

Köln-Nordost – Von ländlicher Idylle zu drei Siedlungsachsen

Bereits zu Anfang des letzten Jahrhunderts wurde der weitgehend durch Acker und Wald geprägte Nordosten des heutigen Köln durch drei strahlenförmig von Mülheim ausgehende Verkehrsachsen erschlossen. Von dieser ehemals bäuerlich geprägten Landschaft zeugen teilweise noch erhaltene Dorfkerne, Herrensitze, Höfe und Mühlen.

An klappernden Mühlen: Bergische Dörfer

Noch im 19. Jahrhundert stellte sich das Siedlungsmuster im Nordosten von Köln wesentlich kleinteiliger dar als heute. Während im Westen Kölns kompakte Dörfer vorherrschten, fand sich hier eine Vielzahl kleiner Dörfer und Weiler, die sich zumeist an Bächen orientierten, deren Wasserkraft durch Mühlen genutzt wurde. Die wichtigsten Bäche im Kartenausschnitt (s. S. 185) sind der Strunderbach und der Mutzbach. Nicht nur Wirtschafts- und Siedlungsstrukturen weisen Parallelen zum Bergischen Land auf, auch die geschichtlichen Wurzeln der Gegend liegen im Bergischen – also der Grafschaft, später dem Großherzogtum Berg. Die den Grafen und Herzögen nachgeordneten Landadeligen residierten in Wasserburgen wie Haus Haan, Haus Thurn, Gut Iddelsfeld, der Iseburg und Haus Herl, die sich zwischen den bescheidenen, durch kleine Fachwerkhäuser geprägten Siedlungen befanden und bis heute prägnante Landmarken im Bild der Vororte sind.

Eine gewisse Ausnahme war Dünwald: Das 1118 gegründete und seit 1143 als Stift der Prämonstratenser geführte Kloster besaß reiche Besitzungen in der näheren und fernerer Umgebung. Die Bedeutung des Klosters über Dünwald hinaus, die Arbeitsmöglichkeiten auf den Klostergütern oder im klösterlichen Handwerk ließen das Dorf stärker wachsen als die umliegenden Orte.

Der Siedlungsbau des 19. Jahrhunderts lag ausschließlich in Händen der Fabriken. Sieht man von der frühindustriellen Siedlung Kunstfeld in Dünwald (1820) mit ihren prototypischen werkseigenem Wohnungsbau in Form von Arbeiter- und Fabrikantenhäusern ab, dann liegt der eigentliche Beginn für den Bau von Werks- oder Arbeitersiedlungen in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts – etwa bei der Firma Felten & Guillaume in Mülheim.

Entwicklungslinien: Straßen und Schienen

Der Bau von Chausseen, also befestigten Landstraßen, nahm im 18. Jahrhundert im Westen Deutschlands seinen Anfang. Die heutige Berliner Straße (B51), die Köln mit Wermelskirchen im Bergischen und schließlich mit Dortmund und weiter mit Berlin verband, war 1756 eine der ersten ausgebauten Überlandrouten. Die Bergisch Gladbacher Straße folgte erst 1842 und verläuft nördlich der Linie des Strunderbachs. Diese beiden Entwicklungsachsen wurden verstärkt durch die parallel ausgebauten Schienenwege: 1868 führte die Bergisch-Märkische Eisenbahn eine Zweigstrecke von Mülheim nach Bergisch Gladbach, 1874 eröffnete die Rheinische Eisenbahn die Strecke nach Opladen parallel zu der be-

