„Durch welche Notwendigkeiten des oberschlesischen Wirtschaftsaufbaues werden die Eingemeindungsgrenzen für den Stadtkreis Gleiwitz bestimmt?“

Aus den Verhandlungen des Preußischen Städtetages in Köln am 27. und 28. Mai 1925

über

„Moderne Städtebauprobleme“

Mit 1 T.

Dr. Ing. **Schmidt**, Essen, Direktor des Ruhrkohlen-Siedlungsverbandes:

„ . . . . . Wir Deutschen, denen man die Kolonien genommen hat, denen man 18% urdeutschen Landes entrissen hat, müssen uns planmäßig so einrichten, daß durch diese Einrichtungen dem deutschen Volke **frei von jeder wirtschaftlichen Hemmung** die gesamten Lebensbedingungen gegeben werden . . . . . “

„ . . . . . Die Grundlage des Städtebauproblems aus den Lebensbedingungen des neuzeitlichen Menschen heraus ist **die Wirtschaft** . . . . . “

„ . . . . . Der eigentliche Bebauungsplan tritt in den Hintergrund, denn wir müssen zuerst **Wirtschaftspläne** machen . . . . . “

Stadtoberbaurat **Arntz**, Cöln:

„ . . . . . Der Städtebau als solcher ist nicht ein beliebiges Problem oder ein Komplex von isolierten Problemen, sondern der Städtebau ist das besondere **biologische Problem** unserer Zeit . . . . . “

„ . . . . . Die Fragen des Städtebaues sind nicht nur ein technisches Problem, sie sind mindestens ebenso ein **wirtschaftliches** und ein geistiges Problem . . . . . “

*SL11h1a

218332

III

BIBLIOTEKA ŚLĄSKA

5,00

Inhalt.

Seite 5. Gutachten über die verkehrstechnische Lage der Gemeindebezirke Sosnitza, Ellguth-Zabrze und Mathesdorf zu den Städten Gleiwitz und Hindenburg, von Dr. ing. Wilhelm Müller, Professor an der technischen Hochschule Dresden

Seite 15. Gutachten über die Frage der Eingemeindung der Gemeindebezirke Zernik, Mathesdorf, Sosnitza, Ellguth-Zabrze und Richtersdorf, sowie des Gutsbezirks Petersdorf nach der Stadt Gleiwitz, von Stadtbaurat Paul Wolf Dresden.

X 120153
218332 III

Gutachten

über die verkehrstechnische Lage der Gemeindebezirke

Sosnitza, Ellguth-Zabrze und Mathesdorf

zu den Städten Gleiwitz und Hindenburg

Erstattet im Auftrage des Magistrat der Stadt Gleiwitz

von Dr. ing. **Wilhelm Müller**
Professor an der Technischen Hochschule **Dresden**

Hierzu Plan I.

Die Aufteilung des Restkreises Hindenburg insbesondere des zwischen den Städten Gleiwitz und Hindenburg liegenden Gebiets läßt eine verkehrstechnische Untersuchung der Gemeindebezirke Ellguth-Zabrze, Sosnitza und Mathesdorf angezeigt erscheinen.

I. Sosnitza und Ellguth-Zabrze

Die Gemeinde **Ellguth-Zabrze,** deren Einwohnerzahl 2 200 beträgt, reicht mit ihrer Bebauung bis an die Arbeiterhäuser der kons. Gleiwitzer Steinkohlengrube heran, sodaß ein **baulicher Zusammenhang mit dem Südrande der Stadt Gleiwitz besteht.** Seit Jahren herrscht ein reger Verkehr zwischen dieser Ortschaft und der Stadt Gleiwitz, ihrem einzigen Marktort, sowohl über die Preiswitzer Chaussee als auch über den Ellguther-Weg selbst, der im Stadtteil Trynek in die Preiswitzer Straße einmündet. Ein Verkehrsweg durch die Herstellung einer Abzweigung von wenigen 100 m von der im Bau befindlichen Kunststraße Gleiwitz-Sosnitza wird in absehbarer Zeit Ellguth-Zabrze noch enger an das Stadtgebiet Gleiwitz anschließen, sodaß die Wegentfernung vom Mittelpunkt beider Ortschaften nur 2,5 km beträgt. Am einleuchtendsten geht die **enge Zugehörigkeit von Ellguth-Zabrze zu der Stadt Gleiwitz** daraus hervor, daß seit alter Zeit die zum weitaus größten Teil katholische **Einwohnerschaft** dieses Ortes **in die St. Peter-Paul-Kirche zu Gleiwitz eingepfarrt** ist.

Die Gemeinde Sosnitza mit 6 381 Einwohnern südöstlich von Gleiwitz, ist sowohl von dieser Stadt als auch von Hindenburg in der Luftlinie von Ortsmittelpunkt zu Ortsmittelpunkt gemessen, je 4 km entfernt. Durch die bereits erwähnte **im Bau befindliche neue Straße Gleiwitz-Sosnitza** wird **eine für alle Arten des Fuhrwerks-Verkehrs direkte leistungsfähige Verbindung** geschaffen, die ungefähr dem Laufe der Klodnitz folgend keinen Schienenweg schneidet. Die Leistungsfähigkeit der bestehenden Straßen-Verbindung Sosnitza-Hindenburg reicht bei gleicher Güte des Fahrdammes an die genannte Verbindung Gleiwitz-Sosnitza nicht heran, da **die Chaussee Sosnitza-Hindenburg auf 2 km Länge drei Bahnlinien,** deren Uebergänge bewacht sind, nämlich die Strecke nach Rybnik und zum neuen Zollbahnhof, diejenige nach Idaweiche und die nach Morgenroth **in Schienenhöhe überschreiten muß,** sodaß hierdurch Aufenhalte besonders empfindlich für den Kraftwagen-Verkehr entstehen können.

Während für Ellguth-Zabrze als nächster Bahnhof Gleiwitz in Frage kommt, hat Sosnitza 0,5 km nördlich vom Ortsmittelpunkt einen Bahnhof und zwar dort, wo sich die Linie von Gleiwitz nach Rybnik, nach Idaweiche und nach Morgenroth teilt. Die Linie Gleiwitz-Hindenburg berührt den Bahnhof Sosnitza nicht, sodaß eine **direkte Bahnverbindung zwischen Hindenburg und Sosnitza nicht besteht.** Die Reisenden von Sosnitza nach Hindenburg, die die Eisenbahn benutzen, müssen erst bis Dorotheendorf, einem Haltepunkt an der Strecke Gleiwitz-Poremba fahren, und haben von dort bis zum Mittelpunkt von Hindenburg einen Fußweg von über $1\frac{1}{2}$ km zurückzulegen. Zwischen Sosnitza und Dorotheendorf verkehren zur Zeit in östlicher Richtung täglich 4 und in der Gegenrichtung 3 Züge mit Fahrzeiten von je 10 Minuten. Ungleich stärker ist der Personenzug-Verkehr zwischen Sosnitza und Gleiwitz. Auf dieser Strecke verkehren mit je 7 Minuten Fahrzeit in westlicher Richtung 14 und in der Gegenrichtung 13 Züge. Da die Geschäftsstadt bis an den Bahnhof Gleiwitz heranreicht, so ist die **Reisedauer für den Geschäftsverkehr zwischen Sosnitza und Gleiwitz kürzer als die von Sosnitza nach Hindenburg.** Die bedeutend größere Zugzahl beweist ferner, daß die Geschäftsstadt von Gleiwitz eine ungleich stärkere Anziehungskraft ausübt als die von Hindenburg.

Den größten Teil der Gemarkungen von Ellguth-Zabrze und Sosnitza nehmen **die Gruben der Hohenlohe-Oehring'schen Verwaltung** ein. Die Karl-Oswald-Grube liegt etwa 600 m östlich von Ellguth-Zabrze und ist zur Zeit außer Betrieb, die andere mit den oberschlesischen Kokswerken liegt an der Chaussee von Sosnitza nach Hindenburg unmittelbar an ersterem Orte in dem Winkel zwischen den Bahnlinien nach Rybnik und nach Idaweiche. Die beiden Gemeinden, deren Einwohner zum größten Teil auf diesen Gruben beschäftigt sind, gehören also wirtschaftlich zusammen.

Beide Gruben sind durch Bahnanschluß mit dem Rangierbahnhof Gleiwitz verbunden und werden von diesem aus bedient. Die Anschlußbahn nach der Karl-Oswald-Grube, die auch weiterhin nach der kons. Gleiwitzer Steinkohlengrube führt, zweigt auf polnischen Gebiet gleich hinter der Grenze nach Ueberschreitung der Klodnitz von der Linie nach Rybnik ab und verläuft, nachdem sie auf deutsches Gebiet getreten ist, an der Südgrenze der Gemarkung Ellguth-Zabrze entlang. Die Abzweigung von der Anschlußstrecke zur Karl-Oswald-Grube liegt etwas östlich der Chaussee Gleiwitz-Preiswitz. Es besteht, wie der Plan ferner zeigt, die Möglichkeit, diese Anschlußbahn von der Rybniker Linie südlich des neuen Zollbahnhofes auf deutschem Gebiete abzuzweigen und an der polnischen Grenze entlang zu führen, ohne diese zu berühren, sodaß dann diese Anschlußlinie dem polnischen Einfluß entzogen ist.

Der neue Zollbahnhof zweigt unmittelbar südlich der Chaussee Sosnitza-Hindenburg von der Rybniker Linie ab und hat gleichzeitig eine Verbindung mit der Linie von Idaweiche her, die aus dem polnischen Gebiet kommt. **Der Zollbahnhof, der ganz auf dem Gebiete von Sosnitza liegt** und wahrscheinlich noch eine Erweiterung erfahren wird, **wird ebenfalls vom Rangierbahnhof Gleiwitz bedient.** Die meisten auf dem Zollbahnhof tätigen Beamten und Angestellten haben in Gleiwitz ihre Wohnung.

Eisenbahntechnisch sind also die Verbindungsbahnen mit ihren Anschlüssen sowie der neue Zollbahnhof Glieder des Rangierbahnhofes Gleiwitz und bilden ebenso wie die nach Mathesdorf abzweigenden Industriegleise mit den Bahnanlagen von Gleiwitz eine Einheit. Auf die große verkehrstechnische Bedeutung des von der genannten Verbindungsbahn umschlossenen Gebietes von Ellguth-Zabrze und Sosnitza soll später noch näher eingangen werden.

Vorher sollen die Eisenbahnanlagen von Gleiwitz und die von dort ausgehenden Linien einer kleinen Betrachtung unterzogen werden.

Gleiwitz ist verkehrstechnisch und zwar nicht nur für die Gütertransporte sondern auch für den Personenzugverkehr der Schlüssel für das gesamte oberschlesische Industriegebiet. Wie die Aeste eines Stammes verteilen sich von Gleiwitz aus die Transportlinien und durchziehen das ganze Gebiet. Es zweigen von Gleiwitz in östlicher und südlicher Richtung folgende Linien ab.

1. Die Linie nach Beuthen-Laurahütte-Sosnowice
2. Die Strecke nach Hindenburg-Morgenroth-Bismarckhütte-Kattowitz-Myslowitz
3. Die Strecke über Sosnitza-Dorotheendorf nach Poremba
4. Die Linie nach Bielschowitz-Kochlowitz-Idaweiche mit Abzweigung nach Rybnik, Tichau und Pleß
5. Die Linie nach Rybnik-Nensa.

Die nach Osten und Süden gehenden Linien bilden die Verzweigung der von Kandrzin kommenden Stammlinie und der Verbindung von Norden her, die bei Peiskretscham von der Strecke Oppeln-Beuthen abzweigt.

Die Linie Gleiwitz-Kandrzin ist die wichtigste Abfuhrstrecke aus Oberschlesien, da sie bei Kandrzin nicht nur nach Norden (Breslau), nach Westen (Sachsen), nach Süden (Oderberg) abzweigt, sondern auch nach Cosel-Oderhafen zum Wasserumschlag führt.

