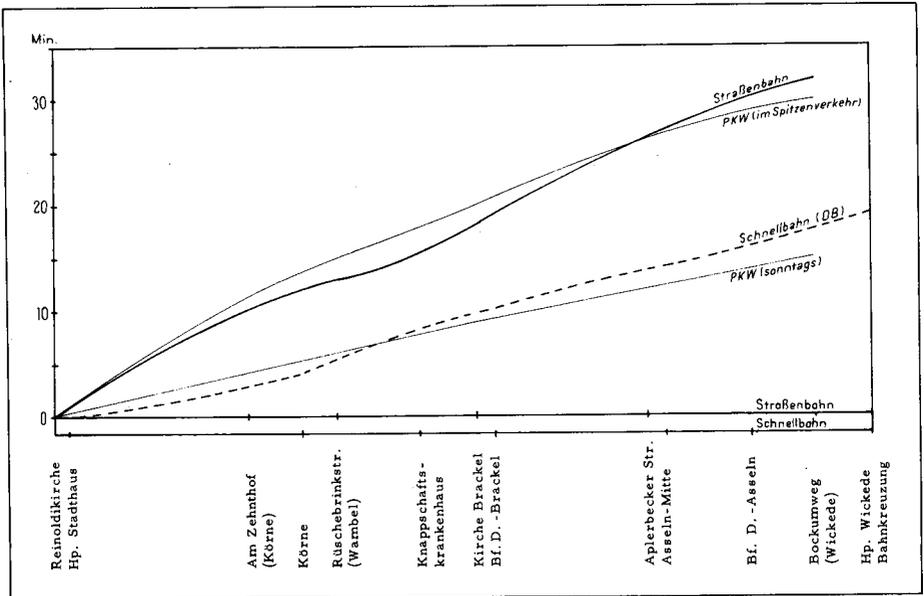


Abb. 40: Fahrzeiten der Verkehrsmittel Juni 1968

Mit zunehmender Entfernung von der Innenstadt nimmt die Zahl der Einpendler ab. Dafür ist aber nicht der "Fahrwiderstand" verantwortlich zu machen, sondern es fehlt den Vororten mit zunehmender Entfernung von der Stadtmitte an einem intensiven Wirtschaftsleben.

Weitere wichtige Herkunftsorte der Einpendler im innerstädtischen Berufsverkehr sind wiederum unsere Siedlungen selbst. An zweiter Stelle kommen Arbeitnehmer aus Brackel nach Körne und Wambel, aus Wickede nach Asseln und umgekehrt. Die Verarbeitende Industrie in Körne und Wambel ist so zugkräftig, daß hierher auch aus den Verwaltungsbezirken Hombruch und Derne ein beträchtlicher Berufsverkehr stattfindet.

Zusammenfassend stellen wir fest, daß das Pendelwesen und der innerstädtische Berufsverkehr mit zunehmender Entfernung von der Innenstadt an Intensität nachläßt. Besonderer Schwerpunkt für die Auspendler im innerstädtischen Berufsverkehr ist die Innenstadt und nachfolgend sind es die Siedlungen Körne und Wambel. Für die Einpendler sind ebenfalls Körne und Wambel ein hervortretendes Ziel. Außerdem bestehen im Berufsverkehr relativ intensive Beziehungen zwischen den fünf Siedlungen untereinander sowie in geringerem Umfange zu den anderen Verwaltungsbezirken der Stadt Dortmund. Wickede und in schwächerem Maße auch Asseln befinden sich in einer wirtschaftlichen Abseits- und topographischen Randlage, die sich sowohl auf den Pendelverkehr als auch auf den innerstädtischen Berufsverkehr hemmend auswirkt.

### c) Der Berufsverkehr und die Tagesbevölkerung der Siedlungen

Abschließend wollen wir ermitteln, wie groß die Tagesbevölkerung in unseren Siedlungen ist (Tab. 19). Gehen wir von der Wohnbevölkerung aus und setzen davon alle Erwerbstätigen ab, welche die Siedlungen zur Berufsausübung verlassen (Schüler und Studenten bleiben unberücksichtigt), dann erhalten wir die restliche Wohnbevölkerung. Addieren wir zu der restlichen Wohnbevölkerung die Berufstätigen, welche unsere Siedlungen zum Erwerb des Lebensunterhaltes aufsuchen, dann erhalten wir die Tagesbevölkerung.

Tagesbevölkerung 1961 in % der Wohnbevölkerung

Siedlung	Wohnbevölkerung minus Arbeitsauspendler	Restliche Wohnbevölkerung plus Arbeitseinpender
Körne	65,2	101,9
Wambel	68,2	123,4
Brackel	67,5	76,7
Asseln	67,3	75,7
Wickede	67,4	71,0

Die Entleerung der Siedlungen durch Arbeitsauspendler zwischen 30 - 35 % ist beachtlich.

Während die Tagesbevölkerung in Körne nur 1,9 % höher ist als die Wohnbevölkerung, ist der Anstieg von 23,4 % bei Wambel recht bedeutend (Stadt

Dortmund: Tagesbevölkerung 103,4 %). In Brackel, Asseln und Wickede bleibt die Tagesbevölkerung durchschnittlich um 27,4 % unter der Wohnbevölkerung.

Da in Brackel, Asseln und besonders in Wickede seit 1961 eine erhebliche Bevölkerungszunahme infolge von Siedlungsbauten stattgefunden hat, dürfte sich die Anzahl der Berufspendler sowie der innerstädtische Berufsverkehr beträchtlich vermehrt und zu einem weiteren Absinken der Tagesbevölkerung geführt haben. Hier liegt die Gefahr, daß diese Siedlungen zu reinen "Wohnstädten" werden können. Es erscheint notwendig, sie durch verstärkte Ansiedlung von Gewerbe und Verarbeitender Industrie intensiver zu integrieren.

## 2. Öffentlicher Nahverkehr und Individualverkehr am östlichen Hellweg

Die Auflockerung des Ballungsgebietes Innenstadt und die Erhöhung der Siedlungsdichte in den Außenbezirken bewirkt eine Vergrößerung des Verkehrsaufkommens. Dieses wird in erster Linie durch die öffentlichen Verkehrsmittel und durch den privaten Kraftwagenverkehr hervorgerufen. "Jedes dieser Verkehrsmittel vermag den Raum auf die ihm eigene Art zu überwinden, und zwar im Vergleich zu den anderen Verkehrsmitteln mit einer Gunst oder Ungunst an Zeit und Kosten, die den Erwerbstätigen belasten und die für ihn so gering wie möglich sein sollen" (6). Für unsere weiteren Betrachtungen soll der Verkehr nicht nur als ein Mittel zur Überwindung des Raumes gesehen werden, sondern als Träger und Mittler der Beziehungen im Sozialraum schlechthin.

Im Anschluß an unsere Darstellung des Pendelverkehrs und des innerstädtischen Berufsverkehrs wollen wir für die Nachkriegszeit die Verkehrssituation am östlichen Hellweg zwischen der Kernstadt und dem Stadtrand untersuchen. Wegen der Zerstörung der Archive ist eine Vorverlegung bis zum Beginn der Eingemeindungsperiode nicht möglich.

### a) Die Fahrzeiten bei Benutzung der Verkehrsmittel

Unsere Ermittlungen über den innerstädtischen Berufsverkehr ergaben, daß weit über die Hälfte des Berufsverkehrs, der als Quellverkehr aus unseren fünf Siedlungen kommt, als Ziel die Innenstadt ansteuert. Der Rest des Verkehrs hat nähere oder auch weitere Ziele (Abb. 37 - 39). Für diesen Großteil der Berufstätigen wollen wir nun das Zeitaufkommen berechnen, welches als mehr oder minder große Belastung der Arbeitszeit hinzuzuzählen und von der Freizeit abzuziehen ist.

Als Verkehrsmittel für die Bewohner unserer Siedlungen, die von W nach E an einer Radialstraße, dem Hellweg, aufgereiht sind, kommen in erster Linie die Straßenbahn, die Schnellbahn (DB) und der private Personenkraftwagen in Betracht. Die Gleisführung der Straßenbahn benutzt auf der ganzen Strecke von Wickede bis zur Innenstadt die Radialstraße. Die Schnellbahn schneidet in Wickede den Hellweg und tangiert in der Innenstadt den Wallring im Süden. Der Haltepunkt ist in der Nähe des Stadthauses (7). Angemommenes Fahrziel für die Benutzer der Straßenbahn und für den Individualverkehr ist der Verkehrsknoten an der Reinoldikirche.

Ein Vergleich der Fahrzeiten der Verkehrsmittel zeigt, daß der Fahrgast der Straßenbahn von Wickede bis zur Innenstadt 32 Minuten fährt, während

er mit der Schnellbahn in 19 Minuten befördert wird (Tab. 20, Abb.40, S.72). Im Durchschnitt benötigt der Fahrgast bei Benutzung der Straßenbahn mehr Zeit als bei Inanspruchnahme der Schnellbahn, und zwar von Wickede 40,6 %, von Asseln 38,5 %, von Brackel 44,4 %, von Wambel 38,5 %, von Körne 60,0 %. Diese Zeitvergleiche sind nicht ganz korrekt, da die Haltestellen, Haltepunkte und Bahnhöfe der beiden öffentlichen Verkehrsmittel in unterschiedlicher Entfernung vom Zielpunkt liegen (Abb. 40). Jedoch lassen sie erkennen, daß die Benutzung der Schnellbahn in erster Linie von Körne aus, sodann von Brackel und weiter zum Stadtrand hin eine größere Einsparung an reiner Fahrzeit bringt. Damit ist noch nicht ausgesagt, daß die Benutzung der Schnellbahn für den Gesamtweg von der Wohnung zur Arbeitsstätte ökonomischer ist. Die Erfahrung hat gezeigt, daß der Anmarschweg zum Verkehrsmittel und die Lage des Arbeitsplatzes vom Zielpunkt die Entscheidung des Fahrgastes für dieses oder jenes Verkehrsmittel beeinflusst. Die Beobachtung gab den Aufschluß, daß Berufstätige, welche nördlich des Hellwegs wohnen, die Straßenbahn als Verkehrsmittel bevorzugen, während die südlich des Hellwegs wohnenden gern die Schnellbahn benutzen (8). Mit abnehmender Minutendistanz zur Stadtmitte (von Körne aus; Straßenbahn 10 Minuten, Schnellbahn 4 Minuten) verliert die Frage der Wahl des Verkehrsmittels an Bedeutung.

Bei der Benutzung eines Personenkraftwagens zu Zeiten des Spitzenverkehrs ist gegenüber der Straßenbahn erfahrungsgemäß kaum ein Zeitgewinn zu erzielen. Auf dem engen Hellweg behindern sich beide Verkehrsmittel gegenseitig. Im wesentlichen bestimmt die Straßenbahn, welche durch ihr Anhalten an den in kurzen Abständen gestaffelten Haltestellen den Straßenverkehr bremst, das Tempo des fließenden Verkehrs. Anders ist die Situation an Sonntagen. Die geringere Fahrzeugdichte ermöglicht dem PKW eine zügige Fahrt, so daß die Strecke vom Stadtrand zur Innenstadt in der halben Fahrzeit zurückgelegt werden kann.

Vergleichen wir den Stundendurchschnitt der Verkehrsmittel an den Arbeitstagen. Die Schnellbahn befördert ihre Fahrgäste je nach Entfernung von der Stadtmitte mit einer Geschwindigkeit von 35 - 49 km/h. Die Straßenbahn fährt 16 - 22 km/h. Der PKW erreicht nur 14 - 23 km/h. Diese Fahrgeschwindigkeiten sind nicht erheblich, denn "einer Untersuchung aus dem Jahre 1907 zufolge bewegten sich Pferdefuhrwerke in New York mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 18,7 km. Heute kriechen die Autos mit einem Tagesdurchschnitt von 10 Stundenkilometern durch die Straßen. Je dichter die Bebauung pro Hektar wird, um so weiter wird auch die Geschwindigkeit noch absinken" (9).

Nach einer Verkehrsanalyse von Pirath haben die Benutzer der Verkehrsmittel außerhalb der Kernstadt einen durchschnittlichen Anmarschweg von 500 m - entsprechend 6 Minuten - zu den Haltestellen (10). Das trifft für unsere Siedlungen nur bedingt zu. Abbildung 41 zeigt, daß der größte Teil der Wohnbebauung innerhalb der Kreise liegt, welche mit dem Radius von 500 m um die Haltestellen geschlagen wurden. Da hier aber auch die Kraftomnibuslinien als Zubringer mit eingezeichnet sind, dürfen wir in Ansatz bringen, daß die Berufstätigen erst mit diesem Verkehrsmittel in die Siedlungsmittle hineinfahren. Wir schlagen also eine Wege- und Wartezeit von durchschnittlich 6 Minuten zur Fahrzeit hinzu. Setzen wir die gleiche Zeit noch einmal nach Beendigung der Fahrt ein, dann sind zu der reinen Fahr-

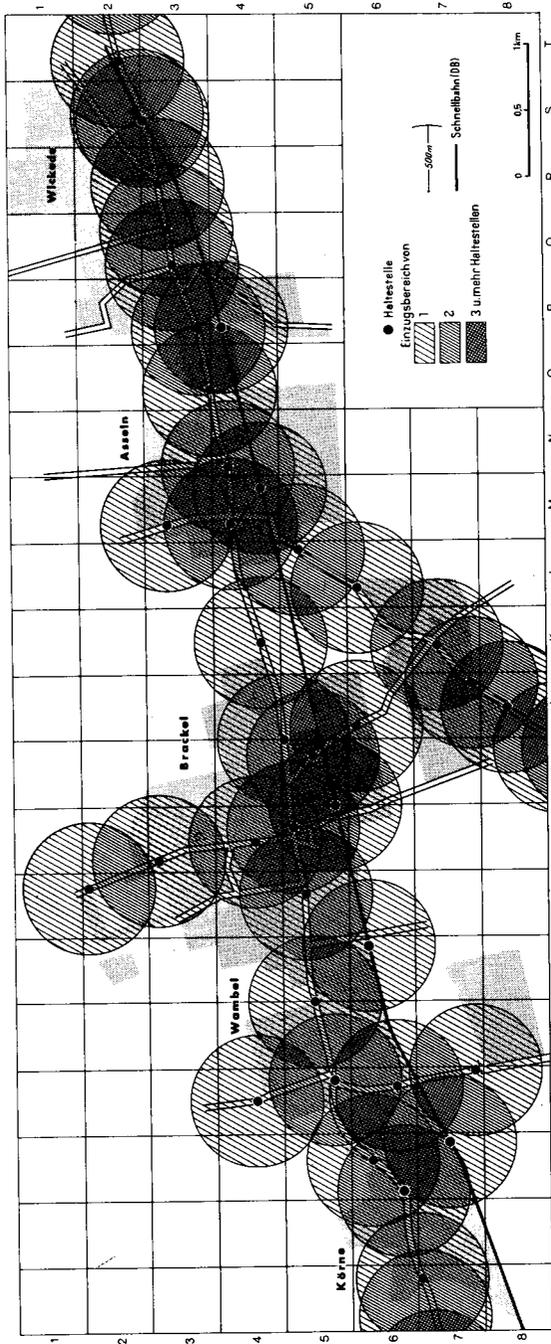


Abb. 41: Einzugsbereiche der Haltestellen des öffentlichen Nahverkehrs

zeit mit Straßenbahn oder Schnellbahn noch Wege- und Wartezeiten von 12 Minuten hinzuzählen. Diesen Zeitaufwand gesteht Pirath auch den Kraftfahrern zur Vorbereitung und Beendigung der Fahrt zu. Wir erhalten also als Reisezeit zur Innenstadt folgende Werte:

Reisezeit in Minuten zur Innenstadt 1968

Siedlung	Schnellbahn	Straßenbahn	Personenkraftwagen
Körne	16	22	23
Wambel	20	25	27
Brackel	22	30	32
Asseln	26	38	38
Wickede	31	44	42

Kehren wir zum Ausgang unserer Betrachtung zurück, dann stellen wir fest, daß der weitaus größte Teil der Berufstätigen einen Weg zurücklegt, der weniger als 45 Minuten beträgt. Die Gesamtreisezeit (Hin- und Rückweg) beträgt bei einer 40-Stunden-Woche demnach im ungünstigsten Falle von Wickede aus 18,3 % der täglichen Arbeitszeit. Sie liegt innerhalb der Grenzmaße, welche Pirath mit 16 - 22 % angibt (11). Diejenigen Berufstätigen, welche in anderen Verwaltungsbezirken der Stadt Dortmund ihrer Arbeit nachgehen, überschreiten dieses Grenzmaß jedoch beträchtlich, und zwar um so mehr, je weiter Wohnstätten und Arbeitsplätze voneinander entfernt liegen.

b) Die Fahrgelegenheiten im öffentlichen Nahverkehr

Die Anzahl der Fahrgelegenheiten, welche der Bevölkerung der Hellwegsiedlungen angeboten werden, geben sowohl Aufschluß über die Intensität der Verkehrsbeziehungen mit der Innenstadt als auch über das Verkehrsbedürfnis der Bewohner. Da die Träger der öffentlichen Verkehrsmittel bestrebt sind, den Fahrplan nach wirtschaftlichen Gesichtspunkten zu gestalten, wird das Angebot von der Nachfrage gesteuert.

Im Jahre 1950 betrug das Angebot der Straßenbahn an Werktagen von Wickede bis nach Brackel täglich 69 Fahrgelegenheiten und weiter von Brackel zur Innenstadt 160 Fahrgelegenheiten (Abb. 42). Für die im letzten Schub eingemeindeten Siedlungen Asseln und Wickede lag das Angebot also um 232 % niedriger. Mit der Bevölkerungszunahme im Dortmunder Osten, die sich bis 1959 hauptsächlich in Brackel und Wambel bemerkbar machte, wurde das Angebot weiter erhöht und in drei Stufen gestaffelt. Die Fahrgelegenheiten in den Siedlungen standen im Jahre 1959 in folgendem Verhältnis zueinander:

Innenstadt-Brackel	Brackel-Asseln	Asseln-Wickede
2,5	1,9	1

Die verstärkte Bautätigkeit in Brackel, Asseln und Wickede - in Wickede verdreifachte sich die Bevölkerungszahl von 1950 - 1967 - tritt bis zum Jahre 1968 mit einer Erhöhung des Angebots der Straßenbahn nicht wesentlich in Erscheinung. Es erfolgte eine noch feinere Differenzierung der Kapazität bei den einzelnen Siedlungen. In der Flutstunde zwischen 7 und 8 Uhr morgens fahren von Wickede bis Asseln 7 Züge, von Asseln bis

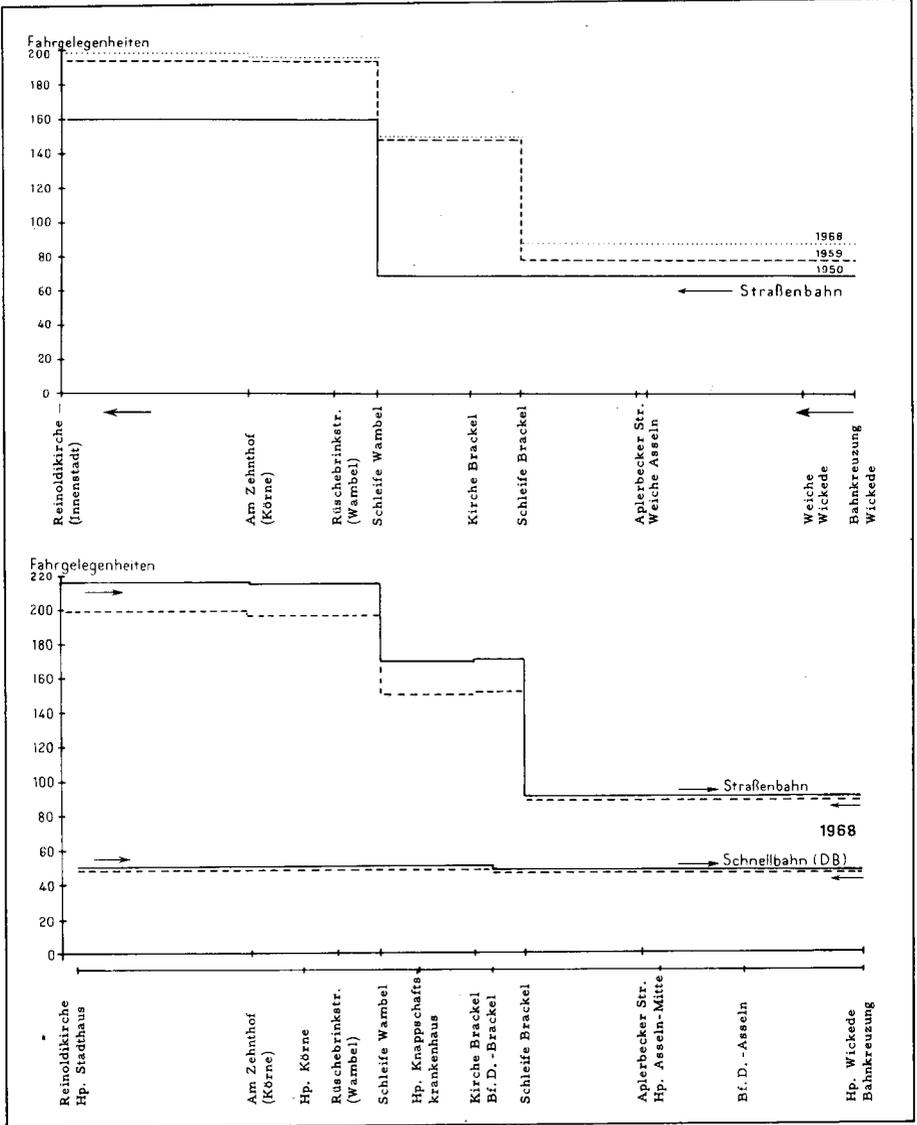


Abb. 42: Werktägliche Fahrgelegenheiten mit öffentlichen Verkehrsmitteln

Brackel 9 Züge, von Brackel bis Wambel 17 Züge, von Wambel zur Innenstadt 19 Züge.

