

Kulturlandschaftswandelkarten

Ein Instrument zur Identifikation industriebedingt gewachsener Strukturen, dargestellt am Beispiel Oberhausen

Marius Röhr

Kulturlandschaften stellen „als Zeugnisse der (menschlichen) Alltagswelt ähnlich hohe Kulturleistungen gleich berühmten Bauwerken, Gemälden oder Romanen dar.“¹ Deshalb sind sie im selben Sinne erhaltens- und schützenswert. Da die Kulturlandschaften Mitteleuropas gegenwärtig ihre Struktur und ihr Landschaftsbild in einem hochdynamischen Prozess verändern, gilt es, die kulturgeschichtliche Substanz dieser Landschaften zu erfassen und hinsichtlich ihres kulturellen Wertes zu beurteilen. Dies setzt zunächst einen Diskurs darüber voraus, was Beteiligte als erhaltens- und pflegewert erachten.² Wurden früher eher naturnahe Landschaften als erhaltenswert eingestuft, so führt ein anhaltender Diskurs über das Verständnis von Kulturlandschaft und deren Wert für den Menschen dazu, dass auch in stark umgestalteten Kulturlandschaften, wie sie sich in hochverdichteten Stadtlandschaften oder industriellen Landschaften zeigen, ein kultureller Wert identifiziert wird, den es zu bewahren gilt.³ Die in den zurückliegenden Jahren durch die UNESCO erfolgte Auszeichnung von industriellen Kulturlandschaften als Welterbe ist Ausdruck dieses erweiterten Landschaftsbegriffs.

Kulturlandschaften können sowohl Kulturstätten (wie z. B. Denkmäler) als auch schützenswerte Naturräume (wie z. B. Nationalparks) umfassen. Neben der Verbindung des kulturellen mit dem naturräumlichen Erbe einer Gesellschaft sind auch die räumlichen Ausmaße Merkmal einer Kulturlandschaft. Die Identifizierung wertgebender Objekte und Strukturen von Kulturlandschaften setzt somit eine komplexe interdisziplinär ausgerichtete Analyse voraus.⁴ Es stellt sich die Frage nach den Instrumentarien zur Erfassung und Beschreibung von Kulturlandschaften. Die im Folgenden vorgestellte Kulturlandschaftswandelkartierung ist eine der Möglichkeiten, sich einer Kulturlandschaft zu nähern und – indem sie den historischen Entstehungsprozess der Landschaft chronologisch nachzeichnet – sie besser zu begreifen.

Methode der Kulturlandschaftswandelkartierung

Die Kulturlandschaftswandelkarte ist ein Instrument, welches in der historisch-geografischen Kulturlandschaftsforschung Anwendung findet. Im Rahmen der Aufstellung von Landschaftsplänen ist neben biotisch-ökologischen sowie

land- und forstwirtschaftlichen Elementen auch die kulturhistorische Dimension der Landschaft zu berücksichtigen.⁵

Unter dem Kulturlandschaftswandel werden jedwede Veränderungen verstanden, die sich „durch das menschliche Verhalten und Wirken direkt durch Neugestalten, Ergänzen, Umformen, Zerstören, Ersetzen und indirekt durch Schützen, Erhalten und Pflegen auf die Landschaft ausgewirkt haben.“⁶ Diese Veränderungen gilt es durch die Kulturlandschaftswandelkarte darzustellen und unter Zuhilfenahme von Begleitliteratur zu erklären. Diese Art der Kartierungsmethode zielt auf die chronologische Darstellung der Kulturlandschaftsentwicklung, wie sie im nachfolgenden Beispiel von Oberhausen von 1842 bis in die Gegenwart auf der Basis eines Kartenvergleichs vorgestellt wird. Mehrere historische Karten zum selben Raum werden zusammengeführt, sodass aus ihrem Vergleich ein neuer Bedeutungsinhalt entsteht (Abb. 1). Außer der Entwicklung der Kulturlandschaft und einer Herausarbeitung industriehistorischer Strukturen können zudem verschiedene Landnutzungsformen abgebildet werden. In der Kartenerstellung für Oberhausen werden vier Landnutzungsformen unterschieden, die für jede der fünf dargestellten Zeitschichten demselben Farbspektrum zugeordnet werden (braun, dunkelgrün, hellgrün, orange, gelb): Siedlungsfläche, Straßen & Wege, Schienen & Kanäle, Industriefläche.

Notwendige Grundlage für die Erarbeitung einer solchen Wandelkarte ist eine spezifische Auswahl historischer Karten aus unterschiedlichen Zeitschnitten, aber von identischem Raumausschnitt. Die Auswahl der Kartenschnitte orientiert sich dabei zum einen an der Verfügbarkeit der historischen Karten und zum anderen an der definierten Fragestellung. Für das vorliegende Beispiel sollte der Prozess der Kulturlandschaftsgenese vom agrargeprägten Raum, über die Industrialisierung bis zur heutigen Post-Industrialisierungsphase abgebildet werden. Für das Stadtgebiet Oberhausen bedeutet dies, im Kartenbild Veränderungen über einen Zeitraum von rund 170 Jahren – von der Mitte des 19. Jahrhunderts bis zum frühen 21. Jahrhundert – zu betrachten (Abb. 2). Für die Kartierung sind jene Zeitschnitte relevant, die raumwirksame Umwandlungsprozesse zu Beginn, in der Hochphase und zum Ausklang der Industrialisierung erkennen lassen. Erste amtliche Kartenwerke von topografischen Landesaufnahmen für den genannten Raum stehen erst seit Mitte des 19. Jahrhunderts zur Verfügung und sind in einem Maßstab von 1:25.000 bzw. 1:50.000

