





Annäherungen an die Industrielle Kulturlandschaft Ruhrgebiet

Prozesse und Strukturen – Zonen, Achsen und Systeme

Hans-Werner Wehling

Die Neubewertung und Wertschätzung des Ruhrgebietes als eine Industrielle Kulturlandschaft hat erst mit dem sukzessiven Verfall seiner schwerindustriellen Basis eingesetzt, also vor etwa 40 Jahren. Mit dem Strukturwandel sind neue wirtschaftliche, städtebauliche und soziale Verhältnisse entstanden, sodass die Relikte der Montanwirtschaft inzwischen als historisches Erbe betrachtet werden, das es zu erhalten gilt. Was mit der Internationalen Bauausstellung Emscher Park in den 1990er-Jahren begann, fand seinen vorläufigen Höhepunkt im Jahr 2001 mit der Anerkennung des Industriellen Komplexes Zollverein in Essen als Weltkulturerbe.

Die industrielle und städtebauliche Entwicklung des Ruhrgebietes setzte bereits in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts ein und vollzog sich in mehreren Phasen – ab 1840 Aufbau, ab 1860/70 Expansion, ab 1919 Konsolidierung, ab 1947 Wiederaufbau nach Kriegszerstörungen, seit 1957/58 montanindustrieller Abbau. Erst in den letzten Jahrzehnten kann von einem grundsätzlichen Strukturwandel, dem Verschwinden altindustrieller Strukturen und einem weitreichenden Stadt- und Landschaftsumbau gesprochen werden. Die letzte Zeche im Ruhrgebiet wird im Jahr 2018 schließen.¹

Entwicklungszonen und Zentren

Das Ruhrgebiet muss in allen Stadien seiner industriellen Entwicklung seit der Mitte des 19. Jahrhunderts als eine Region mit Widersprüchen begriffen werden, die sich daraus ergeben, dass Entwicklungstrends von unterschiedlicher Dauer diese Region durchlaufen und ihre einzelnen Teilräume jeweils verändert haben. So führten zeitgenössische technische Fortschritte und sich wandelnde planerische Konzepte und städtebauliche Vorstellungen zu Umgestaltungen von Stadt und Landschaft. Hält man diesen Entwicklungsprozess, der im Ruhrgebiet vielleicht fundamentaler und schneller abgelaufen ist als in anderen Regionen, zu einem bestimmten Zeitpunkt an, so erscheint zunächst als Widerspruch, was eigentlich das gleichzeitige Auftreten von Symptomen und Strukturen zeitlich nacheinander durch Teilräume, gelegentlich allerdings auch zeitgleich durch das gesamte Ruhrgebiet laufender Entwicklungsprozesse ist.

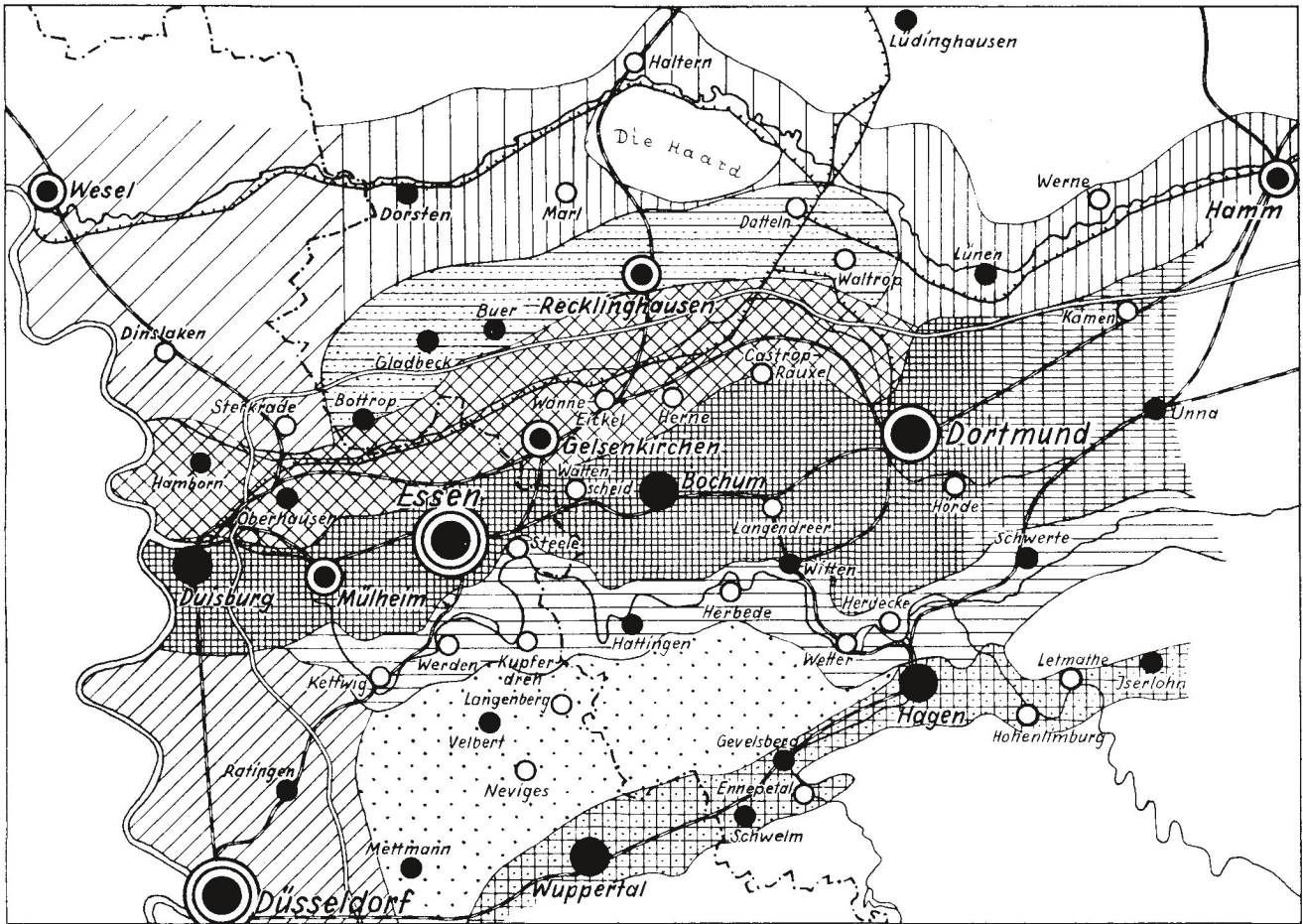
Um den wirtschaftlichen Aufbau raumzeitlich nachzuvollziehen, wird das Ruhrgebiet gemeinhin in west-östlich verlaufende (Entwicklungs-)Zonen gegliedert, die sich aus

der erwähnten phasenhaften Nordwanderung des Ruhrbergbaus ableiten (vgl. Abb. 1). Im Verlauf der Verlagerung des bergbaulichen Produktionsschwerpunktes entstanden wirtschaftsräumlich immer verzweigtere industrielle Anlagen und Verflechtungen, die schließlich in der Verbundwirtschaft der 1930er-Jahre kulminierten.

Zu den Qualitäten der Industriellen Kulturlandschaft Ruhrgebiet gehört es, dass sich in ihrer gegenwärtigen Gesamtheit verschiedene Entwicklungsstadien der industriellen Entwicklung widerspiegeln. Das Zusammenspiel von spezifischer vorindustrieller Ausstattung und entwicklungsabhängiger industrieller Neu- und Überprägung macht dabei die jeweiligen Charakteristika der einzelnen Entwicklungszonen aus.

Die älteste industrielle Entwicklungszone, die im Süden gelegene Ruhrzone, hat keine nachhaltige hochindustrielle Prägung erfahren. Mit dem Übergang zum Tiefbergbau blieben die Hüttenstandorte zwar weiterhin konkurrenzfähig, durch Rationalisierung und Konsolidierung ging jedoch die Zahl der Bergbaustandorte zurück. Der Arbeitskräftebedarf konnte weitgehend lokal befriedigt werden, sodass industrielle Siedlungserweiterungen begrenzt blieben. Ab der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts wurde die Ruhrzone zum Standort von Untermervillen, seit den Regionalplanungen der 1920er-Jahre zur bevorzugten regionalen Wohn- und Erholungszone.

