

war nach dem bisherigen Verfahren das Aufkommen der Kulturlasten ein unzulänglicher Ausgleich gegenüber den erforderlichen Leistungen. Die Lasten wurden daher nicht mehr in absoluten Massen, sondern in Verhältniszahlen zum Bauwerte bzw. den Leistungen errechnet.

Die Verbandstätigkeit machte wiederum die Herstellung bzw. Durcharbeitung vorhandener Karten und Pläne durch die Vermessungsabteilung erforderlich. Durch die Aufstellung eines Musterfluchtlinienplanes wurde die einheitliche Darstellung im Verbandsgebiete vorbereitet. Ein Festpunktverzeichnis für das gesamte Gebiet konnte herausgegeben und die Durchführung des Leitnivellements größtenteils verwirklicht werden. Ferner wurde ein erster Vorschlag zu einem einheitlichen Plan des Verbandsgebietes den größeren Vermessungsämtern zur gutachtlichen Äußerung zugestellt.

Unter den verkehrstechnischen Arbeiten war die Festlegung neuer Verkehrsbänder von besonderer Bedeutung. Besonders hervorzuheben sind hierbei die Linien Buer—Wesel und Gladbeck—Dinslaken der Reichsbahn. In Verbindung mit den Uebersichtsplänen von Bochum, Bottrop, Dortmund, Gelsenkirchen und Recklinghausen wurden besondere Verkehrspläne hergestellt. Die Reichsbahnverwaltung hat die Pläne für umfangreiche Neu- und Umbauten zur Festsetzung von Verkehrsbändern dem Verbands vorgelegt.

Hierneben wurden Verbesserungsvorschläge für verschiedene bestehende Bahnlinien bearbeitet bzw. unterstützt und auf eine zweckmäßige Ausgestaltung der Fahrpläne ständig hingewirkt.

Von großgewerblichen Betrieben (Hibernia, Friedrich-Alfred-Hütte, Zellstoffabrik Walsum, Rhein. Stahlwerke Bottrop) wurden Anschlußbahnen geplant, für welche die Fluchtlinienverfahren vom Verbands eingeleitet wurden.

Die Entwurfsarbeiten für die geplanten elektrischen Ueberlandbahnen Gelsenkirchen—Hattingen, Essen—Bochum, Wesel—Moers wurde in Angriff genommen bzw. zum Abschluß gebracht. Die Planungsarbeiten für die geplante Städtebahn wurde unter Mitwirkung des Verbandes fortgesetzt und durch Festlegung von Verkehrsbändern gefördert. Desgleichen wurden für einige Straßenbahnstrecken Verkehrsbänder fluchtlinienmäßig festgesetzt und durch vermittelnde Eingriffe des Verbandes die infolge der wirtschaftlichen Notlage unrentierlichen Straßenbahnen vor der Stilllegung bewahrt.

Durch Einleitung von Fluchtlinienverfahren wurde die Anlage von Flughäfen bei Sterkrade, Gelsenkirchen, Wanne, Herten, Dortmund, Brackel sichergestellt.

Geschäftsjahr 1923

Infolge der Einwirkungen der Ruhrbesetzung ging die Einwohnerschaft Ende des Jahres 1923 auf 3 848 026 zurück.

Der Bestand der Mitgliedskreise blieb unverändert. Der Kreis Gelsenkirchen-Stadt erfuhr eine Zunahme durch Zuteilung des größeren Teiles von Rotthausen (Gesetz vom 18. Dezember 1923), der damit aus dem Landkreis Essen ausschied.

Von besonderer Bedeutung war das Auftreten des Verbandes nach außen durch Beschickung der Internationalen Städtebauausstellung in Gotenburg.

Durch die Besetzung war die Durchführung der Verbandsgeschäfte außerordentlich erschwert, insbesondere machte sich das Fehlen der Fernsprech- und Eisenbahnverbindung störend bemerkbar. Ein großer Teil Abgeordneten zur Verbandsversammlung und der Mitglieder des Verbandsausschusses waren ausgewiesen. Die Durchführung der Aufgaben der Verbandsversammlung und des Verbandsausschusses war daher nur auf Grund eines besonderen Notgesetzes (vom 4. Juni 1923) möglich.