Dennoch sind die Straßenbahnen zu dieser Zeit überfüllt, während sie im Tagesdurchschnitt nur zu 24 % ausgenutzt werden (12). Die geringe Zunahme der Fahrgelegenheiten wird von den Verkehrsbetrieben damit erklärt, daß stärkere Zugwagen mit zwei anstatt wie bisher mit einem Anhänger fahren und die seit einigen Jahren eingesetzten Großraumwagen mehr Sitzplätze haben. Andererseits habe der Fahrgastandrang seit 1950/51 allgemein zugunsten des Individualverkehrs abgenommen (13).

Ein weiterer Grund für das geringe Angebot der Straßenbahn in den Siedlungen am Stadtrand liegt zweifellos in der Einrichtung der Schnellbahn (DB) von Unna-Königsborn nach Dortmund-Dorstfeld am 26. 5. 1963, die zeitlich mit dem Bau der Großsiedlungen in Wickede zusammenfiel. Mit täglich 46 Zügen von Wickede bis Brackel und 48 Zügen von Brackel zur Innenstadt entlastet die auf eigener Gleisanlage fahrende Schnellbahn den Straßenbahnverkehr auf dem Hellweg beachtlich. In der Flutstunde von 7 - 8 Uhr fahren von Wickede bis zur Innenstadt 5 Züge. Dadurch wurden die Fahrgelegenheiten um folgende Prozentsätze aufgebessert:

Wickede - Asseln 71 %, Asseln - Brackel 56 %, Brackel - Wambel 29 %, Wambel - Innenstadt 26 %.

Es zeigt sich also, daß durch die Einrichtung der Schnellbahn die Intensität der Verkehrsbeziehungen zur Innenstadt besonders für die entfernter liegenden Siedlungen Brackel, Asseln und Wickede zugenommen hat. Aus Abbildung 41 geht hervor, daß die Erreichbarkeit besonders auffallend für das Zentrum der Siedlung Brackel (Planquadrat H5/I5) und Asseln (M4) gestiegen ist.

Vergleicht man jedoch die Bevölkerungszahlen der Hellwegsiedlungen miteinander (Tab. 1), dann sollte man annehmen, daß die Anzahl der Fahrgelegenheiten vom Stadtrand zur Innenstadt unzureichend ist. Die schon einmal zitierte Haushaltsbefragung vom Mai 1968 gibt weiteren Aufschluß. Von 270 Befragten (100 %) des Verwaltungsbezirkes Brackel erklärten zur Einstellung zum Innenstadtb Besuch:

36 % ist lästig, 53 % mache ich gern, 11 % ohne Angabe (14).

Über die Häufigkeit des Innenstadtb Besuchs befragt, äußerten sich diese Personen:

%	x-mal in der Woche
6	5 - 7
5	3 - 4
26	1 - 2
21	2 - 3 im Monat
20	Alle 1 - 2 Monate
5	Alle 3 - 4 Monate
8	1 - 2 im Jahr
8	Seltener
1	Keine Angaben (15).

Das Ergebnis dieser Befragung läßt den Schluß zu, daß das Verkehrsbedürfnis mit dem vorhandenen Angebot gedeckt ist. Bestätigung finden wir außerdem in dem Resultat unserer Ermittlungen über den innerstädtischen Berufsverkehr, denn von Wickede pendeln nur 58 % der Berufstätigen zur Innenstadt. Dieser Prozentsatz steigt bis Körne auf 80 % an.

c) Die Fahrtkosten der Verkehrsmittel

Die Fahrtkostenbelastung der Bevölkerung für die Fahrt von den Siedlungen zur Innenstadt ist je nach der Benutzung des Verkehrsmittels unterschiedlich (Abb. 43, Tab. 20). Es ist erkennbar, daß für die Fahrt mit der Straßenbahn ein höherer Fahrpreis zu zahlen ist als bei Benutzung der Schnellbahn. Ein Vergleich der Tarife dieser beiden Verkehrsmittel zeigt, daß die Schnellbahn die Bevölkerung um nachfolgende Prozentsätze billiger befördert:

Preisvorteil der Schnellbahn gegenüber Straßenbahn 1968

Fahrestrecke	Einfache	Hin- und	Wochen-	Monats-
	Fahrt	Rückfahrt	karte	karte
	%	%	%	%
Wickede-Innenstadt	20	16	18	33
Asseln-Innenstadt	50	54	57	74
Brackel-Innenstadt	50	39	40	76
Wambel-Innenstadt	50	39	40	76
Körne-Innenstadt	50	39	75	100

Der Preisvorteil ist besonders auffallend bei den Tarifen für die Monatskarten, welche hauptsächlich von den Berufspendlern bevorzugt werden. Erinnern wir uns außerdem, daß die Fahrzeit der Schnellbahn je nach Entfernung von der Innenstadt um 40 - 60 % kürzer ist als die der Straßenbahn, dann mag die Entscheidung für große Bevölkerungsteile feststehen. Ein wesentlicher Gesichtspunkt jedoch ist zu beachten: Die Straßenbahn ist wegen ihrer größeren Zahl an Haltestellen leichter erreichbar, so daß hier die kürzeren Wegezeiten für die Einwohner von Vorteil sein können. Jedoch mehr Haltestellen bei etwa gleicher Entfernung verhindern höhere Durchschnittsgeschwindigkeiten. Hier gibt es keine perfekte Lösung.

Wenden wir uns nun den Fahrtkosten des Individualverkehrs zu. Die Berechnung des Fahrpreises stützt sich auf die Kostentabelle des Allgemeinen Deutschen Automobilclubs (ADAC) für das Jahr 1968. Es wurde als ein viel benutztes Fahrzeug der Volkswagen 1200 herausgenommen und eine Jahresfahrleistung von 20000 km angesetzt. Die Tabelle weist als Kosten für einen Kilometer Fahrt 27,1 Pfennig aus. Start und Ziel sollen sich mit den Haltestellen der öffentlichen Verkehrsmittel decken.

Wir sehen an der gerade verlaufenden Linie (Abb. 43), daß die Fahrtkostenbelastung im Individualverkehr mit der Entfernung proportional zunimmt. Die einfache Fahrt mit dem PKW ist vom Stadtrand aus 210 % teurer als die Schnellbahn und 158 % teurer als die Straßenbahn. Erst von Körne ab sind die Fahrtkosten mit dem PKW niedriger als die Tarife des öffentlichen Nahverkehrs. Noch größer wird die Diskrepanz, wenn wir die Fahrtkosten des Personenkraftwagens für einen Monat mit 20 Arbeitstagen der Monatskarte gegenüberstellen. Maximal sind die Fahrtkosten vom Stadtrand aus 327 % höher als die Monatskarte der Schnellbahn und 220 % höher als die der Straßenbahn.

Die Benutzung des Personenkraftwagens bringt also weder Kostenersparnis noch Zeitgewinn, wie wir bei der Untersuchung über die Fahrzeit feststellen konnten. Damit fallen beide Faktoren fort, die wir für die Benutzer

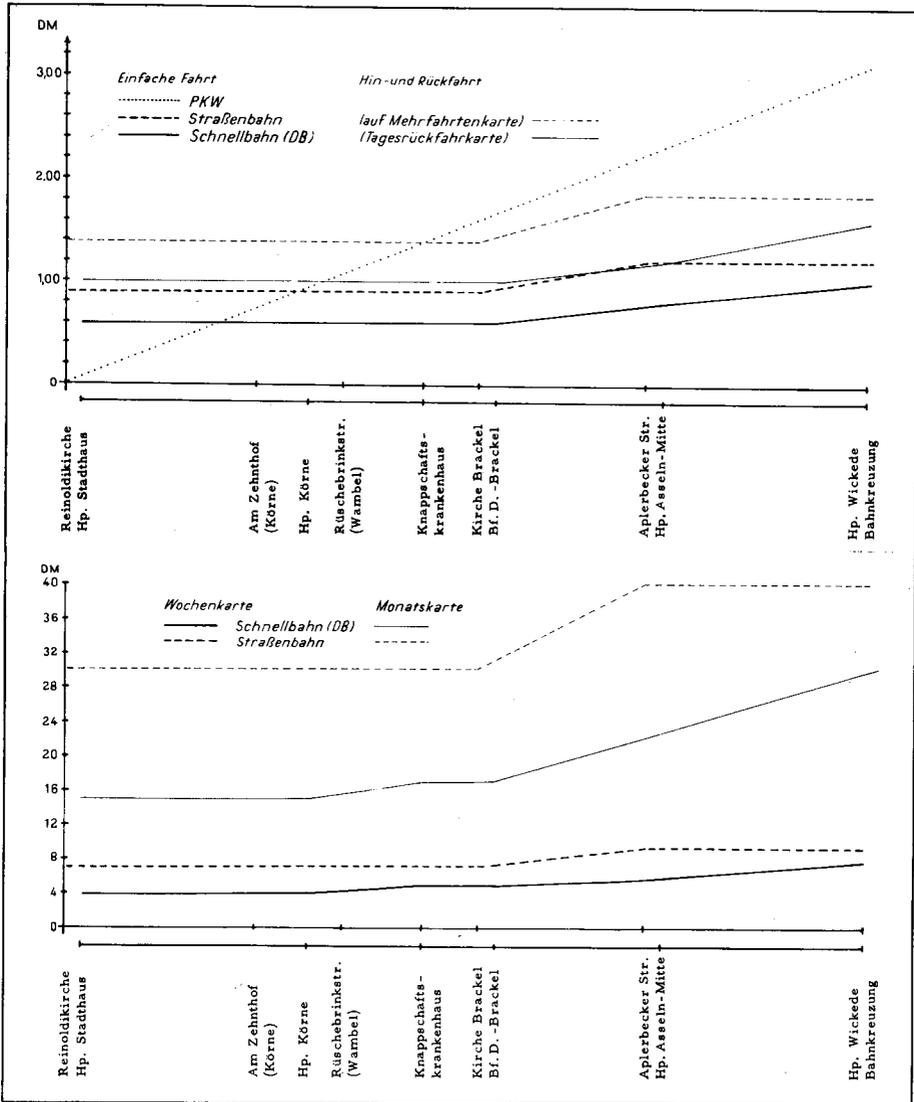


Abb. 43: Fahrtkosten der Verkehrsmittel Juni 1968

der öffentlichen Nahverkehrsmittel als wesentlich erachteten. Hier nun liegen die Gründe vermutlich im sozialen Bereich, denn mit der zunehmenden Motorisierung der Gesellschaft entsteht eine ganz neue Art von Mobilität, welche die Freizügigkeit und Unabhängigkeit des Menschen intensiviert(16).

d) Die Streckenbelastung der öffentlichen Nahverkehrsmittel

Die wachsende Flut der Teilnehmer am Individualverkehr spiegelt sich in den abnehmenden Fahrgastzahlen der städtischen Verkehrsbetriebe wieder, welche sich in sieben Jahren von 1959 bis 1966 um 33,8 % verringerten (17). Die Fahrtenhäufigkeit der Einwohner Dortmunds ging zwischen 1961 und 1966 um 20,63 % zurück (18). Bei der Schnellbahn dagegen ist das Verkehrsaufkommen vom Zeitpunkt ihrer Einrichtung am 26.5.1963 bis Oktober 1965 um das Zwölfwache angewachsen (19).

Vergleicht man die Fahrgastzahlen beider Verkehrsmittel miteinander, dann beförderte die Straßenbahn täglich auf dem Hellweg zwischen Unna und Dortmund-Dorstfeld 54000 Fahrgäste, die Schnellbahn dagegen nur 6500 Personen (Verhältnis 8,3 : 1) (20). Daraus geht zweifellos die Bedeutung der Straßenbahn als Massenbeförderungsmittel auf dem Hellweg hervor. Eine Vergleichszählung, welche im März 1964 von den Dortmunder Stadtwerken AG an einigen Schwerpunkten in unseren Siedlungen durchgeführt wurde, gibt an, wie sich die Fahrgäste auf die Verkehrsmittel aufteilen (21).

Öffentliche Verkehrsmittel und Fahrgäste März 1964

Zählpunkt	Straßenbahn		Schnellbahn	
	Pers.	%	Pers.	%
Wickede	2194	64,1	1230	35,9
Asseln	7970	81,4	1832	18,6
Wambel	16698	82,7	3506	17,3
Stadtmitte	33630	87,3	4898	12,7

Diese Zählung zeigt einerseits die überragende Bedeutung der Straßenbahn, andererseits bestätigt sie unsere vorausgegangenen Überlegungen zum Zeit- und Kostenfaktor. Sie zeigt, daß die Schnellbahn um so mehr in Anspruch genommen wird, je weiter die Siedlung zum Stadtrand liegt.

Im Frühjahr 1965 führten die Dortmunder Stadtwerke AG und die Bundesbahn Verkehrszählungen durch. Sie sind wegen ihrer unterschiedlichen Qualität nicht miteinander vergleichbar. Während die Zählung der Dortmunder Stadtwerke AG mit modernen technischen Hilfsmitteln erfolgte (Tab.21), war die Erhebung bei der Bundesbahn eine schlichte Zählung durch Zug-schaffner (22).

Entnehmen wir der Zählung der Schnellbahn nur die Tendenz, dann ist festzustellen, daß in Wickede täglich etwa 1600 Personen die Schnellbahn benutzen. In Körne wurden 2800 Personen gezählt, und am Stadthaus waren es 7800 Fahrgäste. Durchschnittlich stiegen im Jahr 1965 in jeden Zug "nur sieben Fahrgäste in Unna ein, während am Stadthaus - meist aus dem Dortmunder Raum - 190 ankamen" (23). Der Personenverkehr auf der Schnellbahn ist also unverkennbar zur Innenstadt gerichtet.

Bei der Fahrgastzählung der Straßenbahn wurde differenziert nach Ausstieg

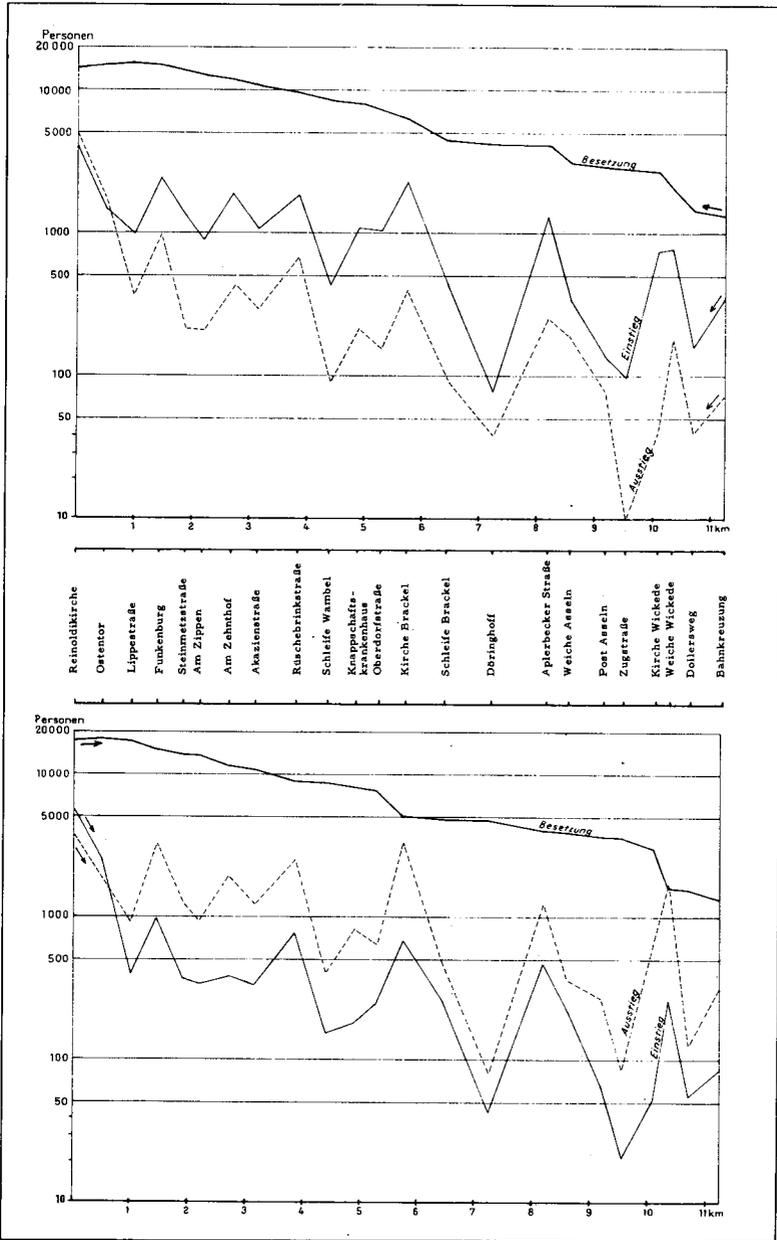


Abb. 44: Mittlere tägliche Belastung der Straßenbahn auf dem Hellweg Frühjahr 1965

und Einstieg an den Haltestellen sowie nach der Besetzung zwischen den Haltestellen (Abb. 44). In den Kurven des Diagramms heben sich die Ballungszentren der Bevölkerung heraus. Sie liegen in den Umkreisen der Weiche Wickede, der Aplerbecker Straße in Asseln, der Kirche Brackel, der Rüschebrinkstraße in Wambel und des Zehnthofs in Körne. Die Zahl der Einstiege überwiegt auf der Fahrt zur Innenstadt. In Wambel und Brackel sind die Ausstiege, gemessen an der Bevölkerungszahl (Tab. 1), verhältnismäßig hoch. Hier sind die Umsteigeplätze für den von Norden nach Süden gerichteten Kraftomnibusverkehr.

