

ROBERT SECKELMANN

SHWELM-MITTE VON 1600 BIS HEUTE

DIE STÄDTEBAULICHE ENTWICKLUNG
IN PLÄNEN, BILDERN UND DOKUMENTEN



0: EINFÜHRUNG

I: DIE ENTWICKLUNG IN ORDNUNGEN VON 1600 BIS 1945

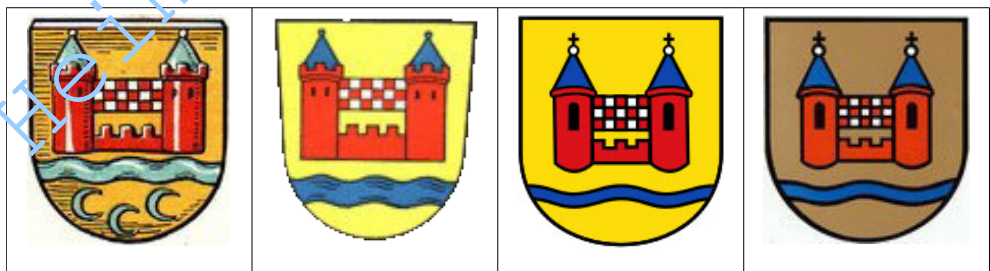
II: ZERSTÖRUNGEN IN 1945 UND LEBEN VON 1945 BIS 1948

III: NEUORDNUNG UND AUFBAU VON 1945 BIS 1956

IV: UNORDNUNG UND UMORDNUNGEN VON 1956 BIS HEUTE, 2016

V: SCHWELM MIT RADIO SECKELMANN, VON 1927 BIS 1963

VI. ANHANG



(C)

Gliederung IV

4 UNORDNUNG UND UMORDNUNGEN VON 1956 BIS HEUTE.....	4
4.1 Planspiele.....	4
4.1.1 Erste Erweiterung des MGS in einem angedachten Baugebiet.....	6
4.1.2 Der Generalverkehrsplan von 1965 von Prof. Schaechterle.....	8
4.1.3 Ein im Jahr 1967 erweiterter Altstadt-Ring, der Wenke-Plan.....	11
4.1.4 Zweite Erweiterung des MGS.....	13
4.2 Straßenbau.....	15
4.2.1 Der Bau der Obermauerstraße.....	15
4.2.2 Ost-West-Verbindung im Norden von Schwelm Mitte.....	23
4.2.3 Die Fußgängerzone.....	25
4.3 Weitere Umordnungen.....	30
4.3.1 Altstadt / Märkischer Platz.....	30
4.3.2 Durchgangsverkehr.....	30
4.4 Rahmenplan Innenstadt, 1987.....	33
4.4.1 Diagonalsperre, Märkischer Platz und Südstraße.....	34
4.4.2 Zugang zur Altstadt entsperren ?.....	38
4.5 Wilhelmplatz.....	39
4.5.1 Parkplatz.....	39
4.5.2 Stadthalle mit Parkplatz.....	40
4.5.3 Einkaufszentrum auf dem Wilhelm-Platz.....	42
4.6 Zusammenfassung in einem FNP.....	44
4.7 Nächste Schritte.....	45
4.7.1 Entwicklungspläne.....	45
4.7.2 Ein neues Rathaus.....	47
4.7.3 Bäder der Stadt seit 2002 und nach 2016.....	50
4.7.4 Neue Wohn- und Industriegebiete.....	51
4.7.5 Erhaltung und Verbesserung.....	52
4.8 Handel im Wandel.....	53
4.8.1 Brauereibrache das Gelände ist 5.682 qm groß.....	54
4.8.2 Kaufhauskubus die Grundstücksfläche mit Parkhaus ist 6.706 qm.....	56
4.8.3 Zassenhausgelände – es bietet 13.031qm am Rand der Mitte.....	56
4.8.4 Innenstadt-Ringe - eine Anregung.....	57
4.9. Auswertung - Persönliche Eindrücke des Autors.....	57
4.9.1 Literatur und Zugang zu jungen Archiven.....	57
4.9.2 Wachstum der Stadt nach Siedlungsfläche und Einwohnerzahl.....	58
4.9.3 Anbindung der Stadt.....	59
4.9.4 Der Stadtkern.....	61
4.9.5 Sich wandelnde Kompetenzen und Neigungen.....	62

Abbildungen IV

Abb. 1: Der Stadtkern zwischen Untermauer- und Kirchstraße 1969, LA.....	5
Abb. 2: 1. MGS-Erweiterung im Lageplan „Untern Hagen“, 1961.....	8
Abb. 3: Generalverkehrsplan (GVP) des Jahres 1965 (Schaechterle).....	11
Abb. 4: Altstadttring des Jahres 1967 (Wenke).....	13
Abb. 5: MGS, 2. Erweiterung 1973.....	15
Abb. 6: Obermauerstr., 1965.....	17
Abb. 7: Obermauerstr., 1996.....	17
Abb. 8: Schwelm Mitte 1981, LA.....	19
Abb. 9: Steigerturm.....	19
Abb. 10: Obermauerstraße, MTP.....	19
Abb. 11: OMS nach N, 1955.....	20
Abb. 12: OMS nach S, 1955.....	20
Abb. 13: OMS nach N, 2006.....	20
Abb. 14: OMS nach S, 2006.....	20
Abb. 15: Kölner Vorstadt 1970, von S.....	21
Abb. 16: Kölner Vorstadt 1935, nach S.....	21
Abb. 17: Kölner Vorstadt 1980, nach S.....	21
Abb. 18: HS/OMS 1940.....	23
Abb. 19: HS/OMS (rechts) 2006.....	23
Abb. 20: UMS (vorn) / HS 2006.....	23
Abb. 21: UMS (vorn) / HS 1956.....	23
Abb. 22: Reichsbank zwischen Schul- u. Bahnhofstraße.....	24
Abb. 23: Verbindungsstück Kaiser-/Victoriastraße, um 2006.....	24
Abb. 24: Neumarkt um 1935.....	25
Abb. 25: Neumarkt Ende 2006.....	25
Abb. 26: FuZo Ecke Drosselstr. 1940.....	27
Abb. 27: FuZo, 1960.....	27
Abb. 28: FuZo, 1980.....	27
Abb. 29: FuZo, Drosselstraße 2006.....	27
Abb. 30: Die vier „Elefantenfüße“ am „Bürgerplatz“, 20.2.1976.....	28
Abb. 31: Bahnhofstr./FuZo-West.....	30
Abb. 32: Totale Abriegelung.....	30
Abb. 33: Rahmenplan Innenstadt, November 1987.....	34
Abb. 34: Durchgangsverkehr in der Bahnhofstraße 1968.....	37
Abb. 35: Diagonalsperre nur mit abbiegendem Verkehr 20.....	37
Abb. 36: Südstraße 2006.....	38
Abb. 37: Südstraße 1938.....	38
Abb. 38: MP.....	39
Abb. 39: Wirklichkeit.....	39
Abb. 40: WC Kubus.....	39
Abb. 41: Platz mit Saalbau.....	42
Abb. 42: Wilhelmplatz mit Kaufhaus.....	42
Abb. 43: Stadtflächen und Ringstraßen im FNP.....	45
Abb. 44: 5. Rathaus, 2016.....	48
Abb. 45: Hans Dost, 1976: Blick auf Schwelm von Nordosten.....	64

Heimatkunde-SchweIm.de

4 UNORDNUNG UND UMORDNUNGEN VON 1956 BIS HEUTE

4.1 Planspiele



Abb. 1: Der Stadtkern zwischen Untermauer- und Kirchstraße 1969, LA

Eine Luftaufnahme von 1969 (Abb. 1) zeigt von Westen her den neu geordneten Stadtkern im wesentlichen in dem bis 1957 erreichten Zustand, aber mit einigen Weiterungen: Die Christuskirche hat nun Helme. Die von links kommende Bahnhofstraße und die Marienkirche sind leider nicht erfasst. Im Hintergrund rechts wird auf den früheren Grundstücken „Alte Post“ und Nachbarn das neue Kreishaus gebaut. Noch sind die Erdarbeiten

nicht fertig. Gegenüber dieser Baustelle hätte die geplante Untermauerstraße auf die Hauptstraße stoßen sollen.

Doch nun zu dem bis 1957 Erreichten und Verfehlten: In der Ecke unten links treffen die neue Untermauerstraße und die alte Hauptstraße zusammen auf dem Niveau, das die Hauptstraße seit einem Jahrhundert hatte. Bis zum 4.5.1969 fuhr noch die Straßenbahn durch die Hauptstraße. Die Untermauerstraße läuft nach oben (Osten) und endet abrupt vor der Brauerei. Am Platz links davon stand bis etwa 1967 die AOK. Rechts des Platzes steht die Sparkasse mit Anbau. Links des Platzes steht noch das Haus von *Dr. Paschmann*. Und vor dem Platz stehen noch das Wohnhaus und die Betriebsgebäude des Bauunternehmers *Nikolai* (Kap. 3.7.1). Wie die AOK müssen auch diese Gebäude dem Kaufhof weichen.

Zwischen der Untermauer- und der Hauptstraße ist ein großes U-förmiges Gebäude am Ort des früheren Märkischen Hofes und seines Parkplatzes. Es hätte unter Geschäfts-Gesichtspunkten das wichtigste Grundstück in Schwelm sein müssen: rechts die alte, links die neue Hauptstraße, davor der zentrale Platz des Stadtkerns (heute Märkischer genannt). Er dient 1969 als Parkplatz, kann aber leicht umgestaltet werden. Geschickt auf diesem Platz untergebracht ist eine öffentliche Toilette, halb in der Erde, und darüber ein kleines Geschäft. Doch das Gebäude wird zur Untermauerstraße hin (von Bauherr, Architekt und Bauamt) wie ein Hinterhaus behandelt mit AVU-Trafostation im zur Straße offenen Hof und im Trafohäuschen ein Speise-Kiosk (Kap. 3.5) Hinter der Baumreihe am unteren Bildrand verläuft die Obermauerstraße, ein damals steil von links nach rechts (Nord nach Süd) ansteigender Feldweg. Hinter den Bäumen ist der Steigerturm der Feuerwehr, links daneben, auf dem unteren Mühlenteichplatz, ein Parkplatz. Am Ort der früheren Pauluskirche, am Bildrand rechts neben der Christuskirche, ist nun eine Wiese. Die Häuser am Altmarkt sind weiß verputzt, vom Markt nach rechts, aber nicht zu sehen, führt die Kölnerstraße nach Süden, eng, steil und verwinkelt wie um 1720. Sie ist die Hauptstrecke für den Nord-Süd-Verkehr durch Schwelm.

K.A. Siepmann [S2, S. 80-82] gibt eine Aufstellung der von der Stadt von 1950 bis 1965 betriebenen Bau-Projekte. Dazu gehören der Ausbau der neuen B7 (Talstraße) und die Aufschließung des Ochsenkamps um das Jahr 1960. Er erwähnt nicht die Erschließung des Gebietes Oehder Weg und Präsidentenstraße, aber für beide wurden zahlreiche Baugenehmigungen in den Jahren 1955-1960 erteilt.

Für die Stadt Schwelm ergeben sich nun zwei große Aufgaben, die Baurat *Siepmann* schon 1953 als Grund für die gewählte Neuordnung genannt hatte (Abschnitt 9.3.4), die aber nicht gelöst wurden:

- Die Regelung des Ost-West-Verkehrs sollte im Vordergrund stehen. Sie unterblieb durch das Nichtbauen der Untermauerstraße nach Osten.
- Die Regelung des Nord-Süd-Verkehr galt als eine damals nicht wichtige Aufgabe. Später sei zu *„zu untersuchen, ob zur Entlastung der engen Kölner Straße die Obermauerstraße oder eine Fortführung der Potthoff- und Emil-Rittershaus-Straße geeigneter sei“*, oder ob eine noch andere Führung des Nord-Süd-Verkehrs geeigneter sei, den Durchgangsverkehr von der Innenstadt fern zu halten.

Diese beiden Aufgaben werden hier getrennt behandelt, überschneiden sich aber teilweise im Rat wie auch in der Verwirklichung. Die Nord-Süd-Regelung kommt zuerst.

Es scheint, als sei nach dem Krieg überhaupt kein Versuch gemacht worden, den Ring-Straßen-Plan von 1912/14, der noch 1948 bei Koberg auftaucht, aufzugreifen, ihn vielleicht den geänderten Verhältnissen anzupassen. Wohl aber fand der Autor während seiner Ratsstätigkeit Hinweise auf frühere Entscheidungen, mit denen Maßnahmen eingeleitet oder spätere Fortführungen ermöglicht oder andere Lösungen verbaut wurden. Einige Vorgänge, die auch oder nur den Stadtkern betreffen, werden nun in zeitlicher Folge dargestellt.

4.1.1 Erste Erweiterung des MGS in einem angedachten Baugebiet

Ein wichtige Weiche zur Neuordnung der Stadt wurde mit der Erweiterung des Gymnasiums 1962/63 gestellt. Der Architekt *Klaus Fleischhauer*, der 1973 den zweiten Erweiterungsbau geplant hat, schrieb [EF, S. 71] 1997 zu dem ersten: *„Für dieses Vorhaben muß den Initiatoren eine strikte räumliche Trennung von Mädchen und Jungen außerhalb des Gebäudes wichtig gewesen sein. Jedenfalls weist der Lageplan des Baugesuches östlich des Erweiterungsbaus einen Pausenhof mit Pausenhalle für Mädchen und westlich einen Pausenhof mit Pausenhalle für Jungen aus. ... (Das) war vermutlich ein nicht unwichtiges Kriterium für die Entscheidung, den sogenannten Mittelbau an der Ostseite des Schulgebäudes anzufügen. ... Dazu mußte der vorhandene Sportplatz nach Osten verschoben, also neu gebaut werden.“* Er führte dann aus, dass architektonische Gründe gegen diese Entscheidung gesprochen hätten, dass die alte Ostseite des Gymnasium ein Schmuckstück und Baudenkmal gewesen sei. Es war die Schauseite zur dort ausgebauten Emil-Rittershaus-Straße. Ein damals auch vorliegender Entwurf war natürlich ein Anbau nach Westen.

Ein Lageplan „Untern Hagen“ des Bauamtes vom 31.8.1961 zum Anbau von 1962 (Abb. 2) zeigt schon die Neuordnung des Stadtkerns und noch die seit dem Anfang des 20. Jahrhunderts bestehenden Trassen nach

Osten für die Präsidentenstraße bis zur unteren und für den Oehder Weg bis zur oberen Obermauerstraße kurz vor dem Kreuzungsgebiet Obermauer-, Kölner und Bergstraße.

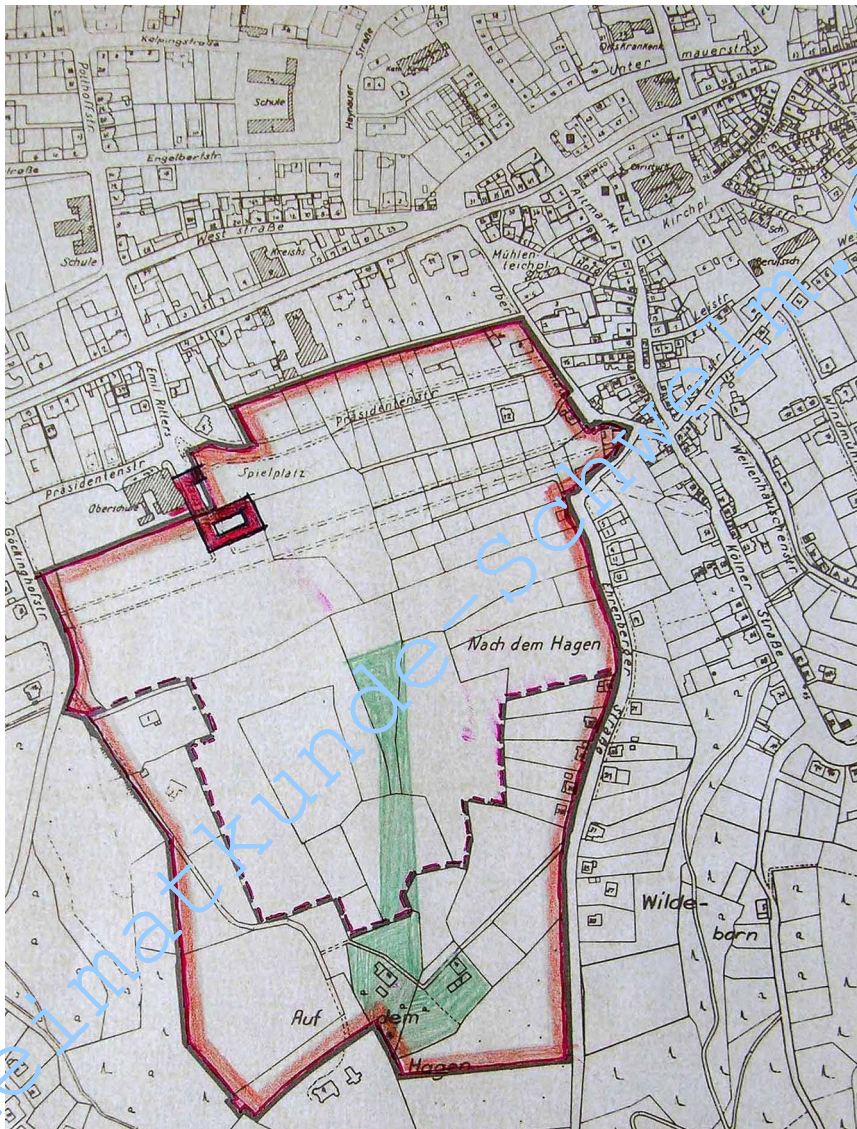


Abb. 2: 1. MGS-Erweiterung im Lageplan „Untern Hagen“, 1961

Das Gymnasium liegt zwischen diesen Trassen in einem sie einrahmenden Gelände vom Rathaus im Norden zu Bräutigams Wiese und Bernings Villa im Süden. Die bis zum Anbau östlich neben dem Gymnasium vorhandene

schon ausgebaute Emil-Rittershaus-Straße wurde durch die Erweiterung überbaut. - Damit wurde die von Baurat K.A. Siepmann um 1950 angegebene Möglichkeit aufgegeben, die Potthofstraße über sie nach Süden zu verlängern für eine Nord-Süd-Verbindung (Kap. 3.3.1). Was aber zeigt der Lageplan? Ein Baugebiet hinterm Rathaus.

In einem Brief der Stadt vom 20.6.1962 an die Landesbaubehörde Ruhr, Essen, heißt es dazu: „Das Gymnasium liegt innerhalb des Geländes zwischen Ehrenberger und Göckinghof Straße, für das die Stadtverordnetenversammlung am 13.9.1961 die Aufstellung eines Bebauungsplanes beschlossen hat. Mit der Ausarbeitung eines Planes wurden ... Architekten (in) Essen und ... Mülheim beauftragt. Die ... Eingliederung des Gymnasiums ist ... eine Anforderung für ... den Bebauungsplan. Nach dem Stand der Planungsarbeiten wird (sie) ausgezeichnet gelöst“ -

Aus aus diesem Gelände kam das Wasser für das Carnbleichen (z.B. Sternenberg) und Kornbrennen (z.B. Levering) in Betrieben an der Hauptstraße. Entsprechende Rechte scheinen durch private Verträge gesichert worden zu sein. Frank Erdmann [EF, S.10, 11] belegt, dass die Stadt 1909 „das Grundstück (für das Gymnasium kaufte)... mit einem den Brennereibesitzern (Levering und anderen)... zustehenden ... Wasserleitungsrecht, demzufolge die Berechtigten befugt sind, durch Röhren (dort) das Wasser zu ihren Besitzungen auf ewige Zeiten zu leiten ...“.

Dieses unbebaute Gelände wird landwirtschaftlich genutzt. Vielleicht sollte nun die rechtliche Voraussetzung für eine Bebauung geschaffen werden. In einer Notiz vom 10.5.1966 verlangte Baurat Siepmann, dass vor einer weiteren Bearbeitung des Bebauungsplanes darin die Quellen und Wasserstellen für die Brennerei Levering festgelegt würden, Angaben dazu seine schon beim Bau der Turnhalle für das Gymnasium gemacht worden. In jedem Fall sei als Auflage vorzusehen, dass keine Öltanks in die Erde gelegt werden dürften. Irgendwann wurde die Arbeit an dem Bebauungsplan eingestellt. Im Bauamt gibt es ihn nicht.

