

Beziehungen Düsseldorfs zu seiner Umgebung.

Von Dr. Johannes Feig,

Direktor des Statistischen Amtes der Stadt Düsseldorf.

Manngfach sind die Beziehungen, die eine jede Stadt mit ihrer Umgebung verknüpfen. Erschöpften sich dieselben im Mittelalter und noch weit in die Neuzeit hinein darin, daß die Stadt den Markt bildete, auf dem die Landbewohner ihre Erzeugnisse feilboten, um die gewerblichen Erzeugnisse der Stadt dafür einzutauschen, so sind zwar auch heute diese Beziehungen noch vorhanden, aber gegen andere stark zurückgetreten. Heute sind für den städtischen, vor allem für den großstädtischen Gewerbetreibenden die Kunden aus der nächsten Umgebung ein recht unbedeutender und kaum besonders zu beachtender Teil seines Kundenkreises, und auch in der Lebensmittelversorgung hat Junker Dampf die Städte von ihrer nächsten Umgebung in hohem Grade unabhängig gemacht.

Das städtische Gewerbe arbeitet heute in erster Linie nicht mehr für den örtlichen Markt, sondern für den gesamten nationalen, wenn nicht für den Welt-Markt. Der Verbrauch und damit die Produktion städtisch-gewerblicher Erzeugnisse ist ins ungeheure gestiegen. Die moderne industrielle Entwicklung hat die Städte immer mehr zu Sammelpunkten großer Menschenmassen gemacht, die hier Arbeit und Brot finden. So geht Hand in Hand mit der lebhaften industriellen Entwicklung, die seit der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts unser Vaterland erfahren hat, ein außerordentliches Wachstum der Städte. Für Düsseldorf hat die Einleitung zum vorletzten Jahrgange dieses Adressbuchs einige charakteristische Zahlen gegeben, die seine „amerikanische“ Entwicklung, wie man häufig sagt, ohne das so nahe liegende Gute zu sehen, veranschaulichen. All jene Zahlen bezogen sich aber auf das Düsseldorf innerhalb seiner Gemeindegrenzen. Sie lassen nicht erkennen, daß Düsseldorf zwar nicht als politische Gemeinde, wohl aber als Wirtschaftskörper längst jene Grenzen gesprengt und über sie hinaus sich ausgedehnt hat. Und dies, trotzdem die politischen Grenzen recht weit gesteckt sind; umschließen sie doch ein Gebiet von 4868 Hektar, von dem auch noch ein recht großer Teil, rund 2700 Hektar, der Bebauung offen bleibt. Vergleiche sei bemerkt, daß das Berliner Gebiet 10 000 Hektar und das Cölnner, das größte der Rheinlande, 12 000 Hektar bedeckt.

Freilich, von der rund 55 Kilometer langen Grenze Düsseldorfs entfällt fast die Hälfte, nämlich rund 16 Kilometer auf den Stromlauf des Rheins, dessen wunderliche Biegungen dem Stadtgebiet die Form einer Ohrmuschel verleihen. Und diese Rheingrenze führt hart vorbei am ältesten Teile der Stadt, jede weitere Entwicklung auf dieser Seite innerhalb der Gemeindegrenzen verbietend. Düsseldorf hier, besonders seitdem eine feste Brücke den Strom überspannt, und die Stadt beginnt, nach dem Rhein zu eine würdige Front zu schaffen, schon früher aber landeinwärts wirtschaftlich über seine Grenze hinausgewachsen ist, bedarf es dafür an dieser Stelle eines Beweises? Ist es doch kein Zufall, daß das Düsseldorfer Adressbuch die Adressenverzeichnisse der nachbarlichen Bürgermeistereien mit umschließt!