Fahrgastverkehr an wichtigen Haltestellen März 1964

Haltestelle	Einstiege	Ausstiege	Besetzung
Weiche Wickede	784	181	2022
Aplerbecker Straße (Asseln)	1309	252	4092
Kirche Brackel	2258	398	6342
Rüschebrinkstraße (Wambel)	1816	659	9571
Am Zehnthof (Körne)	1852	432	11828
Reinoldikirche (Stadtmitte)	4000	4936	14091

An der Reinoldikirche geht die Schere der Ein- und Ausstiege zusammen. Es überwiegen die Ausstiege. Die in Intervallen angestiegene Kurve der Besetzung knickt in der Innenstadt nach unten ab. Auf der Rückfahrt zum Stadtrand ist das Verhältnis umgekehrt (Abb. 44). Wir erhalten das Bild, daß der Verkehr sich von Siedlung zu Siedlung verstärkt und in starken Schüben zur Innenstadt gerichtet ist.

e) Die Belastung des Hellwegs durch den Individualverkehr

Es gibt wohl kein Problem, welches die Stadtplanung heute vor größere Schwierigkeiten stellt als die Bewältigung des privaten Kraftfahrzeugverkehrs. Nach Beendigung der Eingemeindungsperiode kannten die Stadtväter diese brennende Frage noch nicht, denn am 1. 7. 1930 waren nur 7710 Kraftfahrzeuge in Dortmund gemeldet. Das sind 6,0 % des heutigen Bestandes! Ein Jahr vor Kriegsausbruch, nach acht Jahren also, war ihre Anzahl auf 15,4 % angewachsen. Als im Jahre 1947 der Wiederaufbau begann, waren nur noch 4,1 % von der gegenwärtigen Anzahl vorhanden. In einem ungeheuren Aufschwung verzehnfachte sich der Bestand an Kraftfahrzeugen bis 1957 auf 40,6 %, um schließlich im Februar 1967 die beachtliche Zahl von 128268 (= 100 %) zu erreichen (24). Entfielen 1947 auf ein Kraftfahrzeug 85 Einwohner, so waren es 1967 nur noch 5 Personen.

Da der Individualverkehr in der Hauptsache von Personenkraftwagen bewirkt wird (Motorräder bleiben wegen ihrer geringen Anzahl unberücksichtigt), schließen wir entgegen der üblichen Statistik Lastkraftwagen, Autobusse, Sonderfahrzeuge und Zugmaschinen aus. Damit stellen wir als Verursacher des Individualverkehrs den Personenkraftwagen (PKW) heraus.

In unseren Siedlungen steht im Jahre 1967 jedem PKW folgende Personenzahl gegenüber: Körne 5,1 - Wambel 4,8 - Brackel 5,7 - Asseln 5,6 - Wickede 6,4 (Stadtdurchschnitt: 5,8 Einwohner je PKW).

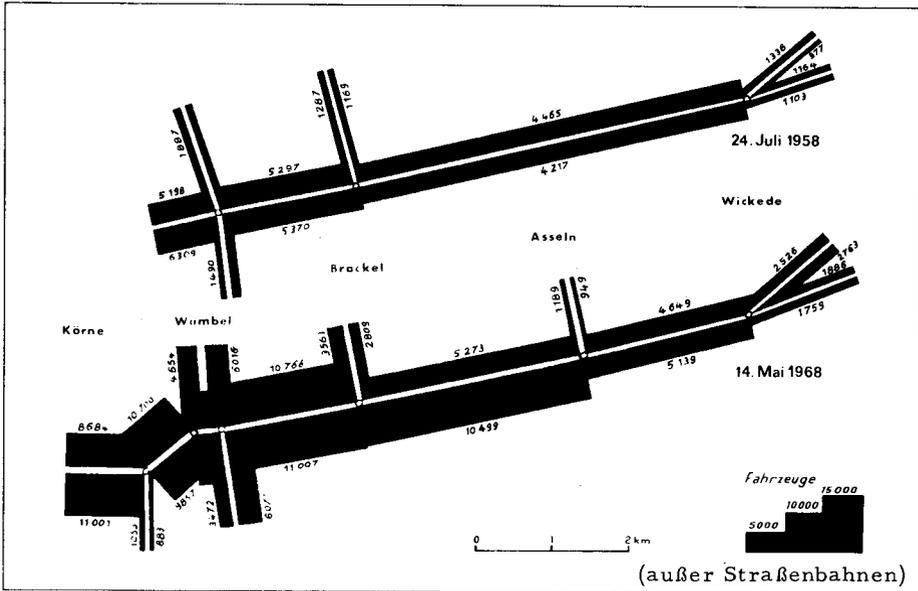


Abb. 45: Die Tagesbelastung des Hellwegs mit Fahrzeugen 1958 und 1968

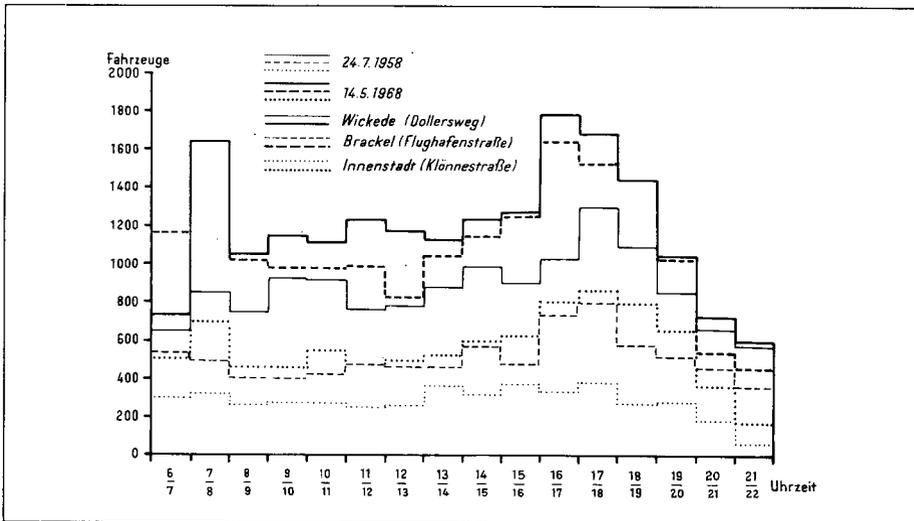


Abb. 46: Die Stundenbelastung des Hellwegs mit Fahrzeugen insgesamt 1958 und 1968

In Wickede liegt die Personenzahl je PKW über dem Stadtdurchschnitt, und in Wambel entfallen die wenigsten Einwohner auf jeden PKW. Das bedeutet, daß am Verkehrsaufkommen jeder einzelnen Siedlung - gemessen an der Einwohnerzahl pro PKW - Wambel den relativ höchsten Anteil des Individualverkehrs hervorbringt. Dieser Anteil wird sowohl nach Körne als auch zum Stadtrand hin geringer. Da die Zahl der Personenkraftwagen nicht zuletzt von der Kaufkraft der Einwohner abhängt, spiegelt sich hier die Sozialstruktur der Bevölkerung wider. Absolut gesehen jedoch steht die Anzahl der PKW in unseren Siedlungen in folgendem Verhältnis zueinander:

Körne	Wambel	Brackel	Asseln	Wickede
1,8	: 1,0	: 2,2	: 1,0	: 1,5

Das bedeutet, der PKW-Verkehr auf dem Hellweg fließt als wachsender Strom, welcher besonders stark in Wickede, Brackel und Körne genährt wird, der Innenstadt zu.

Da Stadtplanung und Verkehrsleitplanung Unterlagen für den "Ablauf des allgemeinen Verkehrs" benötigen, finden von Zeit zu Zeit Verkehrszählungen statt. Bei den Zählungen am 24. Juli 1958 und 14. Mai 1968 wurde der gesamte rollende Verkehr (außer Straßenbahnen) auf dem Hellweg erfaßt, der sich aus dem innerstädtischen Verkehr und Durchgangsverkehr zusammensetzt (25) (Abb. 45).

In diesen zehn Jahren ist eine starke Zunahme des Verkehrs festzustellen. Während die Verkehrslage 1958 noch durch überwiegenden Ost-West-Verkehr gekennzeichnet war, bildete sich bis 1968 eine bedeutende Nord-Süd-Achse heraus, welche Wambel zu einer Drehscheibe des Verkehrs machte. Nach Norden zu bewegt sich der Verkehr hauptsächlich zum Hüttenwerk Hoesch, wo täglich rund 13000 Belegschaftswagen anrollen. Hier und von Brackel aus ist außerdem die Zufahrt zur Autobahnauffahrt Dortmund-Nordost. Von Wambel nach Süden geht ein starker Verkehrsstrom zum parallel des Hellwegs verlaufenden Ruhrschnellweg (B1). In Wickede kommt der stärkere Verkehr nicht über den Hellweg aus Richtung Unna, sondern nord-östlich von Kamen.

Aus der Gegenüberstellung der beiden Zählungen geht hervor, daß der stärkste Verkehr auf dem Hellweg stets zur Innenstadt gerichtet ist. Hier rollt der Verkehr in den Tagesstunden sehr unterschiedlich. Nach einer Flutstunde von 7 - 8 Uhr erreicht er seinen Tiefpunkt zwischen 8 - 9 Uhr, um dann langsam seinem Kulminationspunkt zwischen 16 - 17 Uhr zuzustreben. Danach nimmt er in fast gleichmäßigen Stufen bis 22 Uhr ab (Abb. 46). Zwischen 1958 und 1968 nahm die Gesamtbelastung des Hellwegs in folgendem Maße zu:

	Gesamtbelastung des Hellwegs	%
Wickede	: Hellweg - Ecke Dollersweg	94,6
Brackel	: Hellweg - Ecke Flughafenstraße	115,5
Innenstadt	: Kaiserstraße (Hellweg) - Ecke Klönnestraße	35,7

(Tab. 22)

Obwohl das Verkehrsaufkommen auf dem Hellweg bis zu 115,5 % (Brackel) zugenommen hat, fließt doch nur 35,7 % mehr in die Innenstadt. Das zeigt,

daß der Hellweg heute gegenüber 1958 eine wichtige Rolle als Verkehrsverteiler übernommen hat. Für die Bevölkerung, welche in den "Lebenszellen" ihrem Kommunikationsbedürfnis nachgeht, erwachsen aus dem starken Verkehrsaufkommen große Behinderungen. Eine Bewegung von Straßenseite zu Straßenseite wird in Spitzenzeiten des Verkehrs außerordentlich erschwert oder sogar unmöglich gemacht. Der Hellweg als Verkehrslinie, welche durch alle Siedlungskerne verläuft, zerlegt geradezu zu bestimmten Tageszeiten jede Siedlung in zwei getrennte Räume. Das macht für viele Kinder den Schulweg außerordentlich gefährlich, bannt ältere Menschen an einen Siedlungsteil und erschwert der Hausfrau die rechte Wahl beim Einkauf. Wenige Verkehrsampeln vermögen nicht ausreichend Abhilfe zu schaffen. Prognoseüberlegungen des Amtes für Statistik und Wahlen der Stadt Dortmund führten zu dem Ergebnis, daß möglicherweise bis 1981 eine Verdoppelung des Kraftfahrzeugbestandes eintreten könnte, was zwangsläufig zu einer weiteren Steigerung des Individualverkehrs führen muß (26). Die Verhinderung eines Verkehrschaos wird für die Zukunft nur darin gesehen, daß die Arbeitszeiten gestaffelt werden und der öffentliche Nahverkehr attraktiver gemacht wird.

### 3. Die Entwicklung des Verkehrsnetzes

Die Intensität des wirtschaftlichen und sozialen Lebens eines Raumes ist abhängig von seiner Verkehrserschließung. Dabei stützt sich der Verkehr primär auf das Straßennetz, welches in unserem Beispiel die Siedlungen am Hellweg sowohl untereinander als auch mit ihren Nachbargemeinden verbindet. Von besonderer Bedeutung ist dabei die Anbindung an die Mittelpunktsgemeinde bzw. an die Innenstadt. Über dieses Straßennetz legt sich sekundär das Netz der öffentlichen Verkehrsmittel, welche entweder das Straßennetz selbst benutzen oder, auf eigener Trasse liegend, des Straßennetzes als Zubringer bedürfen. Beide zusammen bilden das Verkehrsnetz, welches die Gesamterschließung eines Raumes kennzeichnet.

Im folgenden soll festgestellt werden, welche Entwicklung das Verkehrsnetz im Raum am östlichen Hellweg seit der Jahrhundertwende erfahren hat. Dabei werden wir den Ausbauzustand zu verschiedenen Zeiten betrachten, und zwar

1. vor Beginn der Eingemeindungsperiode um die Jahrhundertwende,
2. zum Abschluß der Eingemeindungen im Osten Dortmunds um 1928,
3. zur Zeit des politischen Umbruchs bis zum Beginn des Wiederaufbaus um 1947 und
4. nach Einleitung der Dezentralisation des städtischen Ballungsraumes bis 1968.

#### a) Der Ausbau des Straßennetzes

Die wichtigste Straße in unserem Untersuchungsgebiet ist um die Jahrhundertwende der Hellweg, welcher als bedeutende West-Ost-Verbindung zwischen dem Rhein bei Duisburg und Höxter an der Weser alte Fernhandelsplätze miteinander verbindet. An ihm sind zwischen Dortmund und Unna die Dörfer Körne, Wambel, Brackel, Asseln und Wickede - und Massen auf Unnaer Gebiet - aufgereiht. Außer dieser Ost-West-Verbindung sind im Urmeßtischblatt von 1839 als Nord-Süd-Verbindungen nur Feldwege aufge-

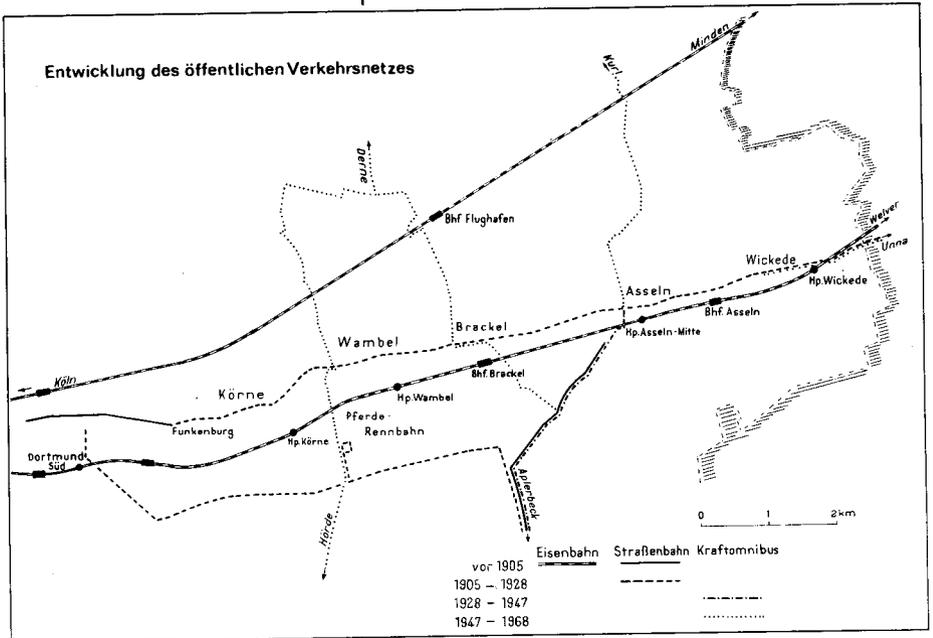
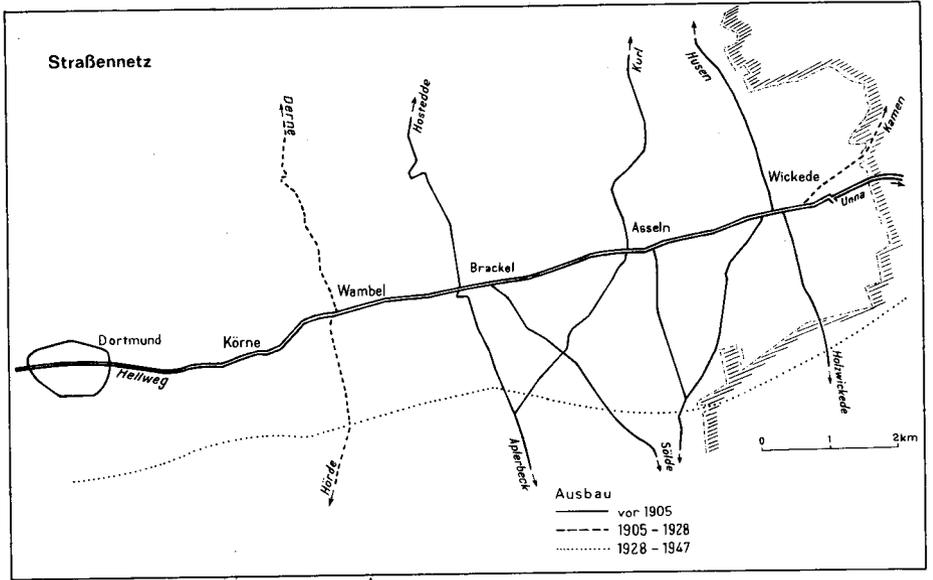


Abb. 47: Ausbau des Straßennetzes und des öffentlichen Nahverkehrs

zeichnet (27). Eine Übersichtskarte vom Stadt- und Landkreis Dortmund aus dem Jahre 1886 (28) zeigt Straßenverbindungen von Brackel nach Hstedde, Aplerbeck und Sölde, von Asseln nach Kurl, Aplerbeck und Sölde und von Wickede nach Husen, Holzwickede und Sölde (Abb. 47). Der Ausbau erfolgte also weniger nach Norden in die feuchte und teilweise mit Bruchwald bestandene Hellweger Talung hinein als vielmehr nach Süden über den mit Ackerbau genutzten oberen Hellweg hinweg zu den Dörfern des Emschertales.

Nach den Eingemeindungen wurden zur besseren Anbindung der Dörfer an die Innenstadt Ausbauarbeiten am Hellweg durchgeführt. So sagt der Eingemeindungsvertrag zwischen Dortmund und Körne in § 6: "Die Stadtgemeinde Dortmund verpflichtet sich, den Hellweg von der Dortmunder Gemeindegrenze bis zu dem Durchlaß östlich der Sanderschen Besizung bis zum Ablauf des Jahres 1905 auszubauen" (29). Da - wie aus dem Vertrag weiterhin hervorgeht - der Straßendamm befestigt und erhöht Bürgersteige angelegt werden sollen, wird sich diese wichtige Fernstraße in ihrem damaligen Zustand kaum von einer herkömmlichen Dorfstraße unterscheiden haben. Aus Wambel ist bekannt, daß der Hellweg hier nur 5 m breit war und Häuser sogar in die Fluchtlinie hineinragten (30). In den Sanierungsgebieten der alten Siedlungskerne in Asseln und Wickede ist der Ausbau des Hellwegs noch heute erforderlich.

In dieser Periode erhielt auch Wambel eine Verbindung nach Derne im Norden und im Süden nach Schüren. Die Straße nach Schüren ist ein alter Marktweg, auf dem die Wambeler Bauern ihre Waren zum Wochenmarkt zur Industriestadt Hörde brachten (31). Die von Wambel, Brackel und Asseln nach Norden führenden Straßen erhielten eine überregionale Bedeutung dadurch, daß nunmehr von den Nachbardörfern unserer Siedlungen eine Verbindung nach Lünen geschaffen wurde. In Wickede erfolgte der Ausbau eines Weges in Richtung Kamen.