Diesem bedeutenden Eisenbahnknotenpunkt entsprechen auch die Bahnhofsanlagen von Gleiwitz, dessen Rangierbahnhof sich an Größe und Leistungsfähigkeit mit demjenigen des Ruhrgebietes messen kann, und nunmehr ebenso wie der Personenbahnhof nach den modernsten Gesichtspunkten der Eisenbahntechnik bedeutend erweitert umgebaut wird.

Man beherrscht also verkehrstechnisch von Gleiwitz aus ganz Oberschlesien und zwar nicht allein mit dem normalspurigen Schienennetz, sondern auch mit dem Schmalspurnetz, das von Gleiwitz ausgeht, dort Umschlaganlagen am Klodnitz-Kanal hat und für die gesamte Industrie Oberschlesiens von großer Bedeutung ist. Diese in Gleiwitz beginnende Schmalspurlinie zieht sich südlich des Klodnitz-Kanals und des Verschiebebahnhofes Gleiwitz entlang bis Sosnitza und gabelt sich dort in eine nördliche Linie über Ludwigsglück-Borsigwerk-Beuthen und in eine östliche über Sosnitza, Dorotheendorf nach Poremba ohne Hindenburg selbst zu berühren. Die beiden Schmalspurlinien erstrecken sich dann in weiteren Verzweigungen auf das ganze Industriegebiet. Dieser Umstand macht die Kleinbahnstrecke von Gleiwitz bis zur Gabelung bei Sosnitza, ganz abgesehen von dem Wasser-Anschluß, gerade für Industriegleis-Anschlüsse außerordentlich wertvoll, da man von dieser Stammlinie nach allen größeren Industriezentren Oberschlesiens gelangen kann.

Vergleicht man die Eisenbahnanlagen im Zusammenhang mit der städtischen Bebauung von Gleiwitz und der Nachbarstadt Hindenburg, so zeigt ein Blick auf die Karte, daß der größte und wichtigste Teil, die eigentliche **Geschäftsstadt Gleiwitz, sich organisch an den Südrand der Bahnanlagen anlehnt** und daß in genügender Anzahl und Breite die Straßenzüge unter oder über die neuen Bahnhofsanlagen nach den nördlichen Wohn- und Industriegebieten der Stadt durchgeführt sind. Der Verkehr zwischen den beiden Stadtteilen wird durch die neuen Bahnanlagen in keiner Weise gehemmt und es bestehen Möglichkeiten genug für eine Weiterentwicklung des städtischen Verkehrs.

Die Stadt **Hindenburg wird von der zweigleisigen Bahn nach Kattowitz durchschnitten.** Die Bebauung drängt sich an die Bahnlinie heran, sodaß eine wesentliche Vergrößerung der Gleisanlagen kaum möglich ist. Die wichtigste Straßenüberführung in der Nähe des Bahnhofes Hindenburg, die Südhälfte mit der Nordhälfte der Stadt verbindend, hat eine unübersichtliche in der Krümmung liegende Auffahrtsrampe, sodaß der Verkehr zwischen den beiden Stadtteilen, insbesondere mit Kraftwagen hierdurch empfindlich gehemmt wird. Während die Stadt Gleiwitz sich durch ihre günstige Lage zum Eisenbahnnetz auszeichnet, ist die Lage der Stadt Hindenburg zu den Bahnlinien geradezu ungünstig. Die Linie Gleiwitz-Beuthen, die als Schnellzugsstrecke in Frage kommt, berührt Hindenburg nicht. Der nächstgelegene Bahnhof Ludwigsglück an der Strecke Gleiwitz-Beuthen liegt vom Bahnhof Hindenburg, der etwa im Mittelpunkt der Stadt liegt, über 2 km entfernt. Die Linie nach Idaweiche hat, wie bereits gesagt, in Dorotheendorf einen Haltepunkt, der vom Bahnhof Hindenburg eine Entfernung von über 1,5 km hat.

Die Lage der Stadt Hindenburg zwischen den drei Bahnlinien ist also verkehrstechnisch ungünstig. Dies ist auch mit ein Hauptgrund, weshalb sich Hindenburg nicht wie Gleiwitz zu einer ausgesprochenen Geschäftsstadt entwickelt hat. Die ungünstige verkehrstechnische Lage von Hindenburg wird nicht wesentlich verbessert, wenn durch eine neue Verbindungslinie vom Bahnhof Hindenburg nach Borsigwerk die Schnellzüge Gleiwitz-Beuthen über Hindenburg geführt werden. Der Bau dieser Linie ist aber mit unverhältnismäßig hohen Kosten verbunden und dürfte daher in absehbarer Zeit wohl kaum in Angriff genommen werden.

Die verkehrstechnischen Beziehungen von Hindenburg und Sosnitza bezüglich des Straßen- und Personenverkehrs sind schon vorher besprochen worden. **Der Güterverkehr von Hindenburg nach Gleiwitz wird an Sosnitza vorbeigeleitet, ohne dessen Bahnhof zu berühren.** Gleisanschlüsse von Hindenburg her nach der Gemarkung Sosnitza bestehen nicht, sodaß **von einem verkehrstechnischen Zusammenhang zwischen Sosnitza und Hindenburg in keiner Weise gesprochen werden kann.**

Mit Ellguth-Zabrze hat Hindenburg, es sei denn von Gleiwitz aus, überhaupt keine Eisenbahnverbindung.

Diese kurzen Betrachtungen zeigen zur Genüge, daß die Verkehrsbeziehungen der Gemeinden Ellguth-Zabrze und Sosnitza sowohl für den Straßen- als auch den Eisenbahnverkehr mit der Stadt Gleiwitz ungleich zahlreicher und inniger sind

als mit der Stadt Hindenburg, und man kann mit Recht behaupten, daß diese **beiden Gemeinden mit Gleiwitz eine verkehrstechnische Einheit bilden.** Im Interesse einer wirtschaftlichen Verwaltung dieser beiden Gemeinden wäre daher eine Eingemeindung nach Gleiwitz von großem Vorteil, weil dann die Möglichkeit besteht, daß diese beiden Ortschaften städtebautechnisch verbessert und ihre Gemarkungen verkehrstechnisch gründlicher und einheitlicher erschlossen werden. Es wurde bereits gesagt, daß die Anschlußbahn vom Rangierbahnhof Gleiwitz nach der Karl-Oswald-Grube und der kons. Gleiwitzer Steinkohlengrube die Gemarkungen Sosnitza und Ellguth-Zabrze fast ganz umschließt, sodaß hierdurch auf die einfachste und billigste Weise die Möglichkeit gegeben ist, dieses Gebiet noch mehr als bisher für die industriellen Anlagen nutzbar zu machen. So große Gebiete am Rande von Industriezentren mit derartig zentraler Lage zum Eisenbahnnetz sind ebenso wertvoll wie selten und **gerade im oberschlesischen Industriegebiet, das lediglich nach politischen und nicht nach verkehrswirtschaftlichen Gesichtspunkten zwischen Deutschland und Polen aufgeteilt ist, soll man die wirtschaftlichen Kräfte nicht zersplittern sondern zusammenhalten. Dies wird am ersten erreicht, wenn sich die Grenzen der verkehrstechnischen Einheit mit denen des kommunalen Verwaltungsbezirkes decken.**

Eine Eingemeindung der beiden Ortschaften Ellguth-Zabrze und Sosnitza nach Gleiwitz ist auch aus Gründen der Sicherheit gegen die Auslandsgrenzen eine gegebene Maßnahme. Im Fall eines Angriffes von der Grenze her werden sich die Einwohner dieser Ortschaften naturgemäß nach Gleiwitz zurückziehen, wo die Stadtverwaltung die Unterbringung und Verpflegung der Flüchtlinge bis zur Weiterbeförderung ins Innere des Landes zu veranlassen hätte. Falls die Einwohner dieser Ortschaften nach Hindenburg eingemeindet würden und sich im Falle eines Angriffes hilfesuchend zu ihrer Kommunal-Verwaltung begeben sollten, so müßten sie sich zuerst nach Osten wenden, um dann nach Westen befördert zu werden, was natürlich die Verwirrung in Zeiten der Gefahr noch erhöhen würde. **Grenztechnisch ist auch im Interesse der wirtschaftlichen Güter erwünscht, Konzentrationspunkte nicht zu nahe an die Grenze zu legen. Auch für diesen Fall ist die Lage von Gleiwitz günstiger als die von Hindenburg.**

Die bereits erwähnte große verkehrstechnische Bedeutung der Gemeindebezirke Ellguth-Zabrze und Sosnitza durch ihre Zugehörigkeit zu Gleiwitz wird noch bedeutend steigen, wenn der **Groß-Schiffahrtsweg** gebaut und nach Vertiefung und Verbreiterung des Klodnitz-Kanals die Schiffe von der Ostsee bis Gleiwitz zum Tore des oberschlesischen Eisenbahnnetzes fahren können. Der am Ende des Klodnitz-Kanals anzulegende Umschlaghafen kommt dann auf das Gebiet von Sosnitza zu liegen und die Verbindungsbahn vom Rangierbahnhof Gleiwitz würde dann von der Rybniker Linie dicht vor der polnischen Grenze abzweigend von Süden her mit ihren Gleisverzweigungen in die Landzungen zwischen den einzelnen Hafenbecken hineinstoßen.

Die verkehrstechnische und wirtschaftliche Zugehörigkeit des geplanten Hafengebietes zum Stadtbezirk Gleiwitz, das mit namhafter finanzieller Beteiligung der Stadt als privat-wirtschaftliches Unternehmen ausgebaut werden soll, **hat bereits die Regierung in Oppeln anerkannt** und demgemäß vorgeschlagen, die neuen Grenzen des Stadtgebietes von Gleiwitz unmittelbar um das Hafengebiet herumzulegen. Nun gehört aber zu den Gleisanlagen im Hafengebiet selbst noch eine diese vorgelagerte Gleisgruppe, in der die Eisenbahnverwaltung die Umschlagsfrachten an die Hafenverwaltung übergibt und andererseits von dieser übernimmt. Ferner hat diese vorgelagerte Gruppe den Zweck, die Frachten für den Hafen, die in bunter Reihenfolge von dem Verschiebebahnhofe angebracht werden, nach den einzelnen Verladestellen zu ordnen. Die nutzbare Länge eines Gleises dieser Uebergabegruppe wird nach der Länge des größten Uebergabezuges bemessen. Unter Zugrundelegung eines Hafenzuges von 60 Wagen wäre bei einer Wagenlänge von 9 m und einer Lokomotivlänge von 15 m einschließlich des erforderlichen Spielraumes die nutzbare Länge eines Uebergabegleises 600 m. Es kommen als Mindestzahl drei nebeneinanderliegende Gleise in Frage, eins für die abzuholenden Züge, eins für die zum Hafen gebrachten Züge und ein Umfahrgleis für die

Lokomotiven. Meist wird aber, um Verzögerungen, die sowohl beim Umschlag im Hafen als auch durch Verkehrsstockungen im Verschiebebahnhof entstehen, auszugleichen, die Zahl dieser Gleise erhöht. Da in der Verlängerung dieser Uebergabegleise zum Hafen zu eine kleinere Gruppe zum Ordnen der Frachten nach Ladestellen eingeschaltet ist, so muß man unter Berücksichtigung der Weichenentwicklung für die der eigentlichen Hafenanlage vorgelagerten eisenbahntechnischen Betriebsanlagen mindestens 1200 m Länge vorsehen, die sich bei der geplanten Hafenanlage von dieser nach Südosten auf dem rechten Klodnitzufer hinziehen. Die Hafenanlagen werden also die Gemarkung Sosnitza auf ihrer ganzen Länge durchziehen. Dieser Umstand erleichtert in beträchtlichem Maße in Verbindung mit der Anschlußbahn am Südrande von Ellguth-Zabrze den verkehrstechnischen Aufschluß der beiden Gemeindebezirke. Die weitere industrielle Erschließung des Gebietes wird bestimmt kommen, da durch die Hafenanlagen die günstige Verbindung des Wasser- und Bahnanschlusses für Normal- und Schmalspur geschaffen ist, und zwar am Eingangstor des oberschlesischen Industriegebietes. Ein derartiges Zusammentreffen von günstigen Umständen wird die Industrie nicht brach liegen lassen. Beabsichtigt doch die Hohenlohe-Oehring'sche Verwaltung bei Eröffnung des Hafens die Karl-Oswald-Grube wieder in Betrieb zu nehmen, und es ist bestimmt zu erwarten, daß auf dem Grubengelände noch größere industrielle Anlagen erstehen werden.