Die Verbindung Düsseldorfs mit seinen Nachbarorten tritt am deutlichsten in Erscheinung in dem Umstande, daß einmal zahlreiche Personen, die in Düsseldorfer Fabriken, Kontoren, Amtsstellen, Schulen usw. arbeiten, sich nur tagsüber in Düsseldorf aufhalten, aus allerlei Gründen aber, unter denen der Wunsch, billiger und ruhiger zu wohnen, eine Hauptrolle spielt, und begünstigt durch gute und billige Fahrgelegenheiten, ihren Wohnsitz außerhalb der Stadtgrenzen aufgeschlagen haben. Ferner aber in dem gegenteiligen Verhältnis, daß nicht die Menschen, sondern die Arbeitsstätten, vor allem die großen Fabriken das Weite gesucht haben, ebenfalls um billiger und durch die in der Großstadt notwendigen bau- und verkehrspolizeilichen Vorschriften nicht beengt, sich niederzulassen, da aber ein großer Teil der in ihnen beschäftigten Personen, besonders derjenigen in leitender Stellung, in der Stadt verbleibt. Dies tägliche Hin- und Herströmen, den Unterschied zwischen Tag- und Nachtbevölkerung in einem Augenblicksbilde festzuhalten, hat zum ersten Male die Volkszählung vom 1. Dez. 1900 versucht, indem sie nicht nur nach der Gemeinde fragte, in der der Wohnort liegt, sondern auch nach derjenigen, in der der Beruf ausgeübt wird (oder zuletzt ausgeübt wurde).

Man kann nicht sagen, daß der erste Versuch völlig gelungen sei. Einmal ist das Augenblicksbild kein typisches, weil es am 1. Dezember in ein Verhältnismäßig geschicktes Zeit fällt. Dar-

die Frage, besonders wohl ihr oben eingeklammertes Teil, vielfach arg mißverstanden worden, z. B. von den 8 Düsseldorfer Bewohnern, die ihrem Beruf angeblich in Ostpreußen nachgehen. Häufiger allerdings wird Arbeits- und Wohnort zu Unrecht als der gleiche angegeben worden sein. Wir können daher die Zahlen der folgenden, auf Mitteilungen

des kgl. Statistischen Bureaus an das hiesige Statistische Amt, das wegen der Auswahl der Gemeinden vorher befragt war, beruhenden Uebersicht, die sich auf die Beziehungen zu Gemeinden des Regierungsbezirks Düsseldorf beschränkt, eher als Mindestziffern denn als Höchstziffern ansehen.

Düsseldorf und seine Umgebungsgemeinden in ihren wechselseitigen Beziehungen als Arbeits- und Wohnort nach der Volkszählung vom 1. Dezember 1900.

Gemeinden	Zahl der Personen, die in den Gemeinden der Vorpalte wohnen und in der Stadt Düsseldorf arbeiten						Zahl der Personen, die in den Gemeinden der Vorpalte arbeiten und in der Stadt Düsseldorf wohnen					
	Männliche		Weibliche		Zusammen		Männliche		Weibliche		Zusammen	
	über- haupt	davon ledig, über 14 Jahre alt	über- haupt	davon ledig, über 14 Jahre alt	Per- sonen	davon ledig, über 14 Jahre alt	über- haupt	davon ledig, über 14 Jahre alt	über- haupt	davon ledig, über 14 Jahre alt	Per- sonen	davon ledig, über 14 Jahre alt
I. Vorortsgemeinden:												
Landkreis Düsseldorf:												
1 Eller	616	206	31	31	647	237	127	40	1	128	41	
2 Gerresheim	538	224	11	10	549	234	28	11	3	31	13	
3 Ludenberg (ohne Nr. 4)	141	46	8	8	149	54	5	1	—	5	1	
4 Bennhausen	18	7	—	—	18	7	—	—	—	—	—	
5 Rath	410	128	40	39	450	167	159	63	1	160	64	
6 Himmelgeist-Werfen	363	99	10	8	373	107	9	1	2	11	3	
7 Lohausen (ohne Nr. 8)	72	27	3	3	75	30	—	—	—	—	—	
8 Etodum	20	8	5	4	25	12	9	2	—	9	2	
Kreis Neuß:												
9 Heerdt (ohne Nr. 10, 11, 12)	21	11	3	3	24	17	56	26	—	56	26	
10 Niederkassel	19	7	1	1	20	8	2	—	1	3	1	
11 Oberkassel	142	55	12	12	154	67	69	42	—	69	42	
12 Oberförst	—	—	—	—	—	—	18	12	—	18	12	
Summe I:	2360	818	124	119	2484	937	482	198	8	490	205	
II. Gemeinden der weiteren Umgebung:												
Summe II:	313	156	37	37	350	193	123	59	6	129	63	
III. Entferntere Gemeinden mit guter Eisenbahn-Verbindung:												
Summe III:	502	285	39	35	541	320	150	80	20	170	99	
IV. Rest des Regierungsbezirks Düsseldorf:												
Summe IV:	209	90	11	7	220	97	106	47	16	122	59	
Summe I, II, III, IV:	3384	1349	211	198	3590	1547	861	384	50	911	426	

Sind sie auch außerdem, wie noch zu zeigen, durch die seitherige Entwicklung wahrscheinlich stark überholt, so geben sie immerhin einen interessanten Einblick in die Beziehungen Düsseldorf als wirtschaftlichen Mittelpunktes zu seiner Umgebung.