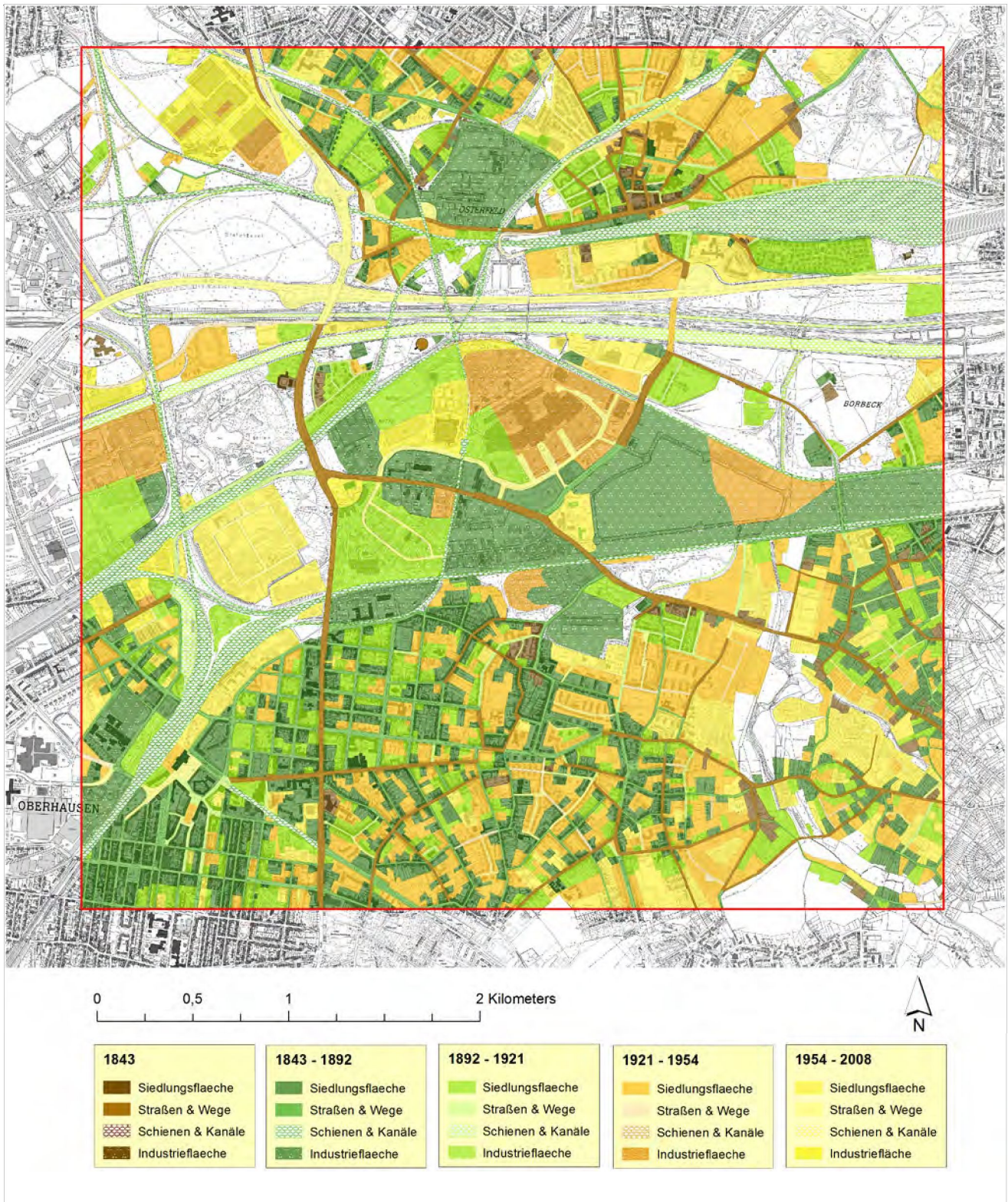


Abb. 1: Kulturlandschaftswandelkarte zum Untersuchungsraum

bei den Landesvermessungsämtern erhältlich. Nur vereinzelt sind weitere regionale Kartenwerke existent, die bis in das 18. Jahrhundert zurückreichen.⁷ Für die Entwicklung der Kulturlandschaftswandelkarte sind die Zeitschnitte 1843 (Preußische Uraufnahme), 1892 (Preußische Neuaufnahme), 1921, 1954 und 2008 verwendet worden.

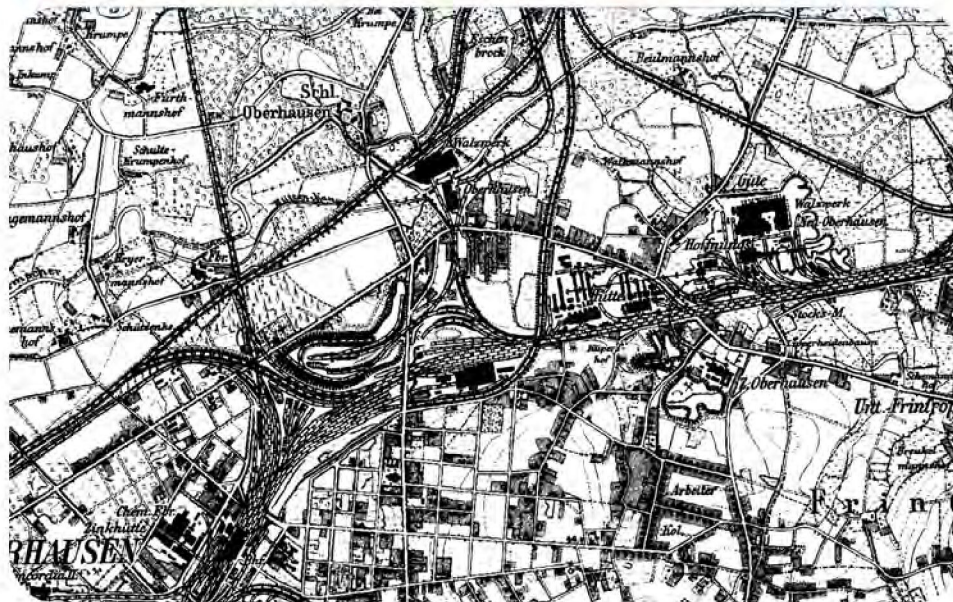
Auf Basis der aktuellen Deutschen Grundkarte (DGK5) werden die fünf Zeitschnitte in unterschiedlicher Farbe ko-

loriert. Die Altkarte von 1843 spiegelt die vorindustrielle Situation im Ruhrgebiet wider und offenbart die agrarische Prägung des Raumes. Die Preußische Neuaufnahme von 1894 zeigt die Phase der Hochindustrialisierung und illustriert bereits weitreichende Umwandlungsprozesse in der Kulturlandschaft. Als weiterer Kartenschnitt wurde das Jahr 1921 gewählt; ein Zeitpunkt, zu dem die Industrialisierung als ein hochdynamischer Prozess erscheint, der den Raum