4.1.2 Der Generalverkehrsplan von 1965 von Prof. Schaechterle

Natürlich war nicht verborgen geblieben, dass ohne die Untermauerstraße die dadurch geplante Ost-West-Verbindung ersatzlos unterblieb, dass die Köpferstraße dem Nord-Süd-Verkehr nicht gewachsen war, und dass die neue B483 etwa entlang der Königsfelder Straße auf Ennepetal Gebiet nicht gebaut wurde.

Prof. Karlheinz Schaechterle [SC] erstellte 1965 für Schwelm, Ennepetal und Gevelsberg einen Generalverkehrsplan, aus dem hier einige der Aussagen und Straßen, die Schwelm betreffen, betrachtet werden:

S.58: „In Plan 33 ist das künftige Hauptverkehrsstraßennetz Schwelms, ... abgestimmt mit den Vorstellungen der Stadtverwaltung, im einzelnen angegeben.... (Es) unterstützt das Ziel einer optimalen Verkehrsberuhigung innerhalb des Stadtzentrums.“ S.56: „(Ein) zweiter Talabstieg aus Richtung Linderhausen zur künftigen westlichen Innenstadt ist notwendig (zur Entlastung der Hattinger Straße). ... Bemerkenswert ist (die) Fernhaltung des nicht in die Innenstadt orientierten Verkehrs, wobei die Berliner Straße, die neue westliche Innenstadttangente zwischen Hattinger und Winterberger Straße sowie die Frankfurter-/Hauptstraße ein leistungsfähiges Viereck bilden.“ Der Straßenplan (Abb. 3) zeigt, dass die „westliche Innenstadttangente“ einen westlichen und einen südlichen Teil enthält, zwei Seiten des „Viereck,“ einem Außenring. In ihm liegt ein Innenring. Der Autor hat den Außenring blau, den Innenring rot gekennzeichnet und die neuen (nicht gebauten) Straßen gestrichelt und mit „n“ versehen. Schaechterle hat vorhandene Straßen und alte Pläne mit eigenen Vorstellungen hervorragend verbunden, gibt aber nur die wesentlichen Elemente an:

Der Innenring umschließt die Altstadt von 1600 durch die Untermauerstraße im Norden, die Lohmannsgasse im Westen, die Bergstraße im Süden und die Obermauerstraße im Westen. - Der Außenring besteht aus der B7 (Berliner- und Talstraße) im Norden, der Haupt- und Frankfurter Straße im Osten, der Winterberger Straße bis zur Weilenhäuschen Straße und einer neuen, die Kölner Straße überspannenden Brücke im Süden und einer neuen, alternativen B483 zur Göckinghofstraße, einem Stück aus ihr, und weiter neu zur heutigen Carl-vom-Hagen-Straße bis zur B7 im Westen.

Eine Entlastungsstraße führt von dort teilweise über die Döinghauser Straße zur Hattinger Straße (B483). Sie nutzt die im Reliefplan von 1911 (Kap. 1.6.2) zu erkennenden Möglichkeiten.

Neue und alte Innenstraßen verbinden die beiden Ringe und innerstädtische Nord-Süd- und Ost-West-Straßen und verbessern die Verkehrsführung in der Stadt. Die Kurfürstenstraße wird von der Kaiserstraße bis zum Neumarkt geführt, wie schon 1904 und 1912/14 geplant (Kap. 1.6) und weiter zur Hauptstraße. Eine neue Straße in Fortsetzung der Bahnhofstraße führt von der August-Bendler-Straße entlang einer alten Innenstadt- und Grundstücksgrenze (im Plan von 1904 die Grenze der Altstadt-Zone) zur Hauptstraße gegenüber der Obermauerstraße (Kap. 4.2.1). Eine neue Straße verbindet den Innenring an der Kreuzung Kölner-/Bergstraße mit der Westseite der neuen Brücke. Die Moltkestraße wird nach Osten durchgeführt bis zu einem Knotenpunkt Haupt-/Frankfurter Straße.



Abb. 3: Generalverkehrsplan (GVP) des Jahres 1965 (Schaechterle)

Der Plan blieb nicht ohne Folgen. Der zweite Abstieg vom Lindenberg und die Winterberg-Brücke wurden zwar nicht gebaut, aber die Führung der B483 alternativ von der Weilenhäuschenstraße aus über die Kölner Straße hinweg zur Göckinghofstraße und die Weiterführung zur Nord-Tangente wurden in den Flächennutzungsplan aufgenommen.

Die die Eisenbahn unterquerende Carl-vom-Hagen-Straße wurde als Teil der West-Tangente von der Talstraße bis zum Übergang der Victoria-Straße in die Straße Am Ochsenkamp gebaut und nach Norden an die Ruhr-Straße angeschlossen. Sie nutzt die schon für das Ringstraßen-System von 1912/14 für die geplante Pariser Straße gebaute Unterführung (Kap. 1.6.2). Für die Fortführung der Carl-vom-Hagen-Straße nach Süden zur Göckinghofstraße wurde eine Trasse vorgesehen und lange frei gehalten. Bei der Bebauung der oberen Weilenhäuschenstraße musste auf einem Grundstück so geplant werden, dass die Zufahrt zur Brücke nicht behindert würde.

In einer Vorlage der Verwaltung vom 16.5.1977 heißt es, um die Trasse der West- und Süd-Tangente zu sichern, habe die Stadt Grundbesitz erworben. Die Zweckbestimmung einer dazu gehörigen Fläche nördlich der Jesinghauser Straße, provisorisch eingerichtet als Boizplatz, solle vorerst nicht geändert werden. - Trotz dieser Überlegungen, Pläne und Begründungen hat der Rat in den folgenden Jahren anders entschieden. Damit hat er eine weitere Möglichkeit, den Nord-Süd-Verkehr zu führen, aufgegeben.

4.1.3 Ein im Jahr 1967 erweiterter Altstadt-Ring, der Wenke-Plan

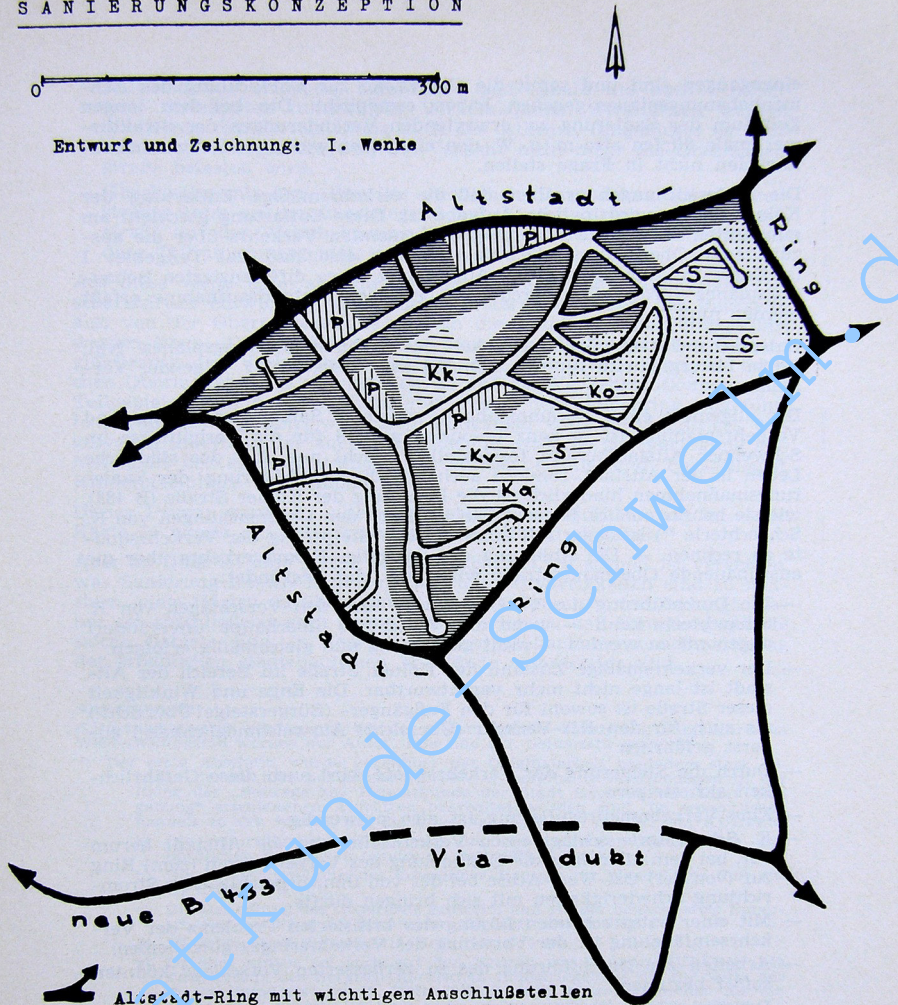
Schaechterles Altstadt-Ring ist Teil der in jene Zeit fallenden Bemühungen um die Sanierung der Altstadt durch Beschränken des Verkehrs in ihr im wesentlichen auf Anliegerverkehr und durch Verbessern oder Erneuern der Bausubstanz in ihr, der zum Teil recht herunter gekommenen Gebäude, zwei Aspekte, die eng miteinander verbunden sind. *Dr. Ingo-G. Wenke*, heute Diplom-Geograph, legte als Student 1967 in Teil 3 seiner von *K.A. Siepmann* betreuten Diplom-Arbeit eine eigene „Sanierungskonzeption“ vor, veröffentlicht vom Verein für Heimatkunde 1968 [WE, S.87]. Hier interessiert daraus vor allem die Verkehrsführung (Abb. 4).

Wenke erweitert den Innenstadt-Ring, indem er ihn im Osten verlängert entlang Hauptstraße und Westfalendamm bis zur Drosselstraße, die die beiden verbindet und den Ring schließt. Er erfasst damit nicht nur in dem zusätzlichen Gebiet gewachsene alte Strukturen, die alte östliche Vorstadt, sondern verwendet mit der Drosselstraße auch eine besser als die Lohmannsgasse ausgebaute Straße.

SANIERUNGSKONZEPTION

0 300 m

Entwurf und Zeichnung: I. Wenke



- Altstadt-Ring mit wichtigen Anschlußstellen
- fremdverkehr-freie Altstadtstraße
- öffentlicher Parkplatz
- öffentliche und teil-öffentliche Gebäude:
- = Gebäude der Ev. Kirchengemeinde:
- k = Kirche o = "Haus der offenen Tür"
- v = Verwalt. a = Altersheim
- S = Schule
- Gebäude mit reiner Wohnfunktion
- Gebäude mit Wohn- und Gewerbefunktion

Alle Straßen im Altstadtbereich für Kfz-Verkehr gesperrt (außer Anlieger- u. ggf. öffentlichen (Schienen-)Verkehr); Anschluß des Altstadt-Ziel- und Quellverkehrs an den Altstadt-Ring nur indirekt über die Anliegerstraßen möglich; zu den eingezeichneten Verkehrswegen zusätzlich weitere Fußgänger-Verbindungswege; die bebauungsfreien Innenflächen, die Gebiete der ehemaligen Hinterhöfe, durch Grün- u. Parkanlagen, Kinderspielplätze, Werbetafeln und Schaukästen u.ä. aufgelockert...

Karte 14

Abb. 4: Altstadttring des Jahres 1967 (Wenke)

An fünf Stellen bindet er den Ring an weiterführende Straßen an. Er verweist auf einen Ratsbeschluss vom 7.11.1961 zur Erneuerung der Altstadt und auf Anregungen, die er in einem Gutachten für die Stadt Schwelm dazu erarbeitet hat. Er zitiert *Schaechterles* Generalverkehrsplan, hält es aber für möglich, dass der nicht unverändert übernommen wird und macht daher davon unabhängige Vorschläge. Vor allem löst er diese von der Süd-Tangente mit Brücke. Er skizziert die Tangente, braucht sie aber nicht.

- Die untere Kölner Straße wird von der oberen abgeriegelt. Der gesamte Fremdverkehr für das Gebiet von der Einmündung der Berg- auf die Kölner Straße wird nach Norden über die auszubauende Obermauerstraße geführt, nach Süden über die bestehende ober Kölner Straße
- In *Schaechterles* Altstadtring bereitet die Einfädelung des Ost-West-Verkehrs Schwierigkeiten. Diese behebt er, indem er die alte untere Kölner Straße unterhalb der Bergstraße enden lässt und so vom Ring am Schnittpunkt Berg-/Obermauer-/Obere Kölner Straße trennt.
- Arbeiten zu seiner Umsetzung könnten sofort beginnen.

Sowohl *Schaechterle* wie auch *Wenke* nutzen die Untermauerstraße nach Osten nur bis zur Sparkasse, d.h. damals war klar, dass sie nicht weiter gebaut werden würde. *Wenke* deutet keinen Einbahnverkehr für sie an. Er löst das Problem der Enge, indem er die Straße gegenüber der Brauerei nach Süden erweitert, also die Mauer entfernt, und dort auch einen Parkplatz vorsieht.

Es ist möglich, dass der Ausbau der Obermauerstraße auf *Wenke* zurückgeht, aber die späteren Schwierigkeiten mit dem Ost-West-Verkehr kann man ihm nicht anlasten. *Wenke* hat deutlich die Obermauerstraße an eine ausgebaute Bergstraße angebunden. Die Pläne von *Schächterle* und *Wenke* wurden nicht umgesetzt, die Verkehrsprobleme nicht gelöst.

4.1.4 Zweite Erweiterung des MGS

Am 17.11.1971 beschloss der Hauptausschuss, die Verwaltung möge einen Bebauungsplan mit Gelände für die Schule und möglichen Erweiterungen dafür aufstellen zwischen der geplanten B483alternativ und der teils schon vorhandenen und teils erst geplanten Präsidentenstraße und Ehrenberger Straße. Der Nachweis solcher Möglichkeiten musste für die Schulaufsichtsbehörde erbracht werden. Der 1961 verlangte Bebauungsplan wurde nicht erwähnt. Am 22.11.1974 legte die Verwaltung einen neuen Plan vor. Die neue Präsidentenstraße Ost sollte nur der Erweiterung der Schule dienen, nicht auch einer Bebauung an ihrer Nordseite.

1973 begann der zweite Erweiterungsbau des Gymnasiums. Der Architekt *Klaus Fleischhauer* hat außer dem verwirklichten Gebäude in seinem Lageplan „Präsidentenstraße Ost“ (Abb. 5) gezeigt, wie entlang dieser Straße auch ein Sportplatz und andere Einrichtungen für die Schule und die Stadt angeschlossen werden könnten. Die vom Göckinghof nach Süden abgehende geschwungene Trasse ist die geplante B483alternativ. - Die Beschriftung steht Kopf, weil der Plan hier genordet ist. Im Dezember 1975 wurde die Lage dieser möglichen Schulerweiterungen so geändert, dass an der verlängerten Ehrenbergerstraße Häuser gebaut werden konnten.



Abb. 5: MGS, 2. Erweiterung 1973

Noch um die Jahreswende 1974/75 hat der Baudezernent *B. Lepperhoff* in einem Vortrag den Ausbau der Trassen Präsidentenstraße- und Oehder-Weg-Ost als möglich vorgestellt. Nach dem Umbau von Obermauer- und Ehrenberger Straße (Kap. 4.2.1) liefen sie auf die letztere zu. Weder die Präsidenten-Straße-Ost noch der Sportplatz daran sind angelegt worden. Wohl aber hat die Stadt in den 1970er Jahren ein „Freizeit und Sportzentrum Schwelmetal“ geplant [SR], das nicht zu verwirklichen war, aber einen Sportplatz und weitere Einrichtungen enthalten sollte. Die Oehder-Weg-Ost-Trasse ist nach dem Jahr 2000 am Göckinghof zugebaut worden.

Alle diese möglichen Straßen hätten auch der Erschließung eines Wohngebietes „Auf dem Hagen“ dienen können“. Dieses war 1981 im Flächennutzungsplan als Wohnbau-Reservefläche dargestellt. Am 22.11.1982 schlug die Verwaltung vor, es im damaligen Entwurf eines neuen FNP als Bauland auszuweisen. Der Rat lehnte das einstimmig ab. Alle Fraktionen wollten den Bereich als Grünfläche erhalten. Neue Wohngebiete sollten

zunächst im Norden der Stadt, am Brunnen und am Kornborn, entstehen. Nichtsdestoweniger haben damalige Besitzer für mindestens einen Teil der Fläche „Auf dem Hagen“ im Grundbuch eintragen lassen, dass nur eine Bebauung mit Ein- und Zweifamilienhäusern zulässig sein soll.

4.2 Straßenbau

4.2.1 Der Bau der Obermauerstraße

Die Folge Bahnhof-/Untermauer-/Obermauerstraße, die heutige B483, ist eine durch die Stadt führende Nord-Süd-Verbindung nicht nur für innerstädtischen Verkehr. Aus Angaben der Verwaltung ergibt sich:

1. In einer Antwort der Verwaltung auf eine Anfrage des Autors (neu im Rat) im Jahre 1976 heißt es, der Rat habe 1968 den später verwirklichten Entwurf zum Ausbau der Obermauerstraße angenommen. Darin sei an deren unterem Ende die totale Abriegelung der Hauptstraße-West zur Hauptstraße-Ost, also zur späteren Fußgängerzone hin, vorgesehen gewesen.
2. In einer Vorlage der Verwaltung vom 16.6.1975 heißt es, der Plan der Straße 1969-1970 habe eine Anbindung der OMS an die Bergstraße und damit weiter zum Westfalendamm vorgesehen, und sei so am 14.5.1970 vom Hauptausschuß angenommen worden. Auf diesem Beschluss hätte die weitere Planung und deren Umsetzung beruht.
3. In einer Vorlage der Verwaltung vom 7.4.1975 heißt es, der Generalverkehrsplan von 1965 sei lange ohne Beschlußfassung diskutiert worden. Die Firma Dorsch-Consult habe ihn 1972 verfeinert und unter anderem angegeben, die Anbindung der Obermauerstraße an die Bergstraße und den Westfalendamm sei zur Bedienung der südlichen Innenstadt unbedingt erforderlich. In einer Vorlage vom 16.6.1975 wies die Verwaltung darauf hin, dass die Anbindung von Anfang an geplant gewesen und vom Hauptausschuß angenommen worden sei. Sie unterbreitete zwei Vorschläge, die beide den Abbruch einiger Häusern erforderten. Sie sprach sich für denjenigen aus, der eine Erweiterung der Maßnahme auf die Weilenhäuschenstraße zuließe. Sodann betonte sie noch mal, die Anbindung sei als wesentliches Element der Stadtentwicklung ausgewiesen im Generalverkehrsplan, im Stadtentwicklungsplan, im Zielkatalog der Standortverbesserung, im Flächennutzungsplan und in der mittelfristigen Finanzplanung, sie sei unbedingt nötig.
4. Am 22.6.1975 behandelte der Rat den Antrag der CDU-Fraktion, die Bergstraße **nicht** anzubinden, den gegenteiligen Beschluss von 1969/70 aufzuheben und damit die Planung des Gebietes Bergstraße/Westfalendamm/Südstraße als erledigt anzusehen. Die Verwaltung wiederholte, die

Anbindung sei unerlässlich, Zuschüsse dafür seien beantragt und zum Teil schon beansprucht worden. Der Rat nahm den Antrag der CDU auf Ausbau ohne Anbindung mit 19 Stimmen gegen 3 bei 2 Enthaltungen an. Im Juli 1975 beauftragte er die Verwaltung, die Arbeiten so zu vergeben.

Die im Schadenplan von 1947 (Kap. 2.3) unten links zu sehende Obermauerstraße war eine Art Feldweg von der Hauptstraße ansteigend zum Ehrenberg entlang der früheren Stadtmauer. An ihrem unteren Ende, Hauptstraße, lag die wohl tiefste Stelle im Stadtkern. Besonders steil war das untere Stück bis zum Mühlenteichplatz. Durch den Gymnasium-Anbau 1962 war die Möglichkeit, die Potthoffstraße über die Emil-Rittershaus-Straße nach Süden weiter zu führen, verbaut, und mit der Ablehnung der West- und Süd-Tangente des Schaechterle-Planes von 1965 war auch die Abzweigung von der Göckinghofstraße verworfen worden (Kap. 4.1.2). Die Stadt hatte keine Alternativen mehr zur Obermauerstraße als Fernstraße. Sie beschloss, deren unteres Ende, das West-Ende der Untermauerstraße und ein angrenzendes westliches Stück der Hauptstraße mit dem daran liegenden privaten Garten im Kreuzungsbereich etwa 130cm anzuheben und eine so hohe Stufe, die totale Abriegelung zu Fuß, zu schaffen, gemindert durch einen steilen Fußweg und eine Treppe. Zwei Karten von 1965 und 1996 verdeutlichen die Verhältnisse (Abb. 6, Abb. 7)



Abb. 6: Obermauerstr., 1965



Abb. 7: Obermauerstr., 1996

Doch damit war es nicht getan. Bis 1965 lag der höchste Punkt der Obermauerstraße an der Einmündung der von Süden kommenden Ehrenberger Straße, etwa 10m oder mehr über der Kölner Straße. Von daher konnte man hinunter sehen auf die Häuser an der Kölner Straße, und nach rechts steil bergab zur Bergstraße gehen. Für die neue Straße musste in diesem Bereich der ganze Berghang abgetragen werden. Es entstanden also mindestens drei weitere Problemzonen: die a) Häuser Ehrenberger Straße 15, 19 und 14, 18, 20 und b) Kölner Straße 42, 44, 46 mussten abgerissen und c) die Ehrenberger Straße ausgebaut werden, evtl. mit neuen Häusern.