Die Hellwegzone wies durch Städte mit einem eigenständigen Wirtschaftsleben die stärkste vorindustrielle Prägung auf; sie hatten seit dem Mittelalter von Norden und Süden Regionalstraßen auf sich gezogen, die Handel mit dem Hinterland ermöglichten und deren Trassen bis heute als Bundesstraßen wichtige Bestandteile des regionalen Straßennetzes sind. Die Hellwegstädte und ihr jeweiliges Umland wurden durchgreifend vom industriellen Aufbau erfasst, erlebten die hochindustrielle Expansionsphase jedoch nur noch eingeschränkt; um 1900 und in der Zwischenkriegszeit begannen sie Cluster industrieller und administrativer Dienstleistungen aufzubauen. Die erste Phase der Deindustrialisierung der 1960er- und 1970er-Jahre betraf neben der Ruhrzone vor allem die Hellwegzone; die Hellwegstädte waren die Nutznießer der durchgreifenden und/oder großräumigen städtebaulichen Veränderungen im Rahmen des strukturellen und räumlichen Strukturwandels – Veränderungen, die häufig nur punktuell Relikte der industriellen Kulturlandschaft übrig ließen.



Zonen und Zentren des Ruhrgebiets

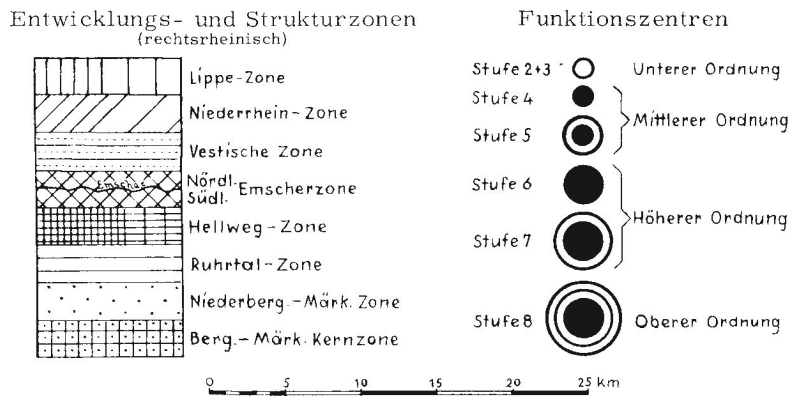


Abb. 1: Zonen und Zentren des Ruhrgebiets²

Funktionale Leitlinie der südlichen Emscherzone ist die Köln-Mindener Eisenbahn von 1845/47. Stärker als in der Hellwegzone entstand nach 1870 eine industrielle Struktur aus Standorten der Eisen- und Stahlindustrie und des Bergbaus. Räumlich expansiver und mit deutlich größeren und leistungsfähigeren Anlagen wurde die südliche Emscherzone über Jahrzehnte zum Zentrum der industriellen Produktion. Nördlich von Emscher und Rhein-Herne-Kanal entstand durch die Nordwanderung des Bergbaus als zweiter Teilraum der industriellen Produktion die nördliche Emscherzone. Der Bergbau blieb hier die strukturbestimmende

Industrie; seine verstreuten Standorte brachten zusammen mit der vorindustriellen dörflichen Struktur eine insgesamt eher lockere Siedlungsstruktur hervor.

Im Gegensatz zur Hellwegzone ging die technisch moderne industrielle Struktur der südlichen Emscherzone durch Rationalisierungen gestärkt aus der ersten Phase der Deindustrialisierung hervor. Erst ab 1980, dann jedoch nahezu unmittelbar, erfasste die zweite Deindustrialisierungsphase die südliche Emscherzone. Der Zerfall der industriellen Grundlagen brachte umfangreiche Gebäudeerbstände und Industriebrachen hervor.