Für diesen Fall müßte aber das **Industriegelände nach einheitlichen Gesichtspunkten eisenbahntechnisch** etwa wie auf dem Plane in großen Zügen gezeigt, **erschlossen werden. Dieses Ziel wird am ehesten erreicht, wenn die beiden Bezirke Sosnitza und Ellguth-Zabrze in ihrer Gesamtheit nach Gleiwitz eingemeindet würden.**

Es ist bereits gesagt worden, daß die Stadt Gleiwitz beabsichtigt, sich mit einem namhaften Anteil an dem Bau und dem Betrieb des Hafens zu beteiligen. Sie hofft dabei, daß sich diese Anlagen auch einigermaßen verzinsen werden. Nun sind aber die Wasserstraßen nur 8 Monate für die Schiffahrt frei, der Hafenbetrieb würde also 4 Monate im Jahre ruhen. Dies bedeutet einen empfindlichen Ausfall an Einnahmen, sodaß also das Hafenunternehmen als solches kaum Zinsen abwerfen wird. Aber die Hafengebiete haben meist den industriellen Aufschluß des benachbarten Geländes zur Folge, es werden dort gewerbliche Anlagen entstehen, die einer großen Anzahl der Bewohner Verdienst geben und die Steuerkraft der Stadt erhöhen, sodaß dadurch die Möglichkeit gegeben ist, den Ausfall an Einnahmen aus dem Hafenbetriebe selbst wieder einigermaßen auszugleichen. **Um also für die Zukunft den Bau dieser Hafenanlagen zu sichern, wäre es im Interesse einer weitschauenden Kommunal-Politik aus diesen Gründen geboten, die beiden Orte nach der Stadt einzugemeinden, die das größte Interesse an einer wirtschaftlichen Erschließung dieser Gemeindebezirke hat.** Sie könnte dann durch einen Bebauungsplan ähnlich wie der Ruhrsiedlungs-Verband Verkehrsbänder abgrenzen, die von jeglicher Bebauung freigehalten werden, und so die Möglichkeit der Ausführung von Verkehrsprojekten, die zeitlich noch nicht in greifbarer Nähe liegen, für spätere Zeiten sichern.

Die Gründung eines Zweckverbandes Gleiwitz-Hindenburg dürfte für die Lösung derartiger Fragen nicht in Betracht kommen, da sowohl der Charakter als auch die städtebaulichen Aufgaben der beiden Orte zu verschieden sind. Eine ersprießliche Zusammenarbeit ist aber erst dann gewährleistet, wenn sich die Interessen der beiden Städte im großen und ganzen decken.

Gleiwitz hat, abgesehen von den großen industriellen Werken, eine Handel und Gewerbe treibende Bevölkerung, während Hindenburg in der Hauptsache aus einer Arbeiterbevölkerung besteht, die auf den dortigen Gruben und Hütten beschäftigt ist. Dementsprechend sind auch die städtebaulichen Aufgaben beider Orte verschieden. Während der Stadtplan von Gleiwitz ein einheitliches Gebilde ist, das sich im Laufe der Jahrzente organisch entwickelt hat, und dessen Weiterentwickelung von selbst gegeben ist, macht die Bebauung von Hindenburg einen weniger einheitlichen Eindruck. Hier sind zur Schaffung gesunder Wohnverhältnisse für die Arbeiterbevölkerung noch große Aufgaben zu lösen. Der Ausbau von

Siedlungsgelände wird daher das dringendste und nächste Projekt von Hindenburg sein. Zu diesem Zweck soll der Stadt Hindenburg Siedlungsgelände durch die Eingemeindung eines Teiles des Gemeindegebietes Mikultschütz zur Verfügung gestellt werden, ganz abgesehen davon, daß innerhalb des Stadtgebietes Hindenburg noch reichlich Baugelände zur Verfügung steht.

Die Interessen der Stadt Gleiwitz gehen mehr dahin, für die Industrie neues Gelände zu erschließen, und da sie in richtiger Erkenntnis die Gemarkungen Sosnitza und Ellguth-Zabrze hierfür äußerst geeignet hält, möchte sie nach Eingemeindung dieser Orte durch die Aufstellung eines Generalbebauungsplanes die Ausführung ihrer Ziele in einheitlicher und großzügiger Weise für die Zukunft sichern.

Da die Stadt Hindenburg wegen ihrer exentrischen Lage zum Verkehrsknotenpunkt die Gemeindebezirke Sosnitza und Ellguth-Zabrze zum eigenen Gedeihen nicht industriell aufschließen kann, so würde, falls die Orte nach Hindenburg eingemeindet würden, auch der industrielle Ausbau dieses wertvollen Geländes zum Schaden der gesamten deutschen Wirtschaft nicht das erforderliche Interesse finden. **Man soll daher die beiden Orte nach der Stadt eingemeinden, zu der sie verkehrstechnisch gehören,** und die daher auch an deren wirtschaftlichen Gedeihen das größte Interesse hat. **Das ist die Stadt Gleiwitz.** So würde eine natürliche Abgrenzung geschaffen und die städtebaulichen Aufgaben werden dann mit der geringsten Reibung der Verwaltungsapparate gelöst werden können. Das Gegenteil wäre zu erwarten, wenn man durch Gründung eines Zweckverbandes Hindenburg-Gleiwitz diese Ziele und zwar nach Aufteilung der fraglichen Gemeindebezirke nach verkehrstechnisch nicht zu rechtfertigenden Grenzen erreichen wollte.

Zur Lösung dieser städtebaulichen Aufgaben hat die Stadt Gleiwitz bereits einen bestausgestatteten technischen Apparat und zwar nicht nur zur Aufstellung eines Generalbebauungsplanes, sondern auch zur Durchführung desselben.

Erst später, wenn Gleiwitz und Hindenburg die ihrer Eigenart entsprechenden Aufgaben zum Abschluß gebracht haben, und wenn durch Erbauung von Siedlungen in nordwestlicher Richtung von Hindenburg und durch den Ausbau des Industriegeländes in südöstlicher Richtung von Gleiwitz diese beiden Städte fast zusammengewachsen sind, dann wird der Zeitpunkt gekommen sein, wo man diese großen Gemeindewesen durch Gründung eines Zweckverbandes nach einheitlichen Gesichtspunkten verwalten könnte. Vorher aber müssen — und zwar von jeder Stadt besonders — die ihrer Eigenart entsprechenden Aufgaben gelöst sein.

Verkehrt wäre es, dieses Ziel durch Schaffung eines Zwischen-Zustandes hinauszuzögern, indem man die Ortschaften Sosnitza und Ellguth-Zabrze als selbständige Gemeinden des Landkreises Tost-Gleiwitz bestehen lassen wollte und sie erst später nach der Stadt Gleiwitz eingemeinden würde. Es ist dabei zu bedenken, daß der Kreis Tost-Gleiwitz, der in der Hauptsache aus einer ländlichen Bevölkerung besteht, voraussichtlich kein wesentliches Interesse für die Durchführung des Generalbebauungsplanes mit seiner durch Verkehrsrücksichten begründeten Richtung auf Gleiwitz haben wird. Ja, durch diesen Zwischenzustand könnte vielleicht der Generalbebauungsplan für die zukünftige wirtschaftliche Erschließung des brachliegenden Geländes gefährdet werden.

Als Ergebnis der verkehrstechnischen Untersuchung sei zusammenfassend noch einmal kurz gesagt, daß **die Gemeindebezirke Ellguth-Zabrze und Sosnitza mit Gleiwitz eine verkehrstechnische Einheit bilden, und daß diese Gebiete durch eine einheitliche industrielle Erschließung in der Zukunft nicht nur für Gleiwitz, sondern für ganz Oberschlesien und vor allem auch für die gesamte deutsche Wirtschaft eine große Bedeutung erlangen werden.** Die einheitliche industrielle Erschließung wird aber am besten gewährleistet durch eine sofortige Eingemeindung der beiden Ortschaften nach Gleiwitz ohne Schaffung eines Zwischenzustandes, da sich dann die kommunalen Grenzen nicht mit denen der Verkehrseinheit, zum Vorteil einer wirtschaftlichen Verwaltung decken werden.

II. Mathesdorf

Mit dem Rangierbahnhof Gleiwitz ist bereits der westliche Teil des Gemeindebezirkes Mathesdorf mit 2063 Einwohnern durch eine ganze Anzahl von Eisenbahnanschlüssen verbunden, und ist somit ein Glied dieses Bahnhofes. **Die verkehrstechnische Zugehörigkeit dieses Industriegeländes ist auch bereits**

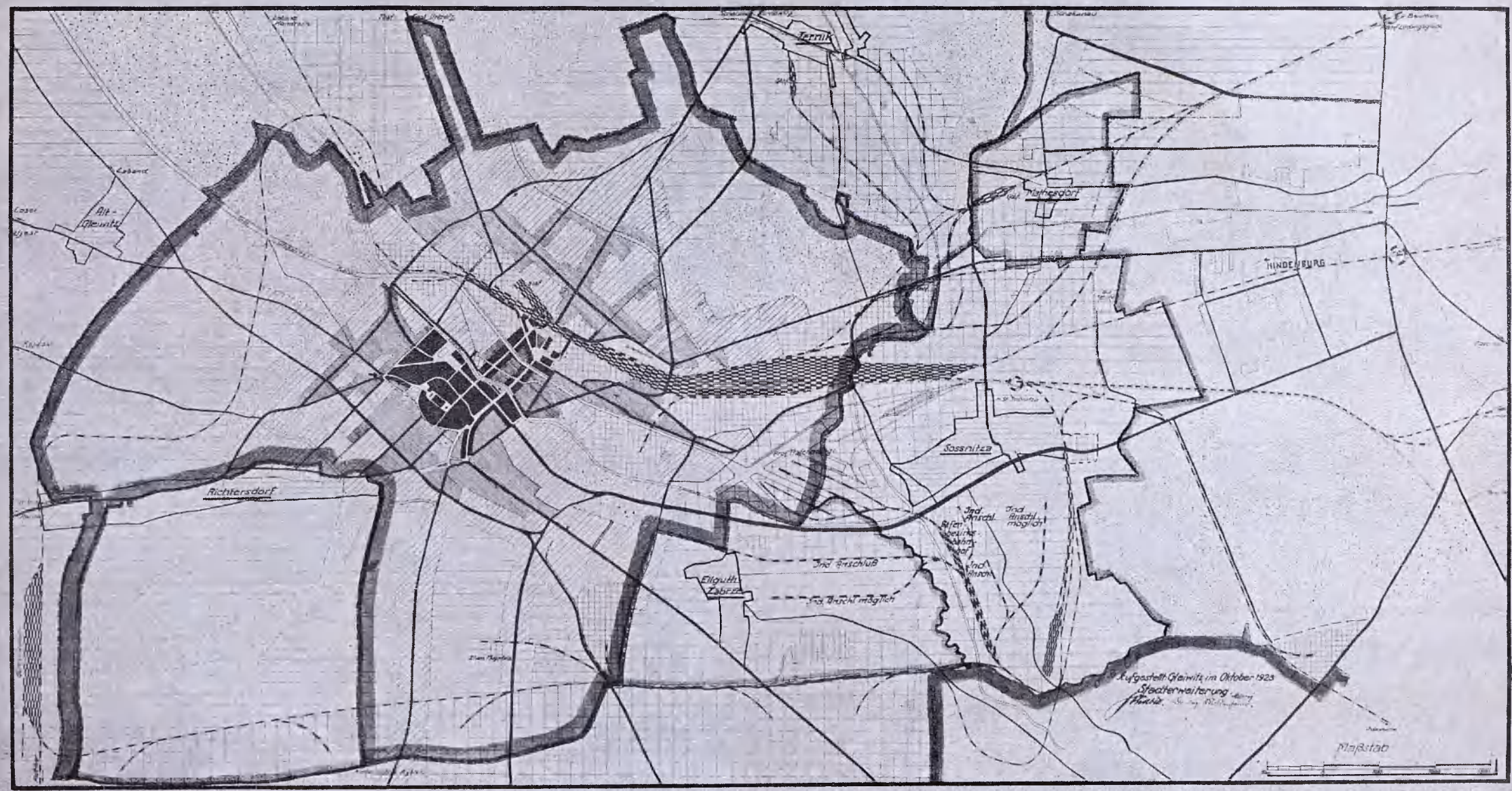
von der Regierung zu Oppeln dadurch anerkannt worden, daß sie vorgeschlagen hat, dieses Gebiet nach Gleiwitz einzugemeinden. Durch diese Grenze würde aber der Ort selbst von dem Industriegelände abgetrennt. Da aber die Einwohner von Mathesdorf zum größten Teil in diesen Werken beschäftigt sind, so bilden beide Teile des Gemeindebezirks eine wirtschaftliche Einheit. **Im Interesse einer wirtschaftlichen Verwaltung wäre es daher geboten, wenn die neue Grenze des Stadtbezirkes von Gleiwitz um den Ort Mathesdorf herumgelegt würde.** Dies wäre auch noch aus folgendem Grunde vorteilhaft: Ein Teil der Bewohner von Sosnitza ist in den industriellen Werken von Mathesdorf beschäftigt. Beide Orte, zwischen denen ein lebhafter Verkehr besteht, sind durch eine Straße miteinander verbunden, die unter den Bahnlinien durchgeführt ist und mit finanzieller Unterstützung von Gleiwitz zur Zeit noch wesentlich verbessert wird.