1843



1892



1938



Abb. 2: Oberhausen-Neue Mitte: Karten von 1843, 1892 und 1938 desselben Raumeschnittes

in kurzer Zeit in starkem Maße veränderte und umwandelte. Der rund 30 Jahre jüngere Zeitschnitt von 1954 gibt die Situation nach dem Ende der Hochindustrialisierungsphase wieder. Diese erstmalig nur wenige Jahre nach dem Zweiten Weltkrieg ablesbare räumliche Situation ist auch als wichtige Grundlage zur Illustration und Erklärung nachfolgender Entwicklungen zu sehen. Zugunsten der besseren Übersichtlichkeit musste davon abgesehen werden, für die Zeit zwischen 1954 und 2008 einen weiteren Zeitschnitt einzufügen – auch wenn in dieser recht langen Spanne im Zuge des Strukturwandels eine Reihe von Industrieanlagen rückgebaut, abgerissen und umgewandelt wurden. Unter der Annahme, dass die raumprägenden Strukturen in diesem Bereich bereits früher, in der Phase der Hochindustrialisierung, geschaffen worden sind, wurde ein entsprechender Schwerpunkt in der Erarbeitung der Kulturlandschaftswandelkarte hier gelegt statt in der Nachkriegszeit.

Betrachtungsraum Oberhausen

Die Stadt Oberhausen entwickelte sich, wie eine Reihe vergleichbarer Städte im Ruhrgebiet und speziell in der Emscherzone des nördlichen Ruhrgebietes, aus einer unternehmerischen Großratio heraus.⁸ Dies weist auf eine enge Verknüpfung der Entwicklung der Stadt Oberhausen mit der Industriegeschichte des Ruhrgebietes hin. Seit der Mitte des 19. Jahrhunderts entstand eine Vielzahl von Industriestandorten mit Zechen, Stahlwerken sowie Güterbahnhöfen und einer umfangreichen Gleisstruktur, sodass sich auf den vormals dünn besiedelten Weideflächen ein hochverdichteter Industrieraum herausbildete. Oberhausen wurde in der Hochindustrialisierungsphase des 19. und 20. Jahrhunderts zum wichtigen Knotenpunkt im regionalen Eisenbahnnetz, was raumwirksame Entwicklungen in größeren Dimensio-

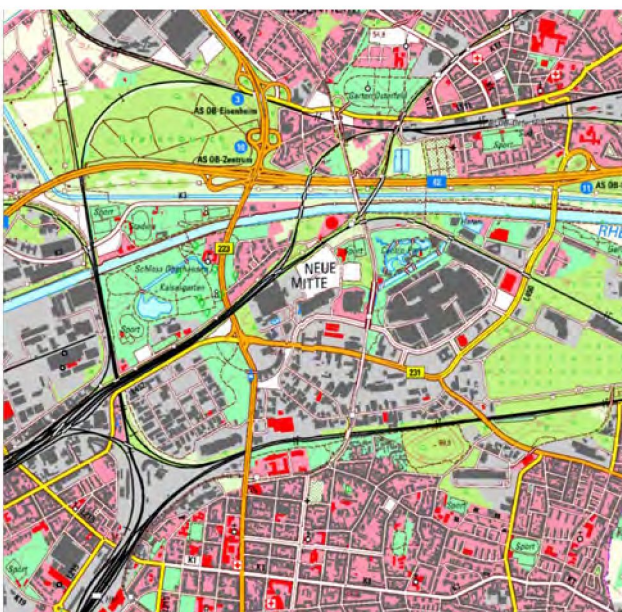


Abb. 3: Abgrenzung des Untersuchungsraums in Oberhausen

nen mit sich brachte. Für diesen Kontext war der Bau des Bahnhofs im Jahr 1847 von elementarer Bedeutung.

Um den Blick auf die Entwicklung und den Wandel der Kulturlandschaft zu schärfen, werden in einem Fallbeispiel ausgewählte Teile des Stadtgebietes von Oberhausen betrachtet. Um historische Strukturen anschaulich machen zu können, muss eine solche Analyse eine bestimmte Maßstabsgröße einhalten. Der Maßstab 1:25.000 bietet sich hierfür an, da sämtliche Kulturlandschaftselemente – wie Straßen, Wege und Gebäude – noch dargestellt werden können und die Parzellierung der Flurstücke auf den Karten sichtbar ist.⁹ Konkret wurde innerhalb des Stadtgebietes von Oberhausen ein Quadrat von 4,5 km Seitenlänge als Untersuchungsraum abgesteckt (Abb. 3).

Der Raumausschnitt umfasst dabei in Gänze das neue Stadtzentrum „Neue Mitte“, welches heute ein zentrales Freizeit- und Einkaufszentrum der Stadt darstellt.¹⁰ Der Kartenschnitt erstreckt sich in Nord-Süd-Richtung vom Stadtteil Osterfeld-Mitte nach Oberhausen-Ost und in Ost-West-Richtung von Borbeck/Osterfeld-Mitte bis zum Kaisergarten.

In der Kulturlandschaftswandelkarte für das Stadtgebiet Oberhausen sind die Flächen entsprechend ihrem Entstehungsalter und der Landnutzungsform farblich markiert und verschieden schraffiert. Weiße Flächen können Acker-, Wald-, Weide- oder Grünflächen darstellen. Deren Entwicklung wird im Rahmen dieser Kulturlandschafts-genese nicht näher beleuchtet, da sie in Bezug auf eine Darstellung des industriellen Prägungsprozesses auf die Landschaft zu vernachlässigen ist. Vorrangig wird vielmehr die Entwicklung der Siedlungs-, Verkehrs- und Industriestrukturen betrachtet.

Entstehung und Veränderung von Siedlungsstrukturen

Die ältesten Siedlungsstrukturen entstanden bereits vor 1843. Sie sind auf der Kulturlandschaftswandelkarte braun dargestellt. Da sie nur einen flächenmäßig geringen Teil im Kartenausschnitt ausmachen, sind sie entsprechend schwer zu identifizieren. Ein Schwerpunkt dieser Flächen findet sich als alter Siedlungskern von Osterfeld – heute ein Stadtbezirk von Oberhausen – im Norden des Kartenausschnittes. Weitere historische Ortskerne lassen sich nicht identifizieren.

