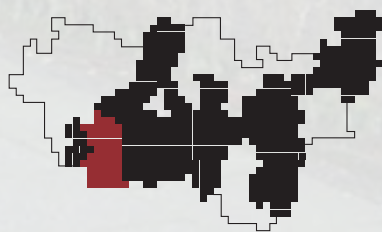


Siedlungskultur in Quartieren des Ruhrgebietes



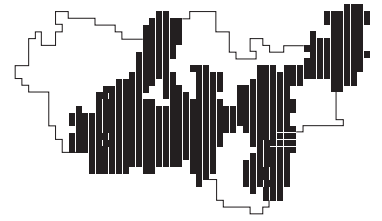
Interkommunales Handlungskonzept

DUISBURG
Wedau/Bissingheim

Gartenstadt Wedau
Eisenbahnersiedlung Bissingheim

Nr.3

Interkommunales Handlungskonzept Siedlungskultur in Quartieren des Ruhrgebietes



Das Ruhrgebiet hat in Quantität und Qualität ein bedeutendes siedlungskulturelles Erbe. Dies gilt für Siedlungen bis in die 1950/60er Jahre und ganz besonders für die Arbeitersiedlungen, die als Werksiedlungen sowohl in den Kolonien ab Mitte des 19. Jahrhunderts als auch in gartenstädtischen Siedlungen bis Anfang der 1920er Jahre jeweils im Zusammenhang der Montanindustrie (Kohle, Stahl, Eisenbahn) errichtet wurden.

In vorbildlicher Kraftanstrengung vieler Beteiligter (Kommunen, Land, Denkmalpflege, Bürgerinitiativen, Wohnungsunternehmen) und im Rahmen der Internationalen Bauausstellung (IBA) Emscher Park ist es in den 1980/90er Jahren gelungen, einige historische Arbeitersiedlungen zu erhalten und unter Wahrung ihrer gestalterischen und historischen Qualitäten instandzusetzen sowie Wohnungen und Wohnumfeld für die Ansprüche der Bewohner zu verbessern.

Neue Herausforderungen

Seit den 2000er Jahren wurden zunehmend neue Herausforderungen erkennbar. So ist der Kosten- und Ertragsdruck über die Kapitaleigner in der Wohnungswirtschaft gestiegen. Im Zuge des Generationenwechsels zu einer »Nach-Montan-Bewohnerschaft« ändern sich die Grundlagen des nachbarschaftlichen Zusammenhalts und der Identifikation in den ehemaligen Werksiedlungen aus der Montanzeit. Gestalterische Qualitäten gehen verloren. Die Akteure auf kommunaler Ebene stießen vielerorts schon wegen der großen Zahl privatisierter Siedlungen mit zahlreichen Einzeleigentümern an ihre Handlungsgrenzen. Viele Kommunen entwickeln die bisherigen Instrumente weiter oder sie suchen nach neuen Fördermodellen bzw. nach Wegen zur verbesserten Integration in Stadtentwicklungsprozesse.

Strategie und Zielsetzung

Strategisches Kernziel des interkommunalen Projektes ist zunächst die lokale und regionale Verständigung auf kon-

krete Maßnahmen zum Erhalt und zur Weiterentwicklung des montanindustriell geprägten siedlungskulturellen Erbes im Ruhrgebiet. Darüber hinaus soll das siedlungskulturelle Erbe der Arbeiter- und Werksiedlungen aber auch als Potenzial und als Impuls für die Quartiers- und Stadtentwicklung genutzt werden.

Lokale und regionale Kooperation

Von großer Bedeutung ist dabei, dass sich die beteiligten Akteure bereit erklärt haben, sowohl lokal als auch regional zusammenzuarbeiten. Das sind die Kommunen (mit Stadtentwicklung und Stadtplanung), die Denkmalpflege (v.a. die Unteren Denkmalbehörden) und die Wohnungswirtschaft (sowohl die großen überregionalen als auch die kommunalen und genossenschaftlichen Unternehmen). Hieraus ergibt sich ein besonderer Anspruch an Integration und Berücksichtigung z.T. sehr unterschiedlicher Sichtweisen.

Pragmatische und offene Prozesse

Die Auswahl der Quartiere und Siedlungen ist mit den teilnehmenden Kommunen anhand verschiedener Kriterien erfolgt: z.B. Eingrenzung auf Werks- und Arbeitersiedlungen bis Anfang der 1920er Jahre im Ruhrgebiet, heutiger Erhaltungszustand des Siedlungsbildes, mögliche Impulse für Stadtentwicklung, Best-Practice-Beispiele, Handlungsbedarfe/-chancen. In der Konsequenz wurden nicht nur denkmalgeschützte Siedlungen ausgewählt.

Gemeinsames Ziel ist es, Handlungs Chancen zu nutzen und Kooperationen zu stärken. Erfahrungsaustausch und örtliche Handlungsempfehlungen beschränken sich zunächst auf die 20 teilnehmenden Kommunen und die örtlichen Partner sowie die ausgewählten Quartiere/Siedlungen. Ein mögliches neues Förderangebot (»Programm Siedlungskultur in Quartieren«) soll aber offen sein für weitere Kommunen und Quartiere/Siedlungen, sofern sie mit den Zielen und Ansprüchen des regionalen Handlungskonzepts übereinstimmen.