Zunächst ist zu bemerken, daß die Zahl derjenigen, die in Düsseldorf tätig sind, aber außerhalb wohnen, mit 3590 ganz bedeutend größer ist,

als die der außerhalb Beschäftigten, die in Düsseldorf wohnen, mit 911. Aus Eller kamen 647, aus Gerresheim 549, aus Rath 450 und aus Himmelgeist-Werfen 373 Personen herüber, um in Düsseldorf zu arbeiten. Die nächsten Ortschaften der linken Rheinseite weisen sehr viel kleinere Zahlen auf: Aus Oberkassel kommen nur 15, aus der gesamten Bürgermeisterei Heerdt 56.

Uebersicht) 198 Personen. Von den Bewohnern Düsseldorf, die auswärts arbeiteten, gingen 160 nach Rath, 128 nach Eller, 146 nach der Bürgermeisterei Heerdt. Auffällig gering ist die Zahl der in Gerresheim tätigen mit 31, während die kleinen Zahlen bei den mehr ländlichen Ortschaften nicht verwundern. Von den Gemeinden der weiteren Umgebung¹⁾ senden am meisten Bewohner nach Düsseldorf: Ratingen 79, Calcum und Erkrath je 65, Kaiserswerth 47 und Benrath 42, während 78 Düsseldorf in Benrath, 35 in Ratingen, in den übrigen dieser Gemeinden aber nur sehr wenige Düsseldorf tätig sind. Teilweise lebhafter sind die Beziehungen zu einigen der noch entfernteren Gemeinden, die sich aber durch gute Eisenbahnverbindung mit Düsseldorf auszeichnen.²⁾ Aus diesen kamen noch 541 Personen zu täglicher Beschäftigung nach Düsseldorf herein, darunter 377 aus Neuß, 30 aus Elberfeld, je 26 aus Cresfeld und Hilden, und es fuhren nach ihnen 170 Personen täglich hinaus, darunter 37 nach Neuß, 22 nach Hilden, 21 nach Cresfeld und 20 nach Elberfeld.

Es war bereits gesagt, daß die genannten Zahlen wahrscheinlich als Mindestzahlen zu betrachten sind. Dies ergibt sich aus einer Prüfung auf Grund anderer Zahlen.

Dem städtischen Statistischen Amt werden allmonatlich von der Rheinischen Bahngesellschaft und den Bergischen Kleinbahnen die Zahl der von ihnen ausgegebenen Zeitkarten mit dem Anfangs- oder Endpunkt Düsseldorf und von der Königlichen Eisenbahnverwaltung vierteljährlich die Zahl der in Düsseldorf verkauften Fahrkarten, darunter der Arbeiterkarten mitgeteilt.³⁾ Die Nachweisungen ergeben folgendes. In den drei ersten Vierteljahren 1903 wurden verkauft von der Rheinischen Bahngesellschaft 11 964 Monatskarten und 16 959 Arbeiterwochenkarten, von den Bergischen Kleinbahnen 200 Monatskarten und rund 8460 Arbeiterwochenkarten mit Düsseldorf als Anfangs- oder Endpunkt. Von den außerdem abgegebenen Schülerkarten sei hier abgesehen. Es wurden also täglich benutzt im Durchschnitt 1329 Monatskarten und 435 Arbeiterkarten bei der Rheinischen Bahngesellschaft sowie 22 Monatskarten und 217 Arbeiterkarten bei den Bergischen Kleinbahnen, das sind insgesamt 2003 Karten. Schätzt man auf Grund des oben mitgeteilten Volkszählungsergebnisses, daß von den 2003 Benutzern 20 Prozent auf Düsseldorf Einwohner, die auswärts tätig sind, entfallen, so sind