Durch die Eingemeindung von Mathesdorf in Verbindung mit Sosnitza und Ellguth-Zabrze würden die kommunal-politischen Grenzen mit denen der Verkehrseinheit vollständig zur Deckung gebracht sein, und das Stadtgebiet von Gleiwitz würde dann zum Vorteil der deutschen Wirtschaft ein nach verkehrstechnischen Gesichtspunkten gut abgerundetes Gemeindewesen darstellen.

Dresden, den 11. Januar 1925.

gez. Professor Dr. Ing. **M. Müller.**

Entwurf zu einem Generalsiedlungsplan für die Stadt Gleiwitz und Außengebiete.



Zeichenerklärung:

City: Alt- u. Geschäftsstadt
Geschlossene Wohnviertel
Offene Wohnviertel
Ländliche Bebauung
Bestehende Dorflagen
Industrie
Freiflächen: Wald, Park, Sportplätze, Wiesen, Schrebergärten, Friedhöfe.
Hauptverkehrsstraßen
Hauptbahn
Kleinbahn
Wasserläufe
Grenzen der Gemeinden
Stadtkreisgrenze

Gutachten

über die Frage der Eingemeindung der Gemeindebezirke Zernik, Mathesdorf, Sosnitza, Ellguth-Zabrze und Richtersdorf, sowie des Gutsbezirks Petersdorf nach der Stadt Gleiwitz

Bearbeitet im Auftrage des Magistrats der Stadt Gleiwitz

von Stadtbaurat **Paul Wolf-Dresden**

Mit 1 Plan

Durch die Abtrennung Ost-Oberschlesiens vom deutschen Reiche ist ein unnatürlicher und gewaltsamer Trennungsstrich gezogen worden, der ein ehemals einheitliches, lebensstarkes Wirtschaftsgebiet in zwei völlig getrennte Teile zerissen hat. Die verhängnisvollen Folgen dieser Gewaltpolitik zeigen sich heute schon darin, daß das Polen zugesprochene Ostoberschlesien in seiner Entwicklung bereits eine rückläufige Bewegung angenommen und daß der beim deutschen Reiche verbliebene Torso West-Oberschlesien mit außerordentlich starken Schwierigkeiten zu kämpfen hat. Obgleich Ost-Oberschlesien die bei weitem reicheren Bodenschätze aufweist, so ist es doch heute Aufgabe von West-Oberschlesien, den beim Reiche verbliebenen Teil so lebensstark zu machen, daß dieser, wenn er auch nicht als völliger Ersatz für den verloren gegangenen Teil von Oberschlesien in Frage kommen, so doch durch verstärkte Produktion so ausgebaut werden kann, daß er seine Aufgabe für die gesamte deutsche Wirtschaft erfüllt. **An der Gestaltung des west-oberschlesischen Industriegebietes ist daher nicht allein Oberschlesien selbst, sondern ganz Deutschland außerordentlich stark interessiert.**

Zunächst gilt es die **Grundlagen** zu schaffen **für eine gesunde, wirtschaftliche Weiterentwicklung des Industriegebietes von West-Oberschlesien.** Ausgangspunkt für diese Grundlagen aber **muß** eine sofort einsetzende **zielbewußte Eingemeindungspolitik sein, die nicht allein vom Standpunkte der einzelnen Gemeinden und Landkreise aus, sondern von dem Gesichtspunkt einer künftigen einheitlichen, planmäßigen Gestaltung des gesamten westoberschlesischen Industriebezirks, in ihrer Auswirkung auf die gesamte deutsche Wirtschaft betrachtet werden muß.**

Wie **bei jeder Eingemeindungspolitik,** so rücken auch hier die großen **städtebaulichen Fragen in den Vordergrund.** Die praktische Arbeit der Stadterweiterung stellt sich dar als ein Produkt, bestehend aus den Faktoren: Technik, Wirtschaft, Hygiene, Verwaltung und Kunst. Die **Fragen der Eingemeindung** müssen daher **in erster Linie vom verkehrstechnischen, wirtschaftlichen, volkswirtschaftlichen, gesundheitlichen und künstlerischen Standpunkt** aus beleuchtet werden. Im Hinblick darauf, daß es sich im westoberschlesischen Industriegebiet um ein einheitliches Wirtschaftsgebiet handelt, in welchem drei größere Mittelstädte und eine Reihe von kleineren Gemeinden vereinigt sind, müssen naturgemäß **alle Stadterweiterungsfragen über das eigentliche Gebiet der Stadtplanung hinaus in das Gebiet der Landesplanung** geführt werden. Während sich die Stadtplanung im engeren Sinne auf Grund der örtlichen Wirtschaft entwickelt, so hat sich die Landesplanung zu befassen mit der über weite Strecken ausgedehnten Bebauung einer Summe von Einzelzentren, Städten und Gemeinden und letzten Endes auf ein großes ausgedehntes Industrie- und Handelsgebiet überhaupt. **Würde man die Stadterweiterungsfragen von Gleiwitz, Hindenburg und Beuthen jeweils nur vom Standpunkt der einzelnen Stadt aus behandeln, und auch die Eingemeindungsfragen dementsprechend regeln, so würden sich in ganz kurzer Zeit dadurch ähnlich verhängnisvolle Auswirkungen ergeben, wie sie sich heute infolge des gewaltsamen Trennungsstriches für ganz Oberschlesien darstellen.** Das westoberschlesische Industriegebiet darf daher nicht nur vom Standpunkte der eigentlichen Stadtplanung aus betrachtet werden; auf der anderen Seite aber ist die Ausdehnung des Gebietes heute noch nicht groß genug, um es völlig vom Standpunkte der eigentlichen Landesplanung aus behandeln zu können. Soll aber das ganze westoberschlesische Industriegebiet sich in nächster Zukunft zu einem einheitlichen Organismus entwickeln,

so muß neben der Stadtplanung für die einzelnen Zentren der verkehrstechnische und bautechnische Aufschluß auch der dazwischen liegenden Gebiete mit in den Bereich der Erwägungen einbezogen werden. Bei der dichten Bevölkerung, die heute schon auf dem Gebiete des westoberschlesischen Industriegebietes angesiedelt ist und bei den zahlreichen technischen und wirtschaftlichen Fragen, die entweder bereits zurzeit lebhaft erörtert werden müssen, scheint es **notwendig, daß die Fragen der Gesamtplanung schon bald geklärt werden.** Diese Gesamtplanung für das westoberschlesische Industriegebiet wird sich vorläufig beschränken können auf einen **„Nutzungsplan", in welchem in erster Linie die Verkehrsbänder, die künftigen Industrieflächen und Wohnflächen, sowie die dauernd zu erhaltenden Freiflächen festgelegt werden.** Dabei wird es sich zunächst darum handeln, die örtlich gebundenen Industrien, vor allem die Kohlenschächte und andere Bergwerksanlagen, die als Neuanlagen zu erwarten sind, auf Grund von Verhandlungen mit den beteiligten Bergbauberechtigten festzulegen. In zweiter Linie sind dann die Fragen des Verkehrs zu prüfen, unter Berücksichtigung vorhandener Verkehrslinien, Vollbahnen, Straßenbahnen, Hauptstraßen und Wasserstraßen. Auch die Frage einer einheitlichen Versorgung des ganzen Industriebezirks mit Gas, Wasser und Elektrizität werden dabei geklärt werden müssen. In dritter Linie sind diejenigen weiteren Industrieflächen im Gesamtgebiet festzusetzen, welche örtlich nicht gebunden sind, die aber abhängig sind von den Verkehrsverhältnissen einerseits und der Ansiedlungsmöglichkeit in zugehörigen Wohngebieten andererseits. In erster Verbindung mit der Festsetzung von Industrieflächen und Verkehrslinien aber muß die Festsetzung der eigentlichen Wohngebiete erfolgen. Schließlich müssen dann die für die jetzige Bevölkerung des Industriegebietes erforderlichen Freiflächen bestimmt werden.

Je früher eine solche planmäßige Festlegung der erwähnten einzelnen Faktoren erfolgt, desto besser wird die Grundlage sein, die für den Ausbau des westoberschlesischen Industriebezirks zu einem kraftvollen, der gesamten deutschen Wirtschaft dienenden Gesamtorganismus geschaffen werden muß.

Es liegt nahe, die Frage aufzuwerfen, ob alle diese Aufgaben nicht dadurch am besten gelöst werden können, daß das ganze westoberschlesische Industriezentrum zu einem einzigen lebensfähigen Großstadtorganismus zusammen geschlossen wird. Vielleicht wird in der zukünftigen Entwickelung eine solche Lösung die natürliche sein, indessen ist heute hierfür der Zeitpunkt noch nicht gekommen. Vor allen Dingen fehlen hierzu die Grundlagen genügender Verkehrsverbindungen, sowie ein leistungsfähiges Netz von Verkehrsstraßen und von Straßenbahnen, ferner das Vorhandensein geeigneter zentraler Verwaltungsgebäude, sowie endlich die erforderlichen sonstigen baulichen und technischen Einrichtungen. Wenn es nun aber nicht möglich ist, schon heute alle Städte und Gemeinden des Industriegebietes zu einer einheitlichen Stadt zusammenzuschließen, so scheint mir doch schon jetzt **unter allen Umständen die Problemstellung** so zu sein, **durch die in Vorbereitung befindlichen Eingemeindungen die Zahl der politischen Einzelgemeinden auf ein Mindestmaß herabzudrücken.** Die Entwickelung der dichtbevölkerten Gebiete von Deutschland im Laufe der letzten 50 bis 60 Jahre hat mit erschütternder Deutlichkeit gezeigt, daß das Vorhandensein zu vieler Einzelgemeinden mit selbständiger Verwaltung dann zu verhängnisvollen Folgen führt, wenn diese einzelnen Gemeinden sich dicht aneinanderreihen und einheitliche Wirtschaftsgebiete bilden. Vom Standpunkt des Städtebauers aus betrachtet wäre es daher **zu erstreben, das ganze westoberschlesische Industriegebiet von Gleiwitz bis Beuthen unter möglichster Ausschaltung kleinerer ländlicher Zwischengemeinden schon jetzt in drei Stadtkreise aufzuteilen,** von denen jeder sich so weiter entwickeln kann, daß eine durchgreifende Lösung der Fragen des Verkehrs, der Festlegung der Industrie- und Wohngebiete und der Gestaltung der städt. Freiflächen möglich ist. **Darüber hinaus muß dann bald eine Organisationsform gefunden werden, die insbesondere in städtebaulicher Beziehung eine einheitliche Behandlung des Gesamtgebietes der drei so erweiterten Städte gewährleistet.** Die gegebene Organisationsform wäre hierfür der Siedlungsverband nach dem Vorbilde des Ruhrbezirks. Indessen weist das Gebiet des westoberschlesischen Industriebezirkes doch vorläufig weit weniger Gesamtfläche und Einwohnerzahl auf, als der Ruhrkohlenbezirk mit einer Einwohnerzahl von 4 Millionen Menschen. Mir

scheint vielmehr nach Durchführung der Eingemeindungen für das westoberschlesische Industriegebiet **die Organisationsform einer Verwaltungsgemeinschaft für bestimmte städtebauliche Arbeitsgebiete die richtige Lösung** zu sein. Diese Verwaltungsgemeinschaft könnte erforderlichen Falles auch über das eigentliche Gebiet des Städtebaues hinaus auf die Fragen der Verkehrseinrichtungen, der Versorgung mit Gas, Wasser und Elektrizität und auf gemeinsame Wohlfahrtseinrichtungen ausgedehnt werden.