Projektziele

- Lernen von Beispielen/Modellen aus anderen Kommunen, Erfahrungsaustausch
- konkrete Handlungsempfehlungen zur Siedlungs-/Quartiersentwicklung an den ausgewählten Standorten
- regionales interkommunales Handlungsprogramm Siedlungskultur in Quartieren des Ruhrgebietes
- verbindliche Perspektivvereinbarung mit Kommunen, Landschaftsverbänden, RVR, Wohnungsunternehmen und dem Land NRW zu einem möglichen Programm Siedlungskultur und Quartier

**20 Kommunen des Ruhrgebietes |
44 Quartiere/Standorte |
72 Siedlungen**

Regionaler Lenkungskreis

20 Kommunen | MHKBG NRW | LWL | RVR | Vonovia | VIVAWEST | LEG Wohnen | WIR Wohnen im Revier | AK Denkmalpfleger im Ruhrgebiet | Auftragnehmer

operative AG

Stadt Hamm | weitere Vertreter von Kommunen | LEG Wohnen für die Wohnungswirtschaft | AK Denkmalpfleger im Ruhrgebiet | Auftragnehmer

Förderung/Finanzierung:

MHKBG NRW | Kommunen | Vonovia | VIVAWEST | LEG Wohnen | RVR | Wohnen im Revier

Auftraggeber und Federführung:

Stadt Hamm (Stadtplanungsamt)

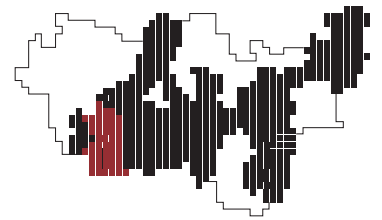
Auftragnehmer:

startklar.projekt.kommunikation | Post • Welters, Architekten und Stadtplaner



AUSSCHNITT GARTENSTADT WEDAU

Duisburg Wedau/Bissingheim



DUISBURG

Duisburg war im Hochmittelalter ein bedeutendes Handelszentrum. Eine Jahrtausendflut schnitt die Stadt vom Rhein ab. Der wirtschaftliche Wiederaufstieg begann 1716 mit dem Bau des Hafens in Ruhrort. Mit der Industrialisierung Ende des 19. Jahrhunderts entstanden nicht nur Bergwerke. Über Duisburg kam das Eisenerz ins Ruhrgebiet. Thyssen und Krupp errichteten hier ihre Werke. Der Duisburger Hafen wurde zum größten Binnenhafen. Duisburg wurde mit den Eingemeindungen der industriellen Vororte ab 1904 in kürzester Zeit zur Großstadt.

Die Montankrise seit den 1960er Jahren brachte weitere große Veränderungen. Den Bergbau gibt es nicht mehr. Mit HKM in Hüttenheim und Thyssen-Krupp in Hamborn/Marxloh ist Duisburg die letzte Stahlstadt des Reviers. Die Bevölkerung ging kontinuierlich auf heute 495.000 zurück. Während das südliche Stadtgebiet sich gut entwickelt, ringen das Zentrum und der Norden noch mit dem Strukturwandel. Duisburg ist Logistikkreuz und Universitätsstandort.

WEDAU/BISSINGHEIM

Zwischen 1878 und 1914 wurden ein Bahnbetriebswerk, ein Rangierbahnhof und zuletzt ein großes Ausbesserungswerk durch die Preußische Staatsbahn als »Königliche Eisenbahn-Hauptwerkstätte Wedau« errichtet. Der Standort wurde bedeutend für die Industriegistik des westlichen Ruhrreviers. In der Folge entstanden um den Ersten Weltkrieg Arbeiter- und Betriebswohnungen: erste Gebäude am Werkseingang Werkstättenstraße, dann die Gartenstadt Wedau westlich und die Siedlung Bissingheim östlich des Betriebsgeländes.

In den 1920er Jahren wurde eine große Regattabahn gebaut. Bis heute wurde der Bereich zu einem Freizeit- und Sportpark Wedau weiterentwickelt.

Das Bahnbetriebswerk wurde in den 1990ern, der Rangierbahnhof 2000 und das Ausbesserungswerk mit dem Einstieg in die DB-Privatisierung 2003 stillgelegt. Für das riesige Gelände gibt es erste Umnutzungsüberlegungen. Die beiden Wohnstandorte Wedau und Bissingheim mit zusammen 6./8.000 Einwohnern sind Solitäre im Grünen.