Im Dezember 1970 wurde der Abbruch einiger Häuser in der Kölner und der Obermauer Straße vergeben. Im November 1973 wurden die ersten Bauarbeiten ausgeschrieben, vermutlich für den Kreuzungsbereich an der Hauptstraße. Im Februar 1974 dort Kanalrohre verlegt. Im Mai wurde der Abbruch weiterer Häuser in der Kölner Straße veranlasst, an der engsten Stelle, gegenüber der Kohlenhandlung Weinreich. Die Presse berichtete darüber im Juli 1974. Mit diesen Abbrüchen und einigen späteren wurde die „Vorstadt“ am Kölner Tor oder was daraus geworden war, beseitigt (Abb. 15, Abb. 16, Abb. 17). Etwa im April 1974 wurde das Teilstück Haupt- bis Ehrenberger Straße vergeben, und etwa im Dezember 1974 das Teilstück Ehrenberger- bis Kölner Straße. Im Februar 1975 wurde ein weiteres Haus in der Kölner Straße abgebrochen. Im Mai 1975 brachte die Presse Fotos vom Bau der Einmündung der Obermauer- in die Kölner Straße. Gemäß dem Ratsbeschluss vom 26.6.1975 wurde die Bergstraße nicht an die Obermauerstraße angeschlossen. Im Februar 1977 wurde der Auftrag für den Abbruch von noch zwei Häusern in der Kölner Straße vergeben.

Eine Luftaufnahme von 1981 (Abb. 8) zeigt die neue Obermauerstraße von der Hauptstraße bis etwas oberhalb der Einmündung der neuen Ehrenberger Straße. Der Rundbau der katholische Kirche und der Kubus des Kaufhauses wurden etwa 1970 beendet. Das Westende der Untermauerstraße und der ganze Kreuzungsbereich wurden 1974/1975 um etwa 130cm angehoben. Danach konnten auch die letzten Häuser an der Untermauerstraße gebaut werden. Der Mühlenteichplatz wurde als Parkplatz verbessert, der Steigerturm der Feuerwehr (Abb. 9), der etwa dort stand, wo das Foto zwei Busse zeigt, wurde um 1975 abgerissen. Der Platz wurde um 1995 bebaut mit einem Büro- und Wohnhaus und öffentlicher Tiefgarage (Abb. 10).



Abb. 8: Schwelm Mitte 1981, LA



Abb. 9: Steigerturm



Abb. 10: Obermauerstraße, MTP

In der Luftaufnahme führt die Untermauerstraße (UMS) vom unteren Rand nach unten (Süden) leicht bergauf, bei der alten UMS ging es aber steil bergauf. Zwei Fotos von 1955, aufgenommen von Baurat K.A. *Siepmann*, verdeutlichen den Verlauf. In dem einen geht man bergab nach Norden, hat die Stadtmauer rechts von sich und blickt auf ein großes Haus (Abb. 11). In dem anderen geht man bergauf nach Süden (Abb. 12) und erreicht beim Haus links den höchsten Punkt der UMS. Hinter dem Haus rechts kommt von rechts her die Ehrenberger Straße (nicht zu sehen). Der Berg mit dieser Straße und diesen Häusern und anderen wurde 1974 abgetragen bis auf das Niveau der UMS in der Luftaufnahme. Die neue Ehrenbergerstraße wurde westlich der OMS nach unten zur UMS geführt. Zwei Fotos von 2006 zeigen die niedriger gelegte OMS. In dem einen blickt man bergab nach Norden auf das alte große Haus (gelb, Abb.13). Davor ist ein neues Haus (weiß). In dem anderen Foto blickt man von der Einmündung der neuen Ehrenberger Straße bergauf nach Süden (Abb.14). Den Berg mit der Stadtmauer gibt es nicht mehr. Die OMS ist nicht nur tiefer gelegt, sondern sie verläuft auch in einem Bogen zur Kölner Straße hin (Abb. 8).



Abb. 11: OMS nach N, 1955



Abb. 12: OMS nach S, 1955

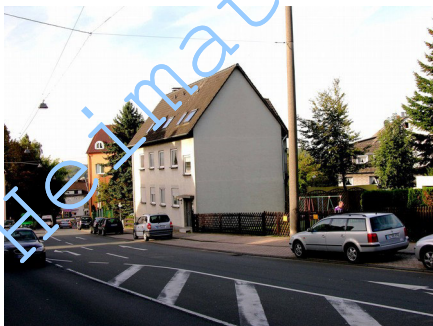


Abb. 13: OMS nach N, 2006



Abb. 14: OMS nach S, 2006



Abb. 15: Kölner Vorstadt 1970, von S



Abb. 16: Kölner Vorstadt 1935, nach S



Abb. 17: Kölner Vorstadt 1980, nach S

Die neue Obermauerstraße geht über in die obere Kölner Straße. Die untere Kölner Straße ist oberhalb der Bergstraße durch eine Rampe und eine Treppe gegen die obere abgeriegelt. Es besteht aber die Möglichkeit, gegenüber der Bergstraße eine Notausfahrt zu Obermauerstraße zu schaffen. Drei Fotos verdeutlichen die Änderung durch den Bau der UMS:

Das mittlere Foto (Abb.16) zeigt mit Blick nach Süden (bergauf) eine Häusergruppe um 1935 unmittelbar oberhalb der Bergstraße, die schon um 1720 gerade südlich des Kölner Tores bestand. Es handelt sich um die Häuser Kölner Straße 42,44, 46, 46a im Stadtplan von 1965 (Abb. 6).

Das obere Foto zeigt die die oberen der Häuser (KS 46, 46a) i.J. 1970 (Abb. 15) nach Norden gesehen. Es veranschaulicht den Anstieg von der alten Kölner Straße zum Ehrenberg hin. Das unter Foto von 2006 (Abb. 17) zeigt links im wesentlichen unverändert die Häuser von 1935 nach Süden gesehen. Gleich links vor den Häusern geht es in die Bergstraße. Aber die Treppe rechts ist auf dem Grundstück der für die neue Obermauerstraße abgerissenen Häuser. Für die Straße selbst musste der ganze Berghang weichen, den das obere Foto veranschaulicht.

Das Kölner Tor zur (Alt-)Stadt wurde durch eine Sperre, die Treppe dort, ersetzt.

Das Anheben der Kreuzung am unteren Ende der Obermauerstraße und der neuen westlichen Untermauerstraße hat das Stadtbild dort verändert.

Ein Blick von der Weststraße zur Christus-Kirche um 1940 zeigt die das Stadtbild dort bestimmende Kastanie und die Umgebung auf dem dort sehr niedrigen Niveau (Abb. 18). Vom Bildrand rechts an der Hausecke kommt die alte Obermauerstraße (OMS). Das Haus links ist Teil der Hauptstraße (HS). Es gibt dort keine Untermauerstraße (UMS). Der Blick vom gleichen Ort in die gleiche Richtung i.J. 2006 (Abb. 19) geht über die um 130cm angehobene Kreuzung. Von rechts kommt die neue Obermauerstraße, von links über die Fläche, wo vorher Häuser und Kastanie standen, die neue Untermauerstraße. Diese führte bis 1969 (Abb. 21) zu der noch tief liegenden Hauptstraße mit Straßenbahn. In der Bildmitte steht noch das vom Foto 1940 her bekannte Haus an der Hauptstraße mit der Kastanie davor. Diese wurden beseitigt für **die höher gelegte** Untermauerstraße (Abb. 20). Man sieht i.J. 2006 die letzten an der Untermauerstraße noch gebauten Häuser und dann das Eckhaus Haupt-/Weststraße.

Einige i.J. 2004 zufällig noch erhalten Abrissakten aus der Zeit des Baus der neuen Obermauerstraße zeigen, dass um das Jahr 1900 zwei der Häuser der früheren Vorstadt (vermutlich KS 46,46a) Juden gehörten, die wohl auch dort wohnten.



Abb. 18: HS/OMS 1940



Abb. 19: HS/OMS (rechts) 2006



Abb. 21: UMS (vorn) / HS 1956



Abb. 20: UMS (vorn) / HS 2006

Mit dem Ausbau der Obermauerstraße war ein in den Planungen 1945-1951 nicht berücksichtigtes Problem gelöst: eine Nord-Süd-Verbindung für Schwelm zu schaffen. Aber die Lösung war unbefriedigend. Sie führt den Verkehr über die B483 von Norden her durch die Bahnhofstraße, dann ein kurzes Stück über die neue Untermauerstraße und dann in die Obermauerstraße. Die Westseite der Bahnhofstraße wurde damit praktisch vom Geschäftsverkehr auf der Ostseite und weiter in den Osten der Stadt bis zu Wilhelmstraße abgeschnitten. Zudem fehlte südlich der Altstadt eine West-Ost-Verbindung, die Anbindung der Bergstraße war unterblieben. Daher führte ein Teil des Nord-Süd-Verkehrs über den Altmarkt und weiter in die Kölner Straße oder über die Kirchstraße und die Südstraße zum Westfalendamm und dort nach Westen oder Süden.

Für den von Westen, Barmen, her kommenden Verkehr war keine Rechtsabbiegerspur in die Obermauerstraße angelegt worden. Nachdem der Autor im Sommer 1975 in den Rat gewählt worden war, stellte er den Antrag, dies nachzuholen. Die Spur wurde gebaut, aber nur sehr kurz und eng. Die Elektro- und sonstigen Leitungen in dem Bereich ließen nicht mehr zu.

4.2.2 Ost-West-Verbindung im Norden von Schwelm Mitte



Abb. 22: Reichsbank zwischen Schul- u. Bahnhofstraße



Abb. 23: Verbindungsstück Kaiser-/Victoriastraße, um 2006

Mit der Abriegelung der Hauptstraße zur Obermauerstraße hin hatte Schwelm seine wichtigste innerstädtische Ost-West-Verbindung verloren.

Im Stadtplan von 1904 und im Adressbuch von 1907 ist eine Reichsbanknebenstelle in der Schulstraße 46. Die Kaiserstraße ist gebaut und die Victoriastraße geplant (Kap. 1.6.1). Das Grundstück dazwischen ist unbebaut und die Verbindung zwischen den Straßen hätte 1904 hergestellt werden können. Wohl aber stand nördlich dieser möglichen Straße schon ein Kaiser-Wilhelm-I-Denkmal. Im Stadtplan von 1912/14 (Kap. 1.6.2) steht die Reichsbank auf diesem Grundstück (Abb. 22). Sie und der Kaiser begrüßten den aus dem Norden, vom Bahnhof her kommenden Verkehr. Das Denkmal, wurde im Dritten Reich zur Kriegführung eingeschmolzen

Um das Jahr 1970 wurde das Bankgebäude abgerissen und über das nun freie Grundstück die Kaiser- mit der Victoriastraße verbunden und so eine innerstädtische Ost-West-Verbindung geschaffen (Abb. 23) und durch die spätere Weiterführung zum Ochsenkamp gestärkt. Sie ist die südlichste innerstädtische Ost-West-Verbindung, aber noch weit nördlich der Altstadt. Die Schulstraße endet nun an der Kaiserstraße. Der davor liegende grüne Denkmalbereich wurde umgewandelt in einen nur von der Herzogstraße her zu erreichenden Parkplatz. Die Häuserfronten, die früher hinter der Reichsbank verborgen waren, übernehmen heute die Begrüßung.

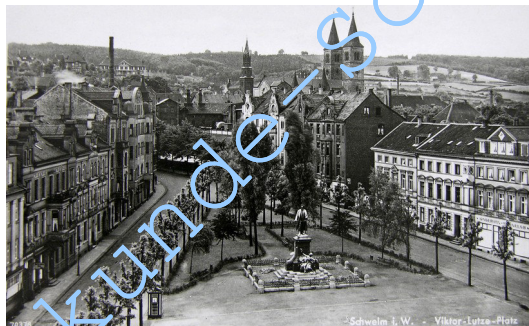


Abb. 24: Neumarkt um 1935



Abb. 25: Neumarkt Ende 2006

Der Neumarkt, auch Kaiser-Friedrich-Platz und von 1938 bis 1945 Viktor-Lutze-Platz genannt, wurde ein Parkplatz (Abb. 24, Abb. 25).

Der hier nicht betrachtete Ausbau der „neuen“ B7 (Talstraße, Berliner Straße) schuf eine Ost-West-Verbindung, die weniger dem Verkehr in Schwelm dient als der Umgehung der Innenstadt.

Am 1.3.1972 wurde Dipl.-Ing. *Bernd Lepperhoff* Baudezernent und Beigeordneter. Von da an fallen alle Bauarbeiten in seinen Bereich, auch wenn sie schon vor geplant oder begonnen wurden. Baurat *K.A. Siepmann* ging am 31.3.1973 in den Ruhestand.

4.2.3 Die Fußgängerzone

B. Lepperhoff gibt an, schon bevor er am 1.3.1972 Beigeordneter und Baudezernent geworden sei, sei der Wunsch, die Hauptstraße in der Innenstadt als Fußgängerzone zu gestalten, verfolgt worden. Sie sei jedoch eine Landesstraße gewesen und das zuständige Straßenbauamt habe bis dahin eine Umwidmung abgelehnt. In weiteren Verhandlungen sei aber die Zustimmung erreicht, der rechtliche Weg zur Fußgängerzone frei gemacht worden. Im November 1972 habe die Verwaltung in einer Informationsveranstaltung darüber berichtet und den Plan, die Hauptstraße zwischen Drossel- und Bahnhofstraße über die Weihnachtszeit versuchsweise für den Fahrverkehr zu sperren, der Öffentlichkeit vorgestellt. Die Reaktionen auf die versuchsweise Sperrung seien überwiegend positiv ausgefallen. - Aber die „totale Absperrung“ am Westende war nicht nachgebildet worden. - Im Laufe des Jahres 1973 sei der Fußgängerbereich mit Betonkübeln mit Blumen darin „möbliert“ worden. Zu Beginn des Jahres 1974 sei ein Wettbewerb für die Fußgängerzone durchgeführt worden. – Zu der Zeit begannen auch an der Hauptstraße die Bauarbeiten für die Obermauerstraße (Kap. 4.2.1). Bis dahin war der Kreuzungsbereich noch nicht hochgelegt, die Hauptstraße dort noch nicht zugemauert.

Am 27.6.1974 beschloss der Rat, eine Fußgängerzone nach dem auf den 1. Platz gesetzten, offenbar nicht archivierten Entwurf des Architekten *Karl-Friedrich Gehse* zu verwirklichen. Danach war sie in abwechslungsreiche Absätze zu gliedern, waren deren Verbindungsstellen durch besondere Einbauten zu verdeutlichen. Am 12.9.1974 wurden die Bauarbeiten für den 1. Abschnitt von der Drossel- bis zur Kirchstraße durch den Bürgermeister per Dringlichkeitsentscheid vergeben. Am 3.4.1975 folgten die für den 2. Abschnitt von der Kirch- bis zur Casinostraße. Irgendwann danach wurde der Auftrag für den 3. Abschnitt von der Casino- bis zur Obermauerstraße vergeben.

Der Ausbau der Fußgängerzone begann im Osten, an der Drosselstraße. (Abb. 26, Abb. 27, Abb.28, Abb. 29). Die Aufnahmen aus 1940 und 2006 zeigen die Hauptstraße in Richtung Westen lange vor und nach dem Bau der FuZo. Wie eng die Straße war, zeigt für vor dem Bau der FuZo i.J. 1960 die Straßenbahn und für danach ein Haus aus dem Jahre 1703, das ist das mit der grünen Fassade. Es hat die Feuersbrünste in 1722, 1827 und 1945 überstanden, aber für die Fußgängerzone wurde von der Ecke, die in die Straße hineinragt, im Erdgeschoss einfach ein Stück abgeschnitten und das Loch verkleidet, damit die Straße bis in Kopfhöhe breiter ist.



Abb. 26: FuZo Ecke Drosselstr. 1940



Abb. 27: FuZo, 1960



Abb. 29: FuZo, Drosselstraße, 2006



Abb. 28: FuZo, 1980

Die Diskussion um die Gestaltung der Fußgängerzone kam mit dem Ausbau derselben erst so richtig in Gang.

Am 11.3.1975 billigte der Bauausschuss die Planung der Einbauten im Bereich Wilhelm- bis Römerstraße. Architekt Gehse trug die weitere

Planung vor, betonte den Abschnitt Kirch- bis Schulstraße und erläuterte anhand eines Modells die besonderen Einbauten: Vordächer und **Pavillon**. Dafür sollten, so der Ausschuss, keine Beiträge erhoben werden. Am 14.7.1975 beschloss der Bauausschuss, das Dach für den Pavillon zu vergeben. Am folgenden Tag stellte der Autor, neu im Rat, mündlich den Antrag, den Auftrag nicht zu vergeben und den Pavillon noch mal zu überdenken, er würde zu teuer und sei weniger zweckmäßig als angenommen. Der Antrag wurde abgelehnt. Am 11.8.1975 wurden die Maurerarbeiten vergeben. Die vier „Elefantenfüße“ des Pavillons wurden hochgezogen (Abb. 30). Die Fraktion des Autors stellte am 20.10.1975 einen Dringlichkeitsantrag auf sofortigen Baustopp und späteren Abriss. Er wurde abgelehnt.



Abb. 30: Die vier „Elefantenfüße“ am „Bürgerplatz“, 20.2.1976

Das frühere Ostentor wurde durch die FuZo zuerst mit Elefantenfüßen, später mit wechselnden Aufbauten (z.B. Maibaum) als Sperre ersetzt.

Nun schalteten sich auch die Nachbarschaften ein und fragten, ob der Heimatfestzug durch den Pavillon behindert würde. Die Presse berichtete ausführlich darüber. Die Fraktion ergänzte ihren Antrag um den, auch vom Bau der geplanten Vordächer im Bereich Lohmannsgasse-Drosselstraße abzusehen. Am 1.11.1975 legte Stadtdirektor *Paul Schulte* den Bau des Pavillons still. Die Vordächer wurden danach nicht mehr erwähnt. Am 27.

11.1975 ergab eine Fahrt mit einem Festwagen, dass der Pavillon den Heimatfestzug dort verhindern würde. Der Rat lehnte dennoch am 3.12. 1975 den Antrag auf Abriss ab, mit Hinweis auf die bereits entstandenen Kosten. Die Verwaltung schlug vor, einen Pfeiler zu versetzen.

Nach weiteren heftigen Diskussionen auch in der Öffentlichkeit beschloss der Rat am 20.2.1976, die Elefantenfüße doch abreißen zu lassen. Man könne keinen Bürgerplatz anlegen, den die Bürger nicht wollten. Der Autor hielt sie noch im Bild fest. Am 25.2. 1976 brachte die Presse Fotos des Abbruchs. Die Festschrift zum Heimatfest 1976 brachte als Titelbild die Demontage, gezeichnet von *Werner Rauhaus*. Auch der Heimatfestzug im Herbst 1976 karikierte den Abbruch. – Ein anderer Stellplatz für das Dach wurde nicht gefunden.

Am 23.2.1976 beschloss der Bauausschuss, die Fußgängerzone solle nach Westen wie geplant weitergebaut werden, d.h. durch die eine Bordsteinkante tiefer liegende Bahnhofstraße wurde die Zone zerschnitten in die eigentliche Fußgängerzone im Osten und die Nostalgiezone im Westen. Für den Märkischen Platz sollten verschiedene Gestaltungen vorgeschlagen werden. Ferner sollte an einem von zwei möglichen Standorten, vor Hauptstraße 45-51, Elektro-Nockemann, oder vor Hauptstraße 34-41, Bäckerei Berghaus (heute Ruttkamp), ein Brunnen aufgestellt werden. Dafür wurde ein Wettbewerb ausgeschrieben. Der Rat konnte sich nicht entscheiden und beschloss am 15.7.1976, beide zu bauen, den von *K. Herleb* mit der Fontäne bei Hauptstraße 45-51, den andern mit „Karl und Christian“ des Schwelmer Bildhauers *Walter Keßler*, bei Hauptstraße 34-41.

