



Prof. Dr.-Ing. Robert Seckelmann, Schwelm, hat die Ergebnisse seiner Recherchen über die städtebauliche Entwicklung Schwelm aufgeschrieben und hierüber ausführlich in der 55. (Teil 1 und 2 | 2006) und 57. Jahrgabe (Teil 3 | 2008) des Vereins für Heimatkunde Schwelm e.V. berichtet.

Das Manuskript der Bemerkungen zur Vorstellung seiner Arbeit für den Vorstand und den Beirat des Vereins für Heimatkunde Schwelm e.V., sowie für die örtliche Presse, am 17. Dezember 2008 im Café Adler, haben wir mit freundlicher Genehmigung des Autors, erhalten, und ist auf unseren Websites publiziert | www.zethmeyer.de.

Mit der Veröffentlichung im Internet [Teil 3] sollen weitere Schwelmer Bürger und Interessierte einen kleinen Einblick in Teile der jüngeren Schwelmer Geschichte kennen lernen. Sie können, wenn sie Appetit auf ausführliche Informationen, Pläne, Fotos und, und, und, bekommen haben, die oben aufgeführten Jahrgaben über den Verein für Heimatkunde Schwelm e.V.* , den örtlichen Buchhandlungen, und im Haus Martfeld beziehen.

Die Einführung zur Vorstellung des Berichts "**Schwelm-Mitte vor, in und nach 1945**" von Prof. Dr. Robert Seckelmann ist sinnentsprechend wiedergegeben:

Im TEIL 1: DIE ORDNUNG NACH STADTPLÄNEN AUS DREI JAHRHUNDERTEN wird die Entwicklung der Stadt von etwa 1500 bis heute anhand von Plänen seit 1722 behandelt. In deren Wiedergaben hatten sich einige wichtige Mängel eingeschlichen. Daher beginnt der jetzt vorliegende Text mit einem Nachtrag, in dem die Pläne gut wiedergegeben sind und ergänzt werden um einige Ansichten der Stadt in Gemälden seit 1788. Wer also Teil 1 jetzt neu oder erneut lesen will, tut gut daran, mit diesem Nachtrag zu beginnen.

Im TEIL 2: ZERSTÖRUNGEN IM ZWEITEN WELTKRIEG – AUFBAU DANACH wird die Zerstörung der Stadtmitte vor allem durch die Luftangriffe im März 1945 beschrieben, sowie das harte Leben in den Nachkriegs- und Besatzungsjahren. Die Kriegsschäden werden verdeutlicht durch die Gegenüberstellung von Fotos vieler Objekte vor und nach der Zerstörung und – im Vorgriff auf Teil 3 - nach dem Wiederaufbau. Ergänzt wurde dieser Text durch eine lebhaft Schilderung der Lebensverhältnisse in dieser Zeit. Emmi Seckelmann (Mutter von Robert Seckelmann) hat 1964 dieses Thema geschrieben, die 2007 vom Verein für Heimatkunde Schwelm e.V. veröffentlicht wurde, „RADIO SECKELMANN – Der Werdegang unseres Geschäftes“.

Im TEIL 3: NACH 1944 - NEUORDNUNG, UNORDNUNG UND UMORDNUNG werden die Konzepte für die Neuordnung, deren Umsetzung oder auch Nichtumsetzung, das teilweise als Unordnung empfundene Ergebnis und die bis heute anhaltenden Versuche der Umordnung dargestellt. Dabei wird auch auf Bilder in Teil 2, aber auch Aufnahmen von jetzt einander gegenüber gestellt, die bestimmte Regionen vor und nach der Neu- oder Umordnung zeigen. - Bei der Suche nach Dokumenten haben viele ehemalige und heutige Mitarbeiter der Stadtverwaltung, des Martfeld-Archivs, der Technischen Betriebe Schwelm, des Kreiskatasteramts (Ennepe-Ruhr-Kreis) und der evangelischen Gemeinde mit geholfen, so wie schon zu den Teilen 1 und 2 auch eine große Anzahl von Mitbürgern.