TERMINE | GESPRÄCHSPARTNER

6. Mai 2015- Einstiegsgespräch mit Vertretern/innen aus Stadtentwicklung und Denkmalpflege

26. Februar 2016- Vertiefungsgespräch mit Vertretern/innen aus Stadtentwicklung und Denkmalpflege

10. August 2016- Abschlussgespräch mit Vertretern/innen aus Stadtentwicklung und Denkmalpflege

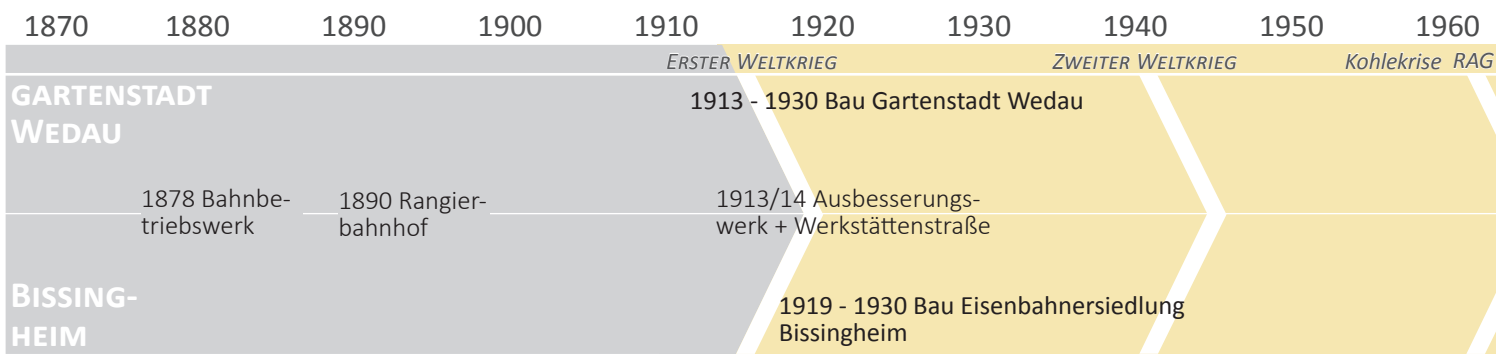
BEGEHUNG

Am 9. Januar 2016 wurden Gartenstadt Wedau und Eisenbahnersiedlung Bissingheim begangen und fotografisch dokumentiert.

KOMMUNALE KOMPETENZPARTNER

- Frau Schoch (Stadtentwicklung)
- Frau Ulkan (Denkmalpflege)





Duisburg Wedau/Bissingheim

GARTENSTADT WEDAU

Hintergrund: Preußische Staatsbahn, Deutsche Reichsbahn
 1878 Bahnbetriebswerk Wedau, 1890 Rangierbahnhof Wedau,
 1914 Eisenbahnausbesserungswerk Wedau, 1990er Stilllegung
 Bahnbetriebswerk, 2000 Stilllegung Verschiebebahnhof DB,
 2003 Stilllegung DB-Ausbesserungswerk

1913 - 1930 (ENTSTEHUNGSGESCHICHTE SIEDLUNG)

- 1913 Bau erster weniger Werkwohnungen direkt am Werkseingang »Werkstättenstraße« (heute Eigentum Bund)
- Bau der Siedlung Wedau nach Gartenstadt-Prinzipien für Arbeiter der Bahn
- 1913- 1915 Kernsiedlung durch Beamtenwohnungsverein Duisburg, Architekt Caspar Grod: 312 Häuser + 485 Wohnungen
- 1920 - 1930 südliche Erweiterungen in vereinfachter Formensprache durch Beamtenwohnungsverein, ab 1923 durch Bauverein Wedau e.G. m.b.H., großteils Architekt Dahlhaus, ab 1925 auch Einzeleigentümer, 1930 durch Bauverein Wedau
- 1920 - 1930 Bau katholischer und evangelischer Kirche
- 1928 Bau eines Theatersaals
- insgesamt 611 Wohnhäuser mit 1.043 Wohnungen, überwiegend Reihenhaustypen mit teilweise sehr großem Gartenland als Nutzgarten mit Kleintierhaltung

1940ER UND 1950ER JAHRE (VERÄNDERUNGSGESCHICHTE I)

- 1941 Zwangseingliederung der Genossenschaft in »Eisenbahner-Wohnungsgesellschaft Ruhr-Niederrhein«,
- 1945 Gründung »Interessengemeinschaft der ehemaligen Genossen vom Bauverein Wedau« zur Rückgabe der Wohnungen in Genossenschaft, 1951 Vertrag mit der Ruhr-Niederrhein über lebenslanges Wohnrecht ehem. Genossen

1990ER UND 2000ER JAHRE (VERÄNDERUNGSGESCHICHTE II)

- 1990er Jahre erste Privatisierungsabsichten
- 1999 Unterschutzstellung als Denkmalbereich
- 2001/2002 Eigentumsübergang an die Deutsche Annington
- seit 2002 Einzelprivatisierung der Reihen-/Doppelhäuser, Gestaltungsfibel, Begleitung durch städtische Denkmalpflege

PERSPEKTIVE SIEDLUNG UND QUARTIER

- Privatisierungsgrad ca. 80%, beliebte Kaufobjekte wg. Umfeld und Gärten, Reihenhäuser klein aber zusammenlegbar
- guter denkmalpflegerischer Zustand: Absicherung der langjährigen intensiven Begleitung der kommunalen Denkmalpflege (»Kultur guter Zusammenarbeit«) neben dem Ordnungsinstrument Denkmalbereich
- zur Prüfung: »Integriertes Handlungskonzept Stadtentwicklung und Wohnen in Wedau/Bissingheim«, Umnutzung DB-Gelände mit Einbindung der beiden historischen Siedlungsstandorte und der Industriekultur am ehemaligen Werkseingang »Werkstättenstraße«