Am 10.05.76 entschied der Bauausschuss, den Abschluss der Nostalgiezone nach Westen zur Obernauerstraße wie 1968 beschlossen durchführen zu lassen. Erst durch die Umsetzung erkannte der Autor, dass damit die „totale Abriegelung“ gemeint war. Am 30.6.1976 fragte er, warum man die Fußgängerzone gegen eine 130cm hohe Mauer laufen ließe, warum es als Verbindung nur eine schmale steile Treppe gäbe sowie eine Rampe geeignet für Kinderwagen und ungeeignet für Rettungsfahrzeuge. Nach einiger Zeit gab die Verwaltung an, 1968 habe man nicht mit der Freiwilligen Feuerwehr gesprochen, wohl aber nach der Anfrage. Die Feuerwehr bedauere, dass ein Fluchtweg für Fahrzeuge aus der Hauptstraße nach Westen und eine Einfahrt für Rettungsfahrzeuge aus Westen nicht mehr möglich sei und plädiere dafür, keine Sackgassen zu bauen, da diese immer zusätzliche Risiken bedeuteten. Sie dränge nicht auf eine sofortige Änderung, weise aber auf die erhöhte Gefahr hin. – Damit lebt die Stadt seit 40 Jahren. Alternativen zur Gestaltung sind nicht entwickelt worden.

Seit dem 1.7.1976 wurde die Fußgängerzone ohne den Architekten weitergebaut. Die Gremien wählten im August einflammige Altstadt-Laternen für die Nostalgiezone und dreiflammige Metall-Kugeln für die übrige Fußgängerzone. Der **Altmarkt** diente weiter als Parkplatz, doch nun mit einer engeren Durchfahrt zur Kölner Straße. - Am 24.12.1978 entschied der Rat, die Bahnhofstraße in der Fußgängerzone auf deren Niveau anzuheben, um mit dem stufenfreien Übergang die Nostalgiezone besser anzuschließen und deren wirtschaftlichem Verfall entgegen zu wirken. - Der Autoverkehr im Kreuzungsbereich ist kaum stärker als in anderen Fußgängerzonen und bewegt sich mit Schrittgeschwindigkeit. Dennoch wurde die „Nostalgiezone“ von der Bevölkerung von Anfang an bis heute nicht angenommen worden. Das zeigt sich z.B. am häufigen Wechsel der Mieter der Ladenlokale dort. - Das könnte folgende Ursachen haben:

- Das Haus Hauptstraße 41 (Abb. 31) ist in den ersten Nachkriegsjahren gegen Genehmigungen und Auflagen gebaut worden. Es ragt deutlich über die Fluchtlinie in die Straße hinein, ist niedriger als seine Nachbarn und hat ein Dach quer zur üblichen Richtung.
- Die „totale Abriegelung“ der Hauptstraße gegen die Kreuzung an der Obermauerstraße (Abb. 32) wurde zwar für Autos erreicht, für Fußgänger aber scheint daraus eine Abschreckung geworden zu sein. Sie können zwar über die Treppe oder Rampe gehen, aber werden nicht eingeladen, es zu tun. Eine bequeme Treppe, über die ganze Breite der Straßen, mit niedrigen, weiten Stufen wie man sie in manchen anderen Städten findet, z.B. in Frankfurt an der Hauptwache, und wie die Träger des 1. Preises im Neuordnungswettbewerb 1948 sie für die Abriegelung des Altmarkts vorschlugen, zweckmäßig unterbrochen durch zwei Kinderwagenrampen in solchem Abstand, dass im Notfall auch Autos darüber fahren könnten, könnte die Nostalgiezone vielleicht beleben.

Der Ausbau der Fußgängerzone wurde mit der Abriegelung gegen die neue Obermauerstraße beendet.

Das Barmer Tor wurde durch eine Mauer als Sperre ersetzt.



Abb. 31: Bahnhofstr./FuZo-West



Abb. 32: Totale Abriegelung

Im Dezember 1977 zog die Sparkasse in ihren Neubau. Der **Bürgerplatz** war nun zu vollenden. Die Verwaltung schlug vor, das eingelagerte Holzdach des Pavillons als mobiles Zeltdach zu verwenden und dafür dort etwa nötige Halterungen vorzusehen. Die Bürger wollten davon jedoch nichts wissen. Am 8.3.1978 beschloss der Rat, den Platz ohne Einbauten fertig zu stellen und alle Baumpflasterungen in der Zone circa 35cm abzusenken auf die heutige Höhe. Damit galt der Antrag vom 11.11.1975, den Platz ohne Pavillon zu bauen, als erledigt.

4.3 Weitere Umordnungen

4.3.1 Altstadt / Märkischer Platz

Der **Märkische Platz** diente als Parkplatz (Abb. 8) und hatte an der Nord-Ost-Ecke, Untermauerstraße 14, eine halb-tief-liegende öffentliche Toilette und darüber einen Verkaufspavillon. Im Februar 1977 legten die Gremien fest, der Platz sei entsprechend dem Vorentwurf II vom 3.12.1976 auf der Westseite mit einer Ladenzeile zu bebauen. Das geschah aber nicht. Am 18.1.1979 beauftragte der Rat die Verwaltung einstimmig, *„eine Anlage des Märkischen Platzes zu planen, bei der der Platz nicht weiter bebaut sondern freigehalten und gestaltet wird zur Muße, Erholung und Begegnung der Bevölkerung unserer Stadt“*

Dem entgegenstehende Beschlüsse vom Februar 1977 seien aufzuheben. Am 23.3.1981 bat der Bauausschuss durch einen entsprechenden Beschluss die Verwaltung, frühere Aufträge umsetzen, d.h. den Märkischen Platz zu gestalten, den Zugang zur Nostalgiezone zu erleichtern und die Ampelanlage an der Adler-Apotheke entfernen zu lassen. Seither sind Bürgerplatz und Märkischer Platz mehrere mal umgestaltet worden.

Während der ganzen Bauzeit der Fußgängerzone klagten die Bürger über das kleine Kopfsteinpflaster, das das Gehen sehr erschwere, vor allem mit Schuhen mit schlanken hohen Absätzen. Rat und Verwaltung blieben bei dem kleinen Pflaster. Heute heißt es, es behindere das Gehen mit Rollator.

Mit der Fußgängerzone wurde das Problem einer fehlenden südlichen Ost-West-Verbindung verstärkt, der N/S- und W/O-Verkehr durch die Altstadt (Südstraße) nicht verhindert. Eigentlich brauchte man ihn.

4.3.2 Durchgangsverkehr

Der 1945 zerstörte Stadtkern geht nach Süden und Osten direkt über in die nicht zerstörte Altstadt. Seit etwa Mitte der 1970er Jahre verlagerte sich das Interesse des Rates auf die Verbindung zwischen beiden, z.B. Bahnhofstraße – Kirchplatz, und das Erhalten alter Häuser. *B. Lepperhoff*,

damals Baudezernent, schrieb 1990 [L2, S.220]: „Noch in den 60er Jahren herrschte die Zielsetzung vor, die Fachwerkhäuser der Altstadt nach und nach zu erwerben und abzureißen und durch moderne Wohnbauten zu ersetzen... – 1974 fasste der Rat einen Grundsatzbeschluss, .. die Altstadt in ihrer Bausubstanz und im räumlichen Erscheinungsbild (zu) erhalten ..., (den) Durchgangsverkehr aus der Altstadt heraus (zu nehmen) ... –

Der erste Schritt zur Verwirklichung dieser Ziele (war der) Ausbau der Hauptstraße zur Fußgängerzone ... (Vor) weiteren Schritten zum Umbau der Altstadt mußte erst der Durchgangsverkehr herausgenommen werden. Durch den Ausbau der Obermauerstraße 1975 wurde diese Voraussetzung teilweise geschaffen. Da aber eine Südtangente nicht gebaut werden sollte, blieb der Ost-West-Verkehr weiter in der Altstadt. 1987 wurde schließlich der **Rahmenplan Innenstadt** vorgestellt, der ... insbesondere Vorschläge zur Verkehrsberuhigung der Altstadt machte. – Um Fördermittel ... in Anspruch nehmen zu können, wurde schon während der Planungen ... mit dem weiteren Ausbau der Altstadt begonnen. So konnten die Anlieger der Kirchstraße im Herbst 1987 mit einem Straßenfest die „neue“ Kirchstraße in Besitz nehmen. Es folgte der Ausbau des Fronhofs (1988) und der Kölner Straße (1989).“ Dieser Weg wird nun beschrieben:

Die Anbindung des Stadtkerns nach außen war um 1980 ähnlich wie heute: die alte Ost-West-Verbindung, die Hauptstraße, endet im Westen vor einer Mauer. Die angestrebte neue, die Untermauerstraße, endet im Osten vor einer Wand und einer Nebenstraße aus Norden. Ihre Funktion war im wesentlichen, über das neue etwa 30 m lange Westende die Bahnhof- mit der Obermauerstraße zu verbinden und so die Führung der B483 durch die Stadt zu ermöglichen. - Was man eigentlich seit 1945 gar nicht wollte.

Aber um 1980 konnte man noch mit dem Auto von Osten aus der Einbahn-Untermauerstraße kommend die Bahnhofstraße überqueren oder in sie einbiegen. Von dieser konnte man über den Altmarkt und weiter über die Süd- oder die Kölner- und die Bergstraße, ja selbst durch die Herbergstraße und Lohmannsgasse zum Westfalendamm gelangen und von dort nach Osten. Es gab immer noch Leute, die auf diesem kurzen Weg von West nach Ost und umgekehrt fahren wollten. Sollte man dies erleichtern oder verhindern? Ein erster Vorschlag wollte erleichtern. Das, abgesehen von der Untermauerstraße, letzte sichtbare Stück der alten Stadtmauer erschwerte den Blick von der unteren in die obere Lohmannsgasse. Eine Fraktion beantragte, es zu beseitigen, Am 18.12.1978 beauftragte der Bauausschuss die Verwaltung, Möglichkeiten zu prüfen, den Verkehr im Bereich Süd-, Kirch-, Herbergstraße und Lohmannsgasse zu regeln. Hinzu kamen Anregungen, die Anbindung der Nostalgiezone zu verbessern und den Märkischen Platz auszubauen.

Die Verwaltung erarbeitete Vorschläge und erörterte sie mit allen zu beteiligenden Behörden. Am 31.10.1983 stellte sie diese in einer Vorlage dem Bauausschuss vor und führte aus, frühere Lösungen hätten die Anbindung der Berg- an die Obermauerstraße vorgesehen. Da diese aber keine parlamentarische Mehrheit gefunden habe, ergäben sich nun zwei Möglichkeiten:

1. Unterbinden des Durchgangsverkehrs Bahnhofstraße/Altmarkt und Durchführen der Fußgängerzone bis zur Obermauerstraße.
2. Zulassen, aber Behindern der Durchgangsverkehrs und Trennen der östlichen von der westlichen Fußgängerzone durch die Bahnhofstraße.

Variante 1 habe die beste Wirkung für die Nostalgiezone und bewirke ansonsten die stärksten Nachteile.

- durch die Beruhigung der Altstadt würde die Geschäftstätigkeit dort verringert,
- entfielen Parkplätze und würden andere Straßen höher belastet.
- Polizei, Feuerwehr und Straßenverkehrsbehörde hätten wegen dieser Nachteile und der schlechteren Erreichbarkeit der Altstadt erhebliche Bedenken gegen die Verkehrsverdrängung.
- Die Kreispolizeibehörde habe angegeben, ohne eine verbesserte Anbindung des Straßennetzes der Südstadt an die Obermauerstraße könne sie einer Verkehrsberuhigung in der einen oder anderen Variante nicht zustimmen.

Variante 2, etwa eine Treppe vom Altmarkt zur Kirchstraße, wurde nicht weiter erörtert. - Der Autor fragte, ob bei Variante 1 die Anbindung an die Bergstraße noch möglich sei. Die Verwaltung antwortete am 14.11.1983 im Bauausschuss mit einem klaren ja, und erläuterte dies mit den beiden in ihrer Vorlage vom 16.6.1975 dargestellten Möglichkeiten und unterstrich - wie damals - die Notwendigkeit.

Am 28.11.1983 beschloss der Bauausschuss, die bestehende Verkehrsregelung beizubehalten, also Durchfahrmöglichkeit von der Bahnhofstraße über den Altmarkt nach Süd

4.4 Rahmenplan Innenstadt, 1987



Abb. 33: Rahmenplan Innenstadt, November 1987

1985 gab die Stadt der Planungsgruppe MWM, Aachen, den Auftrag, zu gewissen Vorgaben einen „**Rahmenplan Innenstadt**“ für einen mittel- bis langfristigen Zeitraum zu erarbeiten. Das Plangebiet umfasste etwa den Bereich Potthoff- bis Frankfurter Straße, Eisenbahn bis Westfalendamm. Im November **1987** übergab MWM der Stadt den Endbericht. Hier interessiert der kleinere Stadtkern (Abb. 33). Auf ihm beruhen ferner die Gestaltung der Bismarckstraße zwischen Bahnhof- und Schulstraße als Einbahnstraße aus der Innenstadt heraus, d.h. keine Einfahrt von der Bahnhofstraße her,

sowie das Verengen der Straße beim Neumarkt. Drei die Verkehrsführung kaum betreffende Vorschläge wurden umgesetzt: die von *B. Lepperhoff* genannten Umgestaltungen in der Kirchstraße im Jahre 1987, dem Fronhof 1988 und der Kölner Straße 1989. - Das Ersetzen fast aller Parkplätze an den Straßen im Kerngebiet durch Bäume unterblieb. Der Fußweg vom Amtsgericht vorbei an der (damaligen) Stadtbücherei zum Neumarkt wurde nicht gebaut. Die Verengung der Kreuzung West-/Haupt-/Obermauer-/Untermauerstraße durch Bäume an der Stelle, wo bis Kriegsende die große Kastanie stand, unterblieb, ebenso das Bepflanzen des Mühlenteichplatzes. Das Beschränken der Zufahrt zum Neumarkt auf nur eine Stelle im Nordosten, Ecke Moltkestraße, unterblieb. Die Bismarckstraße wurde von der Bahnhof- bis zu Schulstraße Einbahnstraße mit im Laufe der Jahre wechselnder Richtung. Die Straße wurde am Neumarkt eingeeignet.

Das skizzierte Wohn- und Geschäftshaus nördlich der Marienkirche steht auf einem Gebiet, das schwach bebaut mit einfachen, gewerblich genutzten ein- bis zweigeschossigen Bauten, die zum Teil die Luftangriffe überstanden haben. Dort wurden um 2012 vier große altengerechte Wohnhäuser gebaut. Es blieben drei Gestaltungsbereiche offen: der Märkische Platz mit der dort liegenden Kreuzung Untermauer-/Bahnhofstraße, die Einmündung Süd-/Bergstraße und der Wilhelmplatz.

4.4.1 Diagonalsperre, Märkischer Platz und Südstraße

Im Herbst 1989 lud die Stadt in einem vier DIN A4 Seiten umfassenden Informationsblatt ein zu einer „*Bürgerinformationsveranstaltung am Dienstag, den 24.10.1989 um 19:00 Uhr im großen Sitzungssaal des Rathauses: In Fortführung der Gestaltung der Innenstadt beabsichtigt die Stadt Schwelm, den Altnarkt, Märkischen Platz und Kirchplatz sowie die angrenzenden Straßenabschnitte Untermauerstraße und Südstraße in ansprechender Weise herzurichten. – Ausgangspunkt ... sind die Ergebnisse des Rahmenplanes Innenstadt und der hiermit verbundenen Neuordnung des Verkehrsnetzes in Schwelm.*“ Hauptziele seien „*Reduzierung des Verkehrsaufkommens im genannten Bereich, Gestalterische Aufwertung der Straßen und Plätze, Verbesserung der Aufenthaltsqualität*“. Gestaltungsvorschläge für Untermauer-/Casinostraße, Märkischer Platz, Altnarkt, Kirchplatz und Südstraße/Westfalendamm mit schwarz-weiß-Darstellungen des vorhandenen und des erstrebten Zustandes ergänzten die im Vordergrund stehende Änderung der Verkehrswege mit den vom Bauamt sechs Jahre zuvor vorgestellten, hier schon genannten Alternativen:

1. Diagonalsperre: Verhindern des Durchgangsverkehrs Bahnhofstraße/Altmarkt.
2. Sperre am Kirchplatz: Behindern des Durchgangsverkehrs.

Ein Protokoll über die Veranstaltung zeigt, dass vor allem über die Diagonalsperre und sie begleitende Maßnahmen diskutiert wurde, und zwar etwa wie folgt: Ein MWM-Sprecher führte aus, von 133 Stellplätzen in der Innenstadt würden durch die „*Wohnungsumfeldmaßnahme Märkischer Platz*“ 70 „*eingespart*“. Das sei aber nicht wichtig, Schwelm hätte mehr als genug davon. Der Baudezernent ergänzte, dies sei der letzte Schritt zur Sanierung der Innenstadt, je mehr Parkplätze man hätte, um so mehr Verkehr locke man an, gerade das sei nicht gewollt. Dem Einwand eines evangelischen Pfarrers, damit würde der Kirchenbesuch erschwert, und ähnlichen Einwänden anderer Bürger zu Hotels und Arztpraxen wurde entgegen gehalten, die Besucher könnten den Mühlenteichparkplatz beziehungsweise das dort geplante Parkhaus nutzen. Allerdings würde sich dessen Bau verzögern. Der um ihre Existenz besorgten Pächterin des Verkaufspavillons über der öffentlichen Toilette wurde gesagt, der Pavillon solle „*im Zuge der Realisierung der Wohnumfeldmaßnahme abgebrochen werden*“. Der Märkische Platz solle autofrei werden. Die Verwaltung schlug danach vor, die Maßnahme „Diagonalsperre“ zu umsetzen.

Zwar wurden erhebliche Bedenken gegen die Planung und deren Verwirklichung geäußert, aber die Mehrheit des Bauausschusses stimmte ihr am 22.3.1990 zu, kurz danach die des Rats. Die Verkehrsbehörden hatten offenbar ihre Einwände aufgegeben (Kap. 4.2.1). Die Bürger wurden durch Faltblätter darüber informiert, dass die Umgestaltung am 4.5.1992 beginne. Das Ergebnis ist der heutige Zustand.

Dazu wurde die Toilette abgerissen und nicht ersetzt, aber ein Feld für Freiluft-Schach wurde eingerichtet. Jahre später wurde ein vorgefertigter Beton-Kubus mit WC aufgestellt (Abb. 38, 39, 40). Die Südstraße, früher ein fünftes, fiktives Stadttor wurde durch eine dichte Baumgruppe von der Bergstraße fast vollständig abgeriegelt.

I.J. 1968 läuft die Bahnhofstraße am Märkischen Platz ganz normal bis zur Kölner Straße (Abb. 37). Über die Hauptstraße führt noch die Straßenbahn. Die Untermauerstraße, links und rechts nur angedeutet, verläuft am unteren Bildrand in der vollen 1950 geplanten Breite, aber der von links kommende Abschnitt ist eine Einbahnstraße. Die 1992 angelegte Diagonalsperre in der Kreuzung Bahnhof-/Untermauerstraße lenkt den gesamten Verkehr von der Bahnhofstraße in die Untermauerstraße nach Westen und umgekehrt. (Abb. 38) Der Altmarkt (Süden) ist dafür gesperrt.



Partie am Altmarkt mit Christuskirche

Abb. 34: Durchgangsverkehr in der Bahnhofstraße 1968



Abb. 35: Diagonalsperre nur mit abbiegendem Verkehr 20
Das Gruiter Tor wurde durch die „Diagonalsperre“ ersetzt.

Die von der Schulstraße her nach Westen laufende Untermauerstraße wurde stark verengt und führt hinter den Pollern nach Süden in die diagonal abgeschnittene oberste Bahnhofstraße, die auf das Niveau der Fußgängerzone angehoben worden ist, und weiter zum Altmarkt, ist aber nun keine Einbahnstraße mehr. Altmarkt, Kirchplatz und Südstraße wurden durchgehend gepflastert und weitgehend für Parken gesperrt. Für Autofahrer, die trotzdem noch den Weg durch die Südstraße suchten, wurden deren oberes Ende und der Westfalendamm dort durch eine Baumgruppe stark eingengt und der Durchblick genommen.