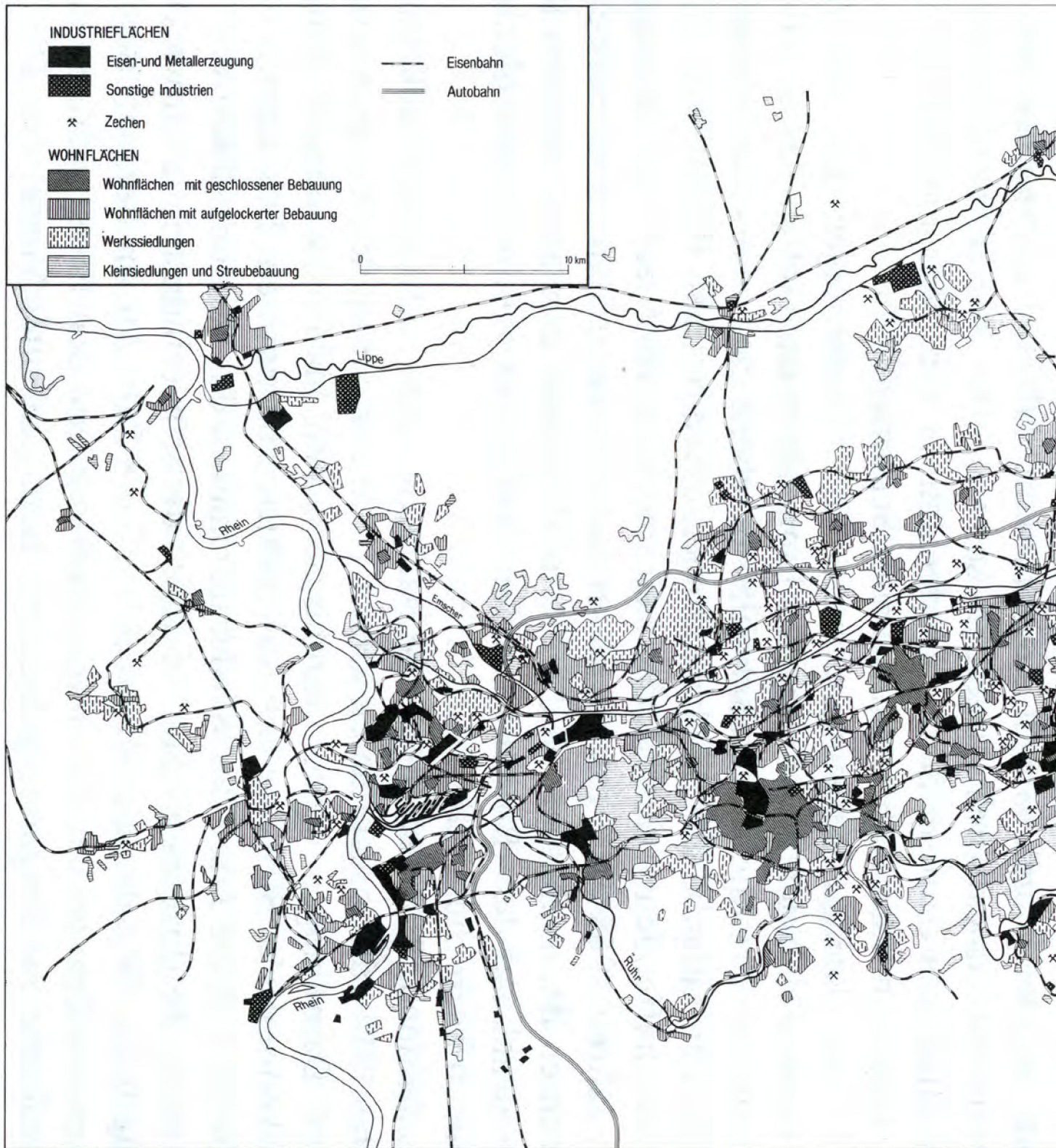


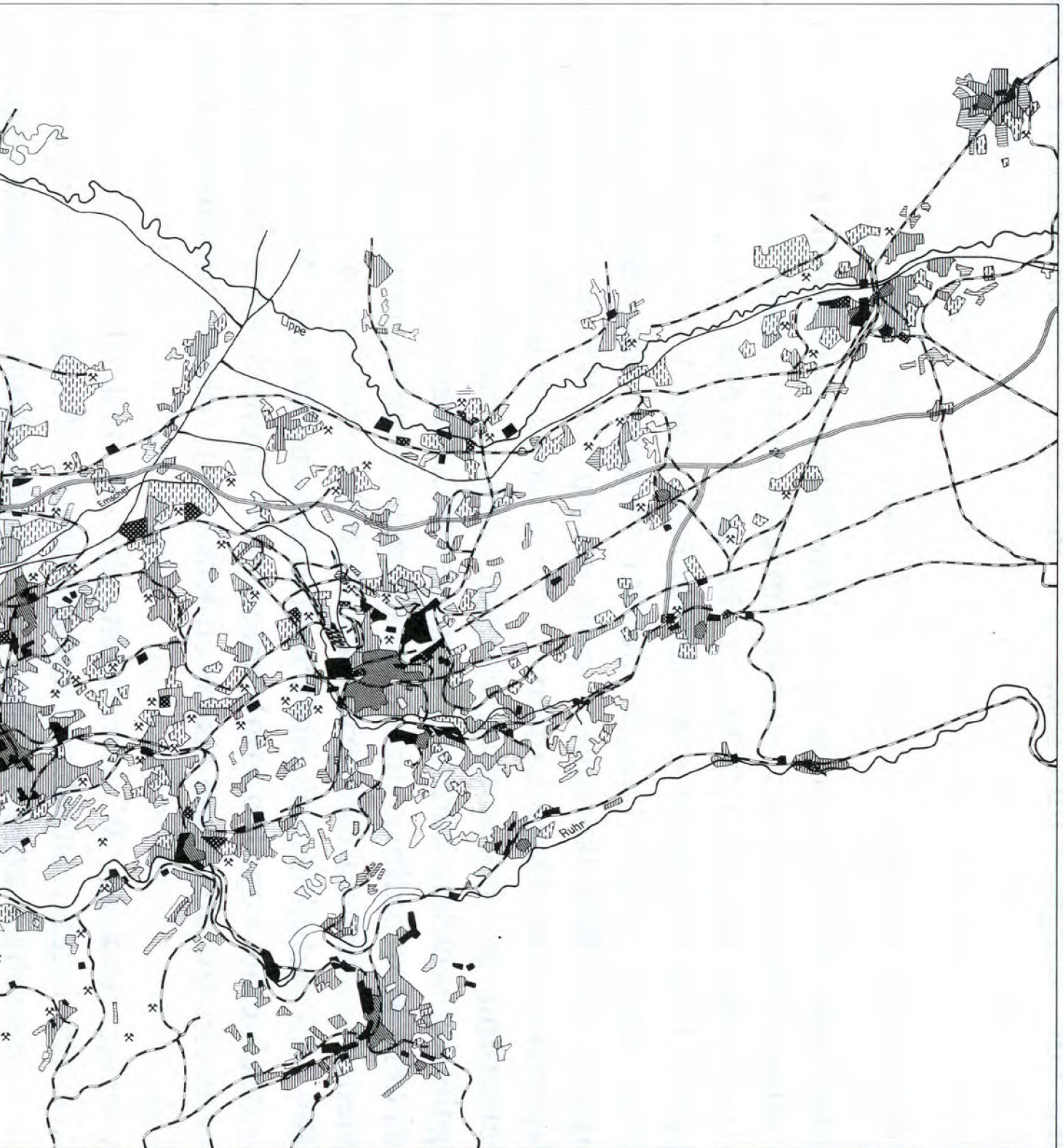
Abb. 2: Flächennutzungen und Siedlungsachsen im Ruhrgebiet, 1957¹

Beiderseits der Emscher ist die industrielle Prägung grundlegend, der funktionale, formale und räumliche Strukturwandel setzte um mehr als zwanzig Jahre verzögert ein, war bisher weniger intensiv und hat sich, nicht zuletzt aufgrund prekärer regionaler und kommunaler Haushaltslagen, stärker an den industriell vorgegebenen Strukturen orientiert. Hier ist – Chance und Notwendigkeit zugleich – die Industrielle Kulturlandschaft durch funktional und räumlich

zusammengehörige Kulturlandschaftsbereiche darstellbar, die über die Areale der Industriedenkmäler hinausgehen.

Siedlungsachsen und Systeme

Die zonale Gliederung des Ruhrgebiets ist vor allem eine funktional-wirtschaftsräumliche. Die regionalen Siedlungs-



muster verliefen jedoch über fast ein Jahrhundert quer dazu. Funktional weitgehend auf die vorindustriellen Kerne der Hellwegstädte orientiert, hatte sich die Bebauung an den süd-nordwärts verlaufenden Landstraßen ausgerichtet und es war ein Gerippe von Siedlungsachsen entstanden, das lediglich im Bereich der Hellwegstädte in West-Ost-Richtung zusammenzuwachsen begann (vgl. Abb. 2). Die Siedlungsachsen lösen jede der wirtschaftsräumlich definierten Zonen

strukturell in einen Wechsel von bebauten (städtischen) und weniger/nicht bebauten (zwischenstädtischen) Bereichen auf und fasern erst nördlich der Emscher aus.³ Die Zonen wurden also mehrheitlich zwar zeitgleich, aber nicht gleichmäßig entwickelt.

Der Entstehungszeitraum der Industriellen Kulturlandschaft Ruhrgebiet erstreckt sich vom Ende der vorindustriellen Epoche bis zum Einsetzen der Deindustrialisierung.

Die Kulturlandschaft, die dabei entstand, ist das Ergebnis der raumzeitlichen Interessen und Ansprüche konkurrierender und/oder in unterschiedlichen Allianzen auftretender Akteure. In den das Ruhrgebiet prägenden Phasen waren dies im Wesentlichen die Unternehmen der (Montan-)Industrie, die Kommunalverwaltungen sowie die übergeordneten staatlichen Ebenen.

Seit Beginn der Industrialisierung entwickelten sich daraus im Ruhrgebiet zwei Systeme. Betrachtet man die raumzeitliche Entwicklung des Ruhrgebiets unter systemischen Gesichtspunkten, so gibt es den unter anderem von Wirtschaftswissenschaftlern und Wirtschaftsgeografen immer wieder beschriebenen, zu weiten Teilen am Produktstammbaum der Kohle orientierten „Wirtschaftsorganismus“, dessen Standorte durch ein laufend auf Effizienz umgebautes Eisenbahnnetz zusammengehalten und optimiert wurden. Dieses zwar komplizierte und weit verzweigte, letztlich aber auf Ursache-Wirkung-Beziehungen beruhende Wirtschaftssystem erzeugte eine vorausberechenbare kausale Struktur. Dies macht das System im Sinne der Komplexitätsforschung zu einem System disorganisierter Komplexität.⁵ Wie es das Ruhrgebiet auf dem Höhepunkt seiner industriell-technischen Entwicklung – um 1930 und vielleicht noch in den so genannten „Wirtschaftswunderjahren“ nach dem Zweiten Weltkrieg – gezeigt hat, erreicht ein solches komplexes wirtschaftliches System seine größte Stärke durch ein inneres kontrolliertes Gleichgewicht, es fehlen ihm jedoch weitgehend innere und äußere Flexibilität sowie Anpassungsfähigkeit.

Neben dem wirtschaftlichen System, das seinen räumlichen Einfluss auf die Landschaft ausgeübt hat, entwickelte sich teils aus vorindustriellen Wurzeln, teils aus eher zufälligen Ansätzen während der Jahrzehnte des industriellen Aufbaus ein urbanes System mit sich entfaltenden urbanen Notwendigkeiten und Raumansprüchen. Städtische Systeme zeigen eine organisierte Komplexität – weit entfernt von einem Gleichgewichtszustand –, die sie dazu befähigt, Ungleichgewichte zu bewältigen und sich in netzartigen Strukturen mit vielfältigen, nur begrenzt voraussagbaren Beziehungen der Elemente weiter zu entwickeln. Sie sind in der Lage, grundlegende qualitative Veränderungen systemisch zu beantworten, ihre innere Netzwerkstruktur neu zu organisieren und Teile anderer Systeme zu inkorporieren.⁶

Der raumzeitlichen Entwicklung der (industriellen) Kulturlandschaft Ruhrgebiet liegt vom Beginn der Industrialisierung bis zur Deindustrialisierung ein struktureller und insbesondere räumlicher Wettbewerb zwischen dem wirtschaftlichen und dem urbanen System zugrunde. Zeiten der wirtschaftlichen Stagnation sind in der Regel solche der städtebaulichen und/oder funktional-urbanen Entwicklung gewesen; dies gilt für manche Jahre um die vorletzte Jahrhundertwende und für die 1920er-Jahre, aber auch für die Phasen der Deindustrialisierung. Daraus resultieren um 1900 wesentliche städtebauliche Impulse in den Hellwegstädten sowie in der Zwischenkriegszeit dort und in den ent-

stehenden Städten der Emscherzone. In den Jahrzehnten seit Beginn der Deindustrialisierung vermochte es das regionale urbane System aufgrund seiner organisierten Komplexität, Teile des wirtschaftlichen Systems qualitativ in sein System zu integrieren; dazu gehört z.B. auch die Um- oder Neubewertung industrieller Anlagen.

Konkurrierende Raumansprüche des wirtschaftlichen und des urbanen Systems

Der Wettbewerb zwischen beiden Systemen wurde seit den frühindustriellen Jahrzehnten bis in die Phasen der Deindustrialisierung hinein vor allem über den Grundbesitz bzw. den Flächenerwerb gesteuert.⁷ Insbesondere nach 1870 erhöhte der industrielle Aufschwung der Gründerjahre die Nachfrage: Die Betriebsanlagen wurden größer und die Werksiedlungen ausgedehnter; außerdem gewann die Bergschadensfrage als ankaufsförderndes Element für die Unternehmen an Bedeutung. Auf kommunaler Seite führte allerdings erst die drängender werdende Wohnungsfrage nach 1900 zu stärkeren Landkäufen, wobei die kreisangehörigen Gemeinden der Emscherzone politisch und wirtschaftlich zu schwach und zu wenig interessiert waren, um eigene Bodenvorräte anzulegen. Einerseits kauften die Zechen Flächen auf, um Ansprüchen aus Bergschäden vorzubeugen, andererseits suchten sowohl der Bergbau als auch die Eisen- und Stahlindustrie Flächen zu erwerben, um die Anlagen erweitern zu können und um städtische Bebauung fernzuhalten. Da in der Zwischenkriegszeit die rechtlichen, nicht aber die wirtschaftlichen Möglichkeiten zur Erweiterung der Anlagen gegeben waren, wurde bereits damals vonseiten der Industrien der flächenmäßige Grundstock für eine Bodenvorratspolitik geschaffen, deren Folgen für kommunale Entwicklungsmöglichkeiten auf eigenen Flächen in der Deindustrialisierungsphase zutage treten sollten – insbesondere in den Städten der Emscherzone, deren Handlungsfähigkeit im Strukturwandel auch dadurch nachhaltig eingeschränkt war.