GARTENSTADT WEDAU

1970

1980

1990

2000

2010

2020

Gründung

Stahlkrise

IBA Emscher Park

Perspektiven

Übergang an Deutsche
Annington, Einzelprivatisierung

Denkmalbereich

Gestaltungsfibel

Übergang an Deutsche An-
nington, Einzelprivatisierung

Denkmalbereich

Handlungskonzept
»Quartier und
Wohnen WedauVerstetigung
Denkmalpflege-
konzept1990er- 2003
Stilllegung Bahnbe-
triebswerk, Verschie-
bebahnhof, Ausbesse-
rungswerk

EISENBAHNER SIEDLUNG BISSINGHEIM

Hintergrund (siehe Gartenstadt Wedau)

1919 - 1930 (ENTSTEHUNGSGESCHICHTE SIEDLUNG)

- Bau der gartenstädtischen Siedlung als Kriegerheimstätte und für Arbeiter der Reichsbahn auf Grundlage einer Planung von Caspar Maria Grod 1916 (wie Gartenstadt Wedau)
- 1919 - 1923 Kerneriedlung i.d.R. mit 2-geschossigen Doppelhäusern auf schmalen, tiefen Grundstücken mit Selbstversorgungsgärten, Bauherrin: neu gegründete Rheinisch-Bissingheim Siedlungsgesellschaft mbH zu Huckingen«, 112 Gebäude, Dorfplatz, Dorfschule
- 1923 wegen finanzieller Probleme Übernahme der Siedlungsgesellschaft durch Deutsche Reichsbahn
- bereits 1926: 90% der Bewohner Eisenbahner
- 1925 - 1927: südliche Erweiterung mit 25 Doppelhäusern
- 1929/30: architektonisch weniger abwechslungsreich gestaltere Erweiterung mit 32 Gebäuden, Mischung aus Einzel-, Doppel- und Mehrfamilienhäusern

1930ER - 1950ER JAHRE

- 1930er Jahre Bau von Volkswohnungen (sog. Rentengüter) südlich Märchenweg, Schließung des Dorfplatzes
- 1941 Zwangsübergang der eigenständigen Siedlungsgesellschaft in eine Wohnungsgesellschaft Ruhr-Niederrhein
- 1950er Jahre Erweiterung der Siedlung an den Rändern mit zeittypischem Geschosswohnungsbau (Zeilenbauten).

1990ER UND 2000ER JAHRE

- 1990er Jahre erste Privatisierungsabsichten geprägt
- 1999 Unterschutzstellung der bis 1930 entstandenen Siedlung als Denkmalbereich
- 2001/2002 Eigentumsübergang an die Deutsche Annington
- seit 2002 Einzelprivatisierung der Reihen-/Doppelhäuser, intensive Begleitung durch die städtische Denkmalpflege
- 2010 Gestaltungsfibel

PERSPEKTIVE SIEDLUNG UND QUARTIER

- Privatisierungsgrad über 60%, beliebte Kaufobjekte
- guter denkmalpflegerischer Zustand: Absicherung der langjährigen Begleitung durch die kommunale Denkmalpflege
- ansonsten wie Gartenstadt Wedau





Fotos aus der Gartenstadt Wedau, unten Mitte: 2 Fotos aus der »Werkstättenstraße« (Januar 2016) (Quelle: startklar & UDB Duisburg)

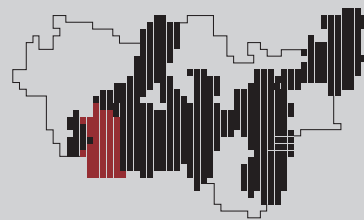




Fotos aus der Eisenbahnersiedlung Bissingheim (Januar 2016) (Quelle: startklar)

Vertiefung I

Historischer Zusammenhang



In den Jahren 1880 bis 1886 wurden die Rheinische, die Bergisch-Märkische und die Köln-Mindener Eisenbahn-Gesellschaft verstaatlicht, so dass die Notwendigkeit der bisherigen parallelen Streckenführungen entfiel. Der Güterverkehr entlang der Rheinschiene und im Ruhrgebiet nahm stetig zu, die Hauptbahnhöfe sollten davon entlastet werden. Südlich des Duisburger Hauptbahnhofes, an der Abzweigstrecke von Speldorf nach Troisdorf gab es noch ein genügend großes und freies Gelände. 1890 wurde dort mit dem Bau des *Rangierbahnhofs Wedau* für die *Preußische Staatsbahn* begonnen. Zur Nutzung des sumpfigen Geländes mussten große Aufschüttungen vorgenommen werden. Der benötigte Kies stammte aus nahen Baggerseen, die heute zur Sechseen-Platte in Wedau gehören.