Abb. 37: Südstraße 1938

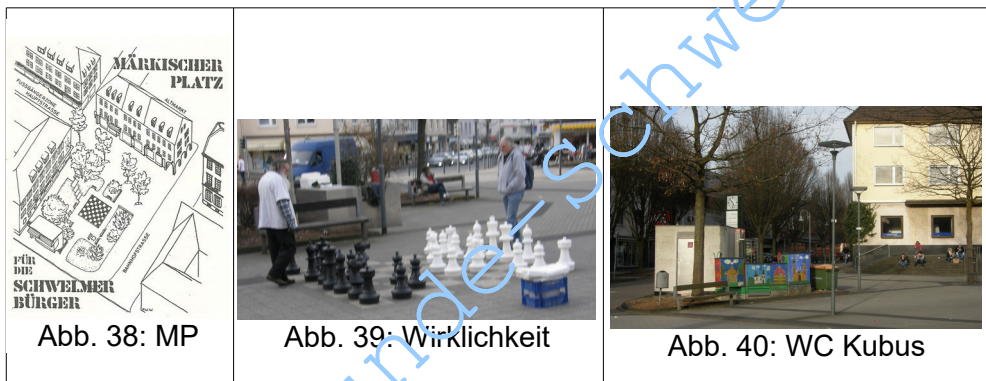


Abb. 36: Südstraße 2006

Das fiktive fünfte Stadttor, die Einfahrt zur Südstraße wurde, durch Bäume als Sperre ersetzt.

Am 4.6.1993 wurde der geänderte Märkische Platz durch den Bürgermeister, *Rainer Döring*, mit einem Fest offiziell eingeweiht. Eine Verkehrszählung etwa zur gleichen Zeit bestätigte die erhoffte Wirkung der Maßnahme. Der Verkehr war so gering, dass die Stellplatzkapazität nicht ausgeschöpft wurde. Die damalige Baudezernentin, Frau *Schirrmeister-Ulusal* fragte: „Wozu brauchen wir dann noch ein Parkhaus, den projektierten Betongiganten, für 3 Millionen DM?“

Mit dem Verkaufspavillon am Märkischen Platz hatte man die Toilette gleich mit wegrealisiert und offenbar alle zugehörigen Anschlussleitungen ebenfalls. Die Schwelmer, ihre Besucher und die Marktleute sahen darin keine Verbesserung der Aufenthaltsqualität. Die jahrelange Suche nach einem anderen und doch ebenso zentralen Standort führte auch zu dem Vorschlag, die Nordseite des Platzes mit einem Restaurant zu bebauen. – Ein nahe liegender Standort, der am östlichen Ausgang der Passage vom Altmarkt durch das Haus Hauptstraße 40 zur Marktgasse hin, und damit zur Hauptstraße und zur Treppe zur Kirche, und dort ebenerdig, aber „unter“ dem Kirchplatz, wurde nicht erörtert. - 1993 beschloss man, ein Fertigprodukt in Form eines hohlen Betonwürfels nahe dem alten Standort, aber weniger gut integriert, aufzustellen und so den Platz gestalterisch aufzuwerten. Vor dem Würfel halten zum Platz hin Trafokästen und Telefonsäulen Wache (Abb. 40).



4.4.2 Zugang zur Altstadt entsperren ?

Der Rat hat einen Ausschuss für „Umwelt und Stadtplanung“ und dieser setzte am 2.7.2002 eine „Arbeitsgruppe Innenstadtentwicklung“ ein (Kap 4.5, Wilhelmplatz). Diese legte im Juli 2003 „Empfehlungen zur Entwicklung der Schwelmer Innenstadt“ vor. In ersten Sitzungen über „verkehrliche Belange“ stellte man fest, der „Rahmenplan Innenstadt 1987“ sei größtenteils umgesetzt worden, aber man wisse nicht genau, mit welcher Wirkung, Hauptproblem sei offenbar der motorisierte Verkehr, der aus dem Westen nicht in die Innenstadt käme und nicht genügend Parkplätze fände (das war aber so gewollt, Kap. 4.4.1). Die Gruppe schlug vor, „eine verkehrliche Nachuntersuchung in Auftrag (zu) geben“, die herausfinden solle, „wie der motorisierte Verkehr aus dem Westen besser an die Innenstadt und deren Parkplätze und Parkhäuser angebunden, ... wie die Belastung durch überörtlichen Verkehr reduziert ... und wie mehr Parkraum im Bereich

Märkischer Platz geschaffen werden könne“ und noch einiges mehr, „*möglicherweise durch teilweisen oder völligen Rückbau der Diagonalsperre Untermauerstraße*“. Mit überörtlicher Verkehr ist wohl der in Nord-Süd-Richtung auf der dafür vorgesehenen Bahnhofstraße, der B 483, gemeint, und der auf Umwege angewiesene Ost-West-Verkehr, dem man im Süden Schwelms partout keine Chance gibt und den man über die B 483 durch die Stadt auf deren Nordseite abdrängt.

In dem Einzelhandels-Gutachten der Firma GMA von 2004 (Kap. 4.5.3) wird gesagt, die Sperre müsse weg. Diesen Vorschlag hat der Rat Ende 2004 als Beschluss gefasst. Aber die Umsetzung stößt auf unerwartete Schwierigkeiten. Vor 15 Jahren hatte die Stadt sich erfolgreich um Zuschüsse zum Einrichten der Sperre bemüht. Das Geld müsste sie beim Ausrichten zurück geben, aber sie hat kein Geld, sondern immer höhere Schulden. GMA beurteilte auch den Kaufhaus-Kubus als nicht zeitgemäß und empfahl, ihn durch eine bessere Anlage zu ersetzen.

4.5 Wilhelmplatz

4.5.1 Parkplatz

Am 27.7.1865 wurde der Grundstein zum Städtischen Krankenhaus an der Wilhelmstraße gelegt. Gut 110 Jahre später, nach dem Bau des Verbandskrankenhauses für die drei Südkreisstädte, heute Helios-Kliniken, am 31.5.1976, beschloss der Bauausschuss, das nun geräumte Krankenhaus, sieben Garagen und die Leichenhalle abbrechen zu lassen, aber die Häuser Wilhelmstraße 5 und 7 und Römerstraße 10 vorerst zu erhalten und auf 5 Jahre zu vermieten. Die freiwerdende Fläche sei provisorisch als Parkplatz, später als Spiel- und Bolzplatz einzurichten. Bis heute ist es beim Parkplatz geblieben. Er ist mit dem Auto nur von der Wilhelmstraße her zu erreichen.

Seither stellt sich die Frage nach einer besseren Gestaltung oder anderen Nutzung der Fläche. Sie wurde gekoppelt mit der nach der Nutzung der Fläche, die entstünde, wenn die Sparkasse die ihr am 19.7.1963 erteilte Abbruchgenehmigung für das Haus Max Klein nutzen würde. Der Sparkassenteil des Problem wurde gelöst mit dem Bau der Sparkasse, der angeschlossenen Läden und der Parkplätze für die Sparkasse (Kap. 3.7.2). Eine Luftaufnahme von 1981 zeigt die Sparkasse und den verbliebenen Wilhelmplatz (Kap. 3.7.1). Der Platz ist – mit dem Parkplatz der Sparkasse - etwa 8.500qm groß. Unter der Grünfläche in der Platzmitte liegt ein Bunker, der im 2. Weltkrieg für das Krankenhaus gebaut worden war und der so stabil ist, dass er beim Abbruch des Krankenhauses nicht beseitigt wurde. Die Bäume am rechten Bildrand stehen entlang der

Wilhelmstraße. Parallel zur Sparkassenrückseite ist der sparkasseneigene Parkplatz mit gut 30 Parkplätzen. In der alten Villa rechts daneben ist die vom Blauen Kreuz betriebene, und hoch geschätzte Villa XtraDry. *Horst Schnittger* von der Werbegemeinschaft ließ nach dem Erfolg des ersten Trödelmarktes eine Auffahrt zur Grünfläche anschütten. Seither kann man auch auf dem Bunker parken, sind die Parkstreifen etwas anders als im Bild angeordnet mit etwa 170 Stellplätzen. Die gesamte Fläche mit Sparkassen-Platz bietet zur Zeit gut 200 Stellplätze, die stark genutzt werden.

4.5.2 Stadthalle mit Parkplatz

Am 5.5.1977, kurz nach dem Abbruch des Krankenhauses, übertrug der Rat der Verwaltung einstimmig die Aufgabe, dort eine Stadthalle vorzuplanen. Am 18.11.1978 führte diese aus, am Raumprogramm für eine Stadthalle arbeite sie seit 1967, an dem für ein neues Rathaus an der Moltkestraße seit 1969, sie habe daher am 1.5.1970 beides für den Ideenwettbewerb „Wilhelmsplatz“ als Ziele angegeben. Während die Sparkasse 1976/77 nach Plänen Prof. *Deilmanns* gebaut habe, habe die Stadt ihre Planungen eingestellt. Für ein Kulturzentrum hätte sie ihre Vorstellungen geändert, denn inzwischen sei die Volkshochschule in der Kaiserstraße, die Stadtbücherei in der Schulstraße und das Jugendzentrum in der Märkischen Straße. Zwar hätte sie zur Zeit kein Geld, ein Stadthalle zu bauen und zu betreiben, doch solle die Diskussion über die Halle mit der Bevölkerung weiter geführt werden

Anfang der 1970er Jahre wurde die Hauptschule Ost (Ländchenweg) gebaut. Es hätte möglich sein müssen, den dort errichteten Vielzweckraum mit ansteigenden Sitzreihen so zu gestalten, dass er als Stadthalle, als Saal mit Bühne für Veranstaltungen vieler Art, hätte benutzt werden können. Alle Nebeneinrichtungen wie Parkplätze, Foyer, Garderobe, Toiletten sind vorhanden. Sogar ein Notkrankenhaus wurde im Untergeschoss des Gebäudes eingerichtet.

Am 18.2.1982 beschloss der Bauausschuss einstimmig, die Verwaltung solle ein Nutzungskonzept für den Wilhelmsplatz entwickeln mit

- a) Stadthalle, Altenbegegnungsstätte und -wohnungen und Parkplatz oder
- b) Stadthalle, Geschäften, Wohnungen und Parkplatz.

Schon in den 1960er Jahren, als die Stadt das Haus Moltkestraße 28 erwarb, um es als Verwaltungsgebäude IV zu nutzen, hatten einige Mitarbeiter des Bauamtes, darunter auch Architekten, vorgeschlagen, diese und die anderen Verwaltungsgebäude entlang der Moltkestraße zu einem großen Rathaus zu verbinden und umzubauen. Sie hatten auch einen Vorschlag vorgelegt, wie. Aber der Stadtdirektor, *Paul Schulte*, hielt das

nicht für angebracht. Vor einigen Jahren hat die Stadt das Haus wieder verkauft. Um das Jahr 1985 führte die Stadt einen Wettbewerb für ein neues Rathaus durch mit einer Umgestaltung des Bereichs Römer- bis Hugo-Jacobs-Straße, der auch den Wilhelmspark und den Wilhelmsplatz berührte. Von den eingereichten Entwürfen wurde keiner aufbewahrt.

I.J. 1985 gab die Stadt der Firma MWM den Auftrag für einen „Rahmenplan Innenstadt“. Im November **1987** erhielt sie den Plan (Abb. 33). Die Planer haben – in Absprache mit der Stadt - auf dem Wilhelmsplatz eine Stadthalle vorgesehen, in deren Erdgeschoss einige Geschäfte und andere Dienstleister sein könnten, und einen großen, gestalteten Parkplatz, zwischen den Stellplätzen bepflanzt. Sie geben zwei Beispiele für den Standort des Saalbaus an, aber wegen der vielen Möglichkeiten, ihn zu nutzen und zu gestalten, keine weitere Ausarbeitung dazu. Eine dieser Varianten, ein Bau entlang der Römerstraße, ist im Ausschnitt „Kerngebiet der Stadt“ (Abb. 33) dargestellt. Die andere Variante legt den Saalbau in die südöstliche Ecke, an die Wilhelmstraße in der Nähe der Hauptstraße (Abb. 41). Der Parkplatz zieht sich dabei quer über die Nordseite des Platzes von der Wilhelm zur Römerstraße. - Die Nachbarschaften wiesen darauf hin, dass mit Begrünung der Platz nicht für die Kirmes genutzt werden könne. Die Stadt sagte solche Nutzbarkeit zu. Das heißt, man darf den Platz nur am Rande und in Ecken mit Pflanzen versehen, kann ihn aber zum Parken gestalten, vielleicht mit dann mehr Stellplätzen, und auch zur Römerstraße hin öffnen.

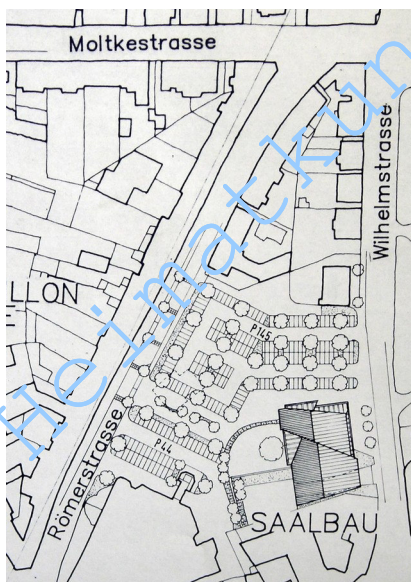


Abb. 41: Platz mit Saalbau



Abb. 42: Wilhelmsplatz mit Kaufhaus

4.5.3 Einkaufszentrum auf dem Wilhelm-Platz

Die „Arbeitsgruppe Innenstadt“ erhielt am 2.7.2002 die Aufgabe, bei zu erarbeitenden Bedingungen für die Umsetzung des „Rahmenplanes Innenstadt 1987“ besonders „die zukünftige Nutzung des Wilhelmplatzes unter Beachtung städtebaulicher Beziehungen zur Innenstadt (zu) berücksichtigen“. Die AG regte im Juli 2003 an, den Wilhelmplatz möglichst intensiv mit Einzelhandelsgeschäften zu bebauen, aber mit etwa 100 öffentlich gewidmeten Parkplätzen, und dazu einen Wettbewerb für Architekten und danach eine Ausschreibung für Investoren durchzuführen. - Die Stadt berief zum 4.12.2003 eine vom Bürgermeister geleitete Einwohnerversammlung zum Wilhelmplatz ein, zu deren Vorbereitung zwei Wochen lang der MWM „Rahmenplan Innenstadt“ mit großem Parkplatz und einer Stadthalle in der Sparkasse ausgestellt war. Nach einer Auswertung der von der Stadt erfassten 5 schriftlichen und etwa 20 mündlichen Äußerungen dazu (nicht alle waren klar zuzuordnen) betonten 15 gezielt die Wichtigkeit einer großen Parkfläche, manche mit dem Hinweis, das kostenlose Parken sei das wichtigste Werbemittel für den Einzelhandel dort. Fünf betonten und begründeten die Wichtigkeit einer Stadthalle unter welchem Namen auch immer, und ebenfalls fünf die der dort vorhandenen Villa XtraDry des Blauen Kreuzes, drei die der Kirmes, vier wollten Einzelhandel dort, aber auch die wollten daneben einen öffentlichen Parkplatz haben.

Die Stadt verfolgte danach die von der AG Innenstadt angeregte intensive Bebauung. Durch die Firma GMA (Gesellschaft für Markt- und Absatzforschung), Köln, ließ sie zunächst ein Einzelhandelsgutachten nicht nur zum Wilhelmplatz erstellen, das am 1.7.2004 vorgestellt wurde. Darin wird empfohlen, den Wilhelmplatz mit einem Einzelhandelskomplex voll zu bebauen. Da 7.200qm des Terrains der Stadt gehörten, sei das zügig abzuwickeln. - Jeder, der schon mal in einem Großmarkt wie Obi, Metro, Aldi oder Lidl eingekauft hat, weiß, dass ein solches Unternehmen einen Parkplatz braucht so groß wie, oft größer als die Standfläche des Verkaufsgebäudes. - Im Juli 2005 gab der Rat der Firma Scheuven + Wachten den Auftrag, zu untersuchen, was an Bauten für Einzelhandel machbar sei. Vorgabe: Von den (mit dem Sparkassenparkplatz) etwa 8.500qm seien 3.000qm für die Kirmes freizuhalten. Das Ergebnis lag im Dezember 2005 vor (Abb. 42).

S+W zitieren die GMA-Studie, wonach eine Verkaufsfläche unter 5.00qm keine Magnetwirkung für den sonstigen Einzelhandel habe. Damit und mit den 3.000qm für die Kirmes erledige sich das Projekt eigentlich. Aber ginge man von 2.500qm ebenerdiger Verkaufsfläche in *einem* Gebäude aus, dem für kommunale Wirtschaftsförderung untersten Wert, sowie den dann nur schon dafür per Gesetz nötigen 164 Stellplätzen, käme man gerade hin, wenn man die 3.000qm Kirmesfläche gleichsetze mit 100 ebenerdigen








Stellplätzen und diese und weitere 64 Stellplätze (2.000qm) in einer Dachgarage für diese Betriebe vorhielte. Bauen wäre aber wegen des Bunkers ungewöhnlich teuer. Mit weiteren 100 öffentlich gewidmeten Parkplätzen brauche man aber insgesamt 264 Plätze, müsse man also weitere 100 Stellplätze auf noch mal 3.000qm in Tief- und Dachgaragen schaffen. Ein Wettbewerb für Teams aus Investoren und Architekten zur Umsetzung des Vorhabens sei nichts anderes als die „Vorbereitung eines Grundstückvergabegeschäftes“ durch Verkauf oder Erbpacht. – Die Stadt müsste also ihr letztes und wertvolles innerstädtisches Grundstück veräußern. – Im vorgelegten Plan (Abb. 42) muss die Villa XtraDry weichen. Das Kaufhaus hat eine Bruttogeschosfläche (BGF, Gesamtfläche mit Außenmauern) von 4.300qm, das ist mehr als die Hälfte des Platzes, nördlich der Sparkasse. Deren Stellplätze sind ohne ihre Zustimmung überbaut aus-gewiesen. Ihnen entsprechende sind in den 100 öffentlich zu widmenden enthalten. Kämen sie aber, wie es sein müsste, hinzu, brauchte man noch mal 30 Plätze, und wollte man für platzfremden Handel so viele Plätze wie bisher bereit halten, weitere 70, für beide zusammen also noch weitere 3.000qm.

In einer wieder vom Bürgermeister geleiteten Einwohnerversammlung am 23.8.2006 im überfüllten Veranstaltungsraum der Sparkasse machten die Besucher – wie zuvor schon manche Bürger in Leserbriefen - in lebhaften und viele Aspekte betonenden Beiträgen klar, dass ihnen *ein* großes, schon vorhandenes Kaufhaus (Kap. 3.7.1) genüge, dass sie keine Bebauung des Platzes mit Geschäften wollten, dass sie ihn besser gestaltet als jetzt und dann mit vielleicht mehr Stellplätzen als Parkplatz behalten wollten, mit der Villa XtraDry des Blauen Kreuzes und mit der Nutzung als Kirmesplatz einmal im Jahr, dass sie aber bereit wären, einen Teil davon später aufzugeben für eine Stadthalle oder ein anderes dann angemessenes Kulturhaus. - Der für die Versammlung nicht ausreichend große Saal zeigte zugleich, wie wichtig ein solches Haus für die Stadt ist. - Am 13.9.2006 stimmte die Mehrheit des Rates dem Antrag der Verwaltung zu, den „Einzelhandelsstandort Wilhelmplatz“ nicht weiter zu verfolgen.

Damit waren die 1945 begonnen Bemühungen um eine Neuordnung von Schwimm-Mitte zu einem vorläufigen Ende gelangt. Es wurden noch einige freie oder durch Abriss freigemachte Grundstücke mit altengerechten Wohnhäusern bebaut, z.B. aus verkauftem Besitz der Stadt der Parkplatz an der Drosselstraße und das Gelände der Pestalozzi-Schule, Gelände an der Döinghauser Straße (Teil der Grünanlage, früher Friedhof) für Wohnen für Behinderte, aus Besitz der Katholischen Kirche das Gelände des Marienhospitals, aus privatem Besitz ferner Parzellen nördlich der Marienkirche, an der Grütergasse, am Neumarkt für eine RA-Kanzlei. Auch die Westfalendamm-Schule wurde verkauft und wird zur Zeit nicht genutzt.

4.6 Zusammenfassung in einem FNP

Die wesentlichen Merkmale der bisherigen Stadt- und Stadtentwicklungspläne sind von Hand in einen Flächennutzungsplan eingetragen (Abb. 43).