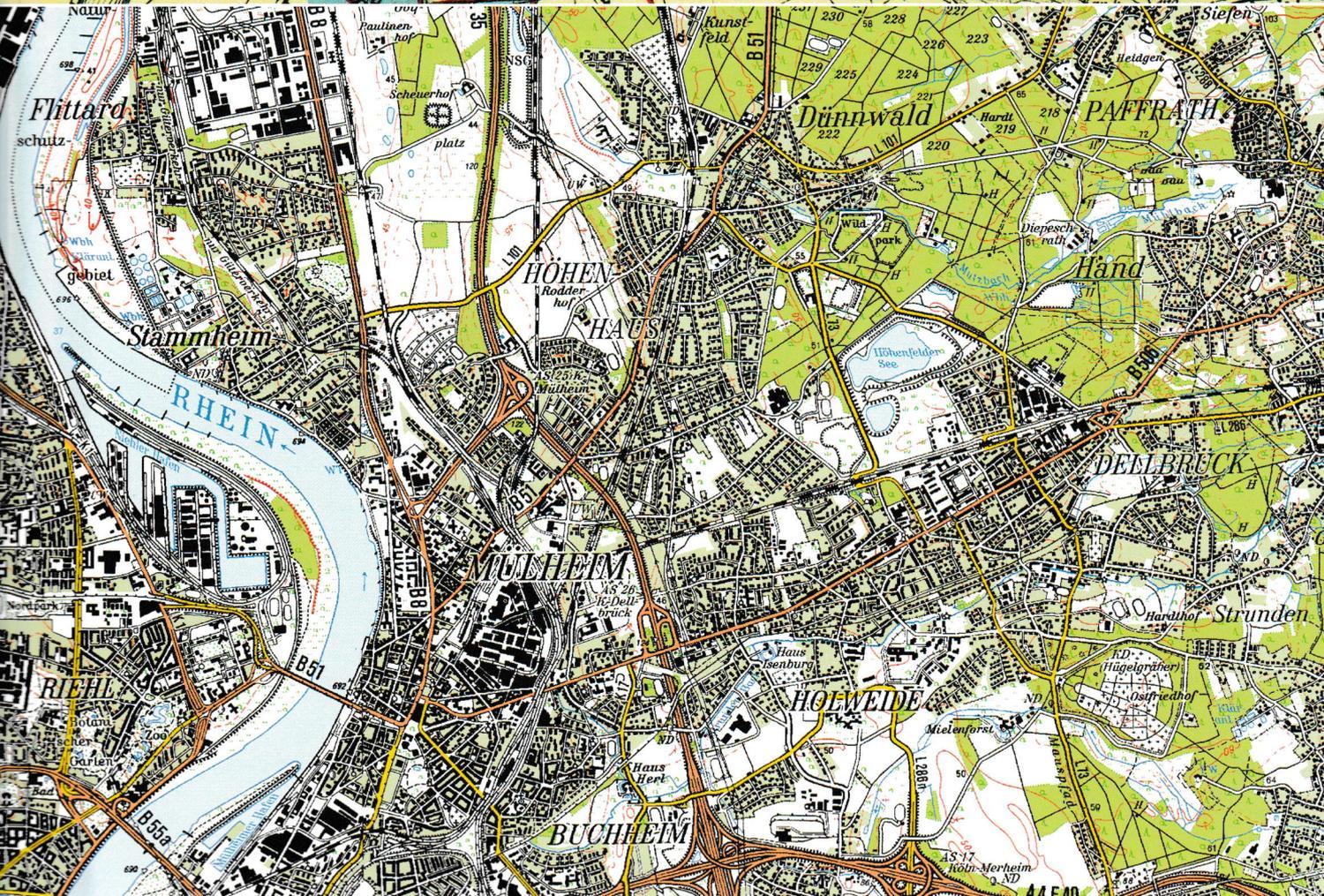
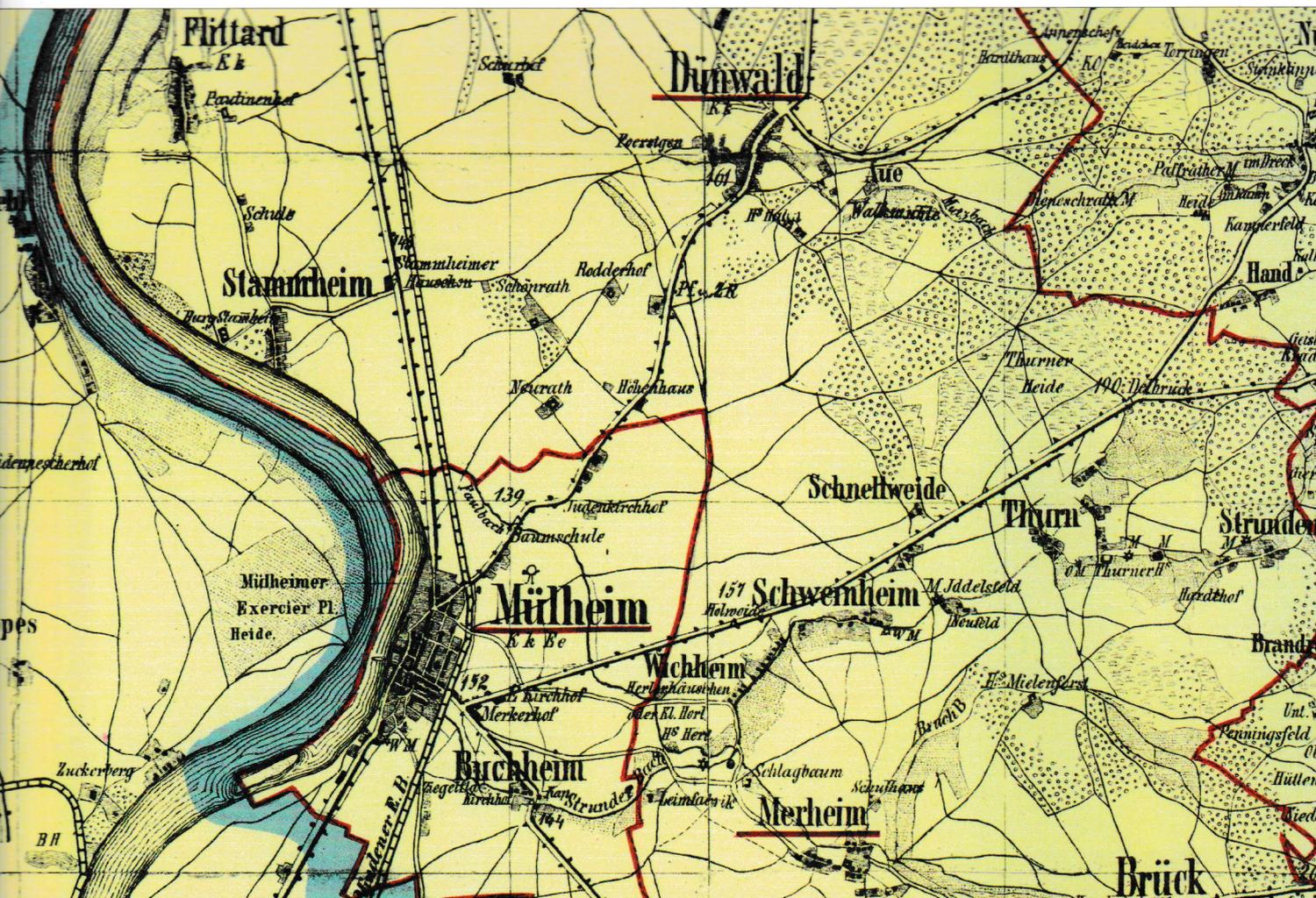
stehenden Strecke der Bergisch-Märkischen (vgl. S. 90). Wieder einige Jahrzehnte später folgte auch der Nahverkehr den zwei Leitlinien. 1906 wurde die Vorortbahn von Köln und Mülheim nach Bergisch Gladbach eröffnet, die südlich der Bergisch Gladbacher Straße verläuft, 1913 erreicht die Straßenbahn der Mülheimer Kleinbahn der Berliner Straße folgend Dünwald (vgl. S. 88).