1901 eröffnete die Umgehungstrecke von Wedau nach Oberhausen, der Rangierbahnhof erlangte damit zentrale Bedeutung. Von 1912 bis 1913 wurde er zu einem der größten damaligen Verschiebebahnhöfe ausgebaut, er hatte danach zwei Ablaufberge, 24 Gleise und über 4 Kilometer Gleislänge. Zeitgleich entstand unmittelbar daneben das *Ausbesserungswerk Wedau*. Die durch die Rheinische Eisenbahn-Gesellschaft schon 1878 am Standort errichtete Lokomotivwerkstätte Wedau erlangte den Status eines *Bahnbetriebswerks*. Zusammen mit dem Personenbahnhof, der Werkstättensiedlung und den Eisenbahnersiedlungen Wedau und Bissingheim ergab sich ein stark von der Eisenbahn geprägtes Gelände.

Zum ab 1911 zur Wartung und Reparatur der Güterwaggons errichteten Ausbesserungswerk Wedau gehörten eine große Richthalle, eine Zentralwerkstatt, das Kesselhaus, die Schmiede sowie die Verwaltungs-, Kantinen- und Feuerwehrbauten

am südlichen Ende des Geländes. Am 2. Januar 1914 wurde das Ausbesserungswerk als »Königliche Eisenbahn-Hauptwerkstätte« eröffnet.

Mit dem Ende des Dampflokomotiveinsatzes bei der Deutschen Bundesbahn wurde die Instandsetzung der Dampflokomotiven im Februar 1977 aufgegeben; in den 1990er Jahren wurde Bahnbetriebswerk ganz geschlossen. Über eine Schließung des Ausbesserungswerkes wurde 1983 das erste Mal diskutiert, 2004 erfolgte die Stilllegung.

Siedlungsgeschichtlicher Hintergrund

Der Siedlungsbau rund um die Bahnanlagen begann 1913 mit dem Bau der kleinen *Siedlung Werkstättenstraße* mit 14 Wohnungen direkt am Eingang zum Ausbesserungswerk. Bauherr war die Königlich-Preußische Eisenbahn.

Kurz nach der Werkstättenstraße begann man ebenfalls 1913 auf dem Gelände der Gemeinde Huckingen, westlich der Werke, mit dem Bau der *Gartenstadt Wedau* für das Eisenbahnbetriebspersonal. Mit der Anlage der Siedlung betraute die preußische Eisenbahnverwaltung den »Beamten-Wohnungsverein Duisburg«. 1913-1915 entstand die Kernsiedlung, entworfen von Architekt Caspar Grod. Insgesamt 312 Häuser mit 485 Wohnungen wurden errichtet. Durch die Anlage eines zentralen Platzes (Wedauer Markt) und den Aufbau einer Infrastruktur aus Läden, Post, Schule und Kirchen (ab 1924) erhielt die Siedlung den Charakter eines eigenständigen Ortes. Es folgten kulturelle Mittelpunkte, wie Theatersaal (1928), Gesellschaftshaus und Vereinshäuser.

Die Anlage der Siedlung folgte dem Konzept der Gartenstadt: Bildung von Plätzen, versetzte Anordnung von Straßen



Historische Fotos Gartenstadt Wedau;
Quelle: Gestaltungsfibel Wedau



*Bebauungsplan Gartenstadt Wedau;
Quelle: Gestaltungsfibel Wedau*



*Straßenansicht Wohnhaus Gartenstadt Wedau;
Quelle: Gestaltungsfibel Wedau*

und Häusergruppen, Freiflächen und Straßenbäume, Hofbildung mit Torbögen und Fußwegen. Straßennamen wie »Heimweg«, »Kehrwieder«, »Im Grünen Winkel«, »An den Linden« oder »Zum Fließerbusch« sollen Heimatgefühle wecken.

Nach dem Ersten Weltkrieg wurde die Gartenstadt Wedau ab 1920 in Anlehnung an die vorhandene Bebauung erweitert. Diese südlichen Erweiterungen bis zum See erfolgten in vereinfachter architektonischer Formensprache durch den Beamtenwohnungsverein, ab 1923 dann durch den Bauverein Wedau e.G. m.b.H., größtenteils entworfen durch den Architekten Dahlhaus.

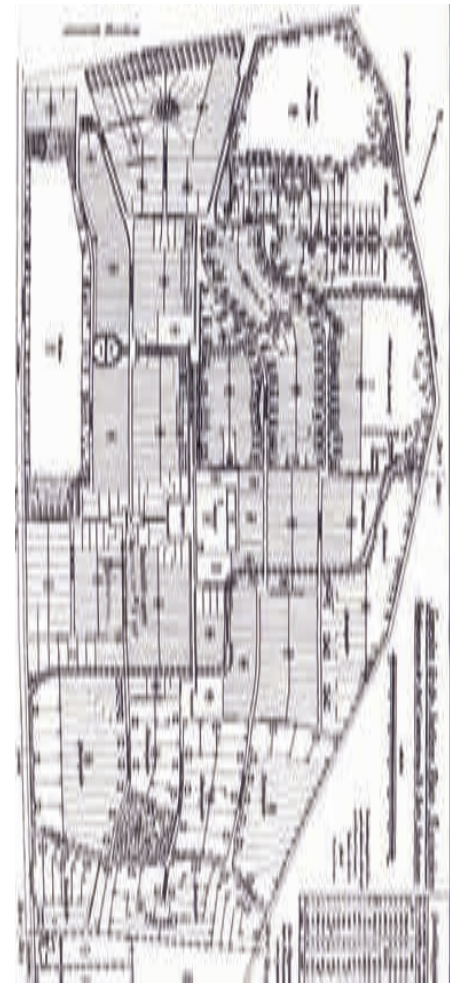
Insgesamt wurden 611 Wohnhäuser mit 1.043 Wohnungen errichtet. Überwiegend handelte es sich um Reihenhaustypen mit unterschiedlich großen Gärten (50m² bis teilweise 500m² Gartenland/Wohnung) als Nutzgarten und für die Kleintierhaltung.