Im dritten Zeitschnitt, der durch eine besondere politische Aktivität gekennzeichnet ist, wurde die Dortmund im Norden tangierende Autobahn Frankfurt-Hannover gebaut. Dortmund erhielt 1935 am Westfalendamm Kasernen. Der Westfalendamm wurde als Reichsstraße ausgebaut (heute Bundesstraße 1, Ruhrschnellweg). Sie verläuft auf dem Scheitel des "Dortmunder Rückens" und dient dem Durchgangsverkehr zur Entlastung des Hellwegs. Um die Kasernen besser an die Autobahn anschließen zu können (Auffahrt Dortmund-Nordost), baute man den Nußbaumweg und die Rüschebrinkstraße, die Nord-Süd-Verbindung über Wambel, weiter aus.

In der letzten Phase stellte sich als Folge des wirtschaftlichen Aufstiegs eine stürmische Verkehrsentwicklung ein, die von dem bisher angelegten Verkehrsnetz verkräftet werden muß. Zwar wurden Straßen modernisiert und der Verkehrsanschluß der Siedlungen an den Ruhrschnellweg verbessert, wo jedoch diese von Süden kommenden Straßen die Bahnlinie Dortmund-Süd-Welver kreuzen, sind nadelöhrartige Unterführungen (in allen fünf Siedlungen) mit zum Teil einspurigem Verkehr und schienengleiche Kreuzungen (Brackel). In Wickede schneidet sogar der Hellweg die Bahnlinie im selben Niveau.

Als besonders schwerwiegend wird das Fehlen einer leistungsfähigen Nord-Süd-Verbindung über Wambel empfunden. Daran sind besonders die Schwer-

industrie im Dortmunder Nordosten und die verarbeitende Industrie in Körne und Wambel interessiert. Die Hüttenwerke Hoesch AG lieferten im Jahre 1967 allein 80 % ihrer Erzeugung von monatlich 450.000 t in einem Umkreis von 80 km aus (32). Diese Schwerlasttransporte werden von der Hoesch AG als "ein einziges Hindernisrennen über Dorfstraßen, Eisenbahnschranken und rechtwinklige Kurven" (33) bezeichnet. Nur eine großzügige Lösung vermag den Hellweg und die Nord-Süd-Achse über Wambel zu entlasten.

#### b) Die Ausdehnung des öffentlichen Nahverkehrs

Zum Zeitpunkt der ersten Eingemeindung im Jahre 1905 waren schon zwei Eisenbahnlinien angelegt, welche ihren Weg durch die Gemarkungen unserer Siedlungen nahmen (Abb. 47). Im Jahre 1847 bereits hatte die Köln-Mindener-Eisenbahn ihren Betrieb aufgenommen. An dieser Linie liegt auf Brackeler Boden im Norden der Gemarkung der Bahnhof Dortmund-Flughafen. Dieser hat für den Nahverkehr kaum jemals Bedeutung erlangt. Anders ist die Situation bei der im Süden an den alten Dorfkernen vorbeiführenden Eisenbahnlinie Dortmund-Süd - Welper, die im Jahre 1876 dem Verkehr übergeben wurde. Hier waren Bahnhöfe in Brackel und in Asseln. Der Nahverkehr war also nur für Bewohner dieser beiden Siedlungen möglich. Zudem mußte ihr Ziel schon in der Nähe des außerhalb der Innenstadt gelegenen Bahnhofs Dortmund-Süd liegen. Der Nahverkehr auf dieser Strecke wurde erst bedeutsam mit der Einrichtung einer Schnellbahn am 26. 5. 1963. Um der Bevölkerung in allen Vororten eine gute Fahrgelegenheit zu bieten, richtete die Deutsche Bundesbahn außer den bereits bestehenden Bahnhöfen (Dortmund-Süd entfiel) am Stadthaus, in Körne, Wambel, Asseln-Mitte und Wickede Haltepunkte ein. Wie die stetig steigenden Fahrgastzahlen zeigen, hat sich die Einrichtung gut bewährt. Der Bahnverkehr auf der Strecke Dortmund-Süd - Welper dagegen mußte im Jahre 1968 aus Gründen der Wirtschaftlichkeit eingestellt werden. Die Entwicklung des Straßenbahnwesens verlief seit der Jahrhundertwende etwas lebhafter.

Seit 1881 betrieb die "Allgemeine Lokal- und Straßenbahngesellschaft" in Dortmund eine Straßenbahnlinie von Dorstfeld nach Dortmund. Sie endete im Osten der Stadt an der "Funkenburg", etwa 700 m von der östlichen Gemarkungsgrenze und etwa 1200 m vor dem Dorf Körne (Abb. 47). Einige Jahre später reifte bereits der Plan, die West-Ost-Verbindung stärker auszubauen. Seit 1898 liefen Verhandlungen "der Firma Overweg und Heymann auf Benutzung der Hellwegstraße in Körne für Anlegung einer elektrischen Straßenbahn von Dortmund resp. Körne nach Unna" (34). Doch vorerst geschah hier noch nichts. Asseln war schon seit 1902 durch die "Hörder Kreisbahnen" mit Aplerbeck und Hörde verbunden. In dem Abschnitt "Die Entwicklung der Industrie im Untersuchungsgebiet" wurde bereits festgestellt, daß in diesem Raum zwei Zechen des "Hörder Kohlenwerkes" waren, welche das Hörder Hüttenwerk versorgten (35). Vermutlich bestand ein Arbeiterpendelverkehr zwischen Hörde und diesen Bergwerken. Dieser Raum war also wirtschaftlich und verkehrsmäßig vorübergehend von Hörde aus organisiert.

Ein Jahr nach der Eingemeindung von Körne wurde die Straßenbahnlinie auf

dem Hellweg durch Körne bis an die Gemarkungsgrenze von Wambel verlängert. Im selben Jahr baute die "Dortmunder Straßenbahn GmbH" des Landkreises Dortmund die Strecke von Wambel bis Unna aus. An der Gemeindegrenze zwischen Dortmund und Wambel mußten die Fahrgäste umsteigen. Erst 1914 wurden beide Strecken vereinigt. Im Süden der Gemarkungsfläche von Körne und Wambel wurde 1925 eine Straßenbahnlinie von Dortmund über den Westfalendamm nach Aplerbeck gebaut. Als Abzweig von dieser Linie baute man eine Zufahrt zur Pferderennbahn in Wambel. Die Stilllegung der Bergwerke am östlichen Hellweg Ende der zwanziger Jahre führte auch zur Aufgabe der Straßenbahn Asseln-Aplerbeck der "Hörder Kreisbahnen".

Im dritten Zeitabschnitt wurde diese Strecke 1937 im Kraftomnibusverkehr wieder aufgenommen.

Als in der Nachkriegszeit durch die intensive Bautätigkeit in den Randbezirken der Stadt die Dezentralisation des städtischen Ballungsraumes einsetzte, steigerte sich auch die Mobilität der Wirtschaftsunternehmen und der Bevölkerung. Zu der Ost-West-Verbindung auf dem Hellweg waren Nord-Süd-Verbindungen dringend erforderlich. 1950 wurde die Kraftomnibuslinie von Aplerbeck nach Asseln bis Kurl und Husen verlängert. 1959 richteten die Verkehrsbetriebe die Linie Hörde-Wambel-Derne ein, und 1960 verbanden sie auch die Siedlungen Aplerbeck-Brackel-Derne miteinander.

Am 1. April 1965 wurde die Straßenbahnstrecke vom Betriebsbahnhof in Wickede bis Unna stillgelegt. Die Stadt Unna hatte den Vertrag mit den Dortmunder Stadtwerken AG vorzeitig gekündigt "weil die Straßenbahn den Verkehr in den engen Straßen Unnas stark behindert" (36). Seitdem bedient die "Verkehrsgesellschaft für den Kreis Unna-Kamen-Werne" die Bevölkerung zwischen Wickede und Unna mittels Kraftomnibussen.

Wir können abschließend feststellen, daß zu Beginn der Eingemeindungsperiode der Ausbau der Straßenbahn auf dem Hellweg von der Stadtmitte zum heutigen Stadtrand erfolgte. Die Straßenbahnverbindung von Asseln nach Hörde bestand bereits früher als die Hellwegbahn. Sie hatte starke wirtschaftsbezogene Triebkräfte und diente nicht der Intensivierung der Verkehrsbeziehungen der Hellwegdörfer untereinander. Andererseits wird dadurch gekennzeichnet, daß die Verkehrsbeziehungen nach Süden zum Emschertal hin aktiver gewesen sind. Dasselbe konnten wir bereits bei der Entwicklung des Straßennetzes feststellen.

Erst in der Nachkriegszeit wurde ein Nahverkehrsnetz angelegt, indem zu der bestehenden West-Ost-Verbindung drei Nord-Süd-Verbindungen hinzukamen.

---

1) Liepelt, Verkehrsenquête, 1962, S. 22, 2) Mittelhäuser, Siedlungsform und Verkehr, 1953, S. 519, 3) Müller-Wille, Stadtkartographie, 1964, S. 193, 4) Schöller, Pendelwanderung, 1956, S. 254, 5) Pudwell, Wickede, 1952, S. 68, 6) Pirath, Raumzeitsystem, 1947, S. 5, 7) Haltepunkte sind Bahnanlagen der freien Strecke ohne Weichen, wo Züge für Zwecke des Verkehrs planmäßig halten. Vgl. Dortmunder Statistik. Sonderheft 33. 1967. S. 47, 8) Vgl. dazu: Strothotte, Dortmunder Stadtbahn, 1964, S. 46, 9) Mumford, Die Stadt, 1963, S. 643, 10) Pirath, Raumzeitsystem, 1947, S. 17, 11) Pirath, Raumzeitsystem, 1947,

S. 33, 12) Koch, Verkehrsprobleme, 1966, S. 36, 13) Mündliche Information: Betriebsingenieur Pfaff, Dortmunder Stadtwerke AG. - Verkehrsbetriebe. 2.7.1968, 14) Haushaltsbefragung, 1968, S. 34, 15) Haushaltsbefragung, 1968, S. 35, 16) Vgl. dazu: Hartenstein, Stadtplanung, 1962, S. 56, 17) Dortmunder Statistik, Sonderheft 33, 1967, S. 41, 18)Ebenda, S. 46, 19) Ruhrnachrichten. 14.10.1965, 20) Westdeutsche Allgemeine Zeitung. 12.1.1965, 21) Vergleichszählung, Dortmunder Stadtwerke, März 1964, 22) Mündliche Information: Oberamtmann Saxe, Bundesbahndirektion Essen. 11.6.1968, 23) Ruhrnachrichten. 14.10.1965, 24)Vgl.: Dortmunder Statistik, Sonderheft 33, 1967, 25) Ermittelt aus dem Urmaterial der Verkehrszählungen des Stadtplanungsamtes, 26) Dortmunder Statistik, Sonderheft 33, 1967, S. 20, 27) Kirchderne-Camen, Körne-Niedermassen. Urmeßtischblatt, Bd. VI, Bl. 2, 1839, 28) Übersichtskarte vom Stadt- und Landkreis Dortmund, M 1 : 50 000, 1886, 29)Eingemeindungsvertrag Dortmund-Cörne. Stadtarchiv Dortmund. Do b 1/14, 30) Loerwald, Dortmund-Wambel, 1957, S. 6, 31) Thüner, Wambel, 1961, 32) Ruhrnachrichten. 12.2.1967, 33) Ebenda. 24.4.1968, 34) Szepanski, Körne, 1958, S. 190, 35) Vgl. dazu: Ludwig, Dortmund-Hörde, 1956, S. 33, 36) Ruhrnachrichten. 12.1.1965.

### Zusammenfassung und Ausblick

Die Hellwegdörfer Körne, Wambel, Brackel, Asseln und Wickede besaßen um die Jahrhundertwende ein noch durch die Landwirtschaft geprägtes Bild. Fördertürme und Halden der Zechen zeigten jedoch an, daß die Industrie Einzug gehalten hatte. Der Bergbau war der Haupterwerbszweig der Bewohner geworden. Hier fanden auch viele Erwerbstätige der Nachbargemeinden einen Arbeitsplatz. Das Verkehrsnetz machte sichtbar, daß die Beziehungen zu den Siedlungen der Emschertalung im Süden intensiv gewesen sind. Die im Norden und Süden der Gemarkungen verlaufenden Eisenbahnlinien waren für den Nahverkehr ohne Bedeutung.

Nach Beginn der Eingemeindungsperiode im Jahre 1905 wurde das Straßennetz ausgebaut und die Hellwegsiedlungen somit stärker an Dortmund angebunden. Wambel erhielt zu den Nachbargemeinden im Norden und Süden eine Straßenverbindung. Die wirtschaftlichen und verkehrsmäßigen Beziehungen zwischen unserem Raum und Hörde verloren mit dem Niedergang des Bergbaus gegen Ende der zwanziger Jahre an Bedeutung. Die in Brackel, Asseln und Wickede ansässigen Erwerbstätigen der Industriebevölkerung wurden großenteils als Pendlern. Hier zeichnete sich als Folge einer einseitigen Wirtschaftsstruktur eine erste Mobilität der Bevölkerung ab. In Körne und Wambel dagegen blühte das Wirtschaftsleben auf, denn hierher wurde auf billigem Boden bei optimalem Verkehrsanschluß die wachsende eisenverarbeitende Industrie aus der Innenstadt angesiedelt. Dadurch wurden diese Siedlungen zu Anziehungspunkten des Arbeitsmarktes. Private Bauherren und Siedlungsgesellschaften schufen hier große Wohnviertel. Die starke Expansion der Stadt sog das Dorf Körne auf. Es scheint so, als hätte die Industriebahn der "Dortmunder Eisenbahn AG" die Funktion einer Grenze erfüllt, denn in Wambel wurde die Siedlungsfläche nicht so dicht überbaut. Auch in Brackel, dem Sitz einer städtischen Verwaltungsstelle, war eine rege Bautätigkeit zu verzeichnen.

Nach dem zweiten Weltkrieg setzte ein Bevölkerungsabzug aus der Innenstadt und die Auffüllung des Raumes bis zum Stadtrand ein. Das wird besonders deutlich an der Vergrößerung des Bauvolumens. In Körne, Wambel und Brackel erfolgte die Bebauung hauptsächlich am oberen Hellweg, in Wickede dagegen in der Hellweger Talung. Die Siedlungen wuchsen an der Hellwegachse aufeinander zu und zeigen heute bis auf eine ca. 1 km breite Lücke zwischen Brackel und Asseln eine städtische Bebauung. Die ehemaligen Dorfkern liegen als sanierungsbedürftige Raumzellen darin eingebettet.

Je näher die Siedlung zum Stadtrand liegt, um so größer ist der Anteil an Nettobauland an der Gemarkungsfläche. Gemäß der Meßzahl für "Mischgebiete" sollen auf jeden Einwohner 41,7 qm Nettobauland entfallen. Die Bevölkerungsverteilung und Bebauung ist jedoch so großzügig, daß diese Meßzahl von Wickede am Stadtrand bis Wambel am Rande der Innenstadt um das Doppelte bis Sechsfache überschritten wird.

Die Landwirtschaft wurde in Körne, Wambel und Brackel fast restlos verdrängt. Nur im Siedlungsbild von Asseln und Wickede hat sie noch eine gewisse Bedeutung. Geschlossene landwirtschaftliche Nutzflächen finden sich bei diesen Siedlungen noch am oberen Hellweg bei Bodenwerten von 80-85

sowie in der feuchten Hellweger Talung. Eine Umstellung auf intensiven Gartenbau zur Versorgung der Großstadtbevölkerung ist festzustellen. Die Versorgung der Bevölkerung mit Verbrauchsgütern war vor der Eingemeindungsperiode ausreichend. Jedoch sind die Konsumgewohnheiten bescheiden gewesen, und große Bevölkerungsteile versorgten sich mit vielen Gütern selbst. Nur in Brackel, welches eine gewisse Zentralität im Vorfelde der Stadt besaß, konnten teilweise gehobeneren Ansprüche gedeckt werden. Die Geschäfte lagen in der Ortsmitte am Hellweg. Mit der Ausdehnung der Siedlungen in den folgenden Jahrzehnten wurden die Einzelhandelsgeschäfte des täglichen Bedarfs gestreut angesetzt. Es fehlen heute in Wickede Lebensmittelgeschäfte, in Brackel ein Fischgeschäft, in Wambel Bäckereien und ein Haushaltwarengeschäft und in Körne ein Geschäft mit Papierwaren. Mit Geschäften für den gehobenen Bedarf sind die Siedlungen bei ihren hohen Einwohnerzahlen unterversorgt. So fehlen beispielsweise Buchhandlungen, Sportartikel- und Spielwarengeschäfte überhaupt. Mit einigen Spezialgeschäften - Handarbeiten, Kunstgewerbe und Reformhaus - hebt Brackel sich auch heute von den anderen Siedlungen ab. Luxusbedarf kann in diesem Raum nicht gedeckt werden. Die Geschäfte für den periodischen Bedarf sind vorwiegend am Hellweg oder in seiner unmittelbaren Umgebung ansässig. Um der Bevölkerung weite Wege zu ersparen, wäre eine stärkere Streuung wünschenswert. Die Ladengeschäfte des gehobenen Bedarfs haben ihren Standort am Hellweg. Ladenzentren sind außerhalb der Ortsmittelpunkte nur in den neuerbauten Siedlungsteilen vorhanden.

Im Gefolge des starken Bevölkerungszuwachses erhielt das Verkehrsnetz der Siedlungen über Wambel, Brackel und Asseln Nord-Süd-Verbindungen mittels Kraftomnibus, und auf der Bahnstrecke Dortmund-Süd - Welver wurde zwischen Unna und Dortmund-Dorstfeld eine Schnellbahn eingerichtet. Der Straßenbahnverkehr auf dem Hellweg wurde verstärkt. Auf drei von Westen nach Osten gerichteten Verkehrsbahnen - Schnellbahn (DB), Straßenbahn und Hellweg - wickelt sich der Hauptverkehr zwischen der Innenstadt und der Außenstadt ab. Für den von Norden nach Süden gerichteten Straßenverkehr im östlichen Stadtgebiet bildete sich Wambel als Verkehrsknoten aus. Auf den drei genannten Verkehrsbahnen bewegt sich der weitest- größte Teil des Pendelverkehrs und des innerstädtischen Berufsverkehrs zwischen den Wohnstätten im Osten der Stadt und der Innenstadt. Von diesem werden für den einfachen Weg 45 Minuten nicht überschritten. Diese Zeit wird als zumutbar angesehen. Die Bevölkerung kann zwischen den Verkehrsmitteln Straßenbahn und Schnellbahn wählen. Die Schnellbahn befördert ihre Fahrgäste schnell und billig. Die Fahrt mit der Straßenbahn dauert länger und ist teurer. Dafür ist ihr Angebot an Fahrgelegenheiten größer, und die Erreichbarkeit ist günstiger. Die Schnellbahn wird um so häufiger benutzt, je weiter die Siedlung vom Stadtkern entfernt ist. Die Benutzung des Personenkraftwagens bringt teils unerheblichen, meistens jedoch keinen Zeitgewinn. Die Fahrtkosten sind im Vergleich zum öffentlichen Nahverkehr überaus hoch. Daß der Individualverkehr dennoch in zunehmendem Maße anwächst, ist ein Phänomen, dessen Ursachen im sozialen Bereich wurzeln. — Die Siedlungen Körne und Wambel haben einen Überschuß an Einpendlern. In Brackel, Asseln und Wickede dagegen überwiegt die Zahl der Auspendler. Je näher die Siedlung dem Stadtrand liegt, um so geringer ist die Zahl der Personen, die in der Innenstadt einen Beruf ausüben. Während durch diese

Pendelbewegungen in Wambel die Tagesbevölkerung um ein Viertel die Wohnbevölkerung übersteigt und in Körne kaum eine Veränderung eintritt, sinkt die Tagesbevölkerung in Brackel, Asseln und Wickede zwischen 24 % und 29 % unter die Wohnbevölkerung, so daß dieser Raum tagsüber stark entleert wird.