Das Ruhrgebiet als Kulturlandschaft

Eine Kulturlandschaft ist nach Burggraaf⁸ „der von Menschen nach ihren existentiellen, gesellschaftlichen, wirtschaftlichen und ästhetischen Bedürfnissen eingerichtete und angepasste Naturraum, der im Laufe der Zeit mit einer zunehmenden Dynamik entstanden ist und ständig verändert und umgestaltet wurde und noch wird. Die Kulturlandschaft stellt heute einen funktionalen und prozessorientierten Systemzusammenhang dar, dessen optisch wahrnehmbarer strukturierter Niederschlag aus Punktelementen, verbindenden Linienelementen und zusammenfassenden sowie zusammengehörigen Flächenelementen besteht.“ Die Industrielle Kulturlandschaft als Variante der Kulturlandschaft ist damit die

räumliche und aufgrund der geforderten Kausalbeziehungen inhaltliche Erweiterung des Industriekulturbegriffes.

Die gewachsene Kulturlandschaft besteht aus verschiedenen raum-zeitlichen, funktionalen und visuell-ästhetischen sowie assoziativen Ebenen der Wahrnehmung und Deutung. Entscheidend für das Verständnis der Kulturlandschaften ist das Wissen um ihre Geschichtlichkeit, um ihren historischen Zeugniswert. Die Kulturlandschaft ist das Ergebnis einer Nutzungsgeschichte, wobei verschiedene Perioden jeweils eigenständige Funktionszusammenhänge herbeigeführt haben können. Die kulturlandschaftliche Eigenart basiert auf der Existenz von historischen Elementen und Strukturen, ihrer Verteilung und Anordnung. In der Zusammenschau mit dem Naturraum und der assoziativen Ebene entsteht ein Gesamtbild der kulturlandschaftlichen Eigenart.⁹ „Da die Landschaft mehr als die Summe der Elemente ist, geht es um die ganzheitliche Landschaftsgestalt, die ihre Gliederungsprinzipien aus im Aussehen und in Größe verschiedenen Elementen bezieht.“¹⁰ Die Empfehlungen der Landschaftsverbände Rheinland und Westfalen-Lippe gliedern das Land Nordrhein-Westfalen in 32 Kulturlandschaften. Die Kulturlandschaft 14, „Ruhrgebiet“, erstreckt sich dabei von der Südgrenze Essens bis in den mittleren Kreis Recklinghausen und vom linken Niederrhein bis nach Hamm. Das Ruhrgebiet wird dabei wie folgt charakterisiert: „Das Ballungsgebiet scheint auf den ersten Blick ausschließlich zeitgenössisch gestaltet zu sein. Bei näherem Hinsehen ist das kulturlandschaftlich Besondere und im Landschaftsbild Erlebbare jedoch das Nebeneinander von verschiedenartigen Elementen, Strukturen und Kulturlandschaftsbereichen aus allen Epochen des industriellen Zeitalters, aber auch aus älteren historischen Epochen. Die Dynamik dieses schnellen, technisch bedingten Umwandlungsprozesses ist in der Kulturlandschaft ‚Ruhrgebiet‘ deutlich ablesbar, wobei die Industrialisierung ebenfalls eine wichtige raumprägende Phase der Kulturlandschaftsentwicklung darstellt, die diesem Raum seine regionale Identität verleiht und in seiner Ablesbarkeit auch im strukturellen Wandel erhalten bleiben muss.“¹¹ Innerhalb dieser Kulturlandschaft werden 33 besonders bedeutende Kulturlandschaftsbereiche und -elemente abgegrenzt.

Die Industrielle Kulturlandschaft Ruhrgebiet – Definition

Die Industrielle Kulturlandschaft als Variante der Kulturlandschaft ist die räumliche und inhaltliche Erweiterung des Industriekulturbegriffes. Sie ist in zeitlicher und räumlicher Hinsicht Teil der gegenwärtigen Kulturlandschaft Ruhrgebiet. Sie entstand primär durch die direkte und indirekte räumliche Einwirkung des vom Bergbau und der Eisen- und Stahlindustrie begründeten Wirtschaftssystems. Ihr Entstehungszeitraum lässt sich daher auf die Zeit vom Beginn der Industrialisierung (etwa um 1840) bis zur Deindustrialisierung (im regionalen Durchschnitt etwa um 1975/80)

begrenzen; die Industrielle Kulturlandschaft Ruhrgebiet ist also eine historische Kulturlandschaft. Sie umfasst Kulturlandschaftsbestandteile und -elemente, die direkt vom Wirtschaftssystem geschaffen wurden, aber auch solche, die bei räumlicher Dominanz des wirtschaftlichen Systems in dem zeitgleich sich entwickelnden urbanen System entstanden. Sie ist nicht kontinuierlich flächenhaft ausgebildet, sondern beide sie bestimmenden räumlichen Systeme legten sich über die vorindustrielle Agrarlandschaft in einer netzartigen Struktur aus Kernen, Adern und inneren Rändern; entlang verschiedenartiger räumlicher Leitlinien entstand eine Vielfalt von Kulturlandschaftsbestandteilen und -elementen in unterschiedlicher Homogenität und Heterogenität. Die Industrielle Kulturlandschaft Ruhrgebiet ist eine funktionale Einheit. In ihr sind, an Objekten und Kulturlandschaftselementen nachvollziehbar, verschiedene raumzeitliche Phasen der industriellen Entwicklung ablesbar. Allerdings wurden, anders als in anderen Altindustriegebieten, bei dieser phasenhaften Entwicklung Landschaftsteile, die technologisch, industriell oder urban obsolet geworden waren, nicht verlassen, sondern unter veränderter Bewertung wieder in die funktionale Einheit der Industriellen Kulturlandschaft Ruhrgebiet integriert.

Da die innere räumliche Funktionalität das Wesen einer jeden Kulturlandschaft ist, sind zur Erklärung der Industriellen Kulturlandschaft Kulturlandschaftselemente zu definieren, von denen funktionale Einflüsse und auf die Kulturlandschaft gerichtete Prozesse ausgehen – oder die diese auf sich ziehen. In unterschiedlicher räumlicher Dimension sind sie flächenhaft, linear oder punktuell ausgeprägt. Mehrere Kulturlandschaftselemente können sich zu Kulturlandschaftsbestandteilen vergesellschaften, wodurch ihre funktionale Wirkung gefestigt oder verstärkt wird. So hat z.B. die räumliche Vergesellschaftung von (bergbaulichem) Betriebsstandort und zugehöriger Werksiedlung eine stärkere raumzeitliche Wirkung als ein singulärer Betriebsstandort und führt der funktionale Verfall eines Elements zur Schwächung der kulturlandschaftlichen Bedeutung des gesamten Kulturlandschaftsbestandteils.

Die Industrielle Kulturlandschaft – Kulturlandschaftselemente und -bestandteile

Für die Kulturlandschaftsanalyse des Ruhrgebiets können als Kulturlandschaftselemente bzw. Kulturlandschaftsbestandteile generell definiert werden:

- Alte dörfliche oder kleinstädtische Kerne, die von der Industrialisierung nicht oder kaum berührt wurden, zum Teil funktional zurückfielen und daher nur noch in Restformen erhalten sind;
- vorindustrielle Altstadtkerne, die sich im Zuge der Industrialisierung verdichteten und funktional veränderten;