Östlich der Werke und der Schienenanlage entstand zwischen 1919 und 1930 die ebenfalls von Architekt Caspar Grod entworfene *Eisenbahnersiedlung Bissingheim*. Zunächst war die Siedlung eigentlich den Bemühungen zur Schaffung von *Kriegerheimstätten* geschuldet. Die »Heimstätte mit Garten für die Selbstversorgung« wurde als Gegenmodell der gründerzeitlichen Mietskaserne gegenübergestellt. Im Februar 1918 wurde die »*Rheinisch-Bissingheim Siedlungsgesellschaft mbH zu Huckingen*« gegründet, Gesellschafter waren neben dem »Verein Mustersiedlungen für Kriegsbeschädigte« u. a. die Reichsbahndirektion Essen und mehrere umliegende Kommunen. Die Kernsiedlung wurde 1919-1923 mit 112 Gebäuden, Dorfplatz und Dorfschule errichtet und besteht aus hauptsächlich 2-geschossigen Doppelhäusern auf

schmalen, tiefen Grundstücken mit Selbstversorgergärten. Bewohner der Siedlung wurden allerdings kaum Kriegsversehrte und ehemalige Soldaten, sondern Reichsbahner der nahen Eisenbahnerwerke (1926 etwa 90% der Bewohner). Als die Siedlungsgesellschaft in der Inflationszeit 1923 in finanzielle Schwierigkeiten geriet, wurde die Deutsche Reichsbahn Mehrheitsgesellschafter und machte die Siedlung Bissingheim damit deutlicher zu dem, was sie im Kern schon war, eine Eisenbahnersiedlung.

Der zweite Bauabschnitt in der zweiten Hälfte der 1920er Jahre erweiterte die Siedlung Richtung Westen (Bereich Am Holderstrauch und Hermann-Grothe-Straße) sowie Richtung Süden. Dort wurden erste Geschäftshäuser an einem Dorfplatz errichtet. Für diese Erweiterungsphase wurden neue und größere Häuser entwickelt, die die älteren Haustypen ergänzten.

Ab 1929/30 wurde die bisher entwickelte Vielfalt an Haustypen zugunsten weniger neuer Geschosswohnungs-Typenhäuser aufgegeben, die vor allem entlang der Kurt-Heintze-Straße, um den Platz Am Brunnen und am Präsident-Marx-Platz errichtet wurden. Diese hatten eher den Charakter von Zeilenbauten, ganz anders als die Heimstätten-Gestaltungsprinzipien früherer Jahre.



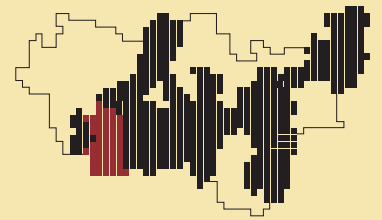
*Lageplan Siedlung Bissingheim, 1921;
Quelle: Gestaltungsfibel Bissingheim*



Ansichten Haustyp F Bissingheim, 1919; Quelle: Gestaltungsfibel Bissingheim

Vertiefung II

Gestaltung und Städtebau, Wedau



LAND NRW (2017) - Lizenz dl-de/by-2-0 (www.govdata.de/dl-de/by-2-0)

Standort und Lage im Siedlungsgefüge

Die *Gartenstadt Wedau* befindet sich im Duisburger Süden. Nördlich und westlich grenzen weitere Wohnsiedlungsbereiche an. Im Süden liegt die »Sechs-Seen-Platte« und im Osten befinden sich die (brachliegenden) Bahnflächen des Verschiebebahnhofes bzw. des ehemaligen Ausbesserungswerkes. Insbesondere die Lage inmitten der Duisburger »Sechs-Seen-Platte« stellt eine besondere Qualität des Siedlungsbereiches dar.

Die *Siedlung Bissingheim* befindet sich auf der östlichen Seite der Bahnflächen. Sie wird nördlich und südlich von Waldflächen sowie östlich von der A3 begrenzt. Westlich liegt der Blaue See. Insbesondere durch die Verkehrstrassen ergibt sich eine isolierte Lage.