Dunkelbraun:		Altstadt um 1600
rotbraun:		Erweiterung bis etwa 1800 bis zur Drosselstraße
hellbraun:		Neustadt bis zur Kaiserstraße bis 1914
rot:		Außenring 1912/14 (Bußmann / Koberg)
blau:		Außenring 1965 (Prof. Schaechterle)
gelb:		Untermauer- und Haynauerstraße 1951
grün;		Bandwikerweg

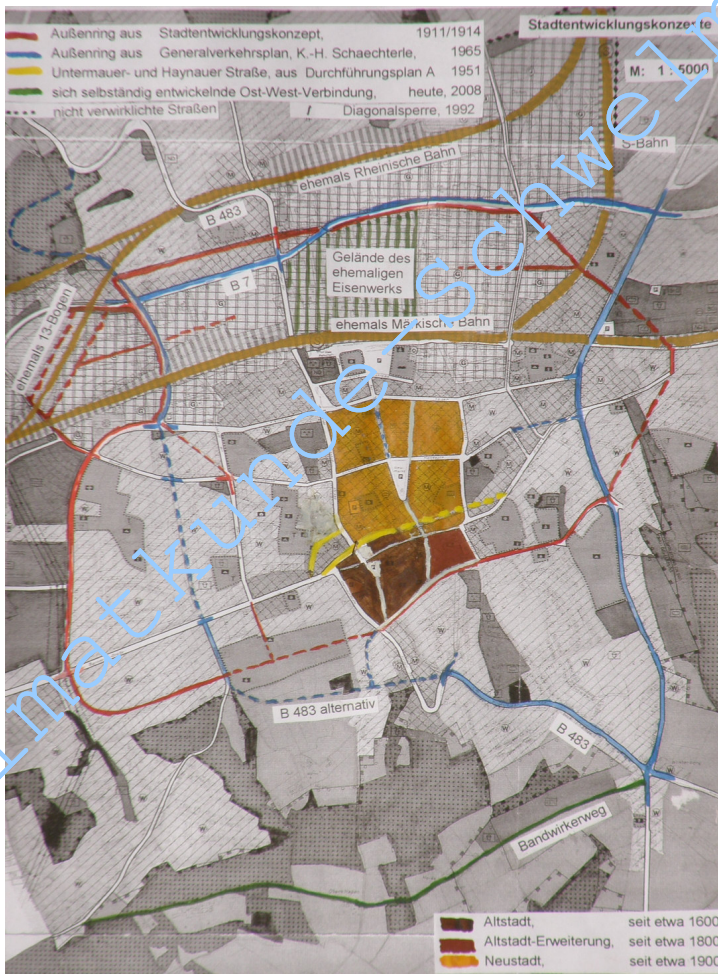


Abb. 43: Stadtflächen und Ringstraßen im FNP

4.7 Nächste Schritte

4.7.1 Entwicklungspläne

Ein **Flächennutzungsplan (FNP)** muss alle 15 bis 20 Jahre durch einen neuen ersetzt werden. Schwelms i.J. 2006 gültiger Plan stammt von 1985. Ein **Stadtentwicklungskonzept (SEK)** sollte einen neuen vorbereiten. Im Februar 2006 berichtete die Presse, das Vorhaben dauere fünf Jahre. Die Stadt wolle dafür Studien für rund 300.000 Euro, verteilt auf die Jahre bis 2010, vergeben. - Allein schon in den Jahren 2003-2005 hat sie Beratungsaufträge für rund 115.000 Euro vergeben (ca. 32.000 Euro für allgemeine Verwaltung, 83.000 Euro für Stadtplanung) sowie rund 245.000 Euro für die Technischen Betriebe, insgesamt also etwa 360.000 Euro.

In der Presse stellte die Verwaltung die Planung von FNP und SEK als andauernden Vorgang dar, an dem die Einwohner immer wieder beteiligt werden sollten. In mehreren Briefen warnten Bürger vor der Vergabe der Konzept-Studie: es bestehe eine Haushaltssperre, die Stadt habe kein Geld, was auch immer sich ergeben solle, umzusetzen, die Verwaltung möge die Erfahrungen mit dem FNP seit 1985, die Anregungen dazu und Kritiken daran darstellen, alle seit 1985 durchgeführten Beratungen, Planungen und die Kosten dafür auflisten, die Ergebnisse und deren Wirkungen bewerten, und selbst erarbeiten, was nun gewollt, zu tun und zu lassen sei, und dabei die Entwicklung unserer Gesellschaft im allgemeinen und lokal im besonderen berücksichtigen. - Vergebens.

Ende Oktober 2006 ließ die Stadt 17.000 Postkarten für Anregungen verteilen. „Über 300“ kamen irgendwann zurück. Doch schon am 26.10.2006 stellten drei Büros dem Rat je ihre Sicht vor – mit Angeboten von 70.000 bis 80.000 Euro. „Plan-Lokal“, Dortmund, erhielt am 2.11.2006 den SEK-Auftrag.- Einige Ratsfraktionen hatten Anträge gestellt, den Wilhelmplatz entsprechend dem am 23.8.2006 erfragten Einwohnerwillen (Kap. 4.5.3) für besseres Parken, zu gestalten, eine hatte eine Randbebauung vor geschlagen, dazwischen eine Freifläche. Alle aber stimmten am 2.11.2006 dem Antrag der Verwaltung zu, erst mal abzuwarten, was das SEK brächte, von professionellen Beratern zu erfahren, was man unter anderem mit dem Platz wollen solle. - Zu den noch zu vergebenden Studien sollte wohl wieder ein Einzelhandelsgutachten gehören und eines für den Bäder-Betrieb.

Am 28.2.2007 Tag fand in Schwelms Hauptschule West eine Auftakt-Veranstaltung zum Erarbeiten des SEK statt. Städtische und private Einrichtungen stellten sich mit Stellwänden und Broschüren vor. In Kurzvorträgen wurde das SEK als Ergänzung und Vorgabe mit Bedingungen zum vom Gesetz geforderten FNP dargestellt. Die Einwohnerzahl würde in 15

bis 20 Jahren abnehmen mit Änderungen in der Altersstruktur, im Verhältnis weniger junge, mehr alte Menschen. Es sei zu ermitteln, wie sich das auswirke auf das zweckmäßige Angebot für Wohnungen, Kindergärten, Schulen, Einrichtungen für Alte, auf Gewerbe, Handel, Freizeiteinrichtungen und -verhalten. Auch in Zukunft sollten Schwelmer in Schwelm Arbeit finden. Plan-Lokal arbeite auch mit Kindern um deren Kenntnis der Stadt und die Bindung an sie zu stärken. Es folgte eine allgemeine Diskussion. - Plan-Lokal hat bis 2009 zwei Schriften erarbeitet:

„Planungsbüro Stadt-Kinder“, zu „Zukunft Schwelm“, Dortmund 8/2007.

„Stadtentwicklungskonzept Schwelm – Beteiligung Kinder, Jugendliche und Generation 55+“, 58 Seiten + 29 Seiten Anhang

„Plan-Lokal“ mit „grünplan“, Projekt „Zukunft Schwelm, Dortmund, 2/2009:

„Stadtentwicklungskonzept Stadt Schwelm 2008“, 6 Kapitel, 225 Seiten

Die Stadt schreibt zu dem im Internet abzurufenden Ergebnis, dem SEK:

„Der Rat der Stadt Schwelm hat am 14. Mai 2009 einstimmig das Stadtentwicklungskonzept „Zukunft Schwelm“ ... beschlossen. Die Verwaltung wurde beauftragt, einen Fahrplan zur stufenweisen Umsetzung der Ziele und Maßnahmen der Stadtentwicklung zu erarbeiten. - Der Entwurf wurde zunächst ... im ... Fachausschuss für Umwelt und Stadtplanung beraten und ... beschlossen. - Zitat aus der Beschlussvorlage 013/2009:

"Das Stadtentwicklungskonzept ist eine wichtige Argumentations- und Entscheidungsgrundlage für zukünftiges Verwaltungshandeln und bildet auch die Basis für die Erarbeitung des neuen FNP."

Das Stadtentwicklungskonzept bildet nun die strategische, fortschreibbare Handlungsgrundlage für die Stadtentwicklung bis 2020.“

Ein Flächennutzungsplan von 25.6.2013. ist auch im Internet abzurufen.

Das Stadtentwicklungskonzept und der Flächennutzungsplan setzen für Schwelm-Mitte keine neuen Ziele, wie es etwa die Stadtentwicklungspläne von 1904 und 1912/14, der Durchführungsplan von 1951 sowie der Generalverkehrsplan von 1965 getan haben. Beide haben andere Aufgaben: Sie sollen Schwelm in Flächen aufteilen und für jede angeben, wie sie genutzt werden soll, z. B. Wohnen, Industrie, Landwirtschaft. Der FNP nimmt dafür Farben und ist so ein sehr buntes Blatt. Das SEK erläutert die Flächen.

Beispiel: Jemand will auf einem als Garten genutzten Grundstück ein Haus bauen. Ist es als Bauland ausgewiesen, ist der Antrag anzunehmen und nach weiteren Kriterien zu beurteilen, ist es als Grünfläche festgelegt, ist er ohne weitere Prüfung abzulehnen. - Der Rat kann für einzelne Flächen die Nutzungsbestimmungen ändern. Laut Presse vom 20.2.2016 beschloss er, „im Herbst 2016 das seit Jahren schlummernde Stadtentwicklungskonzept zu bearbeiten und zu aktualisieren“.

4.7.2 Ein neues Rathaus



Abb. 44: 5. Rathaus, 2016

Das Gebäude Hauptstraße 14 ist Schwelms fünftes Rathaus. Die Stadt hat es von der Kreisverwaltung übernommen, die 1973 in ihren Neubau zog. Anfang 2016 hat sie im Auge des Treppenhauses einen Aufzug groß genug für einen Rollstuhl einbauen und außen als Brandschutz eine nötige Flucht-Treppe anbringen lassen. So kann sie nach 3 Jahren den Sitzungssaal im 2. OG wieder benutzen.

Die Stadt gibt an, sie müsse zur Haushaltssanierung die Verwaltung zentralisieren. Sie wolle alle Ämter in *einem* neuen Rathaus unterbringen. Dazu hat sie im Sommer 2015 eine Kostenanalyse für die drei Liegenschaften durchführen lassen. - Frau *Gabriele Grollmann* wurde am 14.9. 2015 zur Bürgermeisterin gewählt und hat am 21.10.2015 ihr Amt angetreten. Laut Presse vom 3.11.2015 stellte sie im Rat klar: *„Die Verwaltung hat 2015 den Auftrag von der Politik bekommen, die drei möglichen Varianten eines neuen Rathauses wirtschaftlich prüfen zu lassen. Der Auftrag bezog sich nur auf eine Prüfung der Gebäude. ... Es ist richtig, dass das Gutachten von Annahmen und Kennwerten ausgeht. Alle drei Liegenschaften sind ohne konkreten Architektenentwurf beurteilt worden.“* und sinngemäß, es gäbe keine Alternative zur kostengünstigsten Lösung.

Der Rat hat für die Hauptstraße 14 einen An-, Um- oder Neubau, evtl. mit einem durch Zukauf nach hinten erweiterten Grundstück, nicht in Betracht gezogen, rät aber auf den Grundstücken Moltke/Schillerstraße einen Neubau für möglich, und für die Schule Holthausstraße eine Entkernung und Umbau. Er hat eine Studie eines Architekturstudenten (*Uwe Hugendick*) „Nachnutzung der GH-Schule“ gebilligt, die dieser erfolgreich als Bachelor-Arbeit eingereicht und i.J. 2015/16 allen Interessierten vorgestellt hat.

Am 17.12.2015 hat die Verwaltung in einer „Bürgerinformationsveranstaltung zur Zentralisierung der Verwaltung“ einen Rückblick auf Ratsbeschlüsse seit 2012 und danach eingeholte Gutachten gegeben und dann die beiden Projekte knapp erläutert. Sie wurden als „Umbau Holthausstraße“ und

„Neubau Moltkestraße“ bezeichnet, ohne nähere Angaben zu den Grundstücken. Für beide Projekte hat die Firma PWC,Drees&Sommer 9.400qm Bruttogeschossfläche (Summe der Flächen aller Geschosse einschließlich Außenmauern) angenommen und den Um- oder Neubau für möglich gehalten. Die nur näherungsweise zu schätzenden reinen Baukosten seien für den Umbau der Schule rund 20, für den Neubau an der Moltkestraße rund 23 Millionen Euro. Die Beurteilung durch die Kämmerei lautet für beide Fälle: „*Die Zentralisierung ist wirtschaftlich und führt über die (nicht genannte) Gesamtnutzungsdauer zu einer Haushaltentlastung.*“ Weitere Angaben sind auf einer Internetseite der Stadt nachzulesen.

Die Stadt hat oft betont, das neue Rathaus solle außer der Verwaltung und, ohne es ausdrücklich zu sagen, dem Rat und den Fraktionen, auf jeden Fall auch die Städtische Bücherei, die Musikschule und die Volkshochschule aufnehmen. In der Versammlung wies ein Bürger darauf hin, dass das nicht sein müsse, denn diese Institutionen hätten andere Kunden und Besuchszeiten und brauchten andere Zugangsmöglichkeiten als das Rathaus. Ein anderer meinte, wenn das Rathaus an die Holthausstraße käme, wäre ein zusätzliches Bürgerbüro mitten in der Stadt angebracht.

Der Rat hat am 26.1.2016 einem Antrag der Allianz-Fraktionen vom 20.1.2016 mit neun Punkten mit 20:16 Stimmen zugestimmt. Darin wird das Ziel aufgeweicht. Unter neun Punkten findet man:

1. Als „Zentraler Sitz“ ist das Objekt GH-Schule zu nutzen (ein „**muss**“).
3. Musikschule, VHS und und ein Multifunktionsaal **sollen** auch dahin.
4. Ein Bürgerbüro **soll** in den Kern der Innenstadt (keine Größe, kein Ort und kein Stellplatzbedarf angegeben).
5. Eine künftige Bücherei **soll** auch im Bürgerbüro sein (so dass es eher ein Haus wird). - Das Bürgerbüro **soll** (ohne oder mit Bücherei) die Verwaltung nicht dezentralisieren und keine Mehrkosten verursachen.

Danach haben drei Bürger, die – wie das Gesetz es verlangt - keiner Partei angehören, Vorbereitungen für eine Bürgerbefragung zum Standort eingeleitet, aber nicht mit einer Standortwahl, sondern mit der - offenbar auch vom Gesetz verlangten – Feststellung, sinngemäß: „*Ich bin (nicht) für den Standort Moltkestraße*“. Die genaue Formulierung der Frage ist zu einem Streitobjekt geworden zwischen der Allianz für die GH-Schule und den Initiatoren der Befragung. Aufgrund eines von der Allianz verlangten Gutachtens hat der Rat am 30.6.2016 festgestellt, das Begehren sei rechtlich nicht zulässig, **a**) vor allem weil die maximal zu bebauenden Parzellen nicht klar gekennzeichnet seien (sie sind es im Allianz-Antrag auch nicht) und **b**) vielleicht eine Bebauung auf dem angrenzenden Wilhelmpark nötig sei. Die Initiatoren wollen nun den Rechtsweg beschreiten.

In eben der Sitzung hat die BM auf die Frage eines Besuchers geantwortet, in den Kern der Stadt solle an einem noch nicht bekannten Ort ein Bürger-Amt eingerichtet werden, das weit mehr leiste als das Büro in der Schillerstraße jetzt. - Das wäre eine starke Dezentralisierung. - Vielleicht braucht solch ein Büro für „Bürger- und Besucher-Beratung“ (BBB) auch eigene Stellplätze, die bisher ignoriert wurden. Das wirft auch die Frage auf, was alles „Kosten“ darstellt und was „am kostengünstigsten“ ist.

Schon vor dem 30.6.2016 kamen weitere Anregungen aus dem Rathaus in die Presse. Wenn man ein Bürgeramt im Stadtkern einrichte, könne man dort außer der Bücherei auch die Musik- und die Volkshochschule sowie das Standesamt unterbringen und einen Veranstaltungssaal vorsehen. Es sei dann aber besser, ein Bürgerhaus zu bauen. Der Kämmerer gab an, die Stadt besäße dort dafür geeignete Immobilien, sagte aber nicht, wo.

Zum Argument der Allianz, vielleicht müsse auch im Wilhelmpark gebaut werden, wurden von keiner Seite Zahlen zu Grundstücksgrößen und Platzbedarf genannt. Hier folgen **einige Daten**:

Mit „Moltkestraße“ sind mehrere Parzellen gemeint, auf der West-seite der Schillerstraße eine mit Verwaltungsgebäude und Turnhalle mit 3.414qm, auf der Ostseite eine mit Verwaltungsgebäude und Parkplatz mit 3.044qm, zusammen also 6.458qm.

Das Grundstück Holthaustraße ist 12.234qm groß. Davon sind maximal 3.500qm mit Schule und Turnhalle bebaut.

Der Bachelor-Entwurf für den Umbau der GH-Schule ist in der Presse wiederholt gezeigt und erläutert worden, einige Male mit Bild der Bürgermeisterin. Zur Moltkestraße hat es solche Darstellungen nicht gegeben.

Daher hier als Ergebnis einer kurzen Überlegung dazu **eine Anregung**:

Man könnte jede der Parzellen bebauen, auf beiden Seiten der Schillerstraße je ein Kellergeschoss mit Büroraum-Qualität, das EG als ebenerdigen Parkplatz (wird von Besuchern bevorzugt), darüber im 1. und 2. OG Büro-, Tagungs-, Schulungs-, Fraktionsräume, Saal usw.). Nach Abzug von Abstandsflächen zu Nachbarn hin könnte in jedem Geschoss etwa 2000 qm Nutzfläche sein, in 6 Eben also 12.000qm, weit mehr als nötig, Die Häuser könnten zur Anpassung an die Umgebung Giebeldächer haben mit reichlich Reserveraum im Dachgeschoss, u.a. für Technik. Parkplätze brauchen keine Abstände zum Nachbarn. Auf über 6.000qm könnten über 200 Stellplätze sein (gefordert sind offenbar 120). Wie in früheren Entwürfen für ein Rathaus dort könnten die Gebäude auf beiden Seiten der Schillerstraße durch Flurgänge in der Ebene des 1. und/oder 2. OG und evtl. auch des KG miteinander

verbunden sein. - Das Rathaus könnte die ganze Umgebung für Wohnen und Handeln erheblich aufwerten. - Man könnte die Moltkestraße bis zur Markgrafenstraße ausbauen.

Das Grundstück an der H-Straße ist weit größer als für das Rathaus nötig, aber durch den vorhandenen Bau ungünstig aufgeteilt. Von 1900 bis 1915 verfolgte die Stadt eine starke Ausdehnung nach Westen (die Kriege verhinderten die Umsetzung) mit einem Königsplatz als Mitte-West. Einige Entwürfe für die Neuordnung der Stadt nach 1945 griffen beide Ziele auf. Das Grundstück Holthausstraße könnte als Option für die Verwirklichung künftiger Visionen sein.

4.7.3 Bäder der Stadt seit 2008 und nach 2016

Mitte Dezember 2006 beschloss der Rat eine Studie zu vergeben, in der geprüft werden sollte, wie das Freibad ganzjährig als Allwetterbad betrieben werden könne. – Man könnte auch ohne Gutachten meinen, dass dazu dort ein neues Hallenbad gebaut und das alte in der Stadt abgerissen werden müsste, und dass die Stadt dafür kein Geld hätte. - Eine weitere Frage war, ob und eventuell wie beide Bäder im Sommer gleichzeitig möglichst wirtschaftlich betrieben werden können. Beide sind Zuschussbetriebe. Auch nach einer Privatisierung wären sie wohl nur wirtschaftlich zu betreiben, wenn sie mit Grundstück nahezu verschenkt würden. Eine sorgfältige Analyse der Kosten und Besucherzahlen hat *Seckelmann* i.J. 2000 veröffentlicht [SR]. Befürworter und Gegner der Aufgabe des Freibades nutzten sie.

Am 29.4.2008 beschloss der Rat, das Freibad nicht mehr durch die Stadt zu betreiben. Es blieb aber in deren Besitz und wird seither – auch schon im Sommer 2008 – durch einen Trägerverein betrieben, den die Stadt freiwillig jährlich finanziell etwas unterstützt. Die Mitglieder um den Vorsitzenden *Ernst Walter Siepmann* arbeiten vor, in und nach der Saison mit großem Einsatz. Zudem gibt es noch einen „Förder-Verein pro Schwelmebad“

Die Stadt betreibt das Hallenbad weiter. Es wurde 1974 eröffnet. 1996 wurde ein Blockheizkraftwerk installiert, 1999 die Chlorierung durch eine Salz-Elektrolyse-Anlage ersetzt, 2009 wurden die erblindeten Fensterwände durch neue ersetzt und die Sprungbrettanlage, Mess- und Regeltechnik sowie das Flachdach des Umkleidetракts erneuert. 2011 erhielt es einen Defibrillator. 2012 sollte die Decke der Schwimmhalle samt Wärmedämmung erneuert werden. Alle Änderungen wurden von der Bevölkerung sehr gut angenommen. Am 27.2.2014, zum 40-Jahre-Jubiläum, schrieb die Presse, es sei „klein, fein und mein“, auch viele auswärtige Besucher schwammen dort gern.