Die soziale Mobilität wird zum Stadtrand hin größer. Hier sind bei dem verstärkten Wohnungsbau in der Nachkriegszeit hauptsächlich junge Familien zugezogen. Das kommt auch im Altersaufbau der Bevölkerung der Siedlungen zum Ausdruck. Während Körne und Wambel eine schrumpfende Bevölkerung aufweisen, ist der Zustand bei Brackel und Asseln als stationär anzusehen. Wickede hat eine wachsende Bevölkerung. Es tritt außerdem mit der geringsten "Alterslast" hervor. Diese ist in Wambel besonders groß.

Mit der Zunahme der Bevölkerung am Stadtrand verringerte sich die Zahl der Protestanten, und die Zahl der Katholiken nahm zu.

Bei den Stadtvertreterwahlen verlor die SPD zugunsten der CDU an Stimmen, jedoch hat die SPD in Asseln und Wickede die entscheidende Mehrheit. Hier im Osten des Untersuchungsgebietes ist bei einem günstigen Altersaufbau und geringerer "Alterslast" eine höhere Wahlbeteiligung festzustellen als im Westen bei schrumpfenden Alterspyramiden und einer größeren Zahl von Personen über 65 Jahren.

Je weiter die Siedlung zum Stadtrand liegt, um so stärker ist die Dynamik im Sozialraum. Die Siedlungen gleichen sich nicht. Sie bilden individuelle Strukturtypen.

Der Entwicklungsprozeß läuft weiter. Was heute dargestellt wird, gleicht einer Momentaufnahme. Es ist morgen bereits überholt. Deshalb sollen abschließend die Planungen im Bereiche der Infrastruktur hervorgehoben werden.

Am 24. Juni 1968 verabschiedete der Rat der Stadt Dortmund ein Schulbauprogramm, welches u. a. die Errichtung von fünf neuen Gymnasien und vier Realschulen vorsieht. Von diesen weiterführenden Schulen sollen bis 1970 je ein Gymnasium in Brackel und Asseln sowie im Jahre 1968 eine Realschule in Brackel und eine weitere 1970 in Asseln eingerichtet werden (1). Mit der Verwirklichung dieses Programmes wäre den schulischen Bedürfnissen des östlichen Stadtgebietes hinsichtlich der weiterführenden Schulen Rechnung getragen. Der Rat der Stadt Dortmund sollte sich jedoch die Frage stellen, ob die Bildungsbedürfnisse und die Bildungsansprüche seiner Jugend im Dortmunder Osten hinsichtlich der Sozialstruktur der Bevölkerung vielleicht besser von einer integrierten Gesamtschule erfüllt werden könnten.

Nicht nur im kulturellen Bereich, sondern auch im kommerziellen Sektor zeigen sich heute Tendenzen, zentrale Funktionen aus der Innenstadt auszugliedern und Nebenzentren zu schaffen, um auf diese Weise die Vororte stärker zu beleben.

Eine Untersuchung, die von dem "Institut Gewerbebetriebe im Städtebau" (Ingesta) im Auftrage des Siedlungsverbandes Ruhrkohlenbezirk durchgeführt wurde, sieht innerhalb der 30-Minuten-Isochrone von der City aus Nebenzentren vor. Es wurde vorgeschlagen, auf der noch nicht bebauten Fläche zwischen Asseln und Wickede nördlich des Hellwegs (Planquadrat O2) ein "Stadtteilzentrum" zu schaffen. Dieses soll "in attraktiver Nähe und

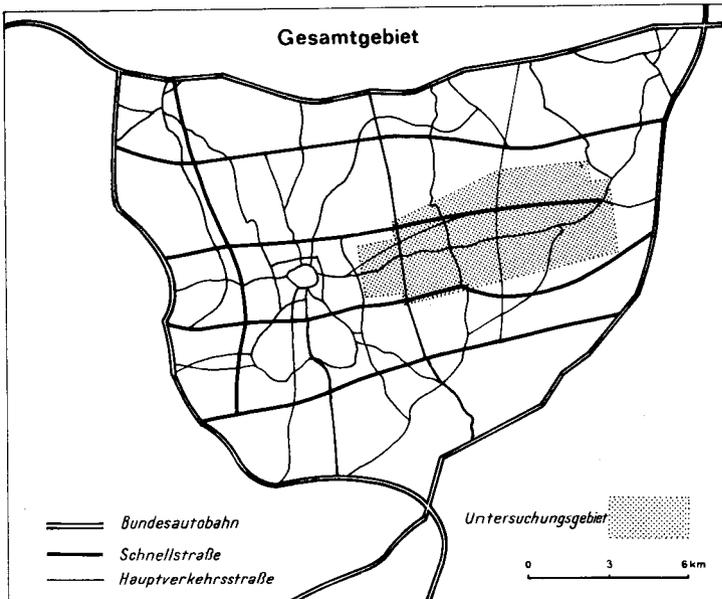
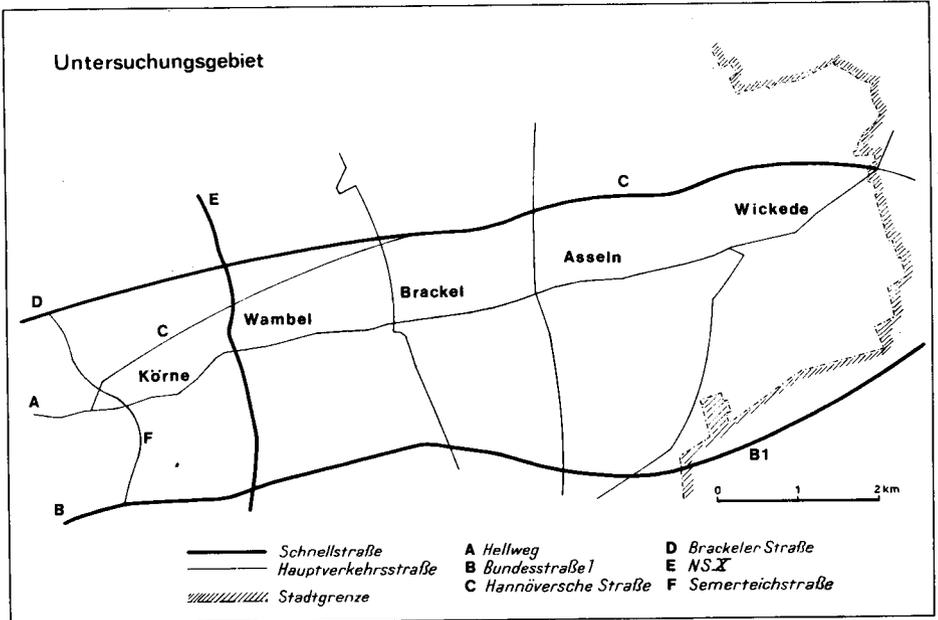


Abb. 48: Geplantes Straßennetz im Dortmunder Raum

Form zu den Wohngebieten gute Arbeitsplätze (wenigstens 50 %) bieten, ferner eigene Waren- und Kaufhäuser (etwa 10.000 qm), eine bunte Mischung leistungsfähiger Betriebe des Einzelhandels, des Handwerks, der Gastronomie, Ärzte, Rechtsanwälte, Fahrschulen, vor allem aber auch entsprechende Amtsstellen und Behörden sowie weiterbildende Schulen, Krankenhäuser, Erholungsgebiete, Sportanlagen und kulturelle Einrichtungen" (2). Sollte ein solches Programm verwirklicht werden, dann würden dem Dortmunder Osten Güter und Dienste angeboten, die er im Hinblick auf seine Einwohnerzahlen seit langem bedarf. Da auf Grund einer Bevölkerungsprognose ein starker Bevölkerungszuwachs zu erwarten ist, sind bei der Vorbereitung eines neuen Flächennutzungsplanes bereits veränderte Bevölkerungszahlen ausgewiesen.

Geplante Bevölkerungskapazität der Siedlungen

Siedlung	nach Flächennutzungsplan		Differenz	
	1964	neu	geg. 1964	
			+	-
Körne	10225	10220		5
Wambel	11175	9070		2105
Brackel	29170	37880	8710	
Asseln	16235	16860	625	
Wickede	24995	28620	3625	
Summe	91800	102650	10850	

Während Körne und Asseln gegenüber dem bisherigen Vorhaben nicht bzw. nur unerheblich stärker besiedelt werden sollen, werden bei Wambel sogar Abstriche vorgenommen. Der neue Plan zielt darauf hinaus, in Wickede noch mehr Einwohner anzusiedeln und Brackel zu einem Bevölkerungsschwerpunkt im Dortmunder Osten auszubauen. Da die Aufnahmefähigkeit der Siedlungen nach dem Flächennutzungsplan von 1964 jedoch noch nicht erreicht ist ( S. 28/29 ), wird dieser Raum nach der Planung noch rund 34000 Menschen aufnehmen und somit zusätzlich um die Bevölkerungszahl einer kleinen Mittelstadt anwachsen. Diese Kapazität soll erreicht werden mit Hilfe einer "rationellen Bodenwirtschaft durch Verdichten der Baugebiete auf das nach der Bodennutzungsverordnung zulässige Maß und Neuordnung der Grundstücksverhältnisse durch Bodenordnung" (3).

Die erhebliche Zunahme des Verkehrsaufkommens hat die Behörden veranlaßt nach Lösungen zu suchen, die ein künftiges Verkehrschaos verhindern sollen. Diese betreffen weniger den öffentlichen Nahverkehr, obwohl hier auch an die Einrichtung einer Schnellbahn auf der Köln-Mindener-Strecke zwischen Dortmund und Kamen gedacht wird (4). Diese würde sich jedoch hauptsächlich für die nördlich der Bahnlinie gelegenen neuen Wohnbereiche in Scharnhorst und Grevel auswirken. Die Planungen richten sich vielmehr in erster Linie auf eine Neuordnung des Straßennetzes.

Ein von der Technischen Hochschule Aachen ausgearbeiteter Generalverkehrsplan für die Stadt Dortmund sieht folgende Gliederung des Straßennetzes von innen nach außen vor (5) (Abb. 48):

1. Kernstadttangentenring um den Wallring,
2. Innenstadt-Tangentenviereck,
3. äußeres Tangentenviereck der Verbandsstraßen als Schnellstraßen,
4. Autobahndreieck als äußerstes Tangentensystem.

Sofern der Verkehr nicht die Innenstadt als Ziel oder Quelle hat, sollen die bisher radial ausgerichteten Verkehrsströme in Tangentialströme aufgelöst werden. Für das Straßennetz unseres Untersuchungsgebietes, welches im Osten Dortmunds zwischen dem Innenstadt-Tangentenviereck und dem Autobahndreieck eingehängt ist, wird eine Entlastung des Hellwegs und der Nord-Süd-Verbindung über Wambel angestrebt. Hier sieht die Planung im einzelnen vor:

1. Um auf dem Ruhrschnellweg (B1) den innerstädtischen Verkehr von dem Durchgangsverkehr zu trennen, soll der Ruhrschnellweg im Stadtgebiet teilweise aufgeständert werden. Die untere Ebene ist für den innerstädtischen Verkehr vorgesehen.
  2. Zur Entlastung des Hellwegs soll die durch die Hellweger Talung verlaufende Hannöversche Straße ausgebaut und nach Osten verlängert werden, da der Hellweg "mit wirtschaftlich vertretbarem Aufwand" den Verkehrsbedürfnissen nicht mehr angepaßt werden kann. Dadurch würden die Hellwegsiedlungen im Norden umgangen. Die Straße mündet in der Innenstadt wieder in den Hellweg ein.
  3. Zwischen dem Borsigplatz im Norden der Innenstadt und Brackel soll die Brackeler Straße durchgebaut werden, um den von Osten kommenden Verkehr nördlich an der Innenstadt vorbeizuführen.
  4. Die Verbandstraße NS X soll die BAB Leverkusen-Kamen-Münster (Auffahrt Schwerte) mit der BAB Frankfurt-Hannover (Auffahrt Dortmund-Nordost) als Querspange verbinden. Sie ist die notwendige Nord-Süd-Verbindung über Wambel. Dadurch würden die Hoesch Westfalenhütte AG im Norden und die Dortmund-Hörder-Hüttenunion im Süden sowie die Verarbeitende Industrie in Körne und Wambel an das Fernstraßennetz angeschlossen.
  5. Die Semerteichstraße als östliche Innenstadttangente soll die dicht besiedelten nördlichen Stadtgebiete mit dem größten Vorort Hörde verbinden und als solche "Andien- und Abfangfunktionen" erfüllen.
- Um der Stadtschnellbahn(DB) in Wickede einen kreuzungsfreien Übergang über den Hellweg zu ermöglichen, soll dieser in Wickede "abgekniffen" werden. Dieses bedeutet, daß der historische Hellweg seine Funktion als Durchgangsstraße verlieren und nur noch dem Quell- und Zielverkehr der Bevölkerung unserer Hellwegsiedlungen dienen würde.

Wir untersuchten den Werdegang der Hellwegdörfer am östlichen Hellweg Dortmunds von der ersten Eingemeindung an und verfolgten ihre Entwicklung zu Stadtteilen der Großstadt mit städtischen Funktionen und städtischem Lebensstil. Überblicken wir das Untersuchungsgebiet, dann erscheint es als Verkehrsraum homogen. Als Wirtschaftsraum unterschiedlich strukturiert und als Sozialraum differenziert ist es jedoch heterogen. Seit ihrer Eingemeindung durchliefen die Siedlungen eine unterschiedliche Entwicklung. In Körne und Wambel ging der Entwicklungsprozeß seit der Eingemeindung schnell vonstatten, in Brackel, Asseln und Wickede jedoch retardierend. In den vergangenen zwei Jahrzehnten wurden diese Siedlungen zunehmend in die Gesamtkonzeption der Großstadt einbezogen. Die Bevölkerung empfindet,

daß sie teil hat an dem Schicksal i h r e r Stadt. Im Stadtverband fühlen sich die Einwohner Brackels als Brackeler, in der Fremde jedoch als Repräsentanten der Stadt Dortmund. Dieses steht als ein Zeichen dafür, daß die Bevölkerung unserer Hellwegsiedlungen die Integration auch geistig vollzogen hat.

- 
- 1) Ruhrnachrichten, 10.7.1968, 2) Ebenda, 18.1.1968, 3) Erläuterungsbericht, 1963, S. 5, 4) Ruhrnachrichten, 24.9.1968, 5) Vgl. Korte, Dortmund, Generalverkehrsplan, 1964.

Schrifttum und Quellen

a) Abhandlungen

- Beckermann, Th.: Die Eingliederung von Handwerks- und Einzelhandelsbetrieben in neue Wohngebiete. Essen 1955.
- Bertelsmeier, E. u. Müller-Wille, W.: Landeskundlich-statistische Kreisbeschreibungen in Westfalen. Spieker H. 1, Münster 1950.
- Bobek, H.: Über den Einbau der sozialgeographischen Betrachtungsweise in die Kulturgeographie. In: Tagungsbericht und wissenschaftliche Abhandlungen. Deutscher Geographentag Köln 1961. Wiesbaden 1962.
- Bolte, K. -M. u. Kappe, D.: Struktur und Entwicklung der Bevölkerung. In: Struktur und Wandel der Gesellschaft. Reihe B der Beiträge zur Wirtschafts- und Sozialkunde. Opladen 1964.
- Braun, E.: Die Landwirtschaft im Raume Groß-Dortmund. Hausarbeit zur 1. Lehrerprüfung an der PH Dortmund 1961.
- Eulenstein, F.: Die siedlungsgeographische Entwicklung Dortmunds unter Berücksichtigung der natürlichen Oberflächengestaltung. In: Beiträge zur Geschichte Dortmunds und der Grafschaft Mark. Bd. 55. Dortmund 1958.
- Finke, H. A.: Soziale Gemeindetypen. In: Geographisches Taschenbuch. Stuttgart 1953.
- Fochler-Hauke, G. (Hrsg.): Geographie. Fischer Bücherei. Frankfurt a. M. 1959.
- Ganser, K.: Modelluntersuchung zur Dorferneuerung. München 1967.
- Gehlen, A. u. Schelsky, H. (Hrsg.): Soziologie. Düsseldorf-Köln 1964.
- Göddemeier, M.: Dortmund-Asseln. Entstehung und Entwicklung des Großstadtraumes Dortmund. Hausarbeit 1. Lehr. Prüfung PH Dortmund 1963.
- Grat, H.: Die Entwicklung der Wahlen und politischen Parteien in Groß-Dortmund. Hannover-Frankfurt/Main 1958.
- Hahn, H.: Geographie und Konfession. Ein Beitrag zur Sozialgeographie des Tecklenburger Landes. In: Ber. z. dt. Landeskde. Bd. 11. Stuttgart 1952.
- Hahn, H.: Sozialgruppen als Forschungsgegenstand der Geographie. Gedanken zur Systematik der Anthropogeographie. In: Erdkunde. XI, 1. Bonn 1957.
- Hahn, H.: Die kommunale Neuordnung des Ruhrgebietes, dargestellt am Beispiel Dortmunds. Köln und Opladen 1958. In: Forschungsber. Wirtsch. - und Verkehrsministeriums Nordrhein-Westfalen.
- Hans, H.: Der Dortmunder Hauptfriedhof. Ein Beitrag z. Heimatkde. des Großstadtraumes Dortmund. 2. Bde. Hausarbeit PH Dortmund 1957.
- Hartenstein, W.: Soziologische Grundlagen der Stadtplanung. In: Beobachtungen zur Stadtentwicklung. Institut für angewandte Sozialwissenschaft. Bad Godesberg 1962.
- Hasse: Handwörterbuch der Kommunalwissenschaften. Bd. I. Jena 1918.
- Haushaltsbefragung Dortmund. Mai 1968. Institut für angewandte Sozialwissenschaft. Bad Godesberg 1968.
- Hellgrewe, H.: Dortmund als Industrie- und Arbeiterstadt. Eine Untersuchung der wirtschaftlichen und sozialen Entwicklung der Stadt. Dortmund 1951.
- Hellkötter, Fr.: Die wirtschaftliche und soziale Bedeutung des landwirtschaftlichen Nebenerwerbs. München, Dortmund 1953.