Gebäude und Grundstücke

In der *Gartenstadt Wedau* gibt es 611 meist 2 ½-geschossige Mehrfamilien- oder Reihen-/Doppelhäuser mit über 1.000 Wohnungen. Die Gebäude sind teilweise mit eingeschossigen Verbindungsbauten zu größeren Häusergruppen zusammengefasst, weisen oft Dachgauben und Giebel mit unterschiedlichen Größen auf und stehen meist traufständig. Die Fassaden sind verputzt, die Geschosse werden durch Gesimse gegliedert. Die Dächer sind unterschiedlich gestaltet und wechseln zwischen Sattel-, Walm-, Krüppelwalm- und Mansarddächern. Die Doppel- und Reihenhäuser haben unterschiedlich gärtnerisch gestaltete Vorgärten, die meist mit Hecken eingefasst sind. Selten befinden sich Stellplätze auf den Grundstücksflächen.

Die Gebäude weisen insgesamt einen guten denkmalpflegerischen Zustand auf.

Die Gebäude der *Eisenbahnersiedlung Bissingheim* ähneln denen der Gartenstadt Wedau; hier ist auch eine Verkettung der Häusergruppen durch eingeschossige Anbauten zu finden. Die Fassaden sind verputzt und durch Gesimse gegliedert. Im Osten der Siedlung sind freistehende traufständige Doppelhäuser mit tiefen Gartengrundstücken und im Westen an der Kurt-Heintze-Straße 2 ½-geschossige Mehrfamilienhäuser errichtet worden. Diese Bebauung besteht durch eine Vielzahl von Haus- und Dachtypen mit wenigen Dachgauben. Die Bebauung an der Kurt-Heintze-Straße besteht aus einer geschlossenen, sachlich gehaltenen Zeilenbebauung. Die Gebäu-



de sind insgesamt wenig überformt. Die Blocktiefen reichen von 80 bis 100m und bieten tiefe, schmale Gartengrundstücke. Die Vorgärten sind eher schmal gehalten, gärtnerisch gestaltet und größtenteils durch Hecken eingefasst.

Öffentlicher Raum

Die Straßen der *Gartenstadt Wedau* sind geradlinig angelegt, wobei die Struktur durch den Wechsel von Baufluchten, Aufweitungen/kleineren Plätzen (z.B. Im grünen Winkel, Ulmenhof) und verschobenen Straßeneinmündungen aufgelockert wird. In vielen Straßen befindet sich alter Baumbestand. Mitten in der Siedlung liegt der zentrale Platz der Siedlung: der Wedauer Markt. Hier sind einige kleinere Einzelhandelsgeschäfte zu finden, zudem findet dort ein Wochenmarkt statt.

Die Straßen im Osten der *Siedlung Bissingheim* sind gartenstadttähnlich durch geschwungene Straßenverläufe gekennzeichnet, wohingegen im Westen der Siedlung (Kurt-Heintze-Straße) eher lineare Straßenverläufe vorzufinden sind. Prägend sind eine Reihe von Aufweitungen und kleineren Platzsituationen sowie insbesondere der Dorfplatz am südwestlichen Rand, an dem sich eine Reihe von Geschäften, Gastronomie- und Dienstleistungsbetrieben befinden.

Instrumente

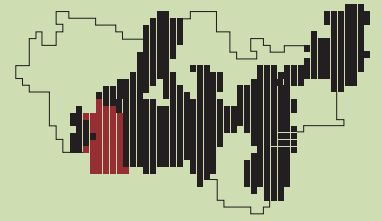
Beide Siedlungen wurden im Jahr 1999 als Denkmalsbereich unter Schutz gestellt. Im Zuge der Einzelprivatisierung seit 2002 erfolgte eine intensive Begleitung durch die städtische Denkmalpflege. Seit 2002 (Gartenstadt Wedau) bzw. 2010 (Bissingheim) ergänzen Gestaltungsfibeln das Instrumentarium. Bei letztgenannter (neuerer) Fibel werden sowohl Erweiterungen als auch der Umgang mit Anlagen für erneuerbare Energien behandelt.

Fazit

Beide Siedlungsstandorte weisen eine hohe Wohnqualität auf. Neben den Qualitäten im Umfeld (u.a. Sechs-Seen-Platte) tragen dazu auch die großzügigen privaten Freiräume bei. Daneben ist aber auch ein guter denkmalpflegerischer Zustand in beiden Siedlungen festzustellen. Großen Anteil hieran hatte eine langjährige intensive Beratung. Diese Anstrengungen gilt es fortzusetzen.

Die Erfahrungen in der Beratung zeigen, dass in Bezug auf das Thema Energie gerade alternative Möglichkeiten der Energieeinsparung (z.B. Dämmung Kellerdecke und oberste Geschossdecke) stärker in den Fokus der BewohnerInnen gerückt und idealerweise auch mit Förderung unterlegt werden sollten.

Einen zentralen Impuls für die weitere Entwicklung stellen die o.g. brachliegenden Bahnflächen dar, jedoch nur wenn es gelingt, deren heutige Barrierewirkung im Stadtgefüge tatsächlich aufzuheben, z.B. durch eine neue Bebauung mit einer starken Wege-/Freiraumvernetzung in Ost-West Richtung. In diesem Zuge wären auch innovative Ansätze (z.B. eine Fernwärmeversorgung) sowohl für die neuen Bestände als auch der bestehenden Siedlungen denkbar.