Wenn man nun den Gedanken der Zusammenfassung des Industriegebietes in drei Stadtzentren weiter verfolgt, so wird man schon heute eine **zweckmäßige Verteilung von Wohn- und Industrieflächen im ganzen Industriegebiete** ins Auge fassen müssen. Während die Städte Beuthen und Gleiwitz in ihrer historischen Entwickelung Stadtkerne besitzen, die als Geschäftsstädte auch andere Nachbargebiete mit versorgen, ist Hindenburg vorwiegend Arbeiterwohnstadt. Wie der Herr Regierungspräsident zu Oppeln ausdrücklich anerkannt hat, besteht für die Stadt Hindenburg die Möglichkeit, neue Industrien im Osten und Norden in der Richtung Biskupitz und Mikultschütz anzusiedeln, während die Stadt Gleiwitz infolge der Führung der Hauptbahnlinie, eine solche Möglichkeit nur in ganz geringem Maße besitzt. **Das natürliche Ausdehnungsbedürfnis für neue Industrieflächen muß Gleiwitz nach Süden und Osten drängen und zur Eingemeindung von Ellguth-Zabrze und Sosnitza führen,** während der Westen und Norden des Stadtgebietes von Gleiwitz unter allen Umständen von Industrie freigehalten und für Wohngebiete vorbehalten werden muß.

Der Antrag der Stadt Gleiwitz lautet auf Eingemeindung von Gutsbezirk Petersdorf, Gemeinde und Gut Zernik, Mathesdorf, Gemeinde und Gut Sosnitza, Gemeinde Ellguth-Zabrze und Richtersdorf. Der Herr Regierungspräsident zu Oppeln hat in einer Verfügung vom 24. Januar 1924 bereits die Notwendigkeit der Eingemeindung von Petersdorf, Zernik, Richtersdorf und eines kleinen Teiles von Mathesdorf anerkannt, jedoch die Notwendigkeit der Eingemeindung des überwiegenden Teiles von Mathesdorf, der Gemeinde Sosnitza und Ellguth-Zabrze verneint. In den nachstehenden Ausführungen kann ich mich daher im wesentlichen darauf beschränken, die Gründe zu erörtern, die für die Eingemeindung von der ganzen Gemeinde Mathesdorf und der Gemeinden Sosnitza und Ellguth-Zabrze sprechen.

Bei der Festsetzung der künftigen Stadtgrenzen müssen berücksichtigt werden,

1. die verkehrstechnischen Gesichtspunkte,
2. die wirtschaftlichen Gesichtspunkte,
2. die Gesichtspunkte einer zweckmäßigen Verteilung von Industrie- und Wohnflächen und
4. die Lösung der Freiflächenfrage.

1. **Die verkehrstechnische Notwendigkeit der Eingemeindung der Gemeindebezirke Sosnitza, Ellguth-Zabrze und Mathesdorf nach Gleiwitz ist in dem Gutachten von Prof. Dr. ing. Wilhelm Müller, eines ausgezeichneten Verkehrstechnikers,** bereits **in überzeugender Weise begründet,** dem ich in allen Teilen beipflichten kann. Die 2400 Einwohner zählende Gemeinde **Ellguth-Zabrze** ist in der Luftlinie 2,6 km von ihrem Gemeindekern bis zum Stadtkern von Gleiwitz gemessen, entfernt; ihre **Bebaung reicht bereits bis unmittelbar an die Stadtgrenze von Gleiwitz heran,** sodaß schon jetzt bauliche Zusammenhänge vorhanden sind. Diesem baulichen Zusammenhang entspricht durchaus der rege Verkehr, der zwischen Ellguth-Zabrze und Gleiwitz besteht. Die Bewohner von Ellguth-Zabrze pflegen schon seit Jahren ihre **Einkäufe in Gleiwitz** zu machen, **wohin sie bequem sowohl** über **die Preiswitzer Chaussee als auch** über den **Ellguther Weg,** der in die Preiswitzer Straße einmündet, gelangen. Ellguth-Zabrze ist also schon heute in verkehrstechnischer Hinsicht als Vorstadtgebiet von Gleiwitz anzusehen; nach Fertigstellung der im Bau befindlichen Straße Gleiwitz-Sosnitza wird aber Ellguth-Zabrze (das durch einen nur ca. 300 m langen Verbindungsweg an die Straße angeschlossen wird) eine weitere ausgezeichnete Verkehrsverbindung erhalten.

Der Mittelpunkt der rund 6400 Einwohner zählenden Gemeinde **Sosnitza** ist gleich weit entfernt vom Mittelpunkt von Gleiwitz, wie vom Mittelpunkt von Hindenburg, nähmlich je 4 km. Eine direkte Verbindung zwischen Sosnitza und Hindenburg besteht zwar zurzeit durch die **Chaussee Sosnitza-Hindenburg;** diese Verkehrsstraße **ist jedoch in ihrem Verkehrswerte dadurch erheblich beeinträchtigt, daß auf eine Länge von 1,8 km drei Niveaukreuzungen** und zwar mit den Bahnlinien nach Rybnik, nach Idaweiche und Poremba **vorhanden sind,** die namentlich die Benutzung der Straße für den Kraftwagenverkehr außerordentlich stark beeinträchtigen. Eine technische Aenderung durch Unter- bezw. Ueberführungen ist selbstverständlich nur mit außerordentlichen Kosten möglich. Auch **zwischen Sosnitza und Gleiwitz besteht schon zurzeit eine ganz kurze Straßenverbindung; nach Fertigstellung** der schon erwähnten **Straße Gleiwitz-Sosnitza,** die sich bereits im Bau befindet, die zum Teil in den Erdarbeiten schon fertiggestellt und deren Vollendung in kürzester Zeit zu erwarten ist, wird **eine weitere ausgezeichnete Verbindung zwischen Sosnitza und Gleiwitz** hergestellt, auf welche Gleiwitz von Sosnitza auf direktem 3,8 km langen Wege ohne irgendwelche Kreuzung einer Bahnlinie zu erreichen sein wird. Diese Straße wird im Wesentlichen durch die Stadt Gleiwitz zu finanzieren sein, da bei der finanziellen geringen Leistungsfähigkeit des Landkreises Gleiwitz nicht damit zu rechnen sein wird, daß sie den verkehrstechnischen Anforderungen in vollem Umfange gerecht werden kann, die der Verkehr Gleiwitz-Sosnitza stellt. **Von Ellguth-Zabrze aus ist in kurzer Entfernung der Bahnhof Gleiwitz zu erreichen, während $^1/_2$ km nördlich vom Ortsmittelpunkt von Sosnitza ein Bahnhof liegt, von welchem aus direkte Verbindung mit dem Bahnhof Gleiwitz erfolgt. Eine direkte Bahnverbindung zwischen Sosnitza und Hindenburg besteht nicht;** Hindenburg ist vielmehr mit der Bahn von Sosnitza aus nur dadurch zu erreichen, daß die Bahn bis zu der Haltestelle Dorotheendorf benutzt wird, von der aus dann nach dem Mittelpunkt von Hindenburg noch über $1^1/_2$ km zu Fuß zurückzulegen sind. Das Zentrum von Hindenburg und der Bahnhof Hindenburg selbst werden von dieser Bahn garnicht berührt, abgesehen davon, daß auf dieser Strecke nur täglich 3 bezw. 4 Züge verkehren, **wogegen auf der Strecke Sosnitza-Gleiwitz 13 bezw. 14 Züge zur Verfügung stehen,** ein Umstand, der für den Verkehr der Bewohner von Sosnitza mit der Geschäftsstadt Gleiwitz von erheblicher Bedeutung ist.

Die beiden Gruben der Hohenlohe-Oehringen'schen Verwaltung, die sich innerhalb der Gemarkungen von Ellguth-Zabrze und Sosnitza befinden, sind durch Bahnanschluß mit dem Rangierbahnhof Gleiwitz verbunden und werden von diesem aus bedient. Der neue Zollbahnhof zweigt unmittelbar südlich der Chaussee Sosnitza-Hindenburg von der Linie nach Rybnik ab. Dieser Zollbahnhof liegt auf dem Gebiete von Sosnitza, wird aber ebenfalls vom Rangierbahnhof Gleiwitz bedient. Die Mehrzahl der auf dem Zollbahnhof tätigen Beamten und Arbeiter wohnt in Gleiwitz. Aus dem Müller'schen Gutachten geht hervor, daß **die Verbindungsbahnen mit ihren Anschlüssen, sowie der neue Zollbahnhof Glieder des Rangierbahnhofes Gleiwitz sind und** ebenso wie die nach Mathesdorf abzweigenden Industriegleise **mit den Bahnanlagen von Gleiwitz eine Einheit bilden.** Der Güterverkehr von Hindenburg nach Gleiwitz wird an Sosnitza vorbei geleitet, ohne daß er dessen Bahnhof berührt: es bestehen auch keinerlei Gleisanschlüsse von Hindenburg nach Sosnitza.

Das Müller'sche Gutachten weist also nach, daß die Verkehrsbeziehungen der Gemeinden Ellguth-Zabrze und Sosnitza zu Gleiwitz sowohl für den Straßen- als auch für den Eisenbahnverkehr wesentlich zahlreicher und besser sind, als zu der Stadt Hindenburg. **Müller sagt mit Recht, daß beide Gemeinden mit Gleiwitz eine verkehrstechnische Einheit bilden.** Da die Anschlußbahn vom Rangierbahnhof Gleiwitz nach der Karl-Oswald-Grube und der kons. Gleiwitzer Steinkohlengrube die Gemarkungen Sosnitza und Ellguth-Zabrze fast ganz umschließt, so ist hier in einfacher und billiger Weise die Möglichkeit gegeben, dieses Gebiet noch mehr als bisher für industrielle Anlagen nutzbar zu machen. Hier bietet sich also **die seltene und heute nicht hoch genug einzuschätzende Möglichkeit, große Industrieflächen in zentraler Lage in inniger Verbindung mit dem Eisenbahnnetz zu schaffen, eine Möglichkeit, die gerade für West-Oberschlesien eine besondere Rolle zu spielen geeignet ist.** Es wäre vom

verkehrstechnischen, wie auch vom allgemeinen städtebaulichen Standpunkt aus völlig unverständlich, wenn man eine solche verkehrstechnische Einheit durch künstlich zu schaffende kommunale Grenzen zerreißen würde. Man würde damit den verhängnisvollen Fehler wiederholen, der durch die Zerreißung des verkehrstechnisch eine Einheit bildenden gesamten ost- und westoberschlesischen Industriebezirks begangen worden ist.