- die Bahnhöfe, die in Ermangelung adäquater städtischer Zentren zu Ausgangs- und Orientierungspunkten industriell-urbaner Bebauung wurden. Insbesondere in der an-urbanen Gemengelage der Emscherzone werden die Bahnhofsgebäude neben den Zechen zu den Repräsentanten der Gemeinwesen;
- die Trassen des einst dichtesten Eisenbahnnetzes Europas mit ihrer ambivalenten kulturlandschaftlichen Wirkung; sie wurden zu gewerblichen Allokationsleitlinien, die permanente Optimierung ihres Verbundes war eine der Grundlagen der industriellen Prosperität. Zugleich waren die zahllosen Trassen der Werksbahnen und die großen Regionaltrassen auch trennende Barrieren in der städtischen Entwicklung;
- die vorwiegend vom Bergbau und der Eisen- und Stahlindustrie errichteten Betriebsstandorte, die im Zuge der süd-nördlichen Wanderung ausgedehnter und komplexer wurden und in der Zwischenkriegszeit ihre höchste innere funktionale Verflechtung erreichten (Verbundwirtschaft);
- die vom Bergbau und der Eisen- und Stahlindustrie aus betriebswirtschaftlichen Gründen in der Nähe der Betriebsstandorte – und abseits der vorindustriellen Städte im ländlichen Raum – errichteten Arbeitersiedlungen und Infrastruktureinrichtungen. Dabei treten der Werkswohnungsbau und der werksgeförderte Wohnungsbau mit einer großen Variationsbreite von Haus- und Siedlungstypen in Erscheinung, von der linearen Reihung bis zur gartenstadtähnlichen Anlage;
- das von Wohnhäusern und Gewerbebetrieben geprägte Gemenge um die Hellwegstädte und einige der Emscherstädte. Hier konkurrierten die Expansionsinteressen der wachsenden Stadtkerne mit den Interessen der auf günstigen Verkehrsanschluss bedachten Unternehmen;¹²
- die sich außerhalb von Stadt- und Ortskernen entlang von Ausfallstraßen zu städtebaulichen Achsen entwickelnde engständige Konzentration niedriger und mehrgeschossiger Gebäude unterschiedlicher Nutzungen, häufig mit unklaren Baufluchten. Einige von ihnen entwickelten sich zu den großen regionalen Achsen überdurchschnittlich verdichteter Bebauung und vielfältiger Nutzungen, die sich aus dem Ruhrtal oder von den Hellwegstädten aus entlang vorindustrieller Straßen durch alle Entwicklungszonen ziehen. Andere, sekundäre Achsen verbinden vor allem nördlich der Emscher die regionalen Achsen miteinander;
- das sich zwischen diesen Achsen, zwischen den symbiotischen Verbindungen aus Zechenstandort und Zechensiedlung oder entlang von Feldwegen vor allem beiderseits der Emscher ausbreitende an-urbane Gemenge von Wohnen und Gewerbe, dessen innere Struktur aufgrund großer Freiräume meist räumlich unverbunden und zeitlich diskontinuierlich ist;
- die seit der Wende zum 20. Jahrhundert häufig auf Rastergrundrissen geplanten verdichteten Wohnquartiere;
- die geschlossenen, meist in der Zwischenkriegszeit zur Linderung des akuten Wohnungsmangels errichteten kommunalen und genossenschaftlichen Wohnsiedlungen;
- die künstlerisch geplanten Wohnquartiere der bürgerlichen Eliten;
- die Untermervillen, einschließlich der ihnen zugeordneten Anwesen und funktionalen Anlagen;
- die inmitten der industriellen Gemengelagen durch ein Ensemble öffentlicher Gebäude fixierten städtischen Mitten, räumlich besonders verbreitet in den Emscherzonen und zeitlich im Umfeld der kommunalen Neugliederung von 1929 errichtet (wie z. B. in Oberhausen);
- die das Stadtbild prägenden Zentralverwaltungen der Großunternehmen und der regionalen Verbände;
- die für unterschiedliche Zielgruppen zum Zweck der Erholung und der sozialen Kommunikation angelegten Stadtparks, Stadtgärten und Volksparks;
- die Grün- und Freiflächen, die aus stadtklimatischen Gründen und mit dem Ziel der räumlichen Ordnung seit den 1920er-Jahren vom Siedlungsverband Ruhrkohlenbezirk als regionale, Süd-Nord orientierte Grünzüge auf regionaler Ebene erhalten wurden;
- die Häfen, Kanäle und Schleusenanlagen, die das industrielle System logistisch regional erschlossen und überregional angebunden haben, die zu Leitlinien konzentrierter industrieller Standorte geworden sind und mehrere Generationen einschlägiger technischer Bauwerke aufweisen;
- das Entwässerungs- und Wasserhaltesystem der Emscher und ihrer Nebenbäche, das die wichtigste technische Gemeinschaftsleistung des industriellen Systems ist und die Industrielle Kulturlandschaft der Hochindustrialisierung beiderseits der Emscher erst ermöglichte;
- die Halden – einige wenige Schlackenhalde der Eisen- und Stahlindustrie, vor allem aber Bergehalde des Bergbaus, die in den Grundformen Spitzkegelhalde, Terrassen-Tafelberge und Landschaftsbauwerke auftreten;
- die umfangreichen vom Bergbau hervorgerufenen Bergsenkungen, die seit 1900 zu Reliefabsenkungen von bis zu 25 m geführt haben; auf kleinräumiger, lokaler Ebene

ne sind sie von der Abbauintensität und entsprechenden Schutzmaßnahmen abhängig.¹³

Die Industrielle Kulturlandschaft Ruhrgebiet – Regionale Befunde

Auf der regionalen Betrachtungsebene zeigt die kartografische Darstellung (Abb. 3) vor dem Hintergrund einer deutlich höheren Besiedlungsdichte im westlichen Ruhrgebiet das bereits angesprochene zweigeteilte Ordnungssystem. Süd-nordwärts gerichtete Achsen verdichteter Bebauung entwickelten sich entlang vorindustrieller Überlandstraßen, wobei sie einerseits – von den Hellwegstädten nach Norden – den industriellen Entwicklungsgang nachzeichnen, andererseits – von den Hellwegstädten nach Süden – als Leitlinien der urbanen/suburbanen Entwicklung seit der Zwischenkriegszeit genutzt wurden; diesem Prinzip folgen die großen Achsen durch Duisburg, Essen und Bochum. Daneben treten zwischen den zwischenstädtischen Siedlungsverdichtungen der Hellwegzone und der Emscherzone meist kurze Verbindungen auf, die sich vor allem in der Zwischenkriegszeit axial ausbildeten. Im östlichen Teil des Ruhrgebiets mit seiner geringeren Siedlungsdichte lässt sich von (Bochum-)Langendreer nach Datteln eine letzte Siedlungsachse erkennen, während Dortmund die voll ausgebildete Form einer sich zentral-peripher entwickelnden Stadt zeigt, an deren Peripherie vorhandene Siedlungen überformt und neue geschaffen wurden.

Alle Hellwegstädte haben – wenngleich in unterschiedlicher Ausdehnung und Intensität – um den vorindustriellen Stadtkern Stadtviertel unterschiedlicher Struktur ausgebildet, darunter insbesondere solche mit geplantem Grundriss und geschlossener Blockrandbebauung. Wenngleich zum Teil erheblich behindert durch Raumannsprüche des industriellen Systems (Duisburg: Hafen, Essen: Kruppelände, Bochum: Gleisdreieck), folgen sie doch mit den entstandenen inneren Siedlungsringen einer „klassischen“ zentrifugalen Stadtentwicklung und belegen formal die in Schöllers Regionalmodell unterstellte eigene Dynamik.¹⁵ Sie unterscheiden sich damit von der Siedlungsstruktur, wie sie sich zwischen den verdichteten Achsen und vor allem beiderseits der Emscher entwickelte, wo über Jahrzehnte ein unverbundenes und diskontinuierliches Wohnen-Gewerbe-Gemenge entstand, das sich bandartig in West-Ost-Richtung ausbreitete – verkehrlich auf die Köln-Mindener Eisenbahn und den Rhein-Herne-Kanal, basisinfrastrukturell auf das Emschersystem ausgerichtet.

Nach Norden und Westen fasert die Siedlungsstruktur aus. Singuläre Bergbaustandorte mit anhängenden Dörfern und Kleinstädten im ländlichen Raum erzeugen eine Siedlungsstruktur, die der des Emscherraums vor mehr als 100 Jahren ähnelt.

Stellt man die kartografisch fixierten Kulturlandschaftselemente und -bestandteile in den Zusammenhang der Ent-

wicklungszonen, so wird die Ruhrzone geprägt durch Standorte des frühen Bergbaus und der Ruhrschiifffahrt, an den singulären Standorten Hattingen und Schwerte auch durch Werke der Eisen- und Stahlindustrie, sowie – in ihrer Neubewertung ab der Wende zum 20. Jahrhundert – durch eine Fülle von Untermervillen.

Die schmale Hellwegzone ist heute vergleichsweise arm an technischen oder betrieblichen Objekten der industriellen Vergangenheit, das urbane System hat sie in der Phase der Deindustrialisierung beseitigt, integriert oder zumindest aus ihrem landschaftlichen Zusammenhang heraus singularisiert; manche der großen Betriebsflächen der Eisen- und Stahlindustrie sind nur noch an ihren begrenzenden Lineaturen in der Landschaft zu erkennen. Deutlich zahlreicher sind hingegen die Kulturlandschaftsbestandteile und -elemente, die von Industrieerwartungen und regionalen Organisationen oder von einem weiten Spektrum von (Reform-)Siedlungen geprägt werden.