dies 401 Personen. Hierzu kommen nun 591 Personen, die im Durchschnitt der ersten drei Vierteljahre 1903 in Düsseldorf Arbeiterwochenkarten der Staatsbahn lösten (1902 : 701, 1901 : 591) — die Zahl der Monatskarten wird nicht besonders angegeben —, dies ergibt 992 und mit einem Zuschlag für diejenigen, die Zeitkarten der städtischen Vorortbahnen oder der Düsseldorf-Duisburger Kleinbahn benutzen, schätzungsweise 1100 Personen. Hierzu wird aber noch eine große Anzahl von Düsseldorfern treten, die ihren Weg zur außerhalb der Stadt belegenen Arbeitsstätte zu Fuß zurücklegen, z. B. Eierenfelder Arbeiter, die nach Eller gehen usw. Hieraus erhellt, daß die Zahl der außerhalb arbeitenden Düsseldorf heute ganz erheblich größer sein muß, als nach dem Volkszählungsergebnis von 1900. Von außerhalb würden nach obiger Rechnung mit der Rheinischen Bahn und den Bergischen Kleinbahnen zur täglichen Berufsausübung 1602 Personen in Düsseldorf eintreffen. Ueber die auf auswärtigen Stationen der Staatsbahn nach Düsseldorf gelösten Arbeiter- und Monatskarte fehlt leider jegliche Angabe. Dürfte man auch hier die Arbeiterkarten auf das Vierfache der Zahl der in Düsseldorf nach außerhalb gelösten Arbeiterkarten schätzen, so würde man auf die Zahl 2400 kommen, also auf mindestens 4000 Personen, die zur regelmäßigen Beschäftigung auf dem Bahnwege täglich hier eintreffen, zu denen dann noch den Strom der Wanderer oder gelegentlichen Fahrer sich gesellen würde.

Die wirtschaftliche Zusammengehörigkeit Düsseldorf mit seiner Umgebung zeigt sich nun aber nicht nur in dem täglichen Hin- und Herfluten von Stadt- und Vorortbewohnern, sie ist auch schon dadurch gegeben, daß die großen Fabriken und Werke, die namentlich in den letzten Jahren in Rath, Oberkassel, Benrath, Reisholz usw. angelegt worden sind, von Düsseldorf aus gegründet sind und von hier aus auch weiter geleitet werden. Sie fallen also in den Düsseldorfer Interessentenkreis, auch wenn die große Menge der Angestellten und Arbeiter am Fabrikorte wohnt. So kann man denn von einem wirtschaftlichen Groß-Düsseldorf sprechen, dessen Grenzen die des Stadtgebietes weit hinter sich lassen. Im Stadtgebiet wohnten am 1. Dezember 1900 213 711 Menschen (am 1. Dezember 1903 sind es nach den Fortschreibungen des Statistischen Amtes rund 234 000). Schlägt man nun vom Corneliusplatz als Verkehrsmittelpunkt einen Kreis mit dem Radius von 10 Kilometern, der also eine Fläche von 31 400 Hektar umschließt, so wohnten am 1. Dezember 1900 in diesem Gebiete 310 828 Menschen, außerhalb der Stadtgrenze aber innerhalb des Kreises also 97 117 Menschen.¹⁾ Daß

¹⁾ Kaiserswerth, Ratingen, Angermund, Benrath, Erkrath, Iiter-Holthausen, Calcum, Urdenbach, Nieder-Köric.

²⁾ Hilden, Eitorf, Höfel, Cresfeld, Duisburg, Elberfeld, Barmen, Mettmann, Gruiten, Hochdahl-Millrath, Dohwinkel, Remscheid, Ohligs, Neuß, M.-Gladbach, Rheydt, Diersen.

³⁾ Die Zahlen werden mit vielen anderen Nachweisungen (über Verkehr, Preise, Arbeitsmarkt, Bevölkerungsbewegung, Gesundheitswesen usw.) veröffentlicht in den „Statistischen Monatsberichten, im Auftrage des Oberbürgermeisters herausgegeben durch das Statistische Amt der Stadt Düsseldorf“.