Die Zentralisierung des westoberschlesischen Güterverkehrs, die bereits durch den Rangierbahnhof Gleiwitz im hohen Maße vorhanden ist, wird noch erheblich gesteigert werden, **wenn** einmal der **Groß-Schiffahrtsweg gebaut** und der Klodnitz-Kanal so vertieft und verbreitert sein wird, daß die Schiffe von der Ostsee bis Gleiwitz, also bis zum Zentrum des oberschlesischen Eisenbahnnetzes fahren können. Der am Ende des Klodnitzkanals an der Berührungsstelle der heutigen Grenzen von Gleiwitz, Ellguth-Zabrze und Sosnitza geplante **Umschlaghafen** würde hier **in unmittelbarer Nähe des Rangierbahnhofes Gleiwitz liegen, der sich hinsichtlich seiner Größe und seiner Leistungsfähigkeit mit den größten Rangierbahnhöfen in Deutschland messen kann** und der die Sammelstelle für die gesamte Güterbewegung des westoberschlesischen Industriegebietes darstellt. **Die verkehrstechnische und wirtschaftliche Zugehörigkeit des geplanten Hafengebietes (das nur an dieser Stelle in Frage kommen kann) zum Stadtbezirk Gleiwitz,** welches mit namhafter finanzieller Beteiligung der Stadt Gleiwitz als privatwirtschaftliches Unternehmen gedacht ist, **hat bereits der Herr Regierungspräsident in Oppeln anerkannt und demgemäß vorgeschlagen, die neuen Grenzen des Stadtgebietes von Gleiwitz unmittelbar um das Hafengebiet herumzulegen.** Wie in dem Müller'schen Gutachten ausgeführt ist, ist es aber erforderlich, in Verbindung mit den Gleisanlagen im Hafengebiet noch eine weitere Gleisgruppe anzulegen, in der die Eisenbahnverwaltung die Umschlagsfrachten an die Hafenverwaltung übergibt bezw. von dieser übernimmt, und die außerdem die Frachten nach den einzelnen Verladestellen zu ordnen hat. Diese Forderung bedingt für die der eigentlichen Hafenanlage vorgelagerten eisenbahntechnischen Betriebsanlagen eine Länge von mindestens 1200 m, die sich auf dem rechten Klodnitzufer und zwar auf der ganzen Länge der Gemarkung Sosnitza hinziehen werden. Es ist ohne weiteres klar, daß das in dieser Weise verkehrstechnisch ausgezeichnet aufzuschließende Gebiet von Ellguth-Zabrze und Sosnitza hervorragend geeignet ist, für industrielle Ansiedelungen. Auch diese Gesichtspunkte würden es im hohem Maße verhängnisvoll erscheinen lassen, wollte man von der Eingemeindung von Ellguth-Zabrze und Sosnitza nach Gleiwitz Abstand nehmen.

Gleiwitz ist sowohl für den Gütertransport als auch für den Personenverkehr der Zentralpunkt für das oberschlesische Industriegebiet. Von Gleiwitz aus strahlen die einzelnen Eisenbahnlinien aus nach den verschiedenen Gebieten des Industriebezirks, nämlich

1. Die Linie nach Beuthen-Laurahütte-Sosnowice, mit Anschluß an die Linie Beuthen-Morgenroth-Friedenshütte-Myslowitz.
2. Die Strecke nach Hindenburg-Morgenroth-Bismarckhütte-Kattowitz-Myslowitz.
3. Die Strecke über Sosnitza nach Dorotheendorf-Poremba.
4. Die Linie über Sosnitza nach Bielschowitz-Kochlowitz-Idaweiche mit Abzweigung nach Rybnik, Tichau und Pleß.
5. Die Linie nach Orzesche-Rybnik-Nensa.

Gleiwitz ist also der verkehrstechnische Sammelpunkt für ganz Oberschlesien, von dem aus nicht allein die normalspurigen Schienenbahnen abzweigen, sondern auch das Schmalspurnetz, das seinen Ausgangspunkt in Gleiwitz nimmt, mit Umschlagegelegenheit am Klodnitzkanal und welches das gesamte Industriegebiet durchzieht. **Im Vergleich zu dieser verkehrstechnischen Bedeutung erster Ordnung, die Gleiwitz zukommt, muß die verkehrstechnische Bedeutung von Hindenburg völlig zurücktreten.** Ein durchgreifender Umbau der Bahnanlagen auf Hindenburger Gebiet wäre, wenn überhaupt, nur mit außergewöhnlich hohen Kosten möglich, weil fast auf die ganze Länge des Gebietes von Hindenburg zu beiden Seiten der Bahn bereits eine mehr oder weniger dichte Bebauung stattgefunden hat. Die für den Fernverkehr besonders wichtige Strecke Gleiwitz-Beuthen berührt nur auf ganz kurze Strecken an der Peripherie des heutigen Stadtgebietes

die Gemarkung Hindenburg, auf Hindenburger Gebiet selbst weist diese Bahnlinie keinen Bahnhof auf. Der Hindenburg zunächst gelegene Bahnhof Ludwigsglück ist über 2 km vom Bahnhof Hindenburg, die Haltestelle Dorotheendorf an der Strecke nach Idaweiche ist mehr als 1,5 km vom Bahnhof Hindenburg entfernt. Für die städtebauliche Entwickelung von Hindenburg selbst, insbesondere in verkehrstechnischer Hinsicht, ist das Vorhandensein verschiedener, im wesentlichen von West nach Ost das Stadtgebiet durchschneidender Bahnlinien besonders hemmend. Eine Wasserstraßenverbindung endlich wäre für das Gebiet von Hindenburg nur durch Eingemeindung von Sosnitza und Ellguth-Zabrze möglich; diese Wasserstraße würde aber zum eigentlichen Wirtschaftsgebiet von Hindenburg vollständig exzentrisch liegen und überhaupt keine städtebaulichen Beziehungen zu Hindenburg aufweisen, vielmehr in diesem Falle zwar organisch durchaus mit Gleiwitz zusammenhängen, politisch aber zur Stadt Hindenburg gehören. **Die natürliche Lage des Hafens ist die in der Nähe des Rangierbahnhofes Gleiwitz.** Auch eine Lage des Hafens westlich vom Stadtgebiet Gleiwitz erscheint verfehlt und vor allem unwirtschaftlich, weil dadurch sich die Anlage eines hohen Bau- und Geländekosten erfordernden Umgehungsstranges notwendig machen und die unmittelbare Verbindung mit dem Rangierbahnhof Gleiwitz fehlen würde.

2. **Die wirtschaftlichen Gesichtspunkte.** Das Gebiet von Richtersdorf reicht in der Luftlinie gemessen 8—900 m an den inneren Stadtkern von Gleiwitz heran. Diese Gemeinde ist schon heute vollständig mit der Stadt Gleiwitz baulich und verkehrstechnisch verbunden und bietet auch wirtschaftlich eine nicht zu trennende Einheit mit Gleiwitz. **Ellguth-Zabrze und Sosnitza sind wirtschaftlich untereinander** dadurch besonders **eng verbunden,** daß ihre Einwohner fast ausschließlich abhängig sind von beiden bereits erwähnten Schachtanlagen der Hohenlohe-Oehringen'schen Verwaltung, deren Gruben den größten Teil Teil des Weichbildes von Ellguth-Zabrze einnehmen. **Eine Zerreißung beider Gemeinden bei der kommenden Eingemeindung wäre in hohem Maße unzweckmäßig und würde nicht den tatsächlichen wirtschaftlichen Verhältnissen entsprechen.** Während Ellguth-Zabrze, das, wie bereits hervorgehoben wurde, verkehrstechnisch besonders stark nach Gleiwitz tendiert, in wirtschaftlicher Hinsicht schon seit langem mit Gleiwitz dadurch eng zusammenhängt, daß **Gleiwitz als Geschäftsstadt für die Einwohner von Ellguth-Zabrze** dient, **(seit langer Zeit ist auch die überwiegend katholische Einwohnerschaft von Ellguth-Zabrze in die St. Peter-Paul-Kirche zu Gleiwitz eingepfarrt),** ist mit Sicherheit anzunehmen, daß nach völligem Ausbau der Straße Gleiwitz-Sosnitza **auch die Bewohner von Sosnitza** noch mehr als seither **ihre Einkäufe in Gleiwitz erledigen** werden. Abgesehen davon, daß Hindenburg als Geschäftsstadt garnicht mit Gleiwitz in Parallele gezogen werden kann, wird auch künftighin **die Verbindung von Sosnitza nach Gleiwitz eine bessere** sein, **als die nach Hindenburg.** Da aber beide Gemeinden Ellguth-Zabrze und Sosnitza wirtschaftlich schon heute eine Einheit bilden und eine Zerreißung dieser Einheit daher einen schweren Fehler bedeuten würde, die Mitte zwischen diesen beiden, eine Wirtschaftseinheit bildenden Gemeinden aber nicht unerheblich näher am Zentrum von Gleiwitz als am Zentrum von Hindenburg liegt, so kann **auch aus wirtschaftlichen Gründen nur eine Eingemeindung nach Gleiwitz** infrage kommen. Die Gemeinde Mathesdorf dagegen liegt zwar näher am Zentrum von Hindenburg, gravitiert aber mit ihrer Bebauung nach Westen, also nach Gleiwitz zu. Die Gemeinde Zernik weist jetzt schon starke bauliche Zusammenhänge mit Gleiwitz auf, sie ist mit dieser Stadt durch eine in direkter Richtung gradlinig verlaufende Verkehrsstraße bereits verbunden und bildet auch in wirtschaftlicher Hinsicht mit Gleiwitz vollkommen eine Einheit, während zu Hindenburg bislang solche Beziehungen fehlen.

Professor Dr. Müller hat im Zusammenhange mit den verkehrstechnischen Fragen bereits hingewiesen auf die wirtschaftliche Abhängigkeit des um den Hafen herum gelegenen Gebietes von Gleiwitz einerseits und andererseits auf die Notwendigkeit einer angemessenen Verzinsung der auf Gleiwitz für den Bau der Hafenanlage entfallenden anteiligen Kosten. Eine solche Verzinsung ist aber direkt kaum zu denken, vielmehr nur indirekt dadurch, daß die Hafengebiete den industriellen Aufschluß der benachbarten Gelände ermöglichen, wie insbesondere das Beispiel der am Mittellandkanal angelegten Häfen (z. B. in Hannover) zeigt. Diese

Gelände würden sowohl die Vorteile des Wasseranschlusses, als auch die des Hafenanschlusses aufweisen und daher besonderen Anreiz zur Ansiedlung von solchen Industrien bilden, welche nicht örtlich gebunden sind. Es wäre aber nicht als gerecht zu bezeichnen, wenn die sich aus der Ansiedlung von Industrien für die betreffende Gemeinde ergebenden steuerlichen Vorteile einer Nachbargemeinde zugute kämen, die mit dem Ausgangspunkt dieser Vorteile, nämlich der Hafenanlage, garnichts zu tun und sich an der Aufbringung der Kosten für diese Anlage nicht beteiligt hat.

3. **Die Schaffung von neuen Industrie- und Wohnflächen.** Gleiwitz bedarf, wenn es einen lebensfähigen Organismus in Zukunft darstellen soll, unter Umständen außer den Entwickelungsmöglichkeiten für die örtlich gebundenen Industrien (d. h. den Kohlengruben und den Erzgewinnungsanlagen) auch noch ausreichender Flächen zur Ansiedlung der sogenannten Gewinnungsindustrie, die nicht mit den örtlichen Bodenschätzen zusammenhängt, die wohl aber ausgezeichnete Verkehrsbedingungen zur Voraussetzung haben muß, wie sie die erwähnten direkten Gleis- und Wasseranschlüsse aufweisen.