Trotz der mehr oder weniger gleichzeitigen Erschließung durch moderne Verkehrsmittel nehmen die Ortschaften doch ganz unterschiedliche Wege bei ihrer Entwicklung zu Kölner Vororten, die noch heute ihren Charakter prägen.

Siedlungsachse Holweide-Dellbrück

Keimzellen für die Siedlungsentwicklung sind in Holweide und Dellbrück die zahlreichen Burgen und Mühlen entlang des Strunderbachs. Mit der Inbetriebnahme der Zweigbahn Mülheim – Bergisch Gladbach im Jahre 1868 und später auch der Straßenbahn (1906) rückte diese Gegend näher an die damals noch eigenständige Stadt Mülheim mit ihren Industriebetrieben heran. 1905 schlossen sich die Orte Thurn, Strunden, Hagedorn und Dellbrück als »Dellbrück« zusammen. Man entschied sich für die Anlage eines Bahnhofs (1870), was die Voraussetzung für die Ansiedlung von Industrie schaffte. Da es vorher kein eindeutiges Zentrum gab, beschloss die Gemeinde als nächstes den Bau der Dellbrücker Hauptstraße, die den Bahnhof mit der kurze Zeit später gebauten Station der Vorortbahn verband und so die Politik der Bildung von Stadtteilzentren um etwa 100 Jahre vorwegnahm. Um die Jahrhundertwende verlor sich der von den einzelnen Unternehmen geförderte Wohnungsbau immer mehr durch das Aufkommen genossenschaftlicher und gemeinnütziger Wohnungsbaugesellschaften. Diese bauten in den 1920er Jahren neben der Märchensiedlung im Heimatstil mit stark romantisierenden Zügen weitere Siedlungen in Dellbrück. Nach dem Zweiten Weltkrieg kamen Wohnsiedlungen für belgische Soldatenfamilien hinzu.

Wichheim, Schweinheim, Holweide und Schnellweide schlossen sich 1910 zu »Holweide« zusammen. Obwohl die Ausgangslage ähnlich wie in Dellbrück war, ging die Industrialisierung an Holweide weitgehend vorbei. Gründe sind der erst 1950 provisorisch eingerichtete Bahnhof und die Nichtverfügbarkeit größerer Flächen, da diese sich fast gänzlich in Besitz der Güter und kleinerer Landwirte befanden. Holweide wächst daher aus den alten Kernen zu einem Wohnvorort mit vorwiegend auf den lokalen Bedarf ausgerichtetem Kleingewerbe. Erst die gezielte Ansiedlung von Dienstleistungsbetrieben seit den 1980er Jahren ändert das Bild etwas.



Oben: Köln-Nordost 1862/63. Unten: Köln-Nordost 2000 (beide im Maßstab 1:50.000)

Siedlungsachse Höhenhaus-Dünnwald

Die nordöstliche Siedlungsachse ist geprägt durch die Schlicht- und Erwerbslosensiedlungen der 1930er und 1940er Jahre in Höhenhaus (Siedlung Neurath, Finnensiedlung). In einem zweiten Entwicklungsschub wurden in Dünnwald mit seiner romanischen Kirche und dem mittelalterlichen Prämonstratenserkloster in den 1960er Jahren größere Siedlungsbereiche erschlossen. Dünnwald, das bis ins 19. Jahrhundert im Wesentlichen ein Straßendorf an der Berliner Straße war, die auch heute sein Zentrum bildet, verdichtete sich stetig, entschied sich aber trotzdem gegen die Einrichtung eines Bahnhofs. So kam es auch nicht zur Ansiedlung größerer Industrieanlagen entlang der Bahnstrecke und die Betriebe blieben handwerklich geprägt. Viele Dünnwalder arbeiteten in Fabriken in Mülheim oder Deutz. Aus dem Klosterdorf wächst so durch Verdichtung und Ergänzung langsam ein Wohnvorort.

Höhenhaus schließlich präsentiert sich als Wohnvorort vom Reißbrett. Abgesehen von einigen kleinen Siedlungsansätzen aus der Zeit um 1900, wurde es erst seit 1930 in mehreren Schüben ausgebaut.

Siedlungsachse Stammheim-Flittard

Die Siedlungsentwicklung zwischen Flittard und Stammheim in den 1950er und 1960er Jahren ist eng verbunden mit dem Ausbau des Bayer-Werkes in Leverkusen. Zwischen 1950 und 1961 wuchs die Einwohnerzahl im ehemaligen Bauern- und Fischerdorf Flittard um mehr als das Doppelte auf über 9.000 Einwohner. Rund um Schloss Stammheim setzte in den 1960er Jahren eine weitere Bauphase mit einer Steigerung der Einwohnerzahl um fast 150% ein.