- Informationen des Instituts für Raumforschung. 22-33/53.  
Bad Godesberg. 2.6.1953.
- Ipsen, G. und Mitarbeiter: Standort und Wohnort. Köln-Opladen 1957.
- Ipsen, G.: Daseinsformen der Großstadt. Tübingen 1959.
- Kabel : Begründung und Erläuterung zum Baustufenplan der Stadt Dortmund.  
Sonderbauordnung vom 20. Dez. 1929. Dortmund 1930.
- Kabel : Das Stadtbaurecht in Dortmund nach dem Baustufenplan von 1932.  
Dortmund 1932.
- Klöpper, R. : Der geographische Stadtbegriff. In: Geographisches Taschenbuch. Wiesbaden 1956/57.
- Koch, I. : Verkehrsprobleme und Verkehrsentwicklungstendenzen im Raume Dortmund. Hausarbeit zur Prüfung für das Gewerbelehramt. Seminar für Wirtschafts- und Sozialgeographie der Univ. Köln. Sommersemester 1966.
- König, R. (Hrsg.) : Soziologie. Fischer Bücherei. Frankfurt am Main 1958.
- Korte, J.W. : Dortmund, Generalverkehrsplan, Teil I. Individueller Straßenverkehr. Diagnose und Prognose. Aachen 1964.
- Kraus, Th. : Räumliche Ordnung als Ergebnis geistiger Kräfte. In: Erdkunde. Bd. II. Bonn 1948.
- Liepelt, K. : Neue Formen der Verkehrsenquête . In: Beobachtungen zur Stadtentwicklung. Institut für angewandte Sozialwissenschaft. Bad Godesberg 1962.
- Linneweber, G. : Die Landwirtschaft in den Kreisen Dortmund und Hörde unter dem Einflusse der Industrie. Diss. Stuttgart 1909.
- Loerwald, L. : Heimatkunde des Ortsteiles Dortmund-Wambel. (Teil 1 Alt-Wambel) Hausarbeit zur 1. Lehrerprüfung an der PH Dortmund 1957.
- Ludwig, K. -H. : Dortmund-Hörde. Ein Beitrag zur Wirtschafts- und Verkehrsgeschichte von 1800 bis heute. Hausarbeit zur Realschullehrerprüfung an der PH Dortmund 1956.
- Mertens, P.H. : Das Werden der Dortmunder Wirtschaft. Dortmund 1942.
- Mittelhäuser, K. : Siedlungsform und Verkehr. In: Geographisches Taschenbuch. Stuttgart 1953.
- Müller, H. : Zur Heimatkunde Brackels. Ein Beitrag zur Heimatkunde des Groß-Dortmunder Raumes. Hausarbeit zur 1. Lehrerprüfung an der PH Dortmund 1950.
- Müller-Wille, W. : Erreichbarkeit und Einkaufsmöglichkeit. In: Spieker, H. 8. Münster 1957.
- Müller-Wille, W. : Stadtkartographie und Siedlungsgeographie. In: Kartographische Nachrichten. Gütersloh 1964.
- Müller-Wille, W. u. Meynen, E. : Die Städte in Westfalen in geographisch-landeskundlichen Kurzbeschreibungen. In: Berichte zur deutschen Landeskunde. 34. Bd. Bad Godesberg 1965.
- Mumford, L. : Megalopolis. Gesicht und Seele der Großstadt. Wiesbaden 1951.
- Mumford, L. : Die Stadt. Geschichte und Ausblick. Köln 1963.
- Niemeier, G. : Das Landschaftsbild des heutigen Ruhrreviers vor Beginn der großindustriellen Entwicklung. Erläuterungen zu einer Karte der Zeit um 1840. In: Westfälische Forschungen. 5. Bd. Münster 1942.
- Neuhaus, F. : Die Zechenstilllegungen im Südrandbezirk des Ruhrgebietes. Diss. Bochum-Langendreer 1938.

- Otremba, E.: Die Gestaltungskraft der Gruppe und der Persönlichkeit in der Kulturlandschaft. In: Tagungsbericht und wissenschaftliche Abhandlungen. Deutscher Geographentag Köln 1961. Wiesbaden 1962.
- Pieper, H.: Der westfälische Hellweg, seine Landesnatur, Verkehrsstellung und Kleinstädte. Diss. Münster 1928.
- Pirath, C.: Das Raumzeitsystem der Siedlungen. Stuttgart 1947.
- Pudwell, U.: Wickede als Heimatraum. Ein Beitrag zur Geschichte Dortmunder Stadtteile. Hausarbeit zur Realschullehrerprüfung an der PH Dortmund 1952.
- Reckenberg, F.: Das Einmaleins der Siedlung. Richtzahlen für das Siedlungswesen. Berlin 1940.
- Reekers, St. u. Schulz, J.: Die Bevölkerung in den Gemeinden Westfalens 1818 - 1950. Dortmund 1952.
- Rohsa, E.: Wirtschaft und Siedlung in Dortmund. Eine stadtgeographische Studie. Diss. Marburg 1937.
- Schaffranke, E.: Ziele und Möglichkeiten der gemeindlichen Siedlungspolitik. (Beispiel Dortmund) Diss. Köln 1957.
- Scherkamp, H.: Dortmund als Industrieraum. Diss. Münster 1938.
- Schöllner, P.: Die Pendelwanderung als geographisches Problem. In: Berichte zur deutschen Landeskunde. Bad Godesberg 1957.
- Schöllner, P.: Vom Geist und Lebensstil einer Stadt. Anmerkungen und Gedanken zur individuellen Stadtgeographie. In: Berichte zur deutschen Landeskunde. 23. Bd. Bad Godesberg 1959.
- Schulte, H.: Die geologischen Verhältnisse des östlichen Haarstranges, insbesondere des Almegebietes. Diss. Münster 1937.
- Schürmann, H. W.: Zur sozial- und wirtschaftsräumlichen Gliederung Wuppertals. In: Berichte zur deutschen Landeskunde. 23. Bd. Bad Godesberg 1959.
- Stahl, E.: Dortmund-Körne. Ein Beitrag zur Heimatkunde des Großstadtraumes Dortmund. Hausarbeit zur 1. Lehrprüfung an der PH Dortmund 1962.
- Steinberg, H. -G.: Die Sozialstruktur im Ruhrgebiet. In: Geographische Rundschau. 15. Jahrgang. Braunschweig 1963.
- Stock, A.: Handel und Verkehr im Dortmunder Raum seit Beginn des 19. Jahrhunderts. (Entwicklung, Bedeutung, Struktur) Diss. Köln 1948.
- Strothotte, W.: Die Dortmunder Stadtbahn. Ein Beitrag zur Heimatkunde des Großstadtraumes Dortmund. Hausarbeit zur 1. Lehrprüfung an der PH Dortmund 1965.
- Szepanski, W.: Zur Geschichte des Dorfes Körne bis zu seiner Einverleibung in den Stadtkreis Dortmund. In: Beiträge zur Geschichte Dortmunds und der Grafschaft Mark. Bd. 54. Dortmund 1958.
- Thüner, W.: Die Bauernschaft Wambel als Beispiel einer sozialgeographischen Umwandlungsform. Ein Beitrag zur Heimatkunde des Großstadtraumes Dortmund. Hausarbeit zur Realschullehrerprüfung an der PH Dortmund 1961.
- Tormin, W.: Geschichte der deutschen Parteien. Stuttgart 1966.
- Von der toten zur lebendigen Stadt. Fünf Jahre Wiederaufbau in Dortmund. Hrsg. Stadt Dortmund 1951.
- Winterfeld, L. v.: Geschichte der freien Reichs- und Hansestadt Dortmund. Dortmund 1963.

Witt, W.: Stadtlandschaft und Regionalplanung am Beispiel Hamburgs. In: Berichte zur deutschen Landeskunde. 1959/60. Bad Godesberg.

b) Statistiken und Verwaltungsberichte

Beitragsbuch 1949 - 1954: Westfälisch-Lippischer Landwirtschaftsverband. Kreisverband Dortmund.

Dortmunder Statistik:

Mitteilungen des Statistischen Amtes der Stadt Dortmund. Nr. 1. 1930.

Die Wahlen zur Gemeindevertretung am 9. November 1952. Statistisches Amt der Stadt Dortmund. H. 1. 1953.

Stadtvertreterwahl am 28.10.1956. Amt für Statistik und Wahlen der Stadt Dortmund. Sonderheft 3. 1957.

Stadtvertreterwahl am 19.3.1961. Amt für Statistik und Wahlen der Stadt Dortmund. Sonderheft 14. 1961.

"Dortmund". Bevölkerungs-, Wirtschafts- und Sozialstrukturwandlungen sowie Entwicklungstendenzen. Amt für Statistik und Wahlen der Stadt Dortmund. Sonderheft 20. 1963.

Stadtvertreterwahl am 27. 9. 1964. Amt für Statistik und Wahlen der Stadt Dortmund. Sonderheft 22. 1965.

Die wirtschaftliche Struktur des Handels in Dortmund. Amt für Statistik und Wahlen der Stadt Dortmund. Sonderheft 24. 1965.

Die Pendelwanderung in Dortmund nach der Volkszählung 1961. Sonderheft 25. 1965.

Die Dortmunder Bevölkerung im Jahre 1965. Amt für Statistik und Wahlen der Stadt Dortmund. Sonderheft 27. 1966.

Das Dortmunder Wohnungswesen in statistischer und historischer Sicht seit der Jahrhundertwende. Amt für Statistik und Wahlen der Stadt Dortmund. Sonderheft 28. 1966.

Die Motorisierung und ihre Auswirkungen auf den Straßenverkehr in Dortmund unter besonderer Berücksichtigung des öffentlichen Nahverkehrs, Strukturwandlungen und Entwicklungstendenzen. Amt für Statistik und Wahlen der Stadt Dortmund. Sonderheft 33. 1967.

Dortmunder Statistik. 16. Jahrgang, Nr. 12. 1967.

Erhebungen der Verkehrszählungen 1939, 1950, 1961. Urmaterial. Stadt Dortmund. Amt für Statistik und Wahlen.

Erläuterungsbericht zum Flächennutzungsplan der Stadt Dortmund. Stadtplanungsamt. Dortmund 1963.

Fahrgastzählung der Dortmunder Stadtwerke AG. - Verkehrsbetriebe. 22. 2. - 6. 4. 1965.

Gemeindestatistik des Landes Nordrhein-Westfalen. Ergebnisse der Volks-, Berufs-, Wohnungs- und Arbeitsstättenzählung 1950 und der landwirtschaftlichen Erhebungen von 1949/50. Sonderreihe Volkszählung 1950. H. 15. Statistisches Landesamt Nordrhein-Westf. Düsseldorf 1952.

- Gemeindestatistik des Landes Nordrhein-Westfalen. Arbeitsstätten, Struktur der Landwirtschaft, Gemeindefinanzen. Sonderreihe Volkszählung 1961. H. 3b. Statistisches Landesamt Nordrhein-Westfalen. Düsseldorf 1963.
- Gemeindestatistik des Landes Nordrhein-Westfalen. Bevölkerungsentwicklung 1871 - 1961. Sonderreihe Volkszählung 1961. H. 3c. Düsseldorf 1964.
- Hauptübersicht der Liegenschaften. Jahrg. 1941 bis 1966. Stadt Dortmund. Vermessungs- und Katasteramt.
- Landwirtschaftliche Kartei. 1939, 1949, 1965. Stadt Dortmund. Amt für Statistik und Wahlen.
- Statistische Vierteljahrsberichte der Stadt Dortmund. 1908 - 1920. Stadt Dortmund. Statistisches Amt.
- Vergleichszählung des Werktagsverkehrs. Dortmunder Stadtwerke. März 1964. (Stadtplanungsamt Dortmund).
- Verkehrszählungen vom 24. 7. 1958 und 14. 5. 1968. Urmaterial. Stadt Dortmund. Stadtplanungsamt.
- Volks-, Berufs- und Betriebsstättenzählung 1925. Die berufliche und soziale Gliederung der Bevölkerung in den Ländern und Landesteilen. H. 15. Provinz Westfalen.
- Vorerhebung zur Bodennutzungserhebung 1948 und 1949. Hauptliste Zusammenstellung der Betriebskarten. Stadt Dortmund. Amt für Statistik und Wahlen.

c) Adreßbücher, Fahrpläne, Zeitungen

Adreßbuch für den Landkreis Dortmund. Dortmund. 1900.

Adreßbuch Dortmund-Land. Hagen. 1928.

Dortmunder Adreßbuch für das Jahr 1907, 1908, 1909, 1910, 1911, 1912, 1913, 1914, 1915, 1919/20, 1931, 1932, 1933, 1934, 1935, 1936, 1937, 1938, 1939, 1940, 1941, 1950, 1952, 1953/54, 1955, 1956/57, 1958, 1960, 1961, 1962, 1963/64, 1965, 1967.

Dortmunder Einwohnerbuch 1921, 1924, 1926, 1927, 1928, 1929.

Fahrpläne. Gültig ab 15. Februar 1950. Gültig ab 1. November 1959. 1967/68. Dortmunder Stadtwerke AG. Verkehrsbetriebe.

Amtlicher Taschenfahrplan Ruhrgebiet. Sommer 1968. Deutsche Bundesbahn. Bundesbahndirektion Essen.

Bekanntmachungen. Amtliches Organ der Stadt Dortmund. Nr. 46. 8. Jg. 14. 11. 1952.

Dortmunder Zeitung. 5. 5. 1924, 8. 12. 1924, 21. 5. 1928, 18. 11. 1929, 13. 3. 1933. Ruhrnachrichten. 12. 1. 1965, 13. 7. 1965, 14. 10. 1965, 30. 10. 1965, 12. 2. 1967, 28. 4. 1967, 26. 6. 1967, 18. 1. 1968, 20. 3. 1968, 24. 4. 1968, 10. 7. 1968, 24. 9. 1968.

Westdeutsche Allgemeine Zeitung. 12. 1. 1965.

Westfälische Rundschau. 19. 10. 1948, 31. 12. 1964.

d) Karten, Atlanten

Kirchderne-Camen, Körne-Niedermassen. Urmeßtischblatt Bd. VI, Bl. 2.

Aufgenommen und gezeichnet im Jahre 1839 von Lt. v. Zimmermann. Übersichtskarte vom Stadt- und Landkreis Dortmund. Angefertigt durch

- H. Rehmann. Dortmund. 1886. M 1 : 50 000.
- Plan von Dortmund. M 1 : 15 000. 1926. Verlag Willy Größchen.
- Übersichtsplan der Stadt Dortmund. M 1 : 15 000. 1927. Städtisches Vermessungsamt.
- Groß-Dortmund. M 1 : 20 000. Blatt B. 1928. Hrsg. Städtisches Vermessungsamt.
- Groß-Dortmund. M 1 : 20 000. Angefertigt im Jahre 1934 durch das Städtische Vermessungsamt.
- Topographische Karte. M 1 : 50 000. L 4510 Dortmund. Hrsg. Landesvermessungsamt Nordrhein-Westfalen 1959. Ausgabe 1962.
- Dortmund. M 1 : 20 000. Mächtigkeit der quartären Deckschichten im Stadtgebiet Dortmund. Bearbeiter: M. Hoyer. Kartographie und Druck: Stadt Dortmund. Vermessungs- und Katasteramt. Januar 1963.
- Dortmund. M 1 : 25 000. Hrsg. Stadt Dortmund - Willy Größchen KG. Dortmund. Juli 1964.
- Dortmund. M 1 : 20 000. Altersstufen der Gebäude. Hrsg. Stadt Dortmund Vermessungs- und Katasteramt und Willy Größchen KG. Dortmund. Juli 1964.
- Dortmund. M 1 : 20 000. Gemarkungskarte. 1964. Hrsg. Stadt Dortmund-Vermessungs- und Katasteramt und Willy Größchen KG. Dortmund.
- Dortmund. M 1 : 20 000. Verwaltungskarte. 1964. Hrsg. Stadt Dortmund-Vermessungs- und Katasteramt und Willy Größchen KG. Dortmund.
- Hydro-Geologische Karte. M 1 : 20 000. Bearbeiter: M. Hoyer. Kartographie und Druck: Stadt Dortmund. Vermessungs- und Katasteramt. August 1965.
- Dortmund. M 1 : 20 000. Verteilung der Einwohner. Darstellung der Einwohnerzahlen nach Fortschreibung. Stand: 31.12.1966. Entwurf des Amtes für Statistik und Wahlen der Stadt Dortmund.
- Dortmund. M 1 : 20 000. Amtliche Entfernungskarte des Stadtkreises Dortmund. Hrsg. Stadt Dortmund - Vermessungs- und Katasteramt. Januar 1967.
- Dortmund. M 1 : 20 000. Bevölkerungsentwicklung in den Statistischen Bezirken. 1962 - 1964 - 1966. Stand: April 1967. Hrsg. Stadt Dortmund. Vermessungs- und Katasteramt und Willy Größchen KG. Dortmund.
- Karten des Schulverwaltungsamtes der Stadt Dortmund.
- Karten der Evangelischen Kirche von Westfalen. Dortmund.
- Karten der Katholischen Kirche. Gemeindeverband Kirchenkasse. Dortmund.
- Planungsatlas "Siedlungsverband Ruhrkohlenbezirk". Essen 1960.
- Heimatatlas für Dortmund. Hrsg. Arbeitskreis für Heimatkunde. Braunschweig 1961.

Tabellen

Tabelle 1 Bevölkerungsentwicklung in den Siedlungen

Jahr	Körne	Wambel	Brackel	Asseln	Wickede	Stadt Dortmund
1899	1586	1726	4742	4244	3383	
1900						142733
1905	2704	2993	6687	5504	3965	175577
1910	3083	3316	8278	6103	4323	214226
1918		4982	7845			
1919						295026
1925	4809		7702			321743
1928				6104	4645	
1930						544634
1939		4377	10487			537865
1940						541900
1945						300000
1946	6225	4683	11008	7133	5643	436198
1950	8912	5253	11683	8044	5932	495781
1953		5581	13504	8069	6142	573660
1955		5923	12801	7962	5991	590063
1956	9233	6168	12439	7882	6018	610912
1958		6615	13472	7901		632236
1959	9685	7116	15541	7797	6657	635907
1960	9690	7360	15782	8759	8407	629631
1961	10132	7559	17228	9217	8604	641480
1962	9962	8017	18561	9538	9538	648085
1963	10221	8490	20471	9593	9626	651138
1964	9934	8606	21026	10127	13448	653833
1965	9997	8747	21352	10082	15223	657804
1966	9795	8653	22386	10013	17153	655244
1967	9611	8480	22604	10258	17871	649812

Quelle: Urmaterial des Amtes für Statistik und Wahlen der Stadt Dortmund.

Tabelle 2            Nettobauland und Einwohner der Siedlungen

Wambel

Jahr	Gemarkung	davon Nettobauland		Einwohner	
	ha	ha	%	Gesamt	auf 1 ha Nettobld.
1957	644, 62	163, 89	25, 4		
1958	644, 62	173, 29	26, 9	6 615	38, 2
1959	644, 63	187, 79	29, 1	7 116	37, 9
1960	644, 63	192, 82	29, 9	7 360	38, 2
1961	644, 90	195, 23	30, 3	7 559	38, 7
1962	644, 91	201, 18	31, 2	8 017	39, 8
1963	644, 91	203, 31	31, 5	8 490	41, 8
1964	644, 90	209, 05	32, 4	8 606	41, 2
1965	644, 91	218, 24	33, 8	8 747	40, 1
1966	644, 91	221, 38	34, 3	8 653	39, 1

Brackel

1956	1222, 63	173, 86	14, 2	12 439	71, 5
1957	1046, 29	153, 62	14, 7		
1958	1046, 30	167, 04	16, 0	13 472	80, 7
1959	1046, 32	187, 64	17, 9	15 541	82, 8
1960	1046, 28	211, 11	20, 2	15 782	74, 8
1961	1046, 25	228, 68	21, 9	17 228	75, 3
1962	1046, 27	243, 49	23, 3	18 561	76, 2
1963	1053, 05	256, 79	24, 4	20 471	79, 7
1964	1053, 07	262, 86	25, 0	21 026	79, 9
1965	1053, 07	266, 00	25, 3	21 352	80, 3
1966	1053, 06	277, 74	26, 4	22 386	80, 6

Asseln

1955	781, 42	77, 21	9, 9	7 962	103, 1
1956	781, 42	85, 11	10, 9	7 882	92, 6
1957	781, 41	86, 04	11, 0		
1958	781, 41			7 901	
1959	781, 46	100, 09	12, 8	7 797	77, 9
1960	781, 47	103, 00	13, 2	8 759	85, 0
1961	781, 47	104, 70	13, 4	9 217	88, 0
1962	781, 47	110, 33	14, 1	9 538	86, 4
1963	781, 47	110, 30	14, 1	9 593	87, 0
1964	781, 47	111, 50	14, 3	10 127	90, 8
1965	781, 47	113, 88	14, 6	10 082	88, 5
1966	781, 47	119, 89	15, 3	10 013	83, 5

Wickede

1954	928, 74	66, 86	7, 2		
1955	928, 74	67, 24	7, 2	5 991	89, 1
1956	928, 74	67, 83	7, 3	6 018	88, 7
1957	928, 74	68, 11	7, 3		
1958	928, 72	75, 49	8, 1		
1959	928, 74	83, 48	9, 0	6 657	79, 7
1960	928, 72	95, 98	10, 3	8 407	87, 6

Forts. Wickede

Jahr	Gemarkung			Einwohner	
	ha	davon Nettobauland ha	%	Gesamt	auf 1 ha Nettobl.
1961	928,70	105,71	11,4	8 604	81,4
1962	928,70	110,51	11,9	8 807	79,7
1963	928,70	136,98	14,7	9 626	70,3
1964	928,70	145,76	15,7	13 448	92,3
1965	928,70	156,34	16,8	15 223	97,4
1966	928,70	159,03	17,1	17 153	107,9

Stkrs. Dortmund

1965	27140,00	7183,00	26,5	657.804	91,6
1966	27140,00	7326,00	27,0	655.244	89,4

Quelle: Urmaterial des Amtes für Statistik und Wahlen und des Vermessungs- und Katasteramtes Dortmund.