¹⁾ Die Zahl bezieht sich auf Schätzungen bez. der von der Kreislinie durchschnittenen Gemeinden.

die Menschenanhäufung am Rande des Düsseldorfer Stadtgebiets nicht zufällig gerade hier stattgefunden hat, sondern eben eine Angliederung an den Großstadtkern bedeutet, beweist ihr Anwachsen, das um so stärker wird, je mehr sich der bewohnte Teil des Stadtgebiets vergrößert. Es hat nämlich zugenommen die Einwohnerzahl

	des Stadtgebiets um %	des äußeren Kreisteils um %
von 1871—1880	37,6	31,2
" 1880—1890	51,5	43,8
" 1890—1900	47,8	47,1

Im eigentlichen Stadtgebiet war also das Bevölkerungswachstum in den 90er Jahren etwas geringer geworden als in den 80er Jahren. Im Außengebiet ist es dagegen seit 1871 immer stärker geworden mit dem Erfolg, daß in den 90er Jahren die prozentuale Zunahme hier schon nahezu ebenso stark war wie im Stadtgebiet. Wohin diese Entwicklung führt, zeigt das Beispiel der Mehrheit der deutschen Großstädte, bei denen das Bevölkerungswachstum der Außengebiete das der Stadtgebiete bereits übertroffen hat.¹⁾

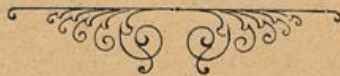
Man wird den ganzen Inhalt des 10 Kilometer-Kreises freilich nicht als Groß-Düsseldorf ansprechen dürfen, dazu sind die äußersten Zonen, in die z. B. Neuß fällt, doch noch nicht innig genug mit dem Kern verwachsen. Auf der anderen Seite aber kann man eine „Interessensphäre“ Düsseldorf feststellen, die noch weit über jenen Kreis hinausgeht. Stellt man, wie dies auf Grund der Fahrpläne für den Sommer 1902 einmal geschehen ist, aus dem Kursbuche fest, von welchen Punkten aus Düsseldorf vor 8 Uhr morgens mit der Bahn oder Kleinbahn erreicht werden kann, ohne daß die

fahrt — mit Personenzug — im allgemeinen eine Stunde überschreitet und ohne daß sie vor 1/27 Uhr früh angetreten wird, so finden sich — unter Ausschluß der Stationen, von denen Köln, Elberfeld-Barmen oder Aachen bequemer zu erreichen sind — nicht weniger als 76 Stationen und Haltestellen, die den gewünschten Anforderungen entsprechen. Unmittelbar an diesen Stationen liegen 58 Gemeinden mit einer Gesamtbevölkerung von 839 612 Köpfen (am 1. Dez. 1900), die hierdurch einem intensiven Nahverkehr mit Düsseldorf erschlossen sind. Beiläufig bemerkt ein Umstand, der den großen finanziellen Erfolg der Ausstellung von 1902 wesentlich mit erklärt.

Kehren wir aber aus dem Reiche der Verkehrstechnik, deren Fortschritte uns in Zukunft nachbarliche Beziehungen zu einem noch weit größeren Gebiete bescherten werden, zurück zu dem engeren Kreise, den Düsseldorf mit dem Kranze seiner unmittelbaren Nachbargemeinden bildet. Ihn dürfen wir getrost schon jetzt als wirtschaftliches Groß-Düsseldorf bezeichnen.

Folgt jedoch hieraus, daß die wirtschaftliche Einheit zur politischen Einheit werden müsse? Gewiß bestehen — und wachsen immer noch — gemeinsame Verwaltungsinteressen mannigfacher Art mit den zunächst gelegenen Nachbargemeinden. Ob sie aber schon stark genug sind, alle Teile zu einer nur mit gewissen Opfern zu erkaufenden Vereinigung zu führen, das wird erst die Entwicklung selbst lehren. Wie aber auch ihr Verlauf sei, vom Bahnhofe „Düsseldorf-Reisholz“ und dem gleichnamigen Industriegebiet bis zu den Fabriken in „Düsseldorf-Rath“ und dem Industriegelände in „Düsseldorf-Oberkassel“ wird der Zusammenhang mit dem wirtschaftlichen Mittelpunkte sich nicht lockern, sondern nur immer enger gestalten.

¹⁾ Vergl. Schott, Das Wachstum der deutschen Großstädte seit 1871 im Statist. Jahrb. deutscher Städte, XI. Jahrg. 1903.



te