* Hauptstraße 10, 58332 Schwelm | Telefon 02336 406471

In diesem Einführungsvortrag können allerdings nur einige wichtige Punkte auf dem Weg der *städtebaulichen* Ordnung angedeutet werden.

Der erste Vorschlag zur Neuordnung ist eine fachgerechte Zeichnung. Das Rätsel der Legende: „*Vorschlag zum Aufbau Altmarkt, Bahnhofstraße, Königplatz - Schwelm, den 9. Mai 1945, Stadtbauamt: Müntjes*“ löse ich. Diese Zeichnung ist zugleich die erste Schadenerfassung. Der nächste Vorschlag kam 1947 vom Architekten Lutter und gilt sowohl der Christuskirche wie auch der Umgestaltung der Hauptstraße und des Altmarkts. Am 15. Dezember 1948, vorgestern vor 60 Jahren, wurde die Vergabe des ersten Preises in einem Wettbewerb zum Wiederaufbau der Stadt begründet. Der Entwurf selbst ist nicht erhalten. Wohl aber floss er in den Durchführungsplan A von 1951 ein. Dessen Verwirklichung scheiterte. Zwei seiner drei wichtigsten Merkmale wurden nicht verwirklicht: die große neue Ost-West-Verbindung geriet zum „*Untermauerstraße-Torso*“, der vor einer Wand endet, eine Alternative wurde nicht geplant; der für eine Stadthalle ausgewiesene Platz nahe der oberen Bahnhofstraße wurde anderweitig bebaut; nur der Märkische Platz wurde als Mittelpunkt geschaffen. Eine Nord-Süd-Verbindung anstelle der Kölnerstraße war gar nicht geplant. Die so bis etwa 1960 entstandene Unordnung sollte durch eine neue Nord-Süd-Verbindung gelöst werden, nicht aber auch durch eine dringend nötige neue Ost-West-Verbindung.

Pläne, die Häuser der Altstadt nach und nach durch Neubauten zu ersetzen, wurden aufgegeben zugunsten der Erhaltung der alten Bauten. Die schon früh von Baurat Siepman genannte Möglichkeit, den Nord-Süd-Verkehr über eine Verlängerung der Emil-Ritterhaus-Straße nach Süden zu führen, wurde 1962 vertan dadurch, dass man den ersten Erweiterungsbau des Gymnasiums auf eben diese auf seiner Ostseite bereits vorhandene Straße setzte. Die Schau- und Schmuckseite der Schule wurde dabei aufgegeben. In einer Schulgeschichte wird als Grund Moralvorstellungen des Rates genannt. Ein General-Verkehrsplan von 1967 sah einen Stadtinnen- und einen -außenring vor. Die hätten den Fernverkehr in alle Richtungen ermöglicht und mit dem Stadtverkehr verbunden. Trassen für ihn wurden lange frei gehalten, aber dann aufgegeben. 1961 vergab die Stadt den Auftrag für einen Bebauungsplan für das Gelände „*Untern Hagen*“, d.h. zwischen der Straße Göckinghof und Ehrenberger Straße südlich der Schule und des Rathauses bis hin zu Bernings Villa. Für die zweite Erweiterung des Gymnasiums 1973 verlangte die vorgesetzte Behörde die in dem Planbereich liegende Präsidentenstraße-Ost. Die Schule wurde erweitert, die Straße nicht gebaut, das umgebende Gelände im Flächennutzungsplan als landwirtschaftlich zu nutzende Fläche dargestellt, z.B. durch die heute von einem Eigentümer erstrebte Schweinemast. Der ein oder andere der Eigentümer ließ dennoch im Grundbuch eintragen, dass auf seinem Besitz nur Ein- und Zweifamilienhäuser gebaut werden dürften.