Zwischen Wald und Wiesen: Zusammenwachsen durch Siedlungsbau

Aus zahlreichen kleinen Orten, die 1914 als Teil der Gemeinde Merheim und zeitgleich mit Mülheim zu Köln eingemein-

det wurden, sind heute zwei durchgehende Äste von Kölner Vororten geworden. Der größte Teil der Verdichtung ist auf den Bau von Wohnsiedlungen seit etwa 1920 zurückzuführen. Die Siedlungen Iddelsfeld (1922–1929) in Holweide, die Siedlungen Neurath (1930/31), die »Randsiedlung Höhenhaus« (1931–1942) in Höhenhaus oder die Siedlung Leimbachweg/Am Donewald (1964/65) in Dünnwald mögen als Beispiele dienen. Aber auch heute noch nehmen Wald und Wiesen nicht unbeträchtliche Flächen im Nordosten Kölns ein, die die Verbindung zum Bergischen Land aufrechterhalten. Neubaugebiete größeren Stils wurden in den 1990er Jahren auf der grünen Wiese am Westrand von Dünnwald (Im Donewald) und am Südrand von Holweide (Im Oberiddelsfeld) errichtet. Da inzwischen Bauland rar wird, werden auch Industriebrachen (Böcking-Gelände am Rhein in Mülheim) und ehemalige Kasernengelände (geplante autofreie Siedlung in Dellbrück) großflächig für den Siedlungsbau genutzt und eingepflanzt. Durch den Rückgang der Landwirtschaft werden in den letzten Jahren Höfe zu Wohnanlagen mit zum Teil gehobenem Niveau umgebaut (Isenburg, Iddelsfeld, Mielenforst).