Handlungsempfehlung I Siedlung, Quartier, Stadtentwicklung Wedau/Bissingheim

Gartenstadt Wedau und die Siedlung Bissingheim sind letztlich nur wegen des Eisenbahnbetriebsstandorts entstanden. Mit der kompletten Aufgabe des Eisenbahnstandorts sind die Siedlungen geblieben, aber ihr räumlicher Bezugsort ist zur leeren Hülle geworden und als verbindende Mitte verschwunden.

Die beiden Siedlungen sind im Kern noch solitäre Wohninseln in einem grünen Umfeld von Wald, Freizeit- und Sportpark sowie Wasserflächen und kleinen Teichen/Seen. Sie sind starke Wohnstandorte. Hierzu hat auch ihre siedlungskulturell-denkmalpflegerische Besonderheit beigetragen, die trotz großflächiger Einzel-Privatisierung bis heute weitgehend gehalten werden konnte.

Über 10 Jahre nach der endgültigen Schließung des Bahnbetriebs im Jahr 2003 werden von Bahnflächenentwicklungsgesellschaft (BEG) und Stadt Duisburg sind Planungen angestoßen worden, wie die sehr große Eisenbahnfläche zwischen den beiden Siedlungsstandorten genutzt werden kann. Hier bieten sich Chancen,

- mit Wohnungsneubau die gartenstädtische Siedlungskultur der historischen Eisenbahnersiedlungen auf die heutige Zeit zu übertragen,
- mit Wohnungsneubau den zweigeteilten Standort zu einem langfristig eigenständigen, aber zusammenhängenden Wohnquartier weiter zu entwickeln,
- die Versorgungsinfrastruktur für die beiden für sich zu kleinen Siedlungen dauerhaft zu stärken,
- Industriekultur (Werkstättenstraße) und Siedlungskultur als Impulse und Marken für eine langfristige Gesamtquartiersentwicklung zu nutzen.

Insofern werden folgende Handlungsbausteine zur Prüfung empfohlen:

Verstetigung der in der Vergangenheit beispielhaften aktiven *Begleitung der beiden denkmalgeschützten Siedlungen* und des Baudenkmals Werkstättenstraße durch Denkmalpflege und Bauordnung in einer Trias aus Ordnungsinstrumenten, Personaleinsatz/Quartiersarchitekt und Kommunikation (neue Zukunftsthemen Energie + Demografie)

Handlungskonzept Quartier + Wohnen Wedau/Bissingheim: Zusammenführung des Entwicklungskonzepts Bahnfläche mit einem Zukunftskonzept Altsiedlungen, städtebauliche Verknüpfungen der Altsiedlungen mit der Umnutzungsfläche, Wohnungsneubau mit siedlungskulturellem Leitbild, zukunftsfähiger Wohnungsmix/-ergänzungen (Miete, Sozialwohnungen, Eigentum, Barrierefreiheit/Altengerechtigkeit, Sicherung und Defizite öffentliche und private Infrastrukturversorgung, Zusammenführung alt/neu zu einem größeren Gesamtquartier (Siedlungs- und Industriekultur, Bewohnerbeteiligung + Nachbarschaftsaufbau (Städtebau-/Wohnungsbauförderung, Stadt, BEG)

**»Siedlungs- und Baukultur als Motor
für ein neues Quartier im Duisburger Süden«**

Handlungsempfehlung II Perspektivpotenziale für eine regionale Siedlungskultur

Aus der Sicht der regionalen Siedlungskultur ist eine Aufarbeitung der denkmalpflegerischen Begleitung der Einzel-Privatisierung sowohl in der Gartenstadt Wedau als auch in der Eisenbahnersiedlung Bissingheim von Interesse. Auf dieser Grundlage können Übertragungspotenziale unter den entsprechenden Rahmenbedingungen für andere Städte und Siedlungsstandorte diskutiert werden (Trias aus Ordnungsinstrumenten, Personaleinsatz Quartiersarchitekt/Denkmalpflege/Bauordnung, Kommunikation).

Gelingt eine städtebaulich-stadtentwicklerische Gesamtkonzeption unter Einbindung auch der Stärkung der Wohnungsfunktionen, kann hier aus dem Maßstab einer insulären Siedlungskultur ein integrierter Handlungsansatz für einen stabilen neuen Stadtteil im Duisburger Süden entstehen- eben Siedlungskultur und Quartiers-/Stadtteilentwicklung.









Stadt Hamm (Stadtplanungsamt) für die beteiligten
Kommunen, Wohnungsgesellschaften und den RVR
Heinz-Martin Muhle | Christine Chudasch | Barbara Conrad

startklar.projekt.kommunikation
Joachim Boll | Benedikt Brester

Post • Welters, Architekten und Stadtplaner
Joachim Sterl | David Rohde

Dortmund | 31. Juli 2017



Ministerium für Heimat, Kommunales,
Bau und Gleichstellung
des Landes Nordrhein-Westfalen