1968 schlug ein angehender Geograph in seiner von Baurat Siepman betreuten Diplomarbeit vor, den Nord-Süd-Verkehr von der Kölnerstraße in die auszubauende Obermauerstraße zu verlagern und einen Innenstadtring um die Altstadt bis zur Drosselstraße als Ost-West-Verbindung daran und den Westfalendamm anzuschließen. Ohne Hinweis auf ihn wurde seit 1970 bis etwa 1980 die Obermauerstraße ausgebaut, die Anbindung nach Osten aber nicht. Vielmehr wurde die Obermauerstraße am Fußende um 140 cm angehoben. Für den von Osten kommenden Verkehr endet seither die Hauptstraße dort an einer Mauer. Damit wurde auch die alte Ost-West-Verbindung aufgegeben. Der Nord-Süd-Fernverkehr wurde so nicht, wie immer wieder als Ziel betont wurde, aus der Innenstadt verbannt, sondern über die B483 durch sie geführt, die Stadt in eine Ost- und Westhälfte geteilt. Die Altstadt südlich des ehemaligen Südtors, die Kölner Vorstadt, wurde dabei fast völlig abgerissen. Anfang der 1990er Jahre wurde durch die Einrichtung der Diagonalsperre am Altmarkt und durch die Anlage am oberen Ende der Südstraße auch der bis dahin in diesem Gebiet verbliebene Ost-West-Verkehr unterbunden. Die Verwaltung und andere beteiligte Behörden hatten schon lange zuvor dringend gera-

ten, dies nicht zu tun, die Nachteile für die Stadt würden immens sein; wenn der Rat aber darauf bestünde, müssten unbedingt die Bergstraße und der Westfalendamm für den Ost-West-Verkehr an die Obermauerstraße angebunden werden. Die Anbindung unterblieb, die Nachteile traten ein. – Das ist die Situation heute.

Nach der Analyse der Ergebnisse der Neu-, Un- und Umordnungen hat Herr Seckelmann einen Vorschlag eingefügt für eine bessere Verbindung der Hauptstraßenteile an der Obermauerstraße und die Nutzung der Nostalgiezone. Sie könnte deren Isolierung und bisheriges Nichtangenommenwerden, wenn nicht beheben, so doch mindern. Zudem wird ein Hinweis auf eine sich selbst entwickelnde Ost-West-Verbindung im Süden Schwelms gegeben.

Die Arbeit befasst sich auch mit dem Wiederaufbau der Kirchen, dem Bau der Fußgängerzone, dem Errichten und Abreißen der „Elefantenfüße“ darin, und mit Plänen, den Platz an der Wilhelmstraße zu bebauen, sei es mit einer Stadthalle oder mit einem Kaufhaus. Sie behandelt auch mit einer Wiedergabe des jetzt gültigen Flächennutzungsplans den nun zu entwickelnden Flächennutzungsplan und das ihm zugrunde zu legende Stadtentwicklungskonzept. Schließlich vergleicht sie die seit 1945 erörterten Konzepte mit dem Entwurf von 1910/14. Der sah ein Ringstraßensystem vor, das mit bis zu 20 und mehr Meter breiten, teilweise geteilten Straßen auch heutigen Anforderungen gerecht werden würde, obwohl es damals in Schwelm kaum mehr als 170 KFZ gegeben haben dürfte (z.B. 100 PKWs, 20 LKWs und 50 Motorräder) und es noch keine Talstraße gab.

Die Arbeit schließt mit Tabellen zu Themen aus allen drei Teilen, einem umfangreichen Quellenverzeichnis zu allen Teilen und der Gliederung der ganzen Arbeit. - Zusammen ergäben die Texte ein Buch von etwa 200 Seiten zur jüngeren Geschichte Schwelms.

Druckfehlerberichtigung:

Am Ende der ersten Zeile des letzten Absatzes auf Seite 113 muss es „5.000 m²“ (fünftausend) statt „500 m²“ (fünfhundert) heißen (Heft 57 | 2008 vom 19.12.2008).