Es zeigt sich eine spärliche Durchsetzung der vorindustriellen Heidelandschaft mit Einzelhöfen und Siedlungszeilen. Neben den Siedlungsflächen durchziehen historische Verkehrswege den Raum, wie die Essener Straße in Ost-West-Richtung und die Mülheimer Straße in Nord-Süd-Ausrichtung; beide stellen bis heute Hauptverkehrsachsen dar. Eine Reihe von Straßenverbindungen entstanden zu verschiedenen Zeiten und änderten deshalb ihre Farbe im Kartenbild; dies zeugt so von einem teilweise starken Umwandlungsprozess im heutigen Stadtgebiet von Oberhausen.

Siedlungsstrukturen, die vor 1843 entstanden sind, sind im südwestlichen Kartenausschnitt im Stadtbezirk Alt-Oberhausen, der ein zentraler Siedlungsschwerpunkt der folgen-



Abb. 4: Entwicklung der „historischen“ Industrieflächen

den Jahrzehnte werden sollte, kaum zu finden. Doch zeigt sich in der zeitlichen Schichtung von 1843 bis 1892, die auf der Karte dunkelgrün eingefärbt ist, ein deutlicher Zuwachs sowohl an Siedlungsflächen als auch an Verkehrsflächen. Ein in erheblichem Umfang raumwirksamer Prozess war der Wohnungsbau in Form von Arbeitersiedlungen in direkter Zuordnung zu industriellen Großbetrieben. Neben dem

privatwirtschaftlichen Wohnungsbau traten die Industrieunternehmen als wichtige Träger des Arbeiterwohnungsbaus auf, wobei industrielle Vorhaben seitens der kommunalen Gremien sehr wohlwollend behandelt wurden. So kam es zum Bau ganzer Siedlungskomplexe, der nach 1892 seinen Höhepunkt erreichte. Im Jahr 1900 lebte in der Stadt Oberhausen etwa jeder dritte in der Montanindustrie Beschäftigte



Abb. 5: Schienennetz & Kanäle

in werkseigenen Wohnungen; dies war damals der höchste Anteil in einer Ruhrgebietsstadt.¹¹ Erste Werkswohnungen hatte es zu Beginn des 19. Jahrhunderts auf betriebseigenem Gelände gegeben, um besonders wichtige Arbeitskräfte an das Unternehmen zu binden, allerdings reichten diese Flächen zur Unterbringung der Belegschaften und ihrer Familien nicht aus.

Erste Pläne für eine Arbeiterkolonie entstanden 1838 und wurden 1846 mit dem Bau der Werkssiedlung Eisenheim in Osterfeld am Ortsrand von Sterkrade umgesetzt. Als erste Werkssiedlung des Ruhrgebietes bestand sie zunächst aus sieben Wohnhäusern für Meister und Fachkräfte sowie vier Mietshäusern, in denen 30 Familien mit 128 Personen lebten.¹² Trotz ihrer verkehrsgünstigen Lage direkt an der

Provinzialstraße (heute Sterkrader Straße), die in Nord-Süd-Richtung als Hauptverbindungsstraße zwischen Sterkrade und Mülheim an der Ruhr verläuft, lagen die Häuser weitab von den damaligen Fabriken und Wohngebieten. Ausschlaggebend für diese Standortwahl waren die niedrigen Grundstückspreise sowie die geplante Ansiedlung von Ausländern, was zum Unmut bei der ansässigen Bevölkerung führte.¹³ Zwischen 1865 und 1872 sowie zwischen 1897 und 1903 wurde die Siedlung weiter ausgebaut, sodass am Anfang des 20. Jahrhunderts in Eisenheim rund 1.200 Menschen in 51 Häusern lebten. Mietverträge waren damals an den Arbeitsvertrag gekoppelt und Ausdruck der engen funktionalen Verbindung zwischen einem Arbeitsplatz in der Montanindustrie und dem Wohnen in firmeneigenen Werksiedlungen.¹⁴ Im gesamten Stadtgebiet des späteren Oberhausen entstanden zahlreiche Werksiedlungen. In diesem Kontext ist der Stadtbezirk Osterfeld ein besonders gutes Beispiel für den Einfluss des Werksiedlungsbaus auf das heutige Siedlungsbild. Neben Eisenheim entstanden mit Stemmersberg 1902-05, Vondern 1906/07 und Jacobi 1913 noch drei weitere Werksiedlungen im heutigen Stadtbezirk.¹⁵

Neben den Werksiedlungen entstanden erstmals großflächige Industrieareale, die in ihrem überdimensionierten Gefüge bis heute die Struktur dieses Raumes prägen (Abb. 4). Im Zeitraum von 1843 bis 1892 zeigt die Kulturlandschaftswandelkarte allgemein die größten Flächenzuwächse in sämtlichen Nutzungsformen, wobei der Stadtbezirk Alt-Oberhausen im südwestlichen Untersuchungsraum am stärksten von dieser Entwicklung betroffen war. Auffällig ist die Anlage eines großräumigen schachbrettartigen Straßenrasters innerhalb einer relativ überschaubaren Zeitspanne und die hochdynamische Entwicklung von Siedlungsflächen. Durch die lockere und flächenhafte Bebauung sowie die gleichförmige Parzellenstruktur zeigen sich charakteristische Merkmale eines übergeordneten Planungsrahmens für die Raumentwicklung. Der Stadtbezirk Osterfeld im Norden des Kartenbildes ist räumlich durch die Emscher und den Rhein-Herne-Kanal von den anderen Siedlungsgebieten getrennt. In diesem Bereich fand eine Siedlungsentwicklung statt, sowohl ausgehend vom historischen Siedlungskern in Osterfeld als auch nach Inbetriebnahme der Zeche Osterfeld im Jahr 1879 durch die Errichtung der Werksiedlung Eisenheim im Westen Osterfelds.¹⁶ Eine weitere Verdichtung des Raumes erfolgte in der Zeitspanne von 1921 bis 1954, als weitere Arbeiterkolonien und Werksiedlungen entstanden. Nach 1954 ist hier keine nennenswerte Erweiterung der Siedlungsflächen mehr zu verzeichnen, vielmehr wurden in den letzten rund 60 Jahren nur noch vereinzelt vorhandene Baulücken geschlossen.