Etwa um diese Zeit hat der NRW Gemeindeverbund in einer Sitzung zum Bad gesagt, dessen Lebenszeit könne noch 5-8 Jahre sein, und auf Rückfrage, es gehöre zu den besterhaltenen in der Umgebung, wiese keine Mängel auf (keine Undichtigkeit in Dach oder Bädern, noch sonstige), es könnte auch doppelt so lange genutzt werden oder noch länger, wenn die normale Unterhaltung und laufende Erneuerungen aller Art geleistet würden, bei einem solchen Bad um die 400.000 Euro im Jahr.

Im Februar 2016 wurde der Badbetrieb in den Südkreisstädten Ennepetal, Gevelsberg und Schwelm erneut in den Räten und der Presse diskutiert. Die Fraktionen von CDU, Grüne, FDP, und freier Wähler in Ennepetal und Schwelm beantragten, zu prüfen ob es angebracht sei, in Ennepetal das Hallen- und Freibad Platsch und in Schwelm das Hallenbad zu schließen, und auf Schwelmer Gebiet an der Grenze zu Ennepetal neben der gerade eröffneten Dreifeldsporthalle ein interkommunales Schwimmbad zu bauen für Schulschwimmen, Vereinssport und privates Schwimmen. Der Gevelsberger Bürgermeister *Jacobi* antwortete sofort in der Presse sinngemäß, „*kommt her zu uns alle, die ihr marode Bäder und hohe Schulden habt, ihr könnt im Schwimm-In schwimmen*“, und weiter, das Projekt solle von den drei Städten erörtert werden, Ennepetal hätte schon im Juli 2015 die beiden anderen dazu eingeladen. Es kamen weitere Anregungen, von Politikern, Vereinen und Privatleuten, es solle kein Spaßbad sein, aber als Sportbad 25m und 50m Bahnen haben, und es solle Touristen anziehen. Das Platsch in Ennepetal wäre dafür am besten geeignet. In Schwelm wäre zu prüfen, ob man auf dem Freibadgelände wohl doch Möglichkeiten für ganzjähriges Schwimmen schaffen könne (neues Hallenbad). Die Räte raten weiter.

4.7.4 Neue Wohn- und Industriegebiete

Etwa i.J 2013 wurden an der Wuppertaler Seite der Steinhauserbergstraße am oberen Ende acht Einfamilienhäuser gebaut. I.J. 2014 begann die Bebauung des Wohngebietes Winterberg in Schwelm. Im Juni 2016 wurde das letzte Grundstück dort verkauft. Der beide Gebiete verbindende Bandwirkerkerweg in Schwelm ist eine schmale, geteerte Straße, durch Plakate ausgewiesen als Wandergebiet. Der Verkehr darüber hat in den letzten Jahren stark zugenommen. Bisher geht kein Entwicklungsplan für Schwelm darauf ein. Die Stadt Wuppertal will die Steinhauserbergstraße ausbauen. Ob das den Verkehr über die Höhenstraße mehrt oder mindert, ist offen.

Schwelm möchte seit langem Industrie- und Gewerbegebiete zusätzlich zum kleinen Gebiet Am Damm erschließen. Die wichtigste Zielfläche ist seit vor 1970 Linderhausen. Noch im Jahre 2005 vergab das Bauplanungsamt einen Auftrag für fast 8.000 Euro für einen „Rahmenplan für die Entwicklung des Gewerbegebietes Linderhausen“. - Am 25.1.2006 hieß es in der

Presse, der Rat befasse sich nun mit einem 4ha großen Gebiet am Weißenfeld, dem Grenzgebiet zum Gewerbegebiet Ennepetals. - Am 9.11.2006 schrieb sie, der Regierungspräsident (Arnsberg) habe am 8.11. Schwelm zugesagt, die „Machbarkeit“ des Gewerbegebietes Linderhausen-West zu klären. Zuvor aber müsse der Rat sich zu dem Gebiet bekennen und „im Gegenzug auf das Gewerbegebiet Linderhausen-Mitte verzichten“.

Einige alte Flächen wurden neu genutzt: im August 2009 zog die KFZ-Stelle vom Kreishaus in einen Neubau auf dem früheren Eisenwerksgelände. Anfang 2012 eröffnete Dipl.-Ing. *Israfil Erkilic* dort eine große Event-Halle.

Die Rheinische Bahn hat 1990 den Betrieb eingestellt, ein Teilstück wurde aber noch bis 2005 privat genutzt. Danach konnten Grundstücke an der Rheinischen Straße in Industriegebiet umgewandelt werden. Am 23.10.2015 feierte die Paket-Post DHL das Richtfest ihres großen Logistik-Zentrums. Kurz danach begann der Betrieb. - I.J. 2016 verlegte die Schloss-Fabrik *Bever&Klophaus* ihren Betrieb von der Lessingstraße nach dort.

Am 4.6.2016 berichtete die Presse, zwischen Linderhauser-, Eugenstraße und Rheinischer Straße sollten 77 neue Häuser gebaut werden auf einem Grundstück der „Bahnflächen-Entwicklungs-Gesellschaft“ (BEG). Bauherrin sei die „NCC Deutschland GmbH“, die ihrerseits dem skandinavischen Bau- und Immobilienkonzern „NCC AB“ in Schweden gehöre. Die Brücke an der Linderhauser Straße der früheren Rheinischen Bahn solle dazu abgerissen werden. - Der Rat beauftragte die Verwaltung (Presse, 9.6.2016) zu prüfen, ob in diesem Wohngebiet eine neue Grundschule eingerichtet werden könne oder solle, mit der Folge, dass andere (Nordstadt- und Jahnstraße-Schule) zu schließen seien und die Gebäude verkauft werden könnten. Am 25.6.2016 hieß es, der Kreis halte das für die Schule in frage kommende 9.000qm große „Bahnhof-Loh“-Grundstück für geeignet für ein neues „Jobcenter“ (früher Arbeitsamt) für den Südkreis. Die BEG erklärte, das Gelände sei groß genug für Jobcenter und Schule. Am 30.6. erklärten die BM und die Kreisdirektorin im Rat, sie würden das prüfen und sich einigen.

4.7.5 .Erhaltung und Verbesserung

Westende der Fußgängerzone – öffnen statt sperren

Dort steht seit Jahren das alte Haus von früher Tackenberg leer (Abb.19). Man könnte es gründlich sanieren oder durch einen Neubau ersetzen. In jedem Fall wäre das zu verbinden mit einer Neugestaltung der Totalsperre dort, so, dass man einen bequemen Zugang schafft, der zum Eintreten in die FuZo einlädt, evtl. mit vielen niedrigen, breiten Stufen, den aber auch Rettungs- und Feuerwehrwagen befahren können. Das könnte die Wirtschaft im ganzen Stadtkern beleben. Die Feuerwehr schrieb schon vor vier-

zig Jahren, das nicht zu können, erhöhe die Gefahr dort, Sackgassen seien immer zusätzliche Risiken (Kap. 4.2.3, Abb. 32). An das Haus schließen sich mehrere andere alte an, bis hin zu Voet's Gässchen mit verfallenden Rückseiten und Höfen. Beim Öffnen der FuZo könnte man überlegen, was dort bei etwaigen Neu- oder Umbauten möglich oder wünschenswert ist.

Fußgängerzone insgesamt 435m von Obermauer- bis Drosselstraße

Aus dem Rat kam der Vorschlag, sie neu zu pflastern, gut geeignet für Rollatoren, und dann auch evtl. andere Änderungen vorzunehmen. - Dazu einige Angaben: Auf jeder Seite wird ein großer Teil der Straßenlänge eingenommen durch Querstraßen, Plätze, Hausdurchfahrten. Von den verbleibenden Hauslängen wird ein großer Teil für Hausmauern gebraucht. Nimmt man an, insgesamt blieben 400m Geschäftslängen, so ergäbe das bei 10m Tiefe für jedes Geschäft eine Einzelhandelsfläche von 4.000qm, verteilt auf viele teils sehr kleine Geschäfte und einige sehr große. Praktisch keines davon bietet einen Parkplatz an (sie brauchen die Plätze an der Wilhelmstraße und am Neumarkt) und viele Geschäfte haben keinen ebenerdigen Eingang, einige Häuser sind 70 Jahre alt, einige 300.

Bergstraße

Auf dem Eckgrundstück Bergstraße/Südstraße war lange eine Schule. Der Schulhof liegt auf der Nordseite der Bergstraße und etwa 1,5-2 m tiefer als der Bürgersteig der Straße. Die Grenzmauer ist die ehemalige Stadtmauer. Sie muss mit der Straße und dem Hof saniert werden, und zwar - laut Presse - durch die Stadt. Dabei konnte man prüfen, ob die Bergstraße noch an die Obermauerstraße angeschlossen werden könnte.

4.8 Handel im Wandel

Fernsehen, Rundfunk und überregionale Presse haben in den letzten Jahren oft über Änderungen in der Struktur des Einzelhandels, der Kaufgewohnheiten und der Gesellschaft berichtet: Hier werden nur einige Aspekte wiedergegeben. Sie sind aber wichtig für die danach folgenden Projekte.

- 1) Das „Ladensterben“ hat auch die Großstädte erreicht.
- 2) Der Internet-Handel wächst unentwegt in mehr und mehr Bereichen.
- 3) Kunden, die Beratung und andere Dienstleistungen suchen, zieht es eher in Fachabteilungen großer Kaufhäuser als in reine Fachgeschäfte.
- 4) Kaufhäuser ziehen nur recht begrenzt Kunden auch für andere Geschäfte an. In ihrer Umgebung müssen manche kleine Geschäfte aufgeben. Dies zu verhindern verlangt ständig Investitionen, von den Geschäften und auch der Stadt, vor allem freie Parkplätze.

- 5) Nicht nur Menschen in einer „prekären sozialen Lage“ kaufen in Billigläden. Andererseits finden Menschen in „extrem einkommensträchtiger sozialer Lage“ in nur auf sie ausgerichteten Geschäften immens teure Waren und Leistungen.
- 6) Dienstleistungsgewerbe sind ein stark wachsender Teil der Wirtschaft.
- 7) Damit die Einwohner einer Stadt sich mit ihr identifizieren, an ihr Zentrum gebunden werden, müssen dort auch kulturelle und andere Dienstleistungen angeboten werden.

4.8.1 Brauereibrache das Gelände ist 5.682 qm groß

Die 1830 gegründete Brauerei Schwelm wurde im September 2011 aufgelöst. Das Gelände wäre geeignet gewesen für ein Rathaus und damit zu verbindende Einrichtungen, doch wurde das nicht geprüft. Die Firma *Pass Invest* erwarb das Anwesen, versteigerte das Inventar und ließ die nichtdenkmalgeschützten Teile abreißen. Sie plante dort einen Neubau mit Einzelhandel, Gewerbe und Wohnraum für etwa 20 Millionen Euro. Der Rat ließ am 8.4.2014 ausschließlich Einzelhandel im Erdgeschoss und kein Gewerbe zu. *Pass* stellte daraufhin das Projekt und zwei weitere ein und verkaufte die ganze Brauereibrache zum 1.1.2015.

Eigentümerin ist seither die Schweizer Euroconcept GmbH mit Sitz in Konstanz. Laut Presse entwickelt ihre Development GmbH ein Bau-Projekt, aber ist sie nicht selbst der Investor. Am 16.4.2016 hieß es, sie sei dabei, das Projekt an eine Fondsgesellschaft zu verkaufen, und am 2.6.2016, die sei abgesprungen, das Projekt solle nun als Bauherrenmodell an Privatinvestoren veräußert werden. In einer Bürgerversammlung am 17.12.2015 zum neuen Rathaus wurde die Brache in einem Plan „**neue Mitte**“ genannt.

EC will die Brache (Presse, 16.4.2016) nutzen durch Neubauten mit 45 hochpreisigen Mietwohnungen, Gewerbe (z.B. Ärzte) und rund 3.000qm Einzelhandelsfläche, sowie im denkmalgeschützten Teil mit besonderen Regelungen Gastronomie. Dafür seien 190 Stellplätze nötig. Dazu sollen 35 Millionen Euro investiert werden. EC erhielt im April 2016 erste Baugenehmigungen und (Presse, 2.6.2016) bis Ende Mai alle weiteren. Das Projekt ist nie durch Zeichnungen und konkrete Angaben vorgestellt worden.

Die Bauten scheinen rechtlichen Anforderungen nicht zu genügen, so könnten mehr Stell- und Ladeflächen nötig sein als die vom Bauherrn angebotenen 90 Stellplätze in einer Tiefgarage. Die Stadt unterstützt ihn aber massiv. Sie „*wird (ihm auf dem Wilhelmplatz) ein eigenes Grundstück zur Verfügung stellen, auf dem EC auf eigene Kosten 30 bis 35 Parkplätze realisieren wird*“ sagte die BM (Presse, 6.2.2016). Ferner erließ (Presse, 16.4.2016) der damalige Kämmerer und heutige Baudezernent EC 48-50

Stellplätze wegen Nähe zum ÖPNV. Der müsste aber erst mal dahin gebracht werden. - Das Ganze ist eingebettet in eine Umgestaltung der Stadt, wie, hat die Verwaltung schon am 20.8. 2015 mit einem Bildvortrag „**Brauereiumfeld - Neue Mitte**“ öffentlich im Hauptausschuss dargelegt. Danach führt im EG zwischen den Altbauten an der Untermauerstraße und den Neubauten daneben ein Weg von der Schulstraße zum Neumarkt. Die Geschäfte erstrecken sich am Neumarkt entlang der alten Brauereimauer. Die Neubauten sind bis zu fünf Stockwerken hoch mit Tiefgarage darunter, anzufahren von der Schulstraße. - Es wäre besser, der Weg wäre so breit, dass Feuerwehr- und Lieferantenfahrzeuge in nutzen könnten.

Die Parkfläche auf dem Neumarkt (ca. 100 Stellplätze) soll verkleinert, auf der Straße vor den neuen Geschäften eine 18m x 2,5m Ladezone eingerichtet, der Kiosk am Bürgerplatz entfernt, der Wilhelmplatz umgestaltet werden. - Letzteres ist eine seit 1975 nötige, wiederholt geforderte Maßnahme. Sie ist umso nötiger, als die Stadt den Parkplatz an der Drosselstraße (30-40 Stellplätze) verkauft hat und sie für ein Bürgeramt ähnlich viele Plätze braucht. - Doch die Stadt will auf dem Platz eine Fläche von 35 Stellplätzen an EC übertragen. Der W-Platz erhält keine Ausfahrt zur Römerstraße, die – in beide Richtungen befahrbar - den Parkplatzsuchverkehr zwischen ihm und dem Neumarkt minimieren würde. Die Straße soll geändert werden in eine unten verengte Einbahnstraße. - Der Hauptausschuss beschloss am 20.8.2015 (Protokoll auf Internetseiten der Stadt),

die Verwaltung solle die Bürger an der verkehrlichen Planung „Neue Mitte“ beteiligen und bei einer Informationsveranstaltung angeben

1. die Kosten,
2. die Auswirkung auf betroffene und einzuladende Anlieger bei **Umlage der siebenstelligen Baukosten** auf sie, (das können bis zu knapp 10 Millionen Euro sein),
3. die Auswirkungen auf die Villa XtraDry und
4. sie solle dazu auch Vertreter der Nachbarschaften, des Heimatfestes und der Kirmes einladen.

Damit wird der Bürgerwille (Kap. 4.5.3, Bürgerversammlungen am 4.5.2003 und 23.8.2006) unterlaufen, dort einen großen Parkplatz für die Bürger zu haben und im übrigen den Platz für eine spätere Nutzung z.B. teilweise durch ein Kulturzentrum freizuhalten. - Schon ein einziger abgetretener Stellplatz, geeignet platziert, könnte das unterbinden.

Man könnte das verhindern, indem an EC keine Flächen abgetreten werden, sondern EC eine Zahlung zur Befreiung vom Errichten von Stellplätzen leistet (das hat die Stadt früher oft so gemacht). Die Kunden würden dann genauso auf dem Neumarkt und W-Platz parken, aber die Stadt wäre frei in der Entwicklung der Plätze.

4.8.2 Kaufhauskubus die Grundstücksfläche mit Parkhaus ist 6.706 qm

Am 27.4.2016 berichtete die Presse, das große, um 1970 für den Kaufhof gebaute Gebäude an der Untermauerstraße (Kap 3.7.1) gammele seit Jahren vor sich hin, zwei Rolltreppen stünden still, eine neuer Inhaber, „Kintyre Real Estate“, habe das Gebäude mit Parkhaus und sieben anderen Liegenschaften aus der Insolvenzmasse des letzten Inhabers, einem niederländischer Investment-Fonds, erworben. Geplant sei ein Komplettumbau, „*der der Stadt gut tun wird*“, mit Start i.J 2017. Der neue Besitzer sei ein riesiges Immobilieninvestment- und -management-Unternehmen. Es habe diesen Komplex in einem „Joint-Venture“ mit „AEW Europe“ schon zum 1.9.2015 für einen weiteren Investor gekauft. Das Gebäude habe eine solide Bau-substanz, die aber besser genutzt werden solle. In der Ratssitzung am 30.6.2016 hat Kintyre Pläne für einen Umbau innen und außen für rund 10 Millionen Euro im Rat vorgestellt. Auf drei Ebenen sei großflächiger Einzelhandel, der dem kleinflächigen in der Fußgängerzone keine Konkurrenz mache, manche alte Mieter würden auch neue sein und ebenfalls viel investieren um in allen Branchen ein modernes Angebot in moderner Gestaltung zu haben. Das Parkhaus böte auf vier Ebenen alle nötigen Stellplätze an, breiter als bisher und kostenfrei für die ersten Stunden für Kunden der Geschäfte. Im EG solle auch ein Restaurant sein, das nach außen in den Bereich zwischen Brauereigässchen, Kaufhaus und alter Sparkasse reiche. Der könne als Platz ausgebildet werden. Ihn zu verwirklichen, sei sicher problematisch, wegen des jetzigen Verkehrs durch die Untermauerstraße. Der Investor schlägt vor, die Diagonalsperre an der Bahnhofstraße aufzulösen für einen freien Zugang zur Altstadt. Er bot der Stadt an, sich an den Kosten dafür und für die etwa nötige Umgestaltung der Untermauerstraße zu beteiligen. - Das ergäbe eine andere neue Mitte.

4.8.3 Zassenhausgelände – es bietet 13.031qm am Rand der Mitte

Es liegt fußläufig in einem Wohngebiet mit mehreren Altenheimen. Es gibt Vorschläge, dort einen Vollsortimenter oder Lebensmitteldiscounter anzusiedeln, in jedem Fall wohl ein Unternehmen, das vorwiegend ebenerdig verkauft und die halbe Fläche oder mehr als Parkplatz braucht. Ein großer Teil der für Bebauung verbleibenden Fläche könnte Einzelhandel sein. Dem wird entgegengehalten, Schwelms Flächennutzungsplan und Einzelhandelskonzept ließen solche Nutzung nicht zu, weil sie „innenstadt-schädlich“ sei. Beides kann der Rat ändern. Solche Worte sind Waffen der Fraktionen im Kampf um das *pro* und *contra*. Der Rat will zunächst wieder ein Einzelhandelskonzept (EHK) extern erstellen lassen.

4.8.4 Innenstadt-Ringe - eine Anregung

Nord-Süd-Ring: Der Bau des kurzen noch fehlenden Stücks der Kurfürstenstraße von der Kaiserstraße bis zum Neumarkt könnte mit der Mittelstraße als gegenläufige Einbahnstraßen das Zentrum mit den Parkplätzen an der Bahn verbinden. Die Trasse dafür besteht seit 1904 (Kap. 1.6.1).

Ost-West-Ring: Der von *I.-G. Wenke* 1967 vorgeschlagene Ring (Abb. 4) umgibt die bis zur Drossel-/Wilhelmstraße nach Osten vergrößerte Altstadt. Eine Erweiterung nach Norden bis zur Moltkestraße könnte heute zweckmäßig sein: Er umgibt die Alt- und die alte Neustadt mit dem Neumarkt und die neuen Kaufzentren, ohne die Fußgängerzone zu entwerten und nutzt die Parkfläche Wilhelmplatz. Mit auch der Kaiserstraße wären Einbahnstraßenlösungen möglich, wie von *Schaechterle* 1965 aufgezeigt.