Die Verteilung der bestehenden Industrieflächen zeigt heute im oberschlesischen Industriegebiet ohnehin ein wirres, planloses Bild; es muß daher angestrebt werden, diese Verteilung in Zukunft planmäßig vorzunehmen. Würde der Stadt Gleiwitz bei der demnächst einsetzenden Entwickelung das erforderliche Land zur Ansiedlung von Industrien nicht zur Verfügung stehen, so würden entweder zahlreiche Klein-Industrien aus Polnisch-Oberschlesien, die gerade nach Gleiwitz übersiedeln wollen, abgewiesen werden müssen, oder aber es würde eine derartige unsinnige Zusammendrängung von Industrien stattfinden, daß dies zu schweren wirtschaftlichen Schäden führen müßte. Mit Recht weist die Stadt Gleiwitz darauf hin, daß sie schon früher genötigt gewesen sei, andere Industrien auf einem Gelände anzusiedeln, welches zur Erweiterung einer bereits bestehenden Industrie hätte vorbehalten werden sollen; hieraus hätte sich die äußerst schädliche Notwendigkeit ergeben, wertvolle Industrien niederzureißen und an anderer Stelle wieder aufzubauen. Hätte die Stadt damals schon über genügendes Industrieerweiterungegelände verfügt, so hätte ein solcher in volkswirtschaftlicher Hinsicht äußerst verhängnisvoller Fehler vermieden werden können. Wenn aber diesen Industrien, die sich aus Polnisch-Oberschlesien in Gleiwitz ansiedeln sollen, die Möglichkeit der Ansiedlung in Gleiwitz nicht geboten wird, so besteht nach den seitherigen Erfahrungen die Gefahr, daß sie sich dann überhaupt nicht in Deutsch-Oberschlesien ansiedeln werden. Damit gingen der Deutschen Volkswirtschaft zahlreiche produktive Anlagen verloren, die sonst das deutsche Volksvermögen und die deutsche Arbeitskraft steigern würden.

Die organisch dem Stadtgebilde von Gleiwitz sich einfügenden allen Voraussetzungen entsprechenden derartigen **Industrieflächen bilden die Gebiete von Ellguth-Zabrze und Sosnitza.** Es werden dabei außer den Industrieflächen noch genügend Wohnflächen übrig bleiben, um die in diesen neuen Industrieflächen tätigen Beamten und Arbeiter mit ihren Familien in der Nähe ansiedeln zu können. An Wohnflächen muß aber außerdem noch entsprechendes Land vorgesehen werden für diejenigen Arbeiter, die bei dem zunehmenden Verkehr des Rangierbahnhofes Gleiwitz dort und nach Fertigstellung der Hafenanlagen mit den dazu gehörigen ausgedehnten Gleisbetrieben am Hafen beschäftigt werden. Um aber von vornherein auch in diesem Siedlungsgebiet eine allzugroße Anhäufung von Menschen zu vermeiden, erscheint es dringend erwünscht, daß auch Mathesdorf in die Eingemeindung nach Gleiwitz einbezogen wird. Hindenburg wird durch die Eingemeindung von Mikultschütz großes ausgedehntes Siedlungsland im Norden zur Verfügung stehen, sodaß es keinesfalls auf Mathesdorf als Wohngebiet angewiesen ist.

Durch eine etwaige Eingemeindung der Ortschaften Ellguth-Zabrze und Sosnitza nach Hindenburg würden mit großer Wahrscheinlichkeit die vorstehend gekennzeichneten Interessen der Ansiedlung für die Industrien schon darum nicht so große sein können wie bei Gleiwitz, weil dieses Gelände weiter von Hindenburg entfernt und durch ein Netz von Gleisanlagen getrennt ist. Hindenburg wird naturgemäß an der Entwicklung des Hafens und den damit zusammenhängenden

Gleisanlagen nicht entfernt so interessiert sein, wie die Stadt Gleiwitz, für welche die Durchführung des Hafenprojektes und in Verbindung damit die Schaffung von Industriegelände geradezu eine Lebensfrage bedeutet.

Es wäre für die Weiterentwickelung des gesamten Industriegebietes außerordentlich hemmend, wenn man sich etwa dazu entschließen sollte, die Gebiete von Ellguth-Zabrze, Sosnitza und Mathesdorf dem Landkreis Gleiwitz anzuschließen und dadurch unnötige für sich selbst nicht lebensfähige Gebilde zu erhalten, die sich als unorganische „Pufferstaaten" sowohl für die Entwickelung von Gleiwitz als auch für die von Hindenburg auf die Dauer als hemmend erweisen müßten. **Den kleinen Gemeinden fehlt es schon für die städtebaulichen und die allgemeinen technischen Arbeiten an dem erforderlichen Apparat geschulter fachverständiger technischer Beamten, um ihre Aufgaben erfüllen zu können.** Diese Aufgaben aber sind, von welcher Seite man sie auch betrachten mag, immer Teilaufgaben einer größeren anzustrebenden Lösung, die über die Grenzen dieser kleineren Gemeinden weit hinaus gehen, da sie verkehrstechnische Fragen zu lösen und Wohn- und Siedlungsgebiete vorzusehen haben werden für Gebiete, die nicht innerhalb ihrer Gemarkung liegen. **Es muß immer wieder nachdrücklich betont werden, daß dem eingangs erörterten Ziele, ein einheitliches kraftvolles Ganzes zu schaffen, umso näher gekommen werden kann, je weniger Einzelgemeinden vorhanden sind.**

Das Industriegebiet von Mathesdorf endlich ist mit dem Rangierbahnhof Gleiwitz durch eine Reihe von Eisenbahnanschlüssen verbunden. Dieses Gebiet ist somit als ein Teil des Bahnhofes zu betrachten. Diese Tatsache hat der Herr Regierungspräsident zu Oppeln bereits dadurch anerkannt, daß er vorgeschlagen hat, dieses Gebiet gleichzeitig nach Gleiwitz einzugemeinden. Auf der anderen Seite aber wohnen die Arbeiter, die in den auf Mathesdorfer Gebiet gelegenen Industrien beschäftigt sind, zum großen Teile in Mathesdorf. **Industrieflächen und Wohnflächen von Mathesdorf stellen aber eine in sich geschlossene wirtschaftliche Einheit dar. Somit ergibt sich auch hier die zwingende Notwendigkeit, das Gebiet von Mathesdorf in dasjenige Stadtgebiet einzugemeinden, mit dem es wirtschaftlich zusammenhängt, das ist mit Gleiwitz.** Außerdem ist zu berücksichtigen, daß ein Teil der Bewohner von Sosnitza in den Industriebetrieben von Mathesdorf beschäftigt ist, daß ferner zwischen beiden Ortschaften ein lebhafter Verkehr besteht und daß sie bereits mit einer Straße verbunden sind, die mit finanzieller Unterstützung der Stadt Gleiwitz zur Zeit noch wesentlich verbessert wird.

In dem diesen Gutachten beigefügten Plan sind die Aktionsradien (2 km) für die größtmögliche Entfernung der künftigen Wohnungen an den wichtigsten Arbeitsstätten (dem Mittelpunkt des künftigen Hafengebietes, den 3 südlichen Schachtanlagen, sowie den in Nordwesten der Stadt anzusiedelnden Industrien) eingetragen. Hieraus geht mit völliger Klarheit hervor, daß einmal diese Einflußzonen entschiedene Tendenz nach Gleiwitz zeigen und zum anderen für die Unterbringung **dieser Industriebevölkerung** Wohnungen die westlich und nördlich an die Stadt angrenzenden Gebiete nicht in Frage kommen können. Bei der Verteilung von Wohnflächen in dem von der Stadt Gleiwitz angestrebten Stadtgebiet ist zu berücksichtigen, daß in den Stadterweiterungsgebieten eines dichtbevölkerten Industriebezirks unter allen Umständen eine weiträumige Bebauung angestrebt werden muß, die von genügend großen Freiflächen (Erholungsparkanlagen, Spiel- und Sportplätzen und Dauerkleingärten) durchdrungen wird, und weiterhin, daß die Aktionsradien für diejenigen Wohngebiete nicht zu groß werden, in welchen die in den einzelnen Industrieflächen tätigen Arbeiter wohnen werden. Da die vorhandene und neu anzusiedelnde Industrie vorwiegend im Süden und vor allem im Osten des Stadtgebietes liegen wird, so ergibt sich daraus die Forderung, daß die Wohnflächen zur Unterbringung der Arbeiter und Industriebeamten vorwiegend im Süden und Osten vorzusehen sind, d. h. in den Gebieten von Ellguth-Zabrze und Sosnitza.

Auf einer zweckmäßigen Verbindung von Industrieflächen und Wohnflächen beruht nicht zuletzt die Grundlage für die Ansiedlung neuer Industrien. Die Verlegung großer Betriebe aus Polnisch-Oberschlesien nach Deutsch-Oberschlesien, an der nicht allein Westoberschlesien, sondern ganz Deutschland in hohem Maße

interessiert ist, scheiterte vorläufig neben dem Mangel eines durch geeignete Industriegleisanschlüsse vorbereitenden Geländes auch daran, daß diese industriellen Großbetriebe in nicht genügendem Maße Wohnflächen zur Unterbringung ihrer Arbeiter und Beamten in entsprechender Nähe erhalten konnten.

4. **Die Lösung der Freiflächenfrage.** Die Frage der Schaffung von Freiflächen ist für eine Stadt, die in einem Groß-Industriebezirk gelegen ist, von ganz besonderer Bedeutung. Im Gegensatz zu Hindenburg verfügt die Stadt Gleiwitz in seinem Stadtwald über eine ansehnliche Erholungsparkfläche, die schon heute von vielen Bewohnern von Mathesdorf, vor allem aber von Sosnitza sehr stark benützt wird, und die später nach Norden zu mit vorhandenen Gehölzen und Bachläufen verbunden werden kann (vergl. Plan). Neben dieser großen Grundfläche besitzt aber die Stadt Gleiwitz zurzeit eine ganze Reihe kleiner Freiflächen für Erholungszwecke und sie hat auch in den Jahren nach dem Kriege zielbewußt daran gearbeitet, weitere Grünflächen neu anzulegen, vorhandene Grünflächen durch Promenadenstreifen zu verbinden und sowohl in den Einzelbebauungsplänen, als auch im Generalsiedlungsplan der Stadt ein Netz von weiteren Grünflächen planmäßig vorzusehen. Während nördlich vom Stadtgebiet durch den Labander Forst eine große, radial nach der Mitte der Stadt Gleiwitz gerichtete Freifläche in späterer Zukunft zur Erholung für die Bevölkerung der wachsenden Stadt verfügbar gemacht werden kann, von der aus nach Norden hin weitere Grünverbindungen in Form von Wanderwegen unter Einbeziehung kleinerer Gehölze, Baumgruppen und Bachläufe angeschlossen werden können, ist für das ganze südliche Gebiet der Stadt, in dem am stärsten die weitere Entwickelung vor sich gehen wird, die Möglichkeit zur Schaffung genügender Freiflächen für die jetzige und künftige Bevölkerung nur nach Eingemeindung von Richtersdorf, Ellguth-Zabrze und Sosnitza gegeben. Bei der Erörterung der Wohngebiete wurde bereits gestreift, daß in Verbindung mit den vorauszusehenden künftigen Wohnflächen entsprechende Freiflächen für die neu hinzukommende Bevölkerung geschaffen werden müssen. Als solche kommen in Frage: **Erholungsparkanlagen** und verbindende Grünstreifen, welche nach Möglichkeit neu anzulegende Grünflächen unter sich, mit den bebauten Stadtteilen und mit der Peripherie verbinden sollen, weiterhin **Spiel- und Sportplätze** im Ausmaße von 3 qm pro Kopf der vorhandenen und neu hinzukommenden Bevölkerung und schließlich möglichst **als Dauergärten anzulegende Kleingärten.** In einem Stadtgebiet mit starkem Bergbau werden diese Freiflächen neben der Einbeziehung vorhandener Grünbestände, Bachläufe usw. auf solchem Gelände vorzusehen sein, für welches infolge vorhandener oder zu erwartender Unterminierung durch den Bergbau eine Bebauung nicht infrage kommt.