Entstehung und Veränderung von Verkehrsstrukturen

Bereits auf den ersten Blick wird deutlich, dass die Verkehrsinfrastruktur in Oberhausen einen überdurchschnittlich großen Flächenanteil einnimmt. Neben der kanalisiertes Emscher, dem Rhein-Herne-Kanal sowie den zentralen

Straßenverkehrsachsen gibt die Vielzahl von Gleisen die Grundstruktur für den Raum vor. Denn gleichzeitig mit den bedeutenden Siedlungsflächen wuchs in der Hochindustrialisierungsphase auch der Großteil der Verkehrsinfrastruktur. So illustriert die Kulturlandschaftswandelkarte, dass mehr oder weniger das gesamte bis heute bestehende Schienennetz im Zeitraum von 1843 bis 1892 entstanden ist (vgl. Abb. 5, dunkelgrüne Einfärbung). In dieser Zeitspanne eines halben Jahrhunderts entstand neben dem Güterbahnhof Essen-Frintrop auch der Bahnhof Oberhausen-Osterfeld Süd, einer der größten Rangierbahnhöfe im Ruhrgebiet, der – im Unterschied zum Güterbahnhof Essen-Frintrop – in seiner Struktur und Funktion noch erhalten ist.¹⁷

Veränderungen des Schienennetzes nach 1892 betrafen die Verlegung bzw. die Erweiterung kleinerer Teilschnitte. Weitere herausragende Infrastrukturmaßnahmen waren die Begradigung der Emscher um 1900 und der Bau des Rhein-Herne Kanals von 1906 bis 1914, die hiermit beide in die Zeitspanne von 1892 bis 1921 fallen (vgl. Abb. 5, hellgrüne Einfärbung).¹⁸ Nennenswerte infrastrukturelle Baumaßnahmen nach 1954 waren Bundesautobahnen: die A42, die in Ost-West-Richtung verläuft, und die A516, die als Verlängerung der Mülheimer Straße entstand.

Prägung von Raumstrukturen durch Großunternehmen

Großdimensionierte Industrieblöcke machen augenscheinlich einen großen Teil des Oberhausener Stadtgebietes aus. So findet sich ein dichtes Gefüge benachbarter Industrieareale im Stadtteil Oberhausen-Neue Mitte (Stadtbezirk Alt-Oberhausen) im Zentrum des Kartenausschnittes.¹⁹ Die Industrie war Impulsgeber für die Siedlungs- und Verkehrsentwicklung im gesamten Stadtgebiet. Ein Unternehmen, welches im Rahmen dieser Entwicklung eine herausragende Rolle eingenommen hat, ist die *Gutehoffnungshütte*. Ihren Ursprung bildet die 1758 eröffnete *St. Antony Hütte* in Klosterhardt (heute ein Stadtteil von Oberhausen), in der das hier oberflächennah auftretende Raseneisenerz zunächst mit Holzkohle verhüttet wurde.²⁰ Sie war die erste eisenverarbeitende Hütte im Ruhrgebiet und stellt heute ein herausragendes industriekulturelles Zeugnis dar. Aufgrund der guten Standortbedingungen, die sich durch die vorhandenen Rohstoffvorkommen ergaben, entstanden mit den Hütten *Gute Hoffnung* (1782) und *Neu Essen* (1791) weitere Hüttenwerke in unmittelbarer Nachbarschaft zueinander. Aus deren Vereinigung ging im Jahr 1810 die Firma *Hüttengewerkschaft und Handlung Jacobi, Haniel & Huysen* (JHH) hervor, die im Jahr 1873 in den Aktienverein für Bergbau und Hüttenbetrieb, die *Gutehoffnungshütte* (GHH) umgewandelt wurde. Sie sollte das Unternehmen werden, das bis heute untrennbar mit der Geschichte der Stadt Oberhausen in Verbindung steht. Die Geschichte der JHH bzw. der GHH zeigt die Entstehung einer breiten Wertschöpfungskette im Rahmen einer unternehmensinternen Verbundwirtschaft von Eisenhütten in (Oberhausen-)Sterkrade, einer Dampfschiffproduktion in (Duisburg-)Ruhrort, zugekauften Erzbergwer-



Abb. 6: Areal der Gutehoffnungshütte in Zeiten der Boomphase der Industrialisierung, ca. 1960

ken an Lahn, Dill und Rhein, sowie einem Walzwerk und einem Puddelwerk an der Emscher, in unmittelbarer Nähe der Zeche *Neu-Essen*. Ab 1838 begann die JHH in Sterkrade mit dem Bau von Lokomotiven, deren gusseiserne Teile aus Erzen gefertigt wurden, die in den JHH-eigenen Gruben der *St. Antony Hütte* verhüttet wurden.²¹ Hier zeigen sich bereits die Anfänge einer erweiterten Wertschöpfungskette und eines vertikalen Integrationsprozesses der Einzelbetriebe innerhalb des JHH-Unternehmens. Durch diese Art der Vernetzung der einzelnen Produktionsanlagen war der Betrieb zunehmend auf eine funktionierende Verkehrsinfrastruktur angewiesen.²² Mit der stetigen Produktionserweiterung erhöhte sich auch der Bedarf an qualifizierten Facharbeitern, die komplexe Anlagen vom Hochofen bis zum Puddelwerk bedienen konnten. Aus Mangel an Fachkräften im Umland musste eine Großzahl von Arbeitern überregional und zum Teil aus dem Ausland rekrutiert werden. Da der vorhandene Wohnraum dem enormen Bedarf zuziehender Arbeiter und ihrer Familien nicht genügte, war die Ausweitung des Wohnraumes im Oberhausener Umfeld ab 1830 eine dringliche Aufgabe der Betriebe.²³ Auch für die vielen leitenden Angestellten wurde Wohnraum geschaffen. Ein Beispiel dafür ist die GHH-Werkssiedlung Grafenbusch, die zwischen 1910 und 1923 in unmittelbarer Nähe zum Industriegelände der *Gutehoffnungshütte* entstand.²⁴

Das Montanunternehmen JHH dominierte mit einer Vielzahl von Werken den Raum Oberhausen (Abb. 6). Durch den Bau der Köln-Mindener Eisenbahn sowie die Bahnhofseröffnung in Oberhausen drängten weitere Betriebe in die Umgebung. Im Jahr 1850 gründete sich die Bergwerksgesellschaft *Concordia*, die 1854 den Schacht 1 in der unmittelbaren Umgebung des Bahnhofs Oberhausen im Stadtteil Lirich (heute Stadtbezirk Alt-Oberhausen) abteufte. Billiges Bauland, der direkte Eisenbahnanschluss sowie günstige Bezugsmöglichkeiten von Kohle aus der *Zeche Concordia* boten ideale Standortfaktoren. Von 1853 bis 1858 entstanden mittlere Industrieunternehmen, wie die Zinkhütten *Vieille Montagne* und *Grillo*, das Walzwerk *AG für Eisenindustrie Styrum* (SEI) und die Chemiefabrik *Rhenania* in Bahnhofsnähe. Darüber hinaus wurde ein weiteres Bergwerk mit der *Zeche Roland* in Dümpten, ca. 2 km südöstlich des Bahnhofs, abgeteuft. Gleichzeitig setzte in starkem Maße der Wohnungsbau ein, der einen Siedlungskern östlich des Oberhausener Hauptbahnhofs ausbildete.²⁵ Die nähere Umgebung des Bahnhofs bildet mit der *Zeche Concordia*, den mittleren Industriebetrieben, der Schienenanbindung und den Siedlungsflächen einen ersten Verdichtungsraum, der das funktionale Beziehungsgeflecht und den dynamischen Zusammenhang von Industrialisierung und Urbanisierung verdeutlicht.