Rasante Siedlungsentwicklung

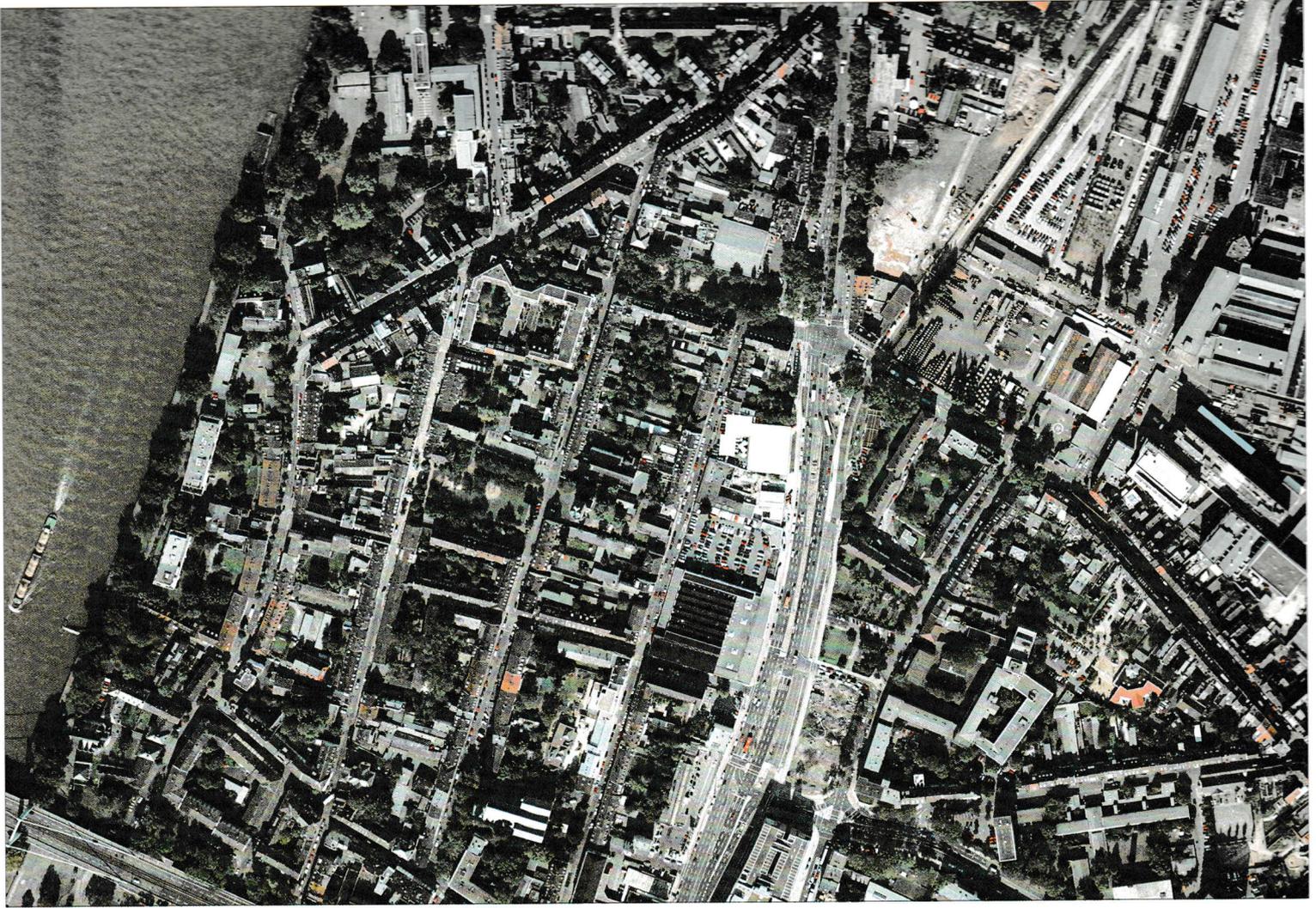
Die Bevölkerung ist im Stadtbezirk seit 1816 von 4.000 auf heute über 143.000 Einwohner angestiegen. Betrachtet man die Nachkriegsentwicklung, so fällt auf, dass bei einem Anstieg der Einwohner um die Hälfte sich die Anzahl der Wohnungen verdoppelt hat. Obwohl in den letzten Jahren ein leichter Rückgang beziehungsweise eine Stagnation der Einwohnerzahl zu beobachten ist, stieg die Anzahl der Wohnungen kontinuierlich an, so dass die durchschnittliche Belegung von drei im Jahre 1950 auf heute zwei Einwohner pro Wohnung sank. Dies bedeutet insgesamt einen vermehrten Flächenverbrauch.

Dietmar Hermsdörfer, Marcus Knupp

Entwicklung der Einwohnerzahlen in den Stadtteilen

| Stadtteil | 1940 | 1950 | 1960 | 1970 | 1980 | 1990 | 2000 |
|-----------|--------|--------|---------|---------|---------|---------|---------|
| Mülheim | 44.467 | 27.846 | 48.820 | 48.892 | 42.187 | 41.590 | 40.209 |
| Buchforst | 8.455 | 8.226 | 9.840 | 8.365 | 7.074 | 7.325 | 7.175 |
| Buchheim | 6.048 | 6.154 | 12.020 | 14.385 | 13.221 | 13.007 | 12.387 |
| Holweide | 7.185 | 8.395 | 12.639 | 18.571 | 17.791 | 18.732 | 20.089 |
| Dellbrück | 12.260 | 17.525 | 16.051 | 19.388 | 18.864 | 20.279 | 20.577 |
| Höhenhaus | 9.066 | 12.827 | 16.352 | 17.907 | 15.499 | 15.196 | 14.872 |
| Dünnwald | 4.339 | 5.530 | 6.536 | 11.303 | 10.204 | 9.887 | 11.545 |
| Stammheim | 2.434 | 3.544 | 4.421 | 10.441 | 9.224 | 8.707 | 8.214 |
| Flittard | 3.357 | 4.260 | 9.675 | 11.076 | 9.280 | 8.398 | 8.141 |
| Mülheim | 97.611 | 94.317 | 136.354 | 160.328 | 143.344 | 143.121 | 143.209 |

Quelle: Statistisches Amt der Stadt Köln, Kölner Strukturdaten, diverse Jahrgänge



Mülheim – Wiener Platz