Tabelle 3 Einwohnerdichte in den Siedlungen 1905 - 1967

Jahr	Körne		Wambel		Brackel		Asseln		Wickede		Std. Dortmund.	
	ha	E/ha	ha	E/ha								
1905	311,0	8,7	663,0	4,5	1274,8	5,2	857,0	6,4	929,0	4,3	3 078,4	57,0
1918			663,0	7,5	1274,8	6,2						
1928												
1953							857,0	7,4	929,0	5,3		
1954			397,6	14,0	1001,7	13,5	827,8	9,8	904,3	6,8	27 142,7	21,1
1955			281,6	21,0	811,9 <sup>1)</sup>	15,8	827,8	9,6	904,3	6,6	27 142,7	22,3
1956			281,6	21,9	811,9	15,3	827,8	9,5	904,3	6,7	27 142,7	22,7
1957												
1958			281,6	23,5	827,4 <sup>2)</sup>	16,3	980,1	8,1	904,6	6,2	27 151,7	23,1
1959	169,6	57,1	281,6	25,3	827,4	18,8	980,1	8,0	904,6	7,4	27 151,7	23,2
1960	169,6	57,1	281,6	26,1	827,4	19,1	980,1	8,9	904,6	9,3	27 151,7	23,2
1961												
1962	182,5 <sup>3)</sup>	54,6	350,8 <sup>3)</sup>	22,9	927,7 <sup>3)</sup>	20,0	825,5 <sup>3)</sup>	11,6	872,6 <sup>3)</sup>	10,1	27 152,0	23,7
1963	182,5	56,0	355,3	23,9	935,7	21,9	842,3	11,4	872,6	11,0	27 140,0	23,9
1964	182,5	54,4	355,3	24,2	935,7	22,5	842,3	12,0	872,6	15,4	27 140,0	24,1
1965	182,5	54,8	355,3	24,6	935,7	22,8	842,3	12,0	872,6	17,4	27 140,0	24,2
1966	182,5	55,4	355,3	24,1	935,7	23,3	842,3	11,9	872,6	19,5	27 140,0	24,1
1967	182,5	54,4	355,3	23,6	935,7	23,5	842,3	12,2	872,6	20,3	27 140,0	23,9

1905, 1918, 1928: Gemarkungsgrößen bei der Eingemeindung. Bei den folgenden Jahren beziehen sich die Flächengrößen auf statistische Bezirke.

1) Grenzberichtigung Brackel-Derne (Scharnhorst) am 1.2.1955.

2) Grenzänderung vom 1.4.1957 zwischen Meidestelle 6 (Westfalendamm) und den Verwaltungsbezirken Aplerbeck-Brackel-Hörde.

3) Änderung des Umfanges der statistischen Bezirke anlässlich der Volks-, Berufs- und Arbeitsstättenzählung vom 6.6.1961.

Bei der Änderung der ha-Größen ohne Vermerk keine Begründung erhältlich. Geringfügige Änderungen der Flächenzahlen durch Neuvermessungen.

Quelle: Urmaterial des Amtes für Statistik und Wahlen Dortmund.

Tabelle 4 Bevölkerungskapazität der statistischen Bezirke nach dem Flächennutzungsplan 1964

Plan- ziffer	Verwalt. bezirk Stat. Bezirk	Einwohner 31.12.1967	Kapazität	Bilanz	
				Überbesetzt	Unterbes.
	Innenstadt	199 690	192 030	7 660	
0100	City	5 017			
0150	City-Randgebiet	8 357	8 695		338
0200	Steinplatz	12 656	17 210		4 554
0300	Nordmarkt	20 754	11 860	8 894	
0400	Borsigplatz	16 917	17 395		478
0500	Kaiserbrunnen	22 494	22 920		426
0550	Körne	9 611	10 225		614
0600	Westfalendamm-N.	10 459	18 180		7 721
0650	Westfalendamm-S.	7 605	11 080		3 475
0700	Ruhrallee	19 233	18 225	1 008	
0750	Westfalenhalle	13 310	12 910	400	
0800	Tremonia	8 111	6 855	1 256	
0850	Dorstfelder Brücke	18 176	14 045	4 131	
0900	Hafen	26 990	22 430	4 560	
	Aplerbeck	48 692	75 085		26 393
1001	Aplerbeck	18 675	32 965		14 290
1002	Berghofen	10 168	21 720		11 552
1003	Schüren	10 749	8 735	2 014	
1004	Sölde	6 764	9 015		2 251
1005	Söldeholz	2 336	2 615		279
	Brackel	65 177	92 335		27 158
1101	Asseln	10 258	16 235		5 977
1102	Brackel	22 604	29 170		6 566
1103	Husen	3 017	10 760		4 796
1104	Kurl	2 947			
1105	Wambel	8 480	11 175		2 695
1106	Wickede	17 871	24 995		7 124
	Derne	33 078	44 240		11 162
1201	Derne	5 859	7 330		1 471
1202	Grevel	612	5 570		4 958
1203	Hostedde	2 228	3 650		1 422
1204	Kirchderne	4 087	6 015		1 928
1205	Lanstrop	7 252	6 575	677	
1206	Scharnhorst-N.	5 690	15 100		2 060
1207	Scharnhorst-S.	6 582			
1208	Scharnhorst-O.	768			
1301	Dorstfeld	17 462	17 715		253
	Eving	42 254	34 670	7 584	
1401	Brechten	7 531	6 930	601	
1402	Eving	25 990	21 290	4 700	
1403	Holthausen	949	375	574	
1404	Kemminghausen	2 418	1 480	938	
1405	Lindenhorst	5 366	4 595	771	
1501	Hörde	34 265	22 135	12 130	

Plan- ziffer	Verwalt. bezirk Stat. Bezirk	Einwohner 31.12.1967	Kapazität	Bilanz	
				Überbesetzt	Unterbes.
	<b>H o m b r u c h</b>	46 895	58 355		11 460
1601	Barop	5 979	9 495		3 516
1602	Brünningh.	3 933	4 140		207
1603	Eichlinghofen	3 765	4 480		715
1604	Großbarop	663	1 480		817
1605	Großholth.	555			
1606	Hombruch	13 107	13 755		648
1607	Kirchhörde	4 249	8 590		4 341
1608	Kleinbarop	159			
1609	Kleinholth.	2 565	1 925	640	
1610	Kruckel	1 254	1 080	174	
1611	Löttringh.	1 581	1 270	311	
1612	Menglingh.	3 194	6 110		2 916
1613	Persebeck	1 720	2 690		970
1614	Renningh.	2 210	1 220	990	
1615	Salingen	137			
1616	Schanze	344			
1617	Schnee	342			
1618	Schönau	1 138	2 120		982
	<b>H u c k a r d e</b>	29 961	27 525	2 436	
1701	Deusen	2 045	1 105	940	
1702	Huckarde	19 812	18 700	1 112	
1703	Jungferntal	5 968	7 720		357
1704	Rahm	1 395			
1705	Wischlingen	741			
	<b>L ü t g e n d o r t m u n d</b>	41 352	39 400	1 952	
1801	Bövinghausen	8 113	5 555	2 558	
1802	Holte	2 220	1 640	580	
1803	Lütg. dortmund	18 407	18 000	407	
1804	Kley	5 032	3 345	1 687	
1805	Oespel	4 494	7 560		3 066
1806	Somborn	807	1 050		243
1807	Westrich-Dellwig	2 279	2 250	29	
	<b>M a r t e n</b>	25 838	23 205	2 633	
1901	Kirchlinde	12 529	11 475	1 054	
1902	Marten	13 309	11 730	1 579	
	<b>M e n g e d e</b>	39 995	41 905		1 910
2001	Bodelschwingh	5 337	5 620		283
2002	Brüninghausen	511	85	426	
2003	Ellinghausen	141			
2004	Groppenbruch	454			
2005	Mengede	12 840	12 145	695	
2006	Nette	6 947	7 495		548
2007	Oestrich	6 599	10 225		3 626
2008	Schwieringh.	554			
2009	Westerfilde	6 612	6 335	277	

Plan- ziffer	Verwalt. bezirk Stat. Bezirk	Einwohner 31.12.1967	Kapazität	Bilanz	
				Überbesetzt	Unterbes.
	W e l l i n g h o f e n	24 253	44 590		20 337
2101	Benninghofen	7 409	12 835		5 426
2102	Bittermark	1 206	7 190		5 984
2103/53	Hachenev	1 825	1 090	735	
2104	Lücklemburg	2 604	5 515		2 911
2105	Niederhofen- Höchsten	1 828	2 225		397
2106	Syburg	1 175	2 090		915
2107	Wellinghofen	6 486	9 640		3 154
2108	Wichlinghofen	1 720	4 005		2 285
Gesamt		648 912	706 190		57 278

Statistische Bezirke mit unvollständigen Angaben sind Umlegungsgebiete.

Quelle: Erläuterungsbericht zum Flächennutzungsplan der Stadt Dortmund.  
Dortmund 1963.

Dortmunder Statistik.Nr. 12, 1967.

Tabelle 5 Verteilung der landwirtschaftlichen Betriebe > 0,5 ha auf Größenklassen

Klasse in ha						Stadtkreis
	Körne	Wambel	Brackel	Asseln	Wickede	Dortmund
1949 gesamt	5	26	50	38	54	1324
davon: 0,5 - 2	1	9	23	11	19	589
2 - 5	1	7	10	4	9	216
5 - 20	3	4	10	10	10	325
20 - 50		6	7	13	15	175
50 u. mehr					1	19
1965 gesamt	2	7	14	20	33	749
davon: 0,5 - 2		3	5	3	13	318
2 - 5	1	1	1		2	82
5 - 20	1	1	5	6	5	177
20 - 50		2	3	11	12	153
50 u. mehr					1	19

Quelle: Urmaterial des Amtes für Statistik und Wahlen. Dortmund.

Tabelle 6 Zuordnung der erwerbstätigen Bevölkerung in den einzelnen Siedlungen in % (Gesamt-Siedlung = 100%)

Siedlung	S e k t o r								
	Primär			Sekundär			Tertiär		
	1939	1950	1961	1939	1950	1961	1939	1950	1961
Körne			0,4			56,0			43,6
Wambel	2,9	2,5	0,9	62,6	60,7	55,3	34,5	36,8	43,8
Brackel	2,5	2,4	1,0	58,3	60,1	61,6	39,2	37,5	37,4
Asseln		3,2	1,5		65,5	64,4		31,3	34,1
Wickede		5,7	3,0		62,3	63,5		32,0	33,5
Dortmund	1,6	1,7	1,0	66,8	67,2	57,4	31,6	31,1	41,6

Quelle: Gemeindestatistik des Landes Nordrhein-Westfalen.

Sonderreihe Volkszählung 1950. Heft 15.

· Urmaterial des Amtes für Statistik und Wahlen Dortmund.

Tabelle 7

Anteil der Berufsgruppen in den einzelnen Siedlungen 1939, 1950 und 1961  
(nach Gemeindestatistik NRW 1950, Urmaterial Amt f. Stat. u. Wahlen Dortmund)

Berufsgruppe	Jahr	Körne %	Wambel % Verändg.	Brackel % Verändg.	Asseln % Verändg.	Wickede % Verändg.	Dortmund % Verändg.
Selbständige	1939		7,5	6,6			6,4
	1950		10,8 + 3,3	8,0 + 1,4	7,8	7,6	7,5 + 1,1
	1961	7,1	8,1 - 2,7	5,5 - 2,5	5,6 - 2,2	4,8 - 2,8	5,6 - 1,9
Mithelfende Fam. angeh.	1939		1,4	1,7			1,3
	1950		0,4 - 1,0	0,4 - 1,3	1,0	1,3	0,7 - 0,6
	1961	0,8	0,9 + 0,5	0,9 + 0,5	1,1 + 0,1	1,2 - 0,1	0,9 + 0,2
Beamte	1939		9,2	13,2			5,3
	1950		5,5 - 3,7	6,7 - 6,5	3,9	3,3	4,2 - 1,1
	1961	8,1	6,2 + 0,7	4,9 - 1,8	4,2 + 0,3	3,1 - 0,2	4,4 + 0,2
Angestellte	1939		23,8	10,9			14,0
	1950		25,6 + 1,8	17,2 + 6,3	13,3	11,4	16,1 + 2,1
	1961	32,5	29,9 + 4,3	21,5 + 4,3	19,2 + 5,9	17,3 + 5,9	20,1 + 4,0
Arbeiter	1939		41,8	54,1			57,8
	1950		39,8 - 2,0	49,3 - 4,8	54,3	54,9	53,2 - 4,6
	1961	32,0	35,2 - 4,6	46,5 - 2,8	47,6 - 6,7	52,7 - 2,2	47,6 - 5,6
Selbständige Berufslose	1939		16,3	13,5			15,2
	1950		17,8 + 1,5	18,3 + 4,8	19,7	21,5	18,3 + 3,1
	1961	17,7	18,1 + 0,3	18,1 - 0,2	20,8 + 1,1	19,1 - 1,4	19,8 + 1,5
Gesamtmobilität 1939 - 1950 1950 - 1961			13,3	25,1			12,6
			13,1	12,1	16,3	12,6	13,4

Tabelle 8 Die Bevölkerung nach der Konfessionszugehörigkeit  
% je Siedlung

Jahr	Konfession	Körne	Wambel	Brackel	Asseln	Wickede	Dortmund
1905	Evang.	53,8					51,4
	Kath.	42,3					47,1
	Sonst.	0,2					1,5
1910	Evang.	56,7	62,2	74,4	67,6	83,8	54,9
	Kath.	42,5	37,2	24,4	31,1	15,3	43,4
	Sonst.	0,8	0,6	1,2	1,3	0,9	1,7
1928	Evang.				68,2	80,2	
	Kath.				27,5	14,5	
	Sonst. ohne Bek.				2,7 1,6	1,4 3,9	
1939	Evang.		55,0	65,7			51,4
	Kath.		36,1	26,4			39,1
	Sonst. ohne Bek.		7,5 1,4	6,2 1,7			9,5
1950	Evang.		56,1	67,5	68,7	77,0	55,2
	Kath.		37,6	27,3	27,8	19,8	38,1
	Sonst. ohne Bek.		6,3	5,1	0,1 3,4	3,2	6,7
1961	Evang.	51,6	57,5	64,2	65,8	69,1	56,7
	Kath.	41,3	36,6	30,0	28,8	24,8	36,7
	Sonst. ohne Bek.	2,5 4,6	2,1 3,8	2,7 3,1	3,1 2,3	3,6 2,5	1,7 4,9

Quelle: Volkszählung 1939. Tab. 5. Statistisches Reichsamt Berlin.  
Urmaterial des Amtes für Statistik und Wahlen. Dortmund

Tabelle 9 Die Wohnbevölkerung nach Altersgruppen 1965

Jahre	Körne		Wambel		Brackel		Asseln		Wickede	
		%		%		%		%		%
0 - 5	m.	299 6,2	276 7,7	684 8,3	358 8,2	432 10,6				
	w.	314 5,9	285 7,2	665 7,4	367 7,6	444 9,8				
5 -10		296 6,2	230 6,4	629 7,5	309 7,0	357 8,8				
		290 5,4	225 5,6	577 6,4	324 6,7	307 6,8				
10-15		332 6,9	219 6,1	610 7,4	329 7,5	263 6,4				
		265 5,0	211 5,3	612 6,8	270 5,6	275 6,1				
15-20		325 6,8	245 6,8	579 7,1	291 6,6	291 7,1				
		298 5,6	210 5,3	514 5,7	293 6,0	254 5,6				
20-25		414 8,6	279 7,8	685 8,3	358 8,2	325 8,0				
		389 7,3	289 7,3	734 8,1	419 8,6	332 7,3				
25-30		342 7,1	253 7,1	633 7,7	318 7,2	360 8,8				
		313 5,9	273 6,8	601 6,7	302 6,2	363 8,0				
30-35		377 7,8	336 9,4	664 8,1	357 8,1	360 8,8				
		373 7,0	302 7,6	697 7,7	317 6,6	350 7,7				
35-40		333 6,9	266 7,4	565 6,9	307 7,0	286 7,0				
		429 8,0	301 7,6	699 7,7	369 7,6	325 7,2				
40-45		250 5,2	175 4,9	394 4,8	212 4,8	176 4,3				
		325 6,1	225 5,7	558 6,2	299 6,2	257 5,7				
45-50		333 6,9	242 6,8	510 6,2	254 5,8	220 5,4				
		476 8,9	327 8,2	609 6,8	349 7,2	277 6,1				
50-55		411 8,5	272 7,6	567 6,9	321 7,3	279 6,8				
		477 9,0	304 7,6	680 7,5	386 8,0	343 7,6				
55-60		405 8,4	251 7,0	537 6,6	333 7,6	264 6,5				
		446 8,4	300 7,5	606 6,7	356 7,4	297 6,6				
60-65		320 6,7	222 6,2	476 5,8	258 5,9	195 4,8				
		339 6,4	244 6,1	494 5,5	260 5,4	261 5,8				
65-70		157 3,3	132 3,7	269 3,3	157 3,6	116 2,8				
		244 4,6	217 5,5	422 4,7	207 4,3	168 3,7				
70-75		118 2,4	96 2,7	215 2,6	114 2,6	58 1,4				
		157 3,0	134 3,4	269 3,0	145 3,0	134 3,0				
75-80		63 1,3	50 1,4	107 1,3	70 1,6	57 1,4				
		111 2,1	85 2,1	147 1,6	105 2,2	71 1,6				
über 80		39 0,8	37 1,0	97 1,2	44 1,0	45 1,1				
		72 1,4	46 1,2	133 1,5	68 1,4	62 1,4				
Gesamt	m.	4814 100,0	3581 100,0	8221 100,0	4390 100,0	4084 100,0				
	w.	5318 100,0	3978 100,0	9017 100,0	4836 100,0	4520 100,0				

Quelle: Dortmunder Statistik. Sonderheft 27. 1966

Tabelle 10 Anteil der Parteien bei den Stadtvertreterwahlen (%)