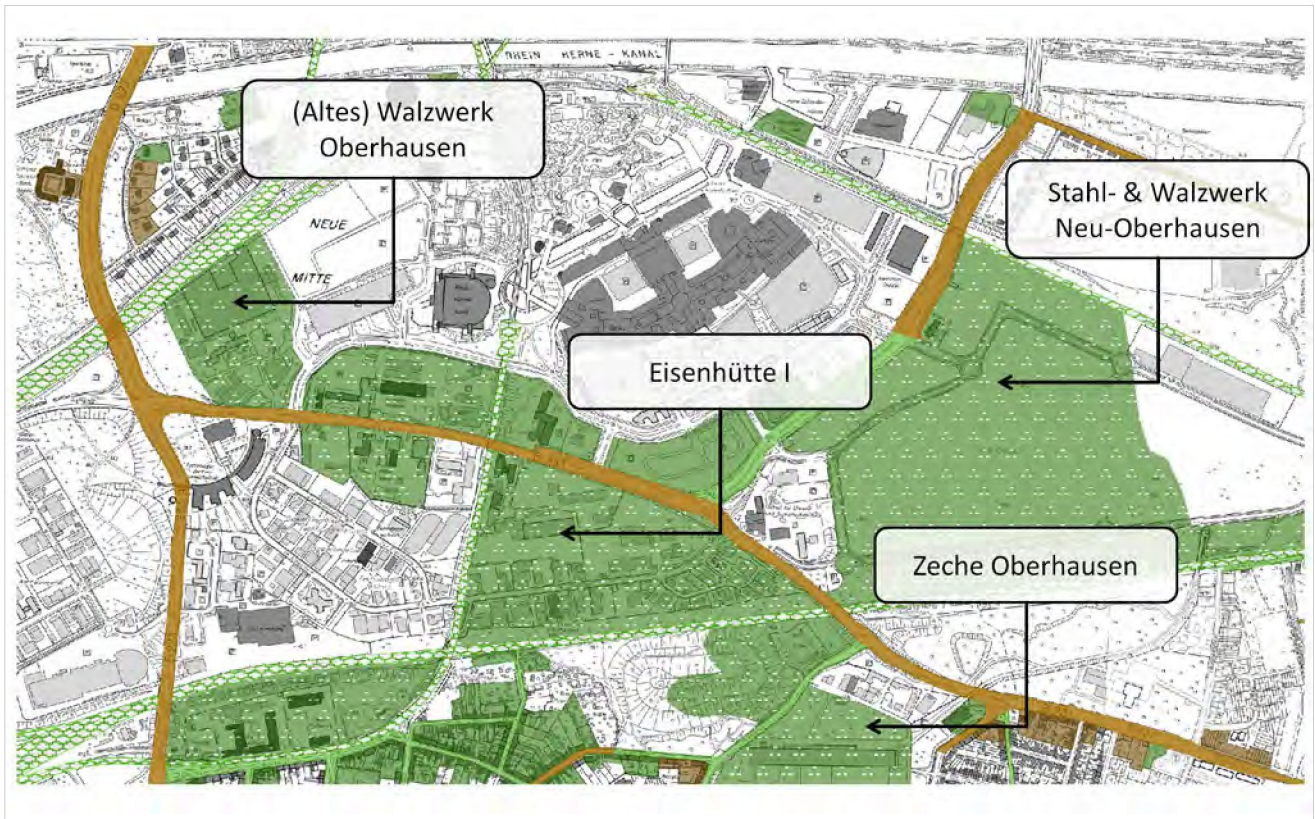


Abb. 7: Areal der ehem. GHH – Ausschnitt aus der Kulturlandschaftswandelkarte; braune Einfärbung: vor 1843, grüne Einfärbung: 1843–1892

Heutige Situation im Betrachtungsraum

Im einsetzenden Strukturwandel seit den 1970er-Jahren kam es bis heute zur weitgehenden Aufgabe der Stahlindustrie in Oberhausen. Dies führte dazu, dass Industriegebäude sukzessive abgerissen wurden oder zumindest ihre ursprüngliche Funktion verloren. Die originäre Nutzung ist an der heutigen Struktur dennoch teilweise ablesbar. Zentrale linienhafte Elemente in diesem Gebiet sind die Essener und die Mülheimer Straße, die Köln-Mindener Eisenbahnstrecke, die Emscher und der Rhein-Herne-Kanal. Deren heutige Linienführungen entsprechen weitestgehend denen der Entstehungszeit (vgl. Abb. 1 und Abb. 3).

Es zeigt sich, dass große Flächenanteile des ehemaligen GHH-Geländes durch neue Nutzungen überprägt und die Flächen seit Mitte der 1980er-Jahre nur noch im geringen Umfang montanindustriell genutzt wurden (Abb. 7). Zentrale Anlagen wie die Zeche Oberhausen, die Eisenhütte I und das Stahl- und Walzwerk Neu-Oberhausen wurden ab 1992 nahezu vollständig abgerissen.²⁶ Mit dem Stadtentwicklungskonzept *Neue-Mitte Oberhausen* entstand auf dem Areal ab 1998 das *Centro* als größtes Freizeit- und Einkaufszentrum Europas. Daneben siedelten sich weitere gewerbliche, sportliche und kulturelle Einrichtungen an, die den Raum völlig neu gestalteten.²⁷ Auf den heutigen Gewerbe- und Industrieflächen findet sich nur noch eine kleine Auswahl einzelner Baudenkmale, die die Struktur der Verbundwirtschaft des 19. Jahrhunderts bestenfalls noch andeu-

ten (Abb. 8). Der ehemalige Güterbahnhof Frintrop wurde in den 1960er-Jahren stillgelegt und ist heute nur noch an seinem verbliebenen Gleisbett erkennbar; durch die Umgestaltung zum Landschaftspark wurde das Bahngelände 1998 einer neuen Nutzung zugeführt.²⁸ Ausnahmen bilden die Siedlung Grafenbusch sowie die Knappenhalde, die an die ehemalige Zeche Oberhausen grenzt. Dies sind die einzigen Flächenelemente, die sich in diesem Gebiet in ihrer räumlichen Struktur, sowie im Falle der Siedlung Grafenbusch auch in ihrer historischen Substanz, erhalten konnten.