Dagegen ist beiderseits der Emscher aufgrund der konstituierenden Bedeutung, der verzögert einsetzenden Deindustrialisierung und des noch andauernden Stadt- und Landschaftsumbaus nahezu jeder Kulturlandschaftsbestandteil, der für die Charakterisierung der Industriellen Kulturlandschaft herangezogen wurde, zumindest teilweise und in unterschiedlichen Formen der Verzahnung mit anderen Kulturlandschaftsbestandteilen und -elementen, vorhanden.

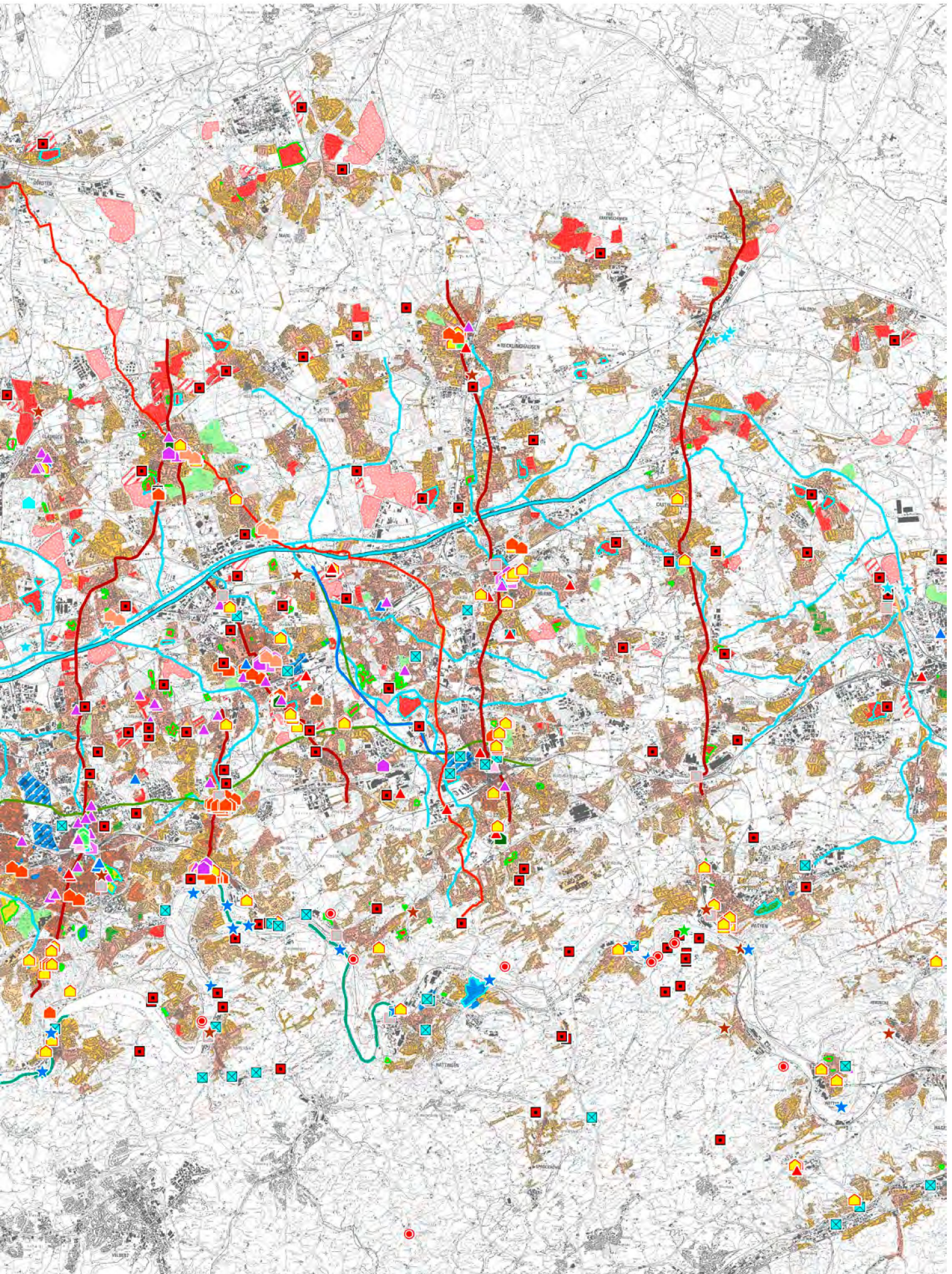
Die Lippezone und der nördliche Rand der Emscherzone sind kulturlandschaftlich deutlich einfacher strukturiert. Wie bereits angedeutet, ergeben sich hier aus der Verbindung der Kulturlandschaftselemente Zechenstandort, Halde, Eisenbahnanschluss und zugehörige Siedlung(en) strukturell weitgehend identische Kulturlandschaftsbestandteile, die in die ländliche Kulturlandschaft eingestreut sind. Sie werden in Fluss- und Kanalnähe durch schifffahrtsbezogene Objekte ergänzt. In einer Vielzahl von Fällen sind die bergbaulichen Kulturlandschaftsbestandteile im Rückbau begriffen.

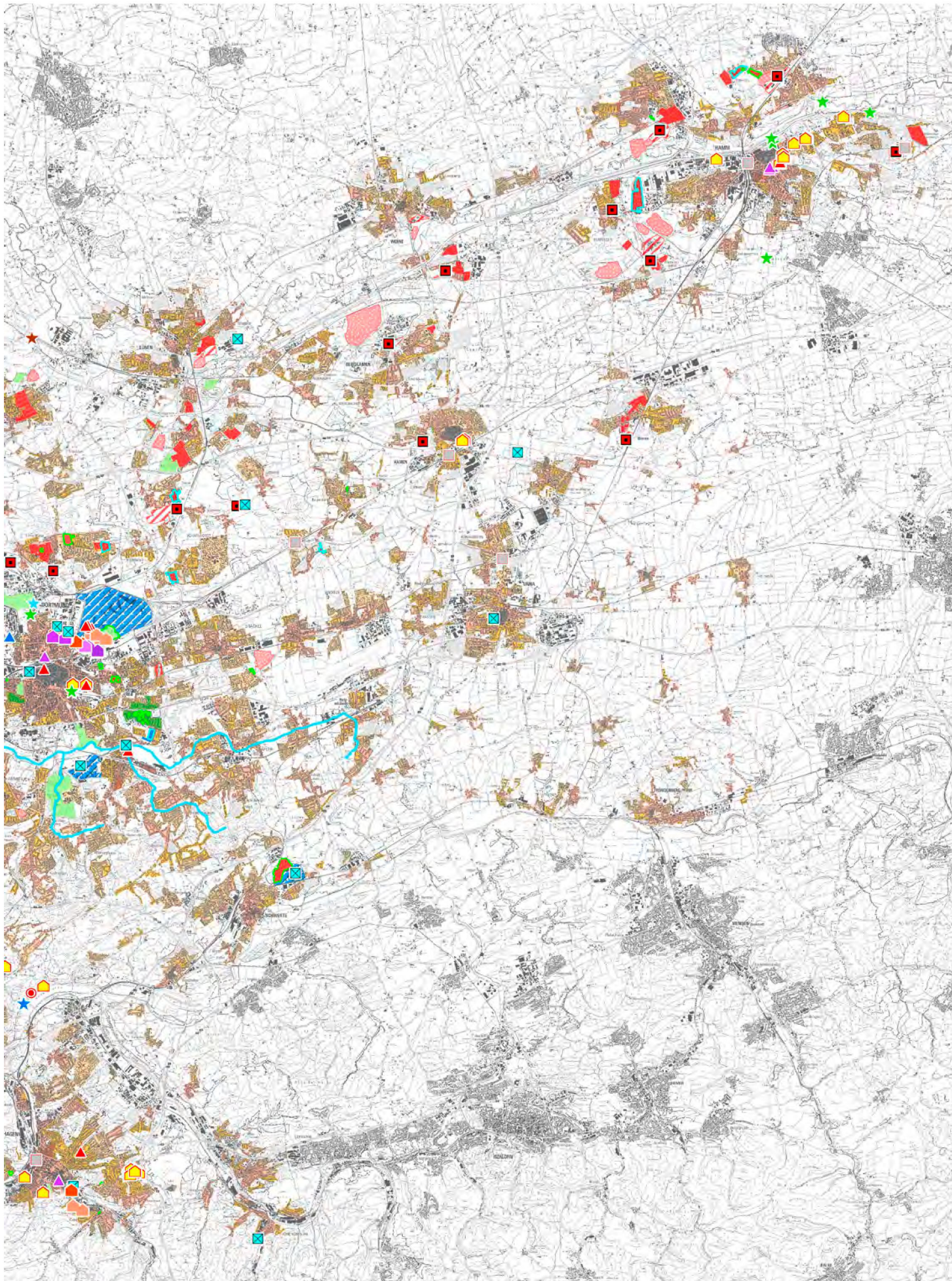
Die Industrielle Kulturlandschaft Ruhrgebiet – Repräsentative Ausschnitte