4.9. Auswertung - Persönliche Eindrücke des Autors

4.9.1 Literatur und Zugang zu jungen Archiven

Mehrere Texte gelten der frühen Geschichte der Stadt. *Friedrich Christoph Müller* beschrieb 1789 in seiner „Chorographie von Schwelm“ [MF] die Stadt zu jener Zeit. *Wilhelm Tobien* bearbeitete 1890 in „Bilder aus der Geschichte von Schwelm“ [TO] alte Dokumente und andere Schriftstücke, druckte sie nach und kommentierte sie. *Emil Böhmer* stellte 1950 in „Geschichte der Stadt Schwelm“ [BO] deren Geschichte bis etwa zum Jahre 1900 dar, beginnend mit einer interessanten Untersuchung der Flurnamen. *Gerd Helbeck* gab 1995 in Band I von „Schwelm – Geschichte einer Stadt und ihres Umlandes“ die gründlichste und umfangreichste Darstellung bis zum Jahre 1806. Die Weiterführung in einem Band II gibt es leider nicht. Die Stadt Schwelm brachte 1996, 500 Jahre nach der ersten Verleihung der Stadtrechte, eine dreiteilige Einführung in ihren Werdegang heraus mit den Beiträgen von *Wolfgang Fenner* und *Petra Gallmeister* „Von der ersten Besiedlung bis zur Französischen Besetzung“ [FG], *Claudia Menne* „Von ‚der Motor der Veränderung‘ bis ‚Schwelm zur Zeit der Weltkriege‘.“ [MC], und *Britta Kruse* „Von ‚Die Folgen des Krieges – Jahre der Not‘ bis ‚Stabilität und Wandel in den 90ern‘“ [KB]. Eine gründliche Darstellung der Geschichte der Stadt seit der Franzosenzeit, besonders seit dem Bau der Eisenbahn um 1850 und der Industrialisierung in der Zeit danach ist dem Autor nicht bekannt. *Claudia Menne* gibt einige Momentaufnahmen von Verhältnissen und Skizzen von Personen in dieser Zeit. Zahlreiche Arbeiten zu einzelnen Aspekten der Stadt, ihrer Geschichte, ihrer Einrichtungen und Verhältnisse findet man in den „Beiträgen zu Heimatkunde der Stadt Schwelm“ und dem „Martfeld-Kurier“. Kirchen-, Firmen- und Vereins-Geschichten oder –Chroniken geben weitere Einblicke.

Die vorliegende Studie behandelt die Ordnung des Stadtkerns vor und nach 1945 unter den Gesichtspunkten des Planens, Bauens und der Führung des Verkehrs sowie der dazu nötigen kommunalpolitischen Entscheidungen bis zum Jahre 2016. Die große Resonanz auf einen Pressebericht über seine frühe Arbeit entschädigte den Autor für einen Mangel an anderer Stelle, den nicht gewährten Zugang zu jungen Archiven in Ämtern der Verwaltung: Der Einblick in die Protokolle des Rates und seiner Gremien (außerhalb seiner eigenen Amtszeit) war ihm verwehrt, weil in ihnen öffentliche und nicht-öffentliche Angelegenheiten (wie An- und Verkäufe, Auftragsvergaben, Personalfragen) nicht getrennt sind. – Zum Vergleich: Die Presse berichtete am 3.8.2006, dass die Stasi-Unterlagen-Behörde (Gauck, Birthler, Jahn) Personal-Akten über Abgeordnete des 6. Deutschen Bundestages (1969-1972) an Medien und Forscher herausgab.

4.9.2 Wachstum der Stadt nach Siedlungsfläche und Einwohnerzahl

1. Während der ersten tausend Jahre seiner Geschichte (850–1850) überschritt das Gebiet des Ortes Schwelm nicht das der um 1600 ummauerten Stadt. Am Ende des 30-jährigen Krieges (1648) lebten darin 324 Menschen älter als elf Jahre (Anhang A1, [FG]). *Friedrich Christoph Müller* schrieb 1789 [MF, S. 26]: „*Sie hatte im Jahr 1787/88 232 Häuser, 457 Familien und 2.001 Personen*“. Im Bereich des Hochgerichtes Schwelm, (Stadt und 12 Bauernschaften) lebten jedoch 9.486 Menschen [MF, S. 25]. Die Größe der Stadt änderte sich in den 250 Jahren bis zum Bau der Märkischen Bahn um 1845 kaum, aber die Einwohnerzahl stieg auf etwa 4000.

2. Nach dem Bau der Bahn erfuhr die Stadt bis zum Anfang des Ersten Weltkrieges (1914-1918) ein rasantes Wachstum, eng gekoppelt mit der Geschichte von Unternehmern, ihren Firmen und Familien, und mit der Gründung des Ennepe-Ruhr-Kreises mit Schwelm als Kreisstadt mit Finanzamt, Katasteramt, weiterhin einem Gericht und manchen anderen Behörden [MC]. Die Einwohnerzahlen erfassten auch die in Außenbezirken wohnenden Menschen. Das sind aber nicht die von *F.C. Müller* genannten Bauernschaften, zu denen z.B. auch Linderhausen, Mühlinghausen, das Teil von Gevelsberg wurde, und Voerde gehörten. Aus der Vorstadt im Norden wurde eine Wohn-Neustadt bis zur Kaiserstraße, an die sich ein Industriegebiet bis zur Rheinischen Bahn anschloss. Die Vorstadt im Osten wuchs zusammen mit dem ehemaligen Dorf Möllenkotten, war aber noch deutlich getrennt vom Brunnen-Gebiet auf der anderen Bahnseite. Die Vorstadt im Westen wuchs im wesentlichen bis zur Potthoffstraße, die im Süden wuchs allerdings wegen der Berglage kaum. Es entstand die zugehörige Infrastruktur mit z.B. Krankenhaus, Sparkasse, Schulen, Wasserversorgung und Kanalisation und „die Elektrische“. Die

Einwohnerzahl nahm von 1845 bis 1914 auf etwa 20.000 zu, zum großen Teil durch Zuwanderung aus dem Umland. Der Hausbau kam nicht mit, es entstand ein anhaltender Mangel an einfachen Wohnungen. Die Eisenbahnen begrenzten aber auch, so *Claudia Menne* [MC], das Wachstum, weil sie die Nachbarstädte Hagen, Barmen und Elberfeld stärker begünstigten.

3. Die Stadt wuchs danach langsamer, aber weiter nach außen. „Die goldenen zwanziger Jahre“, das sind die fünf Jahre zwischen dem Ende der Inflation 1923 und dem Beginn der Weltwirtschaftskrise 1929, hatten in Schwelm nicht den belebenden Einfluss, der aus Berlin und andern Städten berichtet wird. Es könnten aber etwa ab dann Villen südlich von Bergstraße und Westfalendamm entstanden sein. - 1933 hatte Schwelm gut 23.000 Einwohner und im Mai 1939, vor Beginn des Zweiten Weltkrieges (1939-1945), 24.440 Einwohner, sechs mal so viel wie ein Jahrhundert zuvor. Bis zum Ende des Krieges nahm die Einwohnerzahl leicht ab auf 23.950.

4. In den Nachkriegsjahren wuchs die Stadt, unter anderem durch Flüchtlinge und Vertriebene, zunächst wieder. 1961 hatte sie über 35.000 Einwohner. Seither aber nimmt die Einwohnerzahl trotz der Vergrößerung des Gebietes um Linderhausen durch die kommunale Neuordnung zum 1.1.1970 wieder ab. Ende 2005 war sie 29.860, und am 31.3.2016 war sie, so das Landesamt für Statistik, 27.800, das sind 14% mehr als 1939. Aber die Besiedlung erstreckt sich auf einen größeren Teil des Stadtgebietes.

4.9.3 Anbindung der Stadt

Die Ringstraßenpläne seit etwa 1900 spiegeln das Aufstreben der Stadt nach dem Eisenbahnbau wieder. Sie zeugen von Stadtvätern mit Visionen, die weit über ihre Lebenszeit hinaus gingen. Die Pläne scheinen kontinuierlich weiterentwickelt und nach und nach umgesetzt worden zu sein in Straßen, seit der Vermessung von *E.Überall* 1894/96 über die um 1904 geplante Stadt mit nur der Märkischen und der Rheinischen Bahn bis zu der um 1912/14 geplanten, von *Bußmann* und *Koberg* dargestellten, mit zwei zusätzlichen Bahnstrecken. Ein Fluchtlinienplan von 1922 (Kap. 3.2.2) zeigt, dass die Stadt i.J 1922 die beiden Sackgassen zwischen Bahnhof- und Barnerstraße aufheben und über die 1912/14 geplante Augustastraße an das neue westliche Stadtgebiet anschließen wollte.

Vor dem ersten Weltkrieg dürfte es in Schwelm nur vereinzelt Automobile gegeben haben, die Entwicklung des Auto-Verkehrs zu dem von heute konnte man nicht erahnen. Und doch entwarfen die Planer ein System für Fern- und Innenstadt-Straßen, das mit breiten äußeren Ringstraßen den Stadtkern vom Durchgangsverkehr freihalten und mit Radialstraßen und inneren Ringstraßen diese miteinander und den Stadtkern mit dem Fernver-

kehr verbinden sollte, Funktionen, die es wohl noch heute erfüllen könnte. Sie begannen, die Pläne umzusetzen, legten Trassen an, hielten sie frei und bauten erste Straßenabschnitte. Die Eisenbahnunterführung für die damals geplante Pariser Straße konnte später für die Carl-vom Hagen-Straße genutzt werden. Die weitere Umsetzung wurde durch Krieg, Inflation und wieder Krieg verhindert. Man hätte die Pläne nach 1945 aufgreifen, an neue Umstände anpassen und so geändert umsetzen können. Das nötige Gelände war frei. Manche Trassen wurden bis in die 1970er Jahre freigehalten, weitere angelegt, andere aufgegeben.

Die Schneise durch die Stadt von ihrer West- zur Ostgrenze, die man 1950 als die Lösung kommender Verkehrsprobleme ansah, hätte die Stadt in den Altstadtbereich mit Möllenkotten sowie mit anschließendem Wald- und Erholungsgebiet auf der Südseite und in den Neustadtbereich mit anschließendem Industriegebiet auf der Nordseite geteilt, zwei Bereiche mit unterschiedlichen sozialen Strukturen und unterschiedlichen Umwelten. Zwar war auch damals die Verkehrsdichte noch gering und die heutige nicht zu erahnen, aber man rechnete, gestützt auf Erfahrungen der Vorkriegs-, Kriegs- und Nachkriegszeit, mit starkem Zuwachs. Dennoch plante man keine vergleichbare Nord-Süd-Verbindung, und als sich herausstellte, dass die Schneise nicht gebaut werden konnte, keine andere Ost-West-Verbindung. Fern- und Innenstadtverkehr suchte man nicht zu trennen.

Auch als die Schwächen der Planung und Umsetzung in den 1950er Jahren offenbar wurden und als man zunehmend forderte, Innenstädte vom Durchgangsverkehr freizuhalten, suchte man nicht an das Ringstraßensystem anzuknüpfen, obwohl die Stadt außer zwischen Bergstraße und Märkischer Bahn, Potthoff- und Wilhelmstraße, dem vom Autor „Mitte“ genannten Bereich, noch schwach bebaut war. Allerdings wurden Teilstrecken daraus verwicklicht. Die heutige Talstraße als Nord-Tangente und die Frankfurter Straße als Ost-Tangente sowie die Verbindung der beiden durch die Haupt- und die Berliner Straße bilden einen halben Außenring, sozusagen den Nord-Ost-Ring. Die Straße Am Ochsenkamp ist keine vergleichbare West-Tangente. Sie ist zwar breit und folgt einer alten Ring-Trasse, aber sie geht im Norden über in die enge Kaiserstraße und hört im Süden bereits an der Barmer Straße auf. Aufgrund einer späteren Planung wurde sie dann im Norden doch noch über die Carl-vom-Hagen-Straße an die Nord-Tangente angeschlossen. Der Oehder Weg und die Präsidentenstraße nutzen zwar alte Ring-Trassen, aber sind eng und reine Anlieger-Straßen zwischen im Osten der Göckinghof- und im Westen der Taubenstraße. Diese ist an der Hauptstraße gegenüber der Straße Am Ochsenkamp etwa 30m nach Westen versetzt. Sie ergeben keine zweite Hälfte eines Außenringes, keinen Süd-West-Ring.

Ein großer Wurf hätte der Schaechterle-Plan aus dem Jahre 1965 oder ein auf ihm beruhender anderer sein können. Er wollte mit einer West- und daran anschließenden Süd-Tangente eine Nord-Süd-Verbindung nahe und westlich dem Stadtkern und mit deren Anbindung an die Nord- und Ost-Tangenten einen Außenring schaffen und zudem eine West-Ost-Verbindung nahe dem Kern und südlich davon als Teil eines Innenstadtringes. Die Möglichkeiten wurden erkannt, Trassen geschaffen und eine Zeit lang freigehalten, die Carl-vom-Hagen-Straße als Teilstück gebaut. Ob die geplante Brücke am Winterberg über die Kölner Straße durch eine andere Trassenführung hätte ersetzt werden können, wurde aber nicht mehr untersucht. Der Plan wurde nach 1973 aufgeben.

Die südlichste Ost-West-Verbindung in Schwelm ist heute die Kaiserstraße nördlich des Stadtkerns. Die westlichste Nord-Süd-Verbindung ist die B483, d.h. die Strecke Bahnhof-/Untermauer-/Obermauerstraße mitten durch den Stadtkern. Beide Probleme verstärken einander. Der Teil der Stadt östlich der Bahnhofstraße mit Geschäftszentrum und ihm nahe liegenden Parkplätzen ist von Westen her mit Autos schlecht zu erreichen. Abgesehen von den Geschäften an der Westseite der oberen Bahnhofstraße gab es bis vor kurzem nur wenige Geschäfte im Westteil der Stadt. Vielleicht wegen dieser Trennung ist selbst die ziemlich zentral gelegene, große, Fläche an der Haynauer-/Blücherstraße (Rahmenplan innenstadt Abb. 33) nicht mit Geschäften, sondern mit altengerechten Wohnhäusern bebaut worden. Einige große Kettengeschäfte haben diese Chance durch Filialen mit Parkplätzen an der westlichen Barmer Straße genutzt.

Mit der zunehmenden Wohn-Bebauung der Göckinghofstraße, der Wuppertaler Seite der Steinhauser Bergstraße und dem neuen Wohnviertel „Winterberg“ könnte in Zukunft der Bandwirkerweg als eine Ost-West-Verbindung südlich der Stadt beansprucht werden.

4.9.4 Der Stadtkern

Die heutige Altstadt und die Fußgängerzone waren bis zum Aufgeben der Stadttore zu Anfang des 19. Jahrhunderts durch eben diese vier Tore für den rollenden Verkehr geöffnet und so an den Fernverkehr angebunden. Zu Anfang des 20. Jahrhunderts sollte dieser Bereich als Kern des Ringstraßensystems vom Fernverkehr umgangen werden und doch für ihn erreichbar sein. Heute, zu Beginn des 21. Jahrhunderts, ist er für diesen Verkehr geschlossen, am früheren Gruiter Tor durch eine Diagonalsperre, am ehemaligen Barmer Tor durch eine Mauer, am einstigen Kölner Tor durch eine Treppe und am damaligen Ostentor durch den davor liegenden Teil der Fußgängerzone, und eine Zeit lang durch die vier „Elefantenfüße“, die ein Pavillon-Dach tragen sollten (Abb. 30).

4.9.5 Sich wandelnde Kompetenzen und Neigungen

Die Verwaltung erarbeitete früher stärker als heute selbst die Pläne für ihre Vorhaben. Der Stadtplan von 1896 beruhte auf den Arbeiten ihres Landmessers *Ueberall*, die danach als Relief gestaltete Machbarkeitsstudie auf denen des Stadtbaumeisters *Bußmann* und des Stadtlandmessers *Koberg*. *Bußmann* plante und leitete viele öffentliche Projekte (Kap. 1.7 nennt 12), er wirkte auch bei Kanalplänen mit. Das 1936 eröffnete Freibad am Ländchen wurde vom Bauamt unter der Leitung des Baumeisters *Clashausen* geplant und in einem Jahr gebaut [SE]. Die Tradition riss nicht völlig ab. Das Hallenbad wurde 1971/72 nach den Plänen des Leiters des Hochbauamtes und Baumeisters *Wolfgang Decker* gebaut [SE]. Wenn es vergleichbare Tätigkeiten auch heute gibt, sollten sie herausgestellt werden.

Auch die lutherische Kirche ist 1842-1849 von einem Schwelmer Jungen gebaut worden. *Friedrich Wilhelm Buchholz*, geb. 1795, wohnte als Waisenkind bei seinem Onkel, dem Baumeister *Heinrich Buchholz*, in Schwelm und ist hier zur Schule gegangen. Bei seinem Onkel wurde sein Interesse für Bauen geweckt. Die Kirche wandte sich auf Rat des Onkels an den bis dahin bekannt gewordenen Architekten, doch den Bauauftrag gab ihm der König [B3]. Pfarrer *Ernst Martin Greiling* hat eine noch nicht veröffentlichte weitergehende Arbeit über den Bau der Kirche geschrieben [G4].

Bis Kriegsende (1945) schaffte sich die Stadt Optionen für künftige Umsetzung von Plänen und hielt sie frei dafür. Zum Teil geschah das auch noch später, etwa mit Grunderwerb zum Schaechterle-Generalverkehrsplan von 1965. Doch seit etwa 1975 sind mehr und mehr Optionen, die (noch) nicht genutzt wurden, nicht freigehalten, sondern aufgegeben, verbaut worden. Das gilt auch für hier nicht erörterte Bereiche der Stadt. - Man vergleiche z.B. im Gebiet zwischen im Norden Berliner, im Süden Kaiserstraße, im Westen Loher- und Mittel- und im Osten Prinzen- und Markgrafenstraße die Höfe und Lagerplätze hinter den Bauten an den Straßen mit der Nutzung, die möglich wäre, wären die im Plan von 1912/14 gezeichneten Erschließungs-Straßen für das Industriegebiet gebaut worden (Kap. 1.6.2).

Die Stadt hat in den vergangenen Jahren mehrere Schulen verkauft, so i.J 2000 die frühere Musikschule, später Kulturamt, an der Südstraße, 2011 die Pestalozzi-Schule an der Lohmangasse, und den an der Drosselstraße liegenden Parkplatz, 2015 die Marien-Schule an der Südstraße, 2015 die Schule am Westfalendamm. Die Schule Linderhausen hat sie 2010 ans DRK verpachtet. Diese vier verkauften Schulen sind im Rahmenplan Innenstadt (Abb. 33) eingetragen, aber auch schon im Stadtplan von 1871 mit den Nachträgen von 1919 (Kap. 1.4). Zwischen ihnen liegt am Westfalendamm noch ein Spiel- und Ruheplatz. Zwischen ihm und der

Pestalozzischule steht zur Zeit noch eine verfallende kleine Villa. Zusammen bilden diese Schulen einen mächtigen Grundbesitz in Form eines großen Bogens auf historisch bedeutsamen und für viele Zwecke bestem Baugrund mit Anbindungen an die Stadtmitte und nach außen. Ein ideales Gelände für anspruchsvolle Stadtentwicklung. - Es wurde stückweise verkauft.

Die Diskussionen um die Verkäufe waren bestimmt – so die Presse – vom Buchwert des jeweiligen Objekts (der ist schon als Begriff etwas anderes als der Marktwert). Dass die Stadt ein Rathaus, Räume für Musikschule, Bücherei, VHS, ein größeres und leichter zu nutzendes Archiv, einen Veranstaltungsraum und anderes brauchte, ist seit Jahrzehnten bekannt, wurde aber nicht verfolgt, Möglichkeiten dafür nicht geschaffen. - Nach der vergleichsweise kurzen Tätigkeit der letzten Baudezernentin und technischen Beigeordneten hat die Stadt das Amt 1998 abgeschafft und nach und nach für die Stadtentwicklung wichtige Fähigkeiten verloren.

Zum Schluss ein Blick auf die Stadt von NO von Hans Dost 1976 (Abb. 45), im gleichen Jahr wie der Blick von SW von W. Rauhaus (Kap. 0.1).



Abb. 45: Hans Dost, 1976: Blick auf Schwelm von Nordosten