Fazit zur Aussagekraft von Kulturlandschaftswandelkarten

Die Kartenanalyse zeigt, dass im ausgewählten Bereich eine raumgreifende vorindustrielle Siedlungsentwicklung bis zur Mitte des 19. Jahrhundert nicht stattfand und nur eine kleine Zahl von Kulturlandschaftselementen aus der Agrargesellschaft die Zeit überdauerte. Historische Straßenverläufe (Essener und Mülheimer Straße), mittelalterliche Besitz- und Rechtsverhältnisse sowie historische Gebäude (Burg Vondern und Schloss Oberhausen) haben im heutigen Raum jedoch teilweise überlebt. Diese stellen allerdings überwiegend für sich alleinstehende Objekte dar, die ihrem historischen Kontext entrissen sind und daher keine flächenhaften Strukturen ausbilden können. Die Industrialisierung zeigt



Abb. 8: Aktuelles Landschaftsbild Oberhausen-Neue Mitte, gesehen von Süden

in ihrer Hochphase von 1840 bis in die Nachkriegszeit der 1950er-Jahre im Gegensatz hierzu einen weitaus größeren und prägenden Einfluss auf den heutigen Raum. Die Interpretation des Kartenmaterials zeigt die enge Verzahnung der Industriegeschichte mit den raumwirksamen Prozessen der Siedlungs- und Verkehrsentwicklung. Es offenbart sich eine vielfach unauflösbare Wechselwirkung innerhalb der industriellen Strukturen der Kulturlandschaft. Zudem ist eine Vielzahl unterschiedlicher Objekte der Industriegeschichte (Güterbahnhöfe, Halden, Arbeiterwohnsiedlungen etc.) in einer hohen Dichte bis heute vorhanden. Umwandlungs- und Veränderungsprozesse innerhalb der Kulturlandschaft, die im Zuge des Strukturwandels in den zurückliegenden rund 40 Jahren verliefen, sind in stärkerem Maße baulicher Natur, als dass sie räumlich-strukturelle Veränderungen bewirkt hätten.

Die Kulturlandschaftswandelkarte erweckt den Eindruck, dass ein großer Teil der Nutzungen seit der Industrialisierung erhalten geblieben ist. Gemäß der Methodik gelten diejenigen Flächen als historisch-bestehend (persistent), die heute dieselbe Nutzung wie zur Entstehungszeit aufweisen. In der Realität sind aber weite Bereiche der Flächen inzwischen überformt worden. Gebäude und Anlagen wurden beseitigt oder einer neuen Funktion zugeführt, die sich aber vielfach an der vorherigen Nutzungskategorie Industrie/Gewerbe orientiert. Dies gilt im Besonderen für die Industrieflächen auf dem ehemaligen GHH-Gelände. Speziell für

diesen Raum ist eine Abbildung der räumlichen Umwandlungsprozesse und des heutigen Bebauungszustandes von hoher Bedeutung, um das heutige Kulturlandschaftsbild zu bewerten. Das Ausmaß der baulichen Veränderungen kann hingegen anhand der Kulturlandschaftswandelkarte nicht bewertet werden. Untersuchungen zum Erhaltungszustand der heutigen Strukturen und Objekte aus dem historischen Industrialisierungsprozess sind ergänzend hierzu durchzuführen, um ein objektives Bild der heutigen Realität zu zeigen.²⁹

Die fehlende Integrität in der Industriellen Kulturlandschaft Ruhrgebiet als Teil der gesamten Kulturlandschaft im Ruhrgebiet offenbart an dieser Stelle das mangelnde Darstellungsvermögen der Landschaft, ihre historische Industrialisierungsgeschichte mit sämtlichen Aspekten abzubilden, und ist somit Ausdruck der aktuellen Kulturlandschaftsentwicklung in Mitteleuropa. Kulturlandschaften bilden immer weniger lokale Einheiten und sind mehr denn je in einem globalen wirtschaftlichen Zusammenhang zu sehen.³⁰ Hierdurch kommt es zu einem permanenten Wandel des Bestehenden, wie es sich im Ruhrgebiet zeigen lässt. Wichtig wird es dabei sein, die bedeutenden Strukturen der Siedlungs-, Verkehrs- und Industriegeschichte zu erkennen und als Elemente einer einzigartigen Kulturlandschaft auch für künftige Generationen – gleichsam als Fußabdruck des historischen Industrialisierungsprozesses – zu bewahren.

Abstracts

Kulturlandschaftswandelkarten – Ein Instrument zur Identifikation industriebedingt gewachsener Strukturen, dargestellt am Beispiel Oberhausen

Die Veränderung von Kulturlandschaften lässt sich punktuell durch die Gegenüberstellung von Fotografien ablesen: durch den Vergleich von Ansichten derselben, aber zu verschiedenen Zeiten fotografisch aufgenommener Landschaftsausschnitte. Für die flächige Analyse von Veränderungen eignen sich hingegen Karten, sofern sie für dasselbe Gebiet in aussagefähiger Maßstabsgröße und aus mehreren historischen Zeitschichten vorhanden sind. Zur Erfassung des Wandels der Industriellen Kulturlandschaft Ruhrgebiet – ihrer Entstehung, dynamischen Veränderung und Überformung – liegen für Teilräume geeignete Kartenwerke vor. Der Autor beschreibt die Anwendung der Kulturlandschaftswandelkartierung als Methode der Kulturlandschaftsanalyse. Für ein abgestecktes Gebiet der heutigen Stadt Oberhausen – im Wesentlichen die Fläche der ehemaligen Gutehoffnungshütte, heute Standort der „Neuen Mitte“ mit dem „CentrO“, werden Zeitschichten zum historischen Prägungsprozess der Landschaft sichtbar, indem Karten aus vorindustrieller Zeit (1843), aus der Zeit fortschreitender Industrialisierung (1894, 1921, 1954) und aus der postindustriellen Gegenwart (2008) miteinander abgeglichen werden. Erkennbar wird im Vergleich von Siedlungs-, Verkehrs- und Industriestrukturen die enge Verzahnung der Industriegeschichte mit den raumwirksamen Prozessen der Siedlungs- und Verkehrsentwicklung. Insofern kann die Kulturlandschaftswandelkartierung als Inst-