Die Industrielle Kulturlandschaft Ruhrgebiet ist hinsichtlich ihrer inneren wirtschaftlichen Verflechtungen und der mit diesen konkurrierenden städtischen Strukturen die global komplexeste Altindustriellandschaft. Sie stellt über alle raumzeitlichen Entwicklungsphasen hinweg eine funktionale Einheit dar. In ihr sind, an Objekten und Kulturlandschaftselementen nachvollziehbar, verschiedene raumzeitliche Phasen der industriellen Entwicklung ablesbar. Allerdings wurden – wie bereits erwähnt, anders als in anderen Altindustrieregionen – bei dieser phasenhaften Entwicklung technologisch, industriell oder urban obsolet gewordene Landschaftsteile nicht verlassen, sondern unter veränderter Bewertung wieder in die funktionale Einheit der Industriellen Kulturlandschaft Ruhrgebiet integriert. Vor diesem zeit-



Abb. 3: Die Industrielle Kulturlandschaft Ruhrgebiet¹⁴





Elemente und Bestandteile der industriellen Kulturlandschaft Ruhrgebiet



0 2 4 6 8 Kilometer

Entwurf: H.-W. Wehling

Kartengrundlage: TK 25 Geobasisdaten des Landes NRW

© Geobasis NRW, 2015

Kulturlandschaftsbereich	Ort, Kulturlandschaft Nr.	Repräsentiertes Thema
Zeche Friedrich Heinrich und Siedlungen	Kamp-Lintfort; Nr. 043	„Revier der großen Dörfer“
Ruhrort und Rheinanbindung	Duisburg, Oberhausen, Mülheim a. d. Ruhr; Nr. 065	Hafentechnische und wasserverkehrliche Infrastruktur; regionale Eisenbahn-Anbindung des Ruhrgebietes
Hamborn und Bruckhausen	Duisburg; Nr. 057, 059, 060, 061	Heterogene industrielle Großstadtentwicklung in klein- und großräumiger Gemengelage zwischen zwei montanindustriellen Großkomplexen; Emscher-Pumpwerk
Innenstadt Oberhausen, Gutehoffnungshütte, St. Antony-Hütte	Oberhausen; Nr. 088, 093	Planvolle industriestädtische Stadtentwicklung; von der Eisen- und Stahlindustrie in verschiedenen Entwicklungsphasen geprägte Kulturlandschaft
Ruhrtal	Mülheim a. d. Ruhr, Essen; Nr. 065	Verkehrliche Entwicklung im Ruhrtal (Schleusen, Leinpfad, Bahnanlagen); Wohnstandort der industriellen Eliten (Unternehmervillen)
Regionale Verwaltungen, Moltkeviertel	Essen, Nr. 283	Interkommunale Kooperation (Emschergenossenschaft, Ruhrverband, Regionalverband Ruhr), Städtebau der Gründer- und Zwischenkriegszeit (Moltkeviertel)
Villa Hügel	Essen, Nr. 294	Unternehmensvilla als herrschaftliche Anlage; räumlicher Endpunkt einer städtebaulichen „Entwicklungssachse der Eliten“ im Essener Süden
Welterbe Zollverein und Umfeld	Essen, Nr. 278	Umfassende kulturlandschaftliche Prägung durch eine Großschachtanlage
Ortskern Kray und Zeche Bonifacius mit Siedlungen	Essen, Nr. 286	Entstehung eines neuen, städtebaulich einheitlichen Ortskerns in unmittelbarer Nachbarschaft zu einem typischen Zeche-Siedlung-Verbund
Zeche Hannover/Dahlhauser Heide	Bochum, Herne; Nr. 298	Kleinteilige Bergbauentwicklung im zwischenstädtischen Bereich mit mehreren Siedlungen, Halden und den Resten von Tagesanlagen
Ewaldsee; Halden Hoppenbruch und Hoheward	Herten, Recklinghausen; Nr. 204	Schüttungs- und Senkungsgebiete als Ergebnis die industriellen Eingriffe in die Topografie der industriellen Kulturlandschaft
Emscher (Abschnitt Herne/Recklinghausen)	Herne, Recklinghausen	Wassertechnische Infrastruktur; wasserbauliche Umgestaltung des Emscherbereichs
Schleusenpark Henrichenburg	Castrop-Rauxel, Datteln, Olfen, Waltrop; Nr. 164	Technikgeschichte der Wasserstraßen (Hebwerke, Schleusen, Kanalsystem)
Henrichshütte und Siedlung	Hattingen, Nr. 339	Technische Frühform der ortsbildprägenden Symbiose von Hüttenwerk und zugehöriger Siedlung
Muttental und Ruhr (Abschnitt Witten und Herbede)	Witten, Nr. 355	Frühindustrielle Phase des Bergbaus und der Ruhrschifffahrt; Standort von Unternehmervillen
Zeche Zollern II/IV und Siedlung	Castrop-Rauxel, Dortmund; Nr. 457	Singuläre Entwicklung von Zeche und Siedlung im ländlich-zwischenstädtischen Raum
Borsigplatzviertel	Dortmund, Nr. 450	Baulich geschlossenes großstädtisches Viertel in unmittelbarer Nähe zu großen Industriegeländen
Kokerei Hansa und Ringgasleitung	Dortmund, Nr. 437	Ehemaliger lokaler und regionaler technischer Verbund des industriellen Systems; inkl. Emschersystem
Hohenhagen/Hohenhof	Hagen, Nr. 421	Gartenstadtähnliche Villenkolonie Hohenhagen und der Hohenhof als architektonische und künstlerische Innovation zur Zeit der Jahrhundertwende

lichen Hintergrund entstand aus der räumlichen Konkurrenz industrieller und urbaner Raumansprüche eine Industrielle Kulturlandschaft, die sich entlang verschiedenartiger räumlicher Leitlinien in einer Vielfalt von Kulturlandschaftsbestandteilen und -elementen unterschiedlicher Homogenität und Heterogenität entwickelte.

Für die so charakterisierte Industrielle Kulturlandschaft Ruhrgebiet treffen die Kriterien (ii) und (iv) für die Aufnahme in die UNESCO-Welterbeliste zu, denn sie kann (ii) für einen Zeitraum oder in einem Kulturgebiet der Erde einen bedeutenden Schnittpunkt menschlicher Werte in Bezug auf Entwicklung der Architektur oder Technik, der Großplastik, des Städtebaus oder der Landschaftsgestaltung aufzeigen;

(iv) ein hervorragendes Beispiel eines Typus von Gebäuden, architektonischen oder technologischen Ensembles oder Landschaften darstellen, die einen oder mehrere bedeutsame Abschnitte der Menschheits-Geschichte versinnbildlichen.¹⁶

Die mehrfach angesprochene unverbundene Struktur der Industriellen Kulturlandschaft Ruhrgebiet macht eine „klassische“ Abgrenzung weitgehend homogener flächendeckender Teilräume, die sich über mehrere Stufen zu einer Gesamtlandschaft integrieren, nicht möglich. Vielmehr werden Kulturlandschaftsbereiche abgegrenzt, die in ihrer Summe die Komplexität der Industriellen Kulturlandschaft Ruhrgebiet abzubilden in der Lage sind (siehe vorstehende Tabelle). Diese Kulturlandschaftsbereiche weisen mehrheitlich räumliche Überschneidungen mit den im Fachbeitrag Kulturlandschaft zum Regionalplan Ruhr¹⁷ ausgewiesenen Kulturlandschaftsbereichen auf.