Die Grünflächen haben aber noch die weitere Aufgabe zu erfüllen, Rauch und Ruß der Großindustrie von den Wohngebieten abzuhalten. In einem Bezirk mit vorwiegend örtlich gebundener Großindustrie und in dem sich dicht Stadt an Stadt reiht, kann man nur selten von dem im neueren Städtebau für richtig anerkannten Grundsatz ausgehen und die Wohnviertel auf der Frischluftseite, die Industrie aber auf der der vorherrschenden Windrichtung abgekehrten, d. h. der Ostseite anlegen. Hier wird sich also nie ganz vermeiden lassen, daß ein Wohngebiet sich östlich von einem Industriegebiet anschließt. Durch Trennung beider Gebiete mit einem Grünstreifen wird aber die nachteilige Wirkung erheblich abgeschwächt. Die Grünflächen müssen also nicht allein die Wohngebiete untereinander verbinden, sie müssen vielmehr auch eine Trennung zwischen Industrie und Wohnflächen bewerkstelligen, gleichzeitig aber auch Wohn- und Industrieflächen miteinander verbinden, damit der Arbeiter im Grünen von der Wohnung zur Arbeitsstätte und umgekehrt wandern kann (s. Plan).

Die Schaffung von Freiflächen für die jetzige und künftige Bevölkerung ist in ganz besonderem Maße notwendig für jede in einem Groß-Industriebezirke gelegene Stadt, in welcher durch die Entwicklung von Rauch und Ruß ohnehin eine starke Beeinträchtigung der Luft stattfindet. **Besonders aber in Oberschlesien, wo in erreichbarer Nähe infolge der Ausbreitung der Großindustrie landschaftliche Reize nur in ganz verschwindendem Maße übriggeblieben sind.** In einem Lande, daß in so starkem Maße in Kampfstellung mit einem anderen Volke sich befindet, wie Westoberschlesien, erscheint es ganz besonders

geboten, bei der zukünftigen städtebaulichen Entwicklung der Städte Vorsorge dafür zu treffen, daß neben künstlerischen und allgemein kulturellen Werten, auch erfrischende Grünflächen geschaffen werden, die dem Erwachsenen Erholung und der Jugend die Möglichkeit bieten, ihren Körper auf Spiel- und Sportplätzen und auf Wanderungen zu stählen. Erholungsparkanlagen, Spiel- und Sportplätze und Kleingärten sind aber, wenn sie richtig, zweckmäßig und ästhetisch befriedigend gelöst sind, in hohem Maße dazu geeignet, das Heimatgefühl der Bewohner einer Stadt zu entwickeln. Trotz des unzweifelhaften Wertes der bereits erwähnten vorhandenen Freiflächen der Stadt Gleiwitz muß aber doch gesagt werden, daß diese Anlagen schon für die heutige Bevölkerung vollkommen ungenügend sind und daß in Zukunft für die hinzukommende Bevölkerung in erheblichem Maße neue Freiflächen geschaffen werden müssen. Diese, für die körperliche Gesundheit, wie für die seelische Einstellung der Bewohner gleich wichtigen und notwendigen Freiflächen können aber anders als durch erhebliche Eingemeindungen auch im Süden und Osten der Stadt in befriedigender Weise in der Zukunft nicht gelöst werden.

Weiterhin sind aber auch **verwaltungstechnische Gesichtspunkte** bestimmend für die von Gleiwitz angestrebte Eingemeindung der städtischen und örtlichen Vororte. Da die Grubenanlagen Sosnitza derselben Gesellschaft gehören wie die Grubenanlagen in Ellguth-Zabrze, die unmittelbar an die Gleiwitzer Stadtgrenze anstoßen und deshalb bei der Neueinteilung der Kreise unzweifelhaft Gleiwitz zufallen würden, so würde dieselbe Gesellschaft, der die Schachtanlagen auf dem Gebiete von Sosnitza gehören, im Falle der Eingemeindung von Sosnitza nach Hindenburg, ständig mit 2 verschiedenen Kommunalverwaltungen zusammenzuarbeiten haben. Ein solcher Zustand wäre für eine Großindustrie aber unhaltbar, denn es würden daraus ohne Zweifel zahlreiche Zivil- und Verwaltungsprozesse sich ergeben und die Industriegesellschaft würde es mit zwei Steuergläubigern zu tun haben, die beide sich die Hauptvorteile der Steuern auf Kosten der Industrie anzueignen versuchen würden. Ein ähnliches Beispiel bildet die Tatsache, daß in der Zeit, als die Eisenbahnverwaltung noch Einkommensteuer zahlte, es stets große und langwierige Prozesse um die Teilung der Steuern zwischen Gleiwitz und Sosnitza gab. Erfahrungsgemäß siedeln sich besonders die Großindustrien am liebsten da an, wo ihr nicht allein geeignete Verkehrseinrichtungen zur Verfügung gestellt werden können, sondern nicht zuletzt im Gebiete solcher Gemeinden und Städte, die ihnen durch straffe Organisation und öffentliche Gemeindeeinrichtungen am meisten Gewähr für vorteilhafte Wohnungs- und Ansiedlungsmöglichkeiten bieten und bei denen auch die steuerlichen Verhältnisse erträgliche sind. Es ist aber ohne weiteres anzunehmen, daß, zumal unter den heutigen wirtschaftlichen Verhältnissen, kleinere und finanziell weniger leistungsfähige Städte, oder größere, jüngere Gemeinden, die über die Vorteile gut entwickelter technischer Gemeindeanlagen noch nicht im vollen Umfange verfügen, in absehbarer Zeit solche außerordentliche teure Anlagen nicht schaffen können, wie sie ältere Städte bereits besitzen. Es ist daher ganz natürlich, daß gerade die Vertreter der größten, heute in Ellguth-Zabrze und in Sosnitza gelegenen großindustriellem Betriebe sich für eine Orientierung nach Gleiwitz ausgesprochen haben, weil dort für Sosnitza der geschäftliche nnd kulturelle Mittelpunkt liege.

Schließlich sprechen aber auch **künstlerische Gründe** für die von der Stadt Gleiwitz gewünschte Eingemeindung. Oberschlesien, obgleich es eine Reihe von Städten aufweist, die einen alten historischen Kern besitzen, der noch heute künstlerische Werte in sich birgt, ist doch außerhalb dieser wenigen Städte (von weniger neueren Siedlungsunternehmungen und industriellen Bauanlagen abgesehen, die erfreulicher Weise gerade im Gebiete von Gleiwitz und seiner Umgebung entstanden sind) in künstlerischer Hinsicht und in so unbefriedigender Weise gewachsen, wie kaum ein anderer Bezirk in Deutschland.

Die starke Staub- und Rußentwickelung des Kohlen- und Hüttten-Industriebezirkes in Verbindung mit der in der Vorkriegszeit leider zu wenig gepflegten kulturellen Hebung und Erziehung der untersten Volksschichten haben einen starken Mangel an Ordnungssinn und Freude an landschaftlichen Schönheiten und künstlerischen Werten mit sich gebracht. In dieser Hinsicht hat das Deutschtum in Oberschlesien noch erhebliche Kulturarbeit zu leisten. **Von besonderer Bedeutung für eine Erziehung in diesem Sinne und für eine Belebung des Heimat-**

gefühls auch der führenden Schichten würde es sein, wenn die Stadterweiterungen sich auch nach straffen künstlerischen Gesichtspunkten vollziehen. In Zukunft müssen die neu zu schaffenden industriellen Werke künstlerisch so beeinflußt werden, daß sie sich als markante, tektonische Gebilde der Ingenieurkunst darstellen, die neu zu schaffenden Wohngebiete und Siedlungen müssen von Freiflächen durchdrungen und untereinander sowie mit den Industrieflächen verbunden werden und charakteristische Wohngebilde ergeben, sodaß letzten Endes sowohl im Inneren der neuen Stadtorganismen, als auch im Gesamtbilde, wie es sich von Außen her gesehen darstellen wird, allmählich wieder künstlerische Gesamtschöpfungen entstehen. **Eine solche zielbewußte, vertikale Durchführung der Bebauungspläne aber erfordert einen Stab von künstlerisch geschulten Kräften, die weder einem Landkreis, noch viel weniger den kleinen Gemeinden zur Verfügung stehen können, weil die Mittel hierzu fehlen.**

Zusammenfassend komme ich zu dem Ergebnis, daß die Stadt Gleiwitz die ihr in Zukunft erwachsenden großen Aufgaben in einem nicht allein für Westoberschlesien, sondern für die ganze deutsche Wirtschaft und Kultur befriedigenden Sinne nur dann wird lösen können, wenn ihre Eingemeindungswünsche im vollen Umfange erfüllt werden. Nur dann wird es möglich sein, die Fragen des Verkehrs und der Wirtschaft, der Ansiedlung neuer Wohn- und Industriegebiete, der Gestaltung der Freiflächen, sowie auch der städtebau-künstlerischen Fragen in vorausschauender Weise so zu lösen, wie sie im Interesse der gesamten Weiterentwickelung von Westoberschlesien gefordert werden müssen. Heute ist der Zeitpunkt gekommen, die Eingemeindungsfragen im westoberschlesischen Industriezentrum so weitschauend zu lösen, daß auf lange Zeit hinaus die Grundlagen geschaffen sind für die Entwicklung eines wirtschaftlich gesunden schönen Gesamtorganismus. **Von diesem Gesichtspunkte aus würde es mir auch in hohem Grade verhängnisvoll erscheinen, wenn jetzt insbesondere durch Ablehnung der Eingemeindung von Ellguth-Zabrze und Sosnitza ein Zwischenstadium geschaffen würde das den gesamten Verwaltungsapparat lähmen und keinerlei Gewähr für eine weitschauende Lösung der Aufgaben bieten würde, die schon heute als notwendig und dringend anerkannt werden. Gegenüber den von mir dargestellten zwingenden sachlichen und darum entscheidenden Gründen müssen Interessen lokaler Art, mögen sie vom Standpunkte der einen oder anderen Gemeinde noch so verständlich erscheinen, unter allen Umständen zurücktreten.** Es geht insbesondere nicht an, daß gerade bei der heutigen Notlage des deutschen Volkes Erfordernisse der Gesamtwirtschaft nicht oder nicht genügend berücksichtigt werden, weil man glaubt auf der anderen Seite irgend welche lokalen Wünsche einer Gemeinde nicht unerfüllt lassen zu können. **Es muß nachdrücklich nochmals darauf hingewiesen werden, daß es sich bei der Lösung der Eingemeindungsfragen nicht lediglich um eine gleichmäßige Verteilung einer bestimmten Eingemeindungsfläche unter Eingemeindungsinteressenten handelt, sondern um die Lösung eines in sich eng zusammengeschlossenen oberschlesischen und deutschen Gesamtproblems, bei welchem die Erstellung lebensfähiger Gebilde auf dem Gebiete der Wirtschaft, der Technik, des Städtebaues und der Kultur in Frage stehen.**

Dresden, den 7. August 1925.

gez. **Paul Wolf,** Stadtbaurat.

BIBLIOTEKA ŚLĄSKA

Zum Gutachten von Stadtbaurat Paul Wolf, Dresden

über die Frage der Eingemeindung der Gemeindebezirke Zernik, Mathesdorf, Sosnitza, Ellguth-Zabrze und Richtersdorf, sowie des Gutsbezirks Petersdorf nach der Stadt Gleiwitz

ZEICHENERKLÄRUNG

- Landesgrenze
- Jetzige Grenze der Stadt Gleiwitz
- Von der Stadt Gleiwitz angestrebte künftige Stadtgrenze
- Grenze der einzelnen Gemeinden
- Verkehrsstraßen
- Im Bau befindliche Verkehrsstraße
- Eisenbahnen
- Bahnhöfe
- Geplante Hafen- und Industriebahn
- Straßenbahn
- Wasserläufe
- Geplanter Umschlaghafen
- Vorhandene Wohngebiete
- Künftige Wohngebiete
- Vorhandene Industrie
- Künftige Industrie
- Mittelpunkte der Arbeitsstätten
- Vorhandener Wald und Parkanlagen
- Zu erhaltende und neu anzulegende Freiflächen
- Geplante Sportplätze
- Vorhandene Friedhöfe
- Geplante Friedhöfe

Meisenbach Riffarth & Co. A.-G., Berlin-Schöneberg