Parteien/Jahr	Körne	Wambel	Brackel	Asseln	Wickede	Dortmund
4. 5. 1924						
Sozialdemokraten	19,6	keine	30,0	34,1	47,0	15,0
Kommunisten	19,1	Angabe	19,8	19,2	19,8	27,7
Dt. Volkspartei	17,5		17,9	12,5	13,8	16,9
Zentrum	26,6		10,6	18,1	5,8	20,0
Deutschnationale	4,5		6,7	6,8	6,3	6,3
Demokraten	2,9		2,9	2,8	2,7	3,1
Kriegsbeschädigte	4,5		12,1			6,4
Nat. Freiheitspartei				2,1		
Unabhängige	0,2			1,6	0,2	1,2
Völkischer Block				0,8	0,5	
Völk.-Soz.-Block					0,9	
Christl.-Soz.-Volksp.	5,1			0,9		
Polen						1,0
Christl.-Soz.-Volksgem.						2,1
Sozialistischer Bund						0,3
20. 5. 1928						
Sozialdemokraten	35,6	37,5	41,2	41,7	51,6	34,9
Zentrum	24,1	15,8	10,3	16,5	6,8	19,0
Dt. Volkspartei	15,6	15,1	16,2	13,6	18,4	13,8
Kommunisten	6,2	9,1	10,8	10,7	5,2	12,5
Deutschnationale	5,0	9,1	6,3	5,1	5,0	5,2
Demokraten	5,3	6,9	4,1	3,7	2,5	4,9
Wirtschaftspartei	1,4	1,2	3,1	2,3	2,9	2,1
Kriegs-u. Arbeitsopfer	3,3	1,4	4,1	4,1	2,1	2,8
Lk. Kommunisten	1,0	0,9	0,7	0,6		1,3
Nat.-Soz.-Arbeiterpartei	0,4	1,4	0,3	0,4	0,4	0,5
Volksrechtspartei	0,4	0,4	0,9	0,6	0,4	0,9
Christl.-Soz.-Rechtsp.	1,3	1,0	0,2	0,2		0,9
Mieterpartei	0,3	0,2	0,3	0,3		0,3
Polen	0,1			0,2		0,9
17. 11. 1929						
Sozialdemokraten	28,4	35,7	36,6	41,7	51,0	34,1
Zentrum	28,6	19,8	12,7	15,4	7,1	22,6
Dt. Volkspartei	18,3	16,4	15,7	12,0	14,6	1)
Kommunisten	7,2	7,9	14,2	10,2	7,2	11,6
Wirtschaftspartei	4,4	2,8	7,7	9,9	7,1	5,6
Deutschnationale	2,8	5,7	5,4	3,9	4,3	1)
Evgl. Volksdienst	4,0	2,8	1,6	0,5	0,6	4,6
Demokraten	1,9	2,2	1,9	1,8	2,1	1)
Nat.-Soz.-Arbeiterpartei	1,6	3,6	0,8	1,0	0,5	1,8
Volksrechtspartei						1)
						16,3

1) Kommunale Einheitsliste

Parteien/Jahr	Körne	Wambel	Brackel	Asseln	Wickede	Dortmund
12. 3. 1933						
Nat.-Soz.-Arbeiterpartei	36, 0	45, 2	35, 7	33, 2	41, 8	30, 9
Sozialdemokraten	18, 5	15, 8	23, 5	26, 9	34, 2	20, 5
Kommunisten	10, 5	10, 8	19, 7	15, 6	10, 8	18, 5
Zentrum	23, 5	15, 9	11, 7	14, 9	6, 5	19, 7
Kampffront S. W. R.	7, 7	8, 5	5, 7	5, 9	5, 4	7, 0
Evgl. Volksdienst	2, 5	2, 4	1, 4	2, 1	1, 0	2, 2
Dt. Volkspartei	1, 3	1, 4	2, 3	1, 4	0, 3	1, 2
9. 11. 1952						
SPD	35, 4	38, 4	50, 6	50, 5	56, 7	49, 7
CDU	36, 7	35, 0	21, 8	25, 3	19, 2	29, 5
FDP	18, 8	18, 3	18, 1	12, 9	12, 2	10, 9
KPD	3, 4	3, 4	4, 4	5, 4	5, 3	6, 0
BHE	2, 0	1, 4	3, 4	1, 3	1, 4	1, 9
NR	1, 3	1, 4	1, 2	1, 1	0, 9	
FSU	0, 6	0, 8	0, 5	0, 5	0, 6	
DRP						1, 3
Splitterparteien						0, 7
28. 10. 1956						
SPD	44, 4	45, 1	57, 5	53, 8	63, 0	57, 0
CDU	40, 2	36, 0	24, 0	26, 6	23, 4	31, 0
FDP	9, 4	12, 0	10, 0	7, 6	7, 4	6, 7
BHE	1, 7	1, 8	3, 4	1, 1	1, 2	2, 9
DP	3, 6	3, 6	4, 2	4, 1	2, 7	2, 1
DRP		0, 3				0, 3
19. 3. 1961						
SPD	41, 9	40, 4	54, 3	51, 8	60, 0	54, 2
CDU	43, 9	42, 9	31, 5	35, 0	28, 9	35, 2
FDP	11, 8	13, 0	9, 5	9, 4	8, 6	7, 8
DRP	1, 3	1, 6	1, 5	1, 3		0, 7
DWU	1, 1	1, 6	1, 9	1, 4	1, 4	2, 1
27. 9. 1964						
SPD	48, 4	52, 9	61, 5	61, 4	63, 8	61, 2
CDU	42, 6	37, 0	31, 5	31, 4	30, 7	33, 4
FDP	7, 8	8, 0	6, 0	6, 4	5, 5	5, 4
Wahlbeteiligung						
17. 11. 1929	67, 6	59, 5	64, 0	74, 2	77, 2	65, 7
9. 11. 1952	66, 4	72, 1	75, 7	77, 5	81, 4	74, 2
28. 10. 1956	72, 8	73, 3	76, 5	81, 1	80, 5	76, 6
19. 3. 1961	74, 1	78, 5	73, 8	78, 5	81, 0	75, 9
27. 9. 1964	69, 8	68, 8	73, 0	73, 7	79, 1	73, 5

Quelle: Dortmunder Zeitung 5. 5. 1924, 21. 5. 1928, 18. 11. 1929, 13. 3. 1933.  
 Dortmunder Statistik, Heft 1, 1953; Sonderheft 3, 1957;  
 Sonderheft 14, 1961; Sonderheft 22, 1965.

Tabelle 11 Volksschulen in den Siedlungen 1967/68

Schule	Körne	Wambel	Brackel	Asseln	Neu-Asseln	Wickede
Evang. Sch.			1			
Klassen			10			
Schüler			353			
Kath. Sch.	1	1	1	1		1
Klassen	10	6	12	7		18
Schüler	333	222	409	217		607
Gem. Sch.	1	1	1	1	1	2
Klassen	9	18	21	18	22	50
Schüler	317	582	796	600	758	1.901
Sond. Sch.		1		1	1	
Klassen		13		12	12	
Schüler		214		215	232	

Quelle: Urmaterial des Amtes für Statistik und Wahlen. Dortmund

Tabelle 12 Kirchliche Organisation 1905 und 1968

Siedlung	Evangelische Kirche			Katholische Kirche			
	Gemeinde 1905	Gemeinde 1968	Pfarrbez. 1968	Kirch.kreis 1968	Kirchengemeinden 1905	Kirchengemeinden 1968	Dekanat 1968
Körne		1		Mitte	1	1	Altstadt
Wambel		1		Mitte		1	Altstadt
Brackel	1	1	3	Nordost	1	2	Altstadt
Asseln	1	1	2	Nordost		1	Nordost
Wickede	1	1	3	Nordost		1	Nordost

Quelle: Karte der Evangelischen Kirche von Westfalen. Dortmund  
Karte der Katholischen Kirche. Gemeindeverband Kirchenkasse.  
Dortmund

Tabelle 13

Einzelhandelsgeschäfte 1900 und Mai 1968  
(1=1900, 2=1968 vorhanden; 3=1968 Bedarf)

Tägl. Bedarf	Körne			Wambel			Brackel			Asseln			Wickede		
	1	2	3	1	2	3	1	2	3	1	2	3	1	2	3
Lebensmittel	5	11	12	4	12	11	9	25	30	8	15	14	7	17	23
Backwaren	3	5	2	2	1	2	10	9	4	6	3	2	6	5	3
Fleischwaren		2	9		3	7	4	10	20	3	6	9	3	4	16
Fisch					1				1		1	1		1	1
Obst/Gemüse			2		2	2		1	6		1	2		2	5
Milch		2	3	3	3	8	5	2	8		3			1	6
Tabakwaren		1			1		3	2							
Co-op-Center								1							
Period. Bedarf															
Apotheken		2	1		1	1		2	2	1	1	1		3	1
Drogerien		3	1		2	1	1	4	3		2	1		4	2
Seifenartikel		1													
Textilien, Bekleid.		3	3		2	3	3	7	8	3	5	3	2	6	6
Malerartikel		2			2			6			3			4	
Papierwaren		1	3		2	3		9	8		2	3		5	6
Hausrat		2	2			2		6	5		3	3		3	5
Blumen		3			1			7			4			5	
Kaffee											1				
Gehobener Bedarf															
Uhren, Gold/Silberw.		1						3							1
Optik, Photo		1						3							1
Elektro, Rundfunk			3		1	3		5	8		2	3		1	7
Fahrräder		1	1		1	1			3		1	1			2
Möbel							3	1			2		1		
Polster, Dekor.		1	2			2		1	6		1	2		2	4
Handarbeiten								1							
Kunstgewerbe								1							
Schuhe, Lederwaren					1			3			3			3	
Reformhaus								1							

Quelle: Adreßbuch Landkr. Dortmund, 1900. Eig. Erheb. Mai 1968  
Bedarf errechnet aus Einwohnerzahlen nach Meßzahlen von  
Beckermann, Th. 1955.

Tabelle 14/15 Auspendler nach Wirtschaftsabteilungen 1961  
davon in Wirtschaftsabteilung<sup>x</sup>

Siedlung	Anzahl	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9
Körne	155		10	49	37	14	7	6	20	3	9
Wambel	112		5	53	15	7	7	6	13	1	5
Brackel	335	1	15	105	135	21	14	6	24	3	11
Asseln	213		28	110	33	12	9	2	8	1	10
Wickede	480	5	95	239	54	28	11	1	27	2	18

Tabelle 16 Einpendler nach Wirtschaftsabteilungen 1961  
davon in Wirtschaftsabteilung<sup>x</sup>

Siedlung	Anzahl	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9
Körne	317		15	138	111	30	11	2	9		1
Wambel	401		1	264	58	34	3		10	1	30
Brackel	174		17	40	38	27	12	1	25	1	13
Asseln	128	1	1	28	46	28	3	3	13		5
Wickede	107		7	16	33	16	24	1	6	2	2

<sup>x</sup> Wirtschaftsabteilung:

- 0 Land- u. Forstwirtschaft, Tierhaltung u. Fischerei
- 1 Energiewirtschaft u. Wasserversorgung, Bergbau
- 2 Verarbeitendes Gewerbe
- 3 Baugewerbe
- 4 Handel
- 5 Verkehr u. Nachrichtenübermittlung
- 6 Kreditinstitute u. Versicherungsgewerbe
- 7 Dienstleistungen von Unternehmen u. freien Berufen
- 8 Organisationen ohne Erwerbscharakter u. priv. Haushalte
- 9 Gebietskörperschaften u. Sozialversicherung

Quelle: Dortmunder Statistik. Sonderheft 25. 1965

Tabelle 17 Auspendler aus den Siedlungen 1961

Zielort/Verw. bezirk	← Wohnort				
	Körne	Wambel	Brackel	Asseln	Wickede
Innenstadt	2 716	1 748	3 506	1 626	1 348
davon Körne		165	245	133	135
Aplerbeck	59	61	179	156	75
Brackel	287	121	563	439	405
davon Wambel	224		419	223	139
Brackel	41	100		147	147
Asseln	10	12	92		99
Wickede	8	6	22	51	
Derne	30	23	315	60	133
Dorstfeld	34	13	61	20	17
Eving	58	32	85	114	58
Hörde	98	72	179	170	99
Hombruch	33	28	40	19	14
Huckarde	19	5	27	32	8
Lütgendortmund	7	7	15	11	12
Marten	13	6	25	9	4
Mengede	12	6	13	7	12
Wellinghofen	8	5	21	3	3
Gesamt	3 374	2 127	5 029	2 666	2 188

Quelle: Dortmunder Statistik, Sonderheft 25, 1965

Tabelle 18 Einpendler in die 5 Siedlungen 1961

Wohnort (Verw. bezirk)	→ Zielort				
	Körne	Wambel	Brackel	Asseln	Wickede
Innenstadt	1 484	1 378	422	170	42
davon Körne		224	41	10	8
Aplerbeck	158	212	88	52	20
Brackel	722	825	441	238	91
davon Wambel	165		100	12	6
Brackel	245	419		92	22
Asseln	133	223	147		51
Wickede	135	139	147	99	
Derne	131	242	156	34	11
Dorstfeld	103	77	24	12	1
Eving	114	126	40	6	2
Hörde	146	150	46	34	8
Hombruch	167	170	51	17	9
Huckarde	82	81	21	13	3
Lütgendortmund	112	83	39	11	1
Marten	60	53	13	6	7
Mengede	80	83	22	32	3
Wellinghofen	49	67	13	10	
Gesamt	3 408	3 547	1 376	635	198

Quelle: Dortmunder Statistik, Sonderheft 25, 1965

Die Tagesbevölkerung in den Siedlungen 1961

Tabelle 19

Siedlung	Wohnbevölk.	Berufsauspendl.	Innerstädt.		Berufseinpendl.	Innerstädt. Ber.einp.	Tagesbevölkerung	
			Ber.ausp.	Rest Wohnbev. %			Anzahl	% Wohnbev.
Körne	10 132	155	3 374	65, 2	317	3 408	10 328	101, 9
Wambel	7 559	112	2 291	68, 2	402	3 771	9 329	123, 4
Brackel	17 238	335	5 274	67, 5	174	1 417	13 220	76, 7
Asseln	9 217	215	2 799	67, 3	128	645	5 686	75, 7
Wickede	8 604	480	2 323	67, 4	107	207	6 115	71, 0

Anmerkung: Berufsauspendler verlassen den Wohnort und haben ihren Arbeitsplatz außerhalb des Stadtkreises Dortmund.

Innerstädtische Berufsauspendler verlassen den Wohnort, haben den Arbeitsplatz jedoch innerhalb des Stadtkreises Dortmund. (Diese sind im statistischen Sinne keine Pendler).

Quelle: Urmaterial des Amtes für Statistik und Wahlen. Dortmund

Tabelle 20 Fahrzeiten und Fahrtkosten der verschiedenen Verkehrsmittel Sommer 1968

Verkehrsmittel	von.	Strecke	bis	Einf. F. Rückf. k.		Wochenk.		Monatsk.		Fahrzeit		
				DM	DM	DM	DM	DM	DM	Min.	km/h	
Straßenbahn	Wickede/Bahnkrzg.	-	Reinoldikirche	1,20	1,85	9,40	40,00			32	21,5	
	" / Bockumweg	-	Reinoldikirche							26	19,2	
	Asseln/Aplerb.-Str.	-	Reinoldikirche	1,20	1,85	9,40	40,00			18	19,7	
	Brackel Kirche	-	Reinoldikirche	0,90	1,39	7,00	30,00					
	" / Knappsch. Krkh.	-	Reinoldikirche	0,90	1,39	7,00	30,00					
	Wambel/Rüschebr. str.	-	Reinoldikirche	0,90	1,39	7,00	30,00			13	18,3	
	Körne/ Zehnthof	-	Reinoldikirche	0,90	1,39	7,00	30,00			10	16,4	
	Schnellbahn	Hp. Wickede	-	Hp. Stadthaus	1,00	1,60	8,00	30,00			19	35,5
		Bf. Do. - Asseln	-	Hp. Stadthaus							16	35,8
		Hp. Asseln-Mitte	-	Hp. Stadthaus	0,80	1,20	6,00	23,00			14	35,6
Bf. Do. - Brackel		-	Hp. Stadthaus	0,60	1,00	5,00	17,00			10	35,7	
Hp. Knappsch. Krkh.		-	Hp. Stadthaus	0,60	1,00	5,00	17,00			8	36,8	
Hp. Körne		-	Hp. Stadthaus	0,60	1,00	4,00	15,00			4	48,8	
PKW	Wickede/Bahnkrzg.	-	Reinoldikirche	3,10						x) xx)	x) xx)	
	" / Bockumweg	-	Reinoldikirche							30/15	22,9/45,8	
	Asseln/Aplerb.-Str.	-	Reinoldikirche	2,25						26/12	19,2/41,5	
	Brackel Kirche	-	Reinoldikirche	1,60						20/9	17,7/39,3	
	" / Knappsch. Krkh.	-	Reinoldikirche	1,36								
	Wambel/Rüschebr. str.	-	Reinoldikirche	1,08						15/6	15,9/39,8	
	Körne/ Zehnthof	-	Reinoldikirche	0,74						11/4	14,9/40,9	
	1) Einzelfahrschein, 2) Hin- und Rückfahrt auf Mehrfahrtenkarte, 3) Lt. Kostentabelle des ADAC 1968:	VW 1200, Jahresfahrleistung 20.000 km, 1 km 27,1 Pf.										
		x) werktags 7 - 8 Uhr, xx) sonntags										

Quelle: Fahrplan 1967/68, Dortmunder Stadtwerke AG. - Verkehrsbetriebe.  
 Amtlicher Taschenfahrplan Ruhrgebiet, Sommer 1968. Bundesbahndirektion Essen.  
 Eigene Ermittlungen Juli 1968.

Tabelle 21

Mittlere tägliche Belastung der Straßenbahn  
auf dem Hellweg (Fahrgastzählung 22. 2. - 6. 4. 1965)  
(E = Einstieg, A = Ausstieg, B = Besetzung)

Haltestelle	Richtung Innenstadt - Stadtrand			Richtung Stadtrand - Innenstadt		
	E	A	B	E	A	B
Reinoldikirche	5584	3871	16924	4000	4936	14091
Ostentor	2446	1847	17523	1480	1750	14963
Lippestraße	395	919	16999	980	361	15693
Funkenburg	972	3294	14677	2414	963	15027
Steinmetzstraße	366	1272	13771	1288	217	13576
Am Zippen	337	947	13161	883	206	12505
Am Zehnthof	384	1971	11574	1852	432	11828
Akazienstraße	330	1216	10688	1081	294	10358
Rüschebrinkstraße	772	2537	8923	1816	659	9571
Schleife-Wambel	155	402	8676	434	90	8414
Knappschaftskrankenhaus	179	819	8036	1082	216	8070
Oberdorfstraße	248	650	7634	1020	158	7204
Kirche Brackel	692	3310	5016	2258	398	6342
Schleife Brackel	255	473	4798	444	93	4482
Döringhoff	43	81	4760	77	38	4131
Aplerbecker-Str.	481	1230	4011	1309	252	4092
Weiche Asseln	226	373	3864	338	183	3035
Post Asseln	67	274	3657	134	76	2880
Zugstraße	21	86	3592	97	10	2822
Kirche Wickede	54	638	3008	753	40	2735
Weiche Wickede	267	1647	1628	784	181	2022
Dollersweg	57	125	1560	162	40	1429
Bahnkreuzung	88	333	1315	351	75	1307

Quelle: Urmaterial des Planungsamtes der Stadt Dortmund.

Tabelle 22 Die Stundenbelastung des Hellweges mit Fahrzeugen insgesamt  
24. 7. 1958 und 14. 5. 1968

Uhrzeit	Innenstadt Kaiserstr. / Klönnestr.		Brackel Hellweg/ Flughafenstr.		Wickede Hellweg / Dollersweg	
	1958	1968	1958	1968	1958	1968
6 - 7	626	735	549	1 178	307	511
7 - 8	846	1 640	497	1 651	324	704
8 - 9	746	1 048	407	1 026	270	457
9 - 10	924	1 154	412	987	279	463
10 - 11	918	1 112	432	979	278	548
11 - 12	762	1 226	479	992	262	476
12 - 13	780	1 173	472	829	269	498
13 - 14	881	1 124	467	1 050	368	531
14 - 15	993	1 224	576	1 153	329	603
15 - 16	900	1 272	477	1 257	383	633
16 - 17	1 032	1 780	737	1 637	342	807
17 - 18	1 305	1 681	794	1 524	388	873
18 - 19	1 077	1 439	584	1 444	279	798
19 - 20	850	1 018	521	1 026	289	556
20 - 21	661	713	460	539	187	361
21 - 22	576	493	363	462	68	175
Gesamt	13 877	18 832	8 227	17 734	4 622	8 994