Abstracts

Annäherungen an die Industrielle Kulturlandschaft Ruhrgebiet. Prozesse und Strukturen – Zonen, Achsen und Systeme

Das Ruhrgebiet ist durch Zonen, Achsen und Systeme gekennzeichnet, die sich im Zuge der fortschreitenden Nordwanderung des Bergbaus von der Ruhr im Süden über die zentrale Hellwegzone (mit den alten Handelsstädten auf dieser Ost-West-Achse) bis in die Emscher- und Lippezone im Norden herausgebildet haben. Der Autor stellt die Entwicklung einer Region vor, die im Laufe von etwa 100 Jahren eine Industrielle Kulturlandschaft hat entstehen lassen. Es zeigen sich die Besonderheiten eines regionalen Veränderungsprozesses, der von natürlichen Standortvoraussetzungen (Kohlevorkommen) und unternehmerischen Investitionsentscheidungen der Montanwirtschaft (Zechen, Hüttenwerke) bestimmt wurde. Ausgerichtet auf diese Produktionsstandorte entstanden Verkehrswege (Schienen-, Kanal- und Fernstraßennetz) und Energieversorgungsnetze (Elektrizitäts- und Gasleitungen) und Wohnsiedlungen für die Beschäftigten. Kommunale und staatliche Investitionen im Bereich des Wohnungsbaus, des Nahverkehrs, der Was-

erversorgung und Entwässerung unterstützten den Ausbau des komplexen wirtschaftlichen und technischen Systems und sorgten insgesamt für die Funktionsfähigkeit des urbanen Systems. Der Autor konstatiert für die gesamte Phase vom Beginn der Industrialisierung Mitte des 19. Jahrhunderts bis zur Deindustrialisierung in der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts einen strukturellen und insbesondere räumlichen Wettbewerb zwischen dem wirtschaftlichen und dem regionalen urbanen System. Die Bodenvorratspolitik wird als wichtiges Instrument in der Konkurrenz um knappe Entwicklungsflächen beschrieben. Der Autor stellt heraus, wie es im Ruhrgebiet aufgrund der Phasenverschiebung in seiner (montan-) industriellen Entwicklung und des späteren Strukturwandels dazu kommen konnte, dass hier heute benachbart und überlagert unterschiedliche Zeitschichten einer industriellen Kulturlandschaft bestehen. Kulturlandschaft ist, so der Autor, das Ergebnis einer Nutzungsgeschichte, wobei die Industrielle Kulturlandschaft im Ruhrgebiet durch einen funktionalen und prozessorientierten Systemzusammenhang gekennzeichnet ist. Dieser Kontext zeigt sich generell in einer bestimmten Verteilung und Anordnung historischer Elemente und Strukturen in der Kulturlandschaft. An Objekten und Kulturlandschaftselementen nachvollziehbar, die der Autor im Einzelnen auch benennt, werden verschiedene raumzeitliche Phasen der industriellen Entwicklung ablesbar. Die abschließende Auflistung der einzelnen Kulturlandschaftsbereiche, wie sie im Fachbeitrag Kulturlandschaft zum Regionalplan Ruhr geführt werden, gibt eine Orientierung zur Charakteristik konkreter Teilräume im Ruhrgebiet – etwa für eine serielle Antragstellung. Der Autor kommt zu dem Ergebnis, dass für die Aufnahme einer „Industriellen Kulturlandschaft Ruhrgebiet“ in die UNESCO-Welterbeliste die Kriterien ii und iv erfüllt sind. Er betont die Einzigartigkeit, dass – anders als in anderen Altindustriegebieten – bei der phasenhaften Entwicklung des Ruhrgebiets auch solche Landschaftsteile weiter genutzt wurden, die in technologischer, industrieller oder städtebaulicher Sicht veraltet waren, indem sie unter veränderter Bewertung wieder in die funktionale Einheit der Industriellen Kulturlandschaft integriert wurden. (LM)

Approaches to the Industrial Cultural Landscape of the Ruhr Area. Processes and Structures – Zones, Axes and Systems

The Ruhr area is characterised by zones, axes and systems which developed in the course of mining's gradual move north, from the Ruhr in the south, via the central Hellwegzone (with its old merchant towns on this east-west axis), up to the Emscher and Lippe zones in the north. The author describes the development of a region which in the course of roughly 100 years has created an industrial cultural landscape. Clearly visible are the peculiarities of a regional change process determined by natural local conditions (coal deposits) and investment decisions of the mining economy (coal mines, metallurgical works). Geared to these produc-

tion sites traffic infrastructure (railway, canal and highway networks), power grids and housing complexes for the employees were erected. Municipal and state investments in the fields of housing, public transport, water supply, and drainage helped to develop the complex economic and technological system essential to the efficiency and operability of the urban system. The author states that for the entire period between the beginning of the industrialisation in the mid-19th century until the de-industrialisation in the second half of the 20th century there was a structural and especially spatial competition between the economic and the regional urban systems. The policy of soil resource is described as an important tool when it comes to competing for the sparse development areas. The author describes why, due to a phase shift in the mining-industrial development and the later structural change in the Ruhr area, today there are – side by side and on top of each other – different time layers of an industrial cultural landscape. According to the author cultural landscape is the result of the history of use. In this connection, the industrial cultural landscape in the Ruhr area is characterised by a functional and process-oriented

system context. In general, this context becomes evident in a certain distribution and layout of historical elements and structures in the cultural landscape. By referring to objects and elements of cultural landscapes which the author also names individually, different spatiotemporal phases of the industrial development become perceptible. The final listing of the individual cultural landscape areas, as they are presented in the paper on cultural landscape for the regional development plan Ruhr, provides an orientation for characterising specific subspaces of the Ruhr area – for instance for a serial nomination. The author comes to the conclusion that for a nomination for the UNESCO World Heritage List the “Industrial Cultural Landscape Ruhr Area” fulfils criteria ii and iv. He emphasises it is quite unique that – different from other old industrial areas – during the development in phases of the Ruhr area, even such parts of the landscape continued to be used which from a technological, industrial or urbanistic point of view were outdated. After a changed evaluation they were reintegrated into the functional unity of the industrial landscape.

(LM/JZ)

¹ Vgl. hierzu z. B. Wehling, Hans-Werner: Montanindustrielle Kulturlandschaft Ruhrgebiet. Raumzeitliche Entwicklung im regionalen und europäischen Kontext, in: Fehn, Klaus; Wehling, Hans-Werner (Hrsg.): Bergbau- und Industrielandschaften. Essen 1999; sowie: Wehling, Hans-Werner: Entstehung und Wandel der industriellen Kulturlandschaft, in: Prosek, Achim, et al. (Hrsg.): Atlas der Metropole Ruhr. Vielfalt und Wandel des Ruhrgebiets im Kartenbild. Köln 2009, S. 58–65.
² Abb. aus: Schöller, Peter: Städte als Mobilitätszentren westdeutscher Landschaften, in: Deutscher Geographentag Berlin 1959, Tagungsbericht und wissenschaftliche Abhandlungen. Wiesbaden 1960, S. 160.
³ Vgl. Wehling, Hans-Werner: Revising the Urban Structure of the Ruhr, in: Geoforum 6.5, 1982, S. 409–417.

⁴ Abb. aus: Steinberg, Heinz Günter: Brüche in der Kulturlandschaftsentwicklung des Ruhrgebietes, in: Siedlungsforschung, Bd. 13. Bonn 1995, S. 129–146; Abb. auf S. 140.

⁵ Vgl. hierzu z. B. Jacobs, Jane: The Death and Life of Great American Cities. New York 1961.

⁶ Vgl. Batty, Michael: Complexity in City Systems: Understanding, Evolution, and Design. Working Paper Series 117, Centre for Advanced Spatial Analysis (UCL), London 2007; sowie: Batty, Michael: The size, scale and shape of cities, in: Science 319, 2008, S. 769–771.

⁷ Vgl. z. B. Meier, Friedhelm: Die Änderung der Bodennutzung und des Grundeigentums im Ruhrgebiet von 1820 bis 1955. Forschungen zur deutschen Landeskunde, Bd. 131. Bad Godesberg 1961.

- ⁸ Burggraaf, Peter: Fachgutachten zur Kulturlandschaftspflege in Nordrhein-Westfalen. Siedlung und Landschaft in Westfalen, Bd. 27. Münster 2000, S. 11.
- ⁹ Vgl. Landschaftsverband Westfalen-Lippe(LWL)/Landschaftsverband Rheinland (LVR): Erhaltende Kulturlandschaftsentwicklung in Nordrhein-Westfalen. Grundlagen und Empfehlungen für die Landesregierung. Münster/Köln 2007, S. 17.
- ¹⁰ Ebd., S. 30.
- ¹¹ Ebd., S. 222.
- ¹² Vgl. Heineberg, Heinz: Stadtgeographie. Paderborn 2006, S. 111.
- ¹³ Vgl. Harnischmacher, Stefan: Bergsenkungen im Ruhrgebiet, Ausmaß und Bilanzierung anthropomorphologischer Reliefveränderungen. Forschungen zur deutschen Landeskunde, Bd. 261. Leipzig 2012.
- ¹⁴ Abb. aus: Wehling, Hans-Werner: Zollverein und die industrielle Kulturlandschaft Ruhrgebiet, Gutachten zur theoretisch-konzeptionellen Grundlegung und zur räumlichen Operationalisierung. Essen 2015, Abb. im Anhang, ergänzt
- ¹⁵ Vgl. Anm. 2, S. 158–167.
- ¹⁶ Siehe hierzu: <http://www.unesco.de/kultur/welterbe/welterberichtlinien/welterbe-aufnahmekriterien.html>; aufgerufen am 08.02.2015.
- ¹⁷ Vgl. Landschaftsverband Rheinland (LVR)/Landschaftsverband Westfalen-Lippe (LWL) (Hrsg.): Fachbeitrag Kulturlandschaft zum Regionalplan Ruhr. Erhaltende Kulturlandschafts-erneuerung. Köln/Münster 2014.