strument zur Schärfung des Begriffs der Industriellen Kulturlandschaft eingesetzt werden. An den Befunden zu Oberhausen lassen sich beispielhaft Veränderungsprozesse ablesen, die das gesamte Ruhrgebiet innerhalb von rund 170 Jahren durchlaufen hat, und können generelle Aussagen über montanindustrielle Kulturlandschaften abgeleitet werden. Die Ergebnisse der Kulturlandschaftswandelkartierung werden ergänzt um Informationen zur Unternehmensgeschichte der Gutehoffnungshütte, sodass die zentrale Rolle unternehmerischer Entscheidungen bei der Herausbildung und Veränderung von Raumstrukturen im Ruhrgebiet deutlich wird. (LM)

Cultural Landscape Transformation Maps – A Tool for Identifying Industry-Related Structures, Illustrated by the Example of Oberhausen

The transformation of cultural landscapes can be made visible in isolated cases by comparing photos taken of the same landscape sections, but at different times. However, for a large-area analysis of changes maps are adequate, on condition that there are maps available for the same area with an interpretive scale and from several historic layers of time. In order to document the changes to the industrial cultural landscape of the Ruhr area – its emergence, dynamic change and transformation – series of maps for certain areas are available. The author describes the use of cultural landscape transformation mapping as a method of cultural landscape analysis. For a certain section of today's city of Oberhausen – by and large the space of the former Gutehoffnung iron works and now the site of the "new centre" with the so-called "CentrO" – those layers

Abbildungsnachweis

Abb. 1, 4, 5, 7: Eigene Darstellung auf Basis der DGK, Abb. 2, 3: Geobasisdatenportal NRW, Abb. 6: Stadt Oberhausen, Abb. 8: Eigene Aufnahme

- ¹ Schenk, Winfried: Gedankliche Grundlegung und Konzeption des Sammelbandes „Kulturlandschaftspflege“, in: Schenk W., Fehn K., Denecke, D. (Hrsg.): Kulturlandschaftspflege. Beiträge der Geographie zur räumlichen Planung. Berlin/Stuttgart 1997, S. 3–9.
- ² Ebd., S. 3–9.
- ³ Vgl. Fehn, Klaus: Bergbau- und Industrielandschaften unter besonderer Berücksichtigung von Steinkohlenbergbau und Eisen- und Stahlindustrie, in: Fehn, K., Wehling, H.-W. (Hrsg.): Bergbau- und Industrielandschaften. Bonn 1999, S. 9–30.
- ⁴ Vgl. Rössler, Mechtild: Kulturlandschaften im Rahmen der UNESCO-Welterbekonvention, in: Deutsche UNESCO-Kommission (Hrsg.): Welterbe-Manual. Handbuch zur Umsetzung der Welterbekonvention in Deutschland, Luxemburg, Österreich und der Schweiz. Bonn 2009, S. 113–128.

- ⁵ Vgl. Burggraaff, Peter; Kleefeld, Klaus-Dieter: Historische Kulturlandschaft und Kulturlandschaftselement. Bundesamt für Naturschutz. Bonn-Bad Godesberg 1998, S. 213.
- ⁶ Burggraaff, Peter: Kulturlandschaftsforschung und Kulturlandschaftspflege. Abrufbar unter: http://www.uni-koblenz.de/~fs-geo/downloads/lehre_kultu.pdf (Zugriff am 04.04.2013).
- ⁷ Vgl. Anm. 5, S. 216.
- ⁸ Vgl. Zeppenfeld, Burkhard: Das Werden der Industriestadt Oberhausen, in: Dellwig, Magnus; Langer, Peter (Hrsg.): Oberhausen – Eine Stadtgeschichte im Ruhrgebiet, Bd. 2: Oberhausen im Industriezeitalter. Münster 2012, S. 15–86.
- ⁹ Vgl. Anm. 5, S. 212.
- ¹⁰ Vgl. Basten, Ludger: Die Neue Mitte Oberhausen. Ein Großprojekt der Stadtentwicklung im Spannungsfeld von Politik und Planung. Stadtforschung aktuell, Bd. 67. Basel et al. 1998, S. 12–17.
- ¹¹ Vgl. Rönz, Helmut: Osterfeld in der Zeit der Industrialisierung. In: Dellwig, Magnus; Langer, Peter (Hrsg.): Oberhausen. Eine Stadtgeschichte im Ruhrgebiet, Bd. 2: Oberhausen im Industriezeitalter. Münster 2012, S. 319–333

of time which contributed to the historic formation process of the landscape become visible. Maps from the pre-industrial age (1843), from the times of progressive industrialisation (1894, 1921, 1954), and from the post-industrial present (2008) are compared with each other. When comparing settlement, traffic and industrial structures the close interlocking of industrial history and the regionally significant processes of settlement and traffic development become evident. In this respect cultural landscape transformation mapping can be used for a more precise definition of the

term industrial cultural landscape. The findings regarding Oberhausen serve as an example how to read processes of change which took place in the entire Ruhr area in the space of roughly 170 years. From these findings general conclusions about mining-industrial cultural landscapes can be drawn. The results of the cultural landscape transformation mapping are complemented by information about the history of the Gutehoffnung iron works. This proves the central role of entrepreneurial decisions for the formation and change of spatial structures in the Ruhr area. (LM/JZ)

¹² Vgl. Morsch, Günter: Eisenheim. Älteste Arbeitersiedlung im Ruhrgebiet. Köln 1990.

¹³ Vgl. Anm. 8, S. 81–82.

¹⁴ Vgl. Steinberg, Hans-Gunter: Das Ruhrgebiet im 19. und 20. Jahrhundert. Ein Verdichtungsraum im Wandel. Siedlung und Landschaft in Westfalen, Bd. 16. Münster 1985. S. 84.

¹⁵ Vgl. Anm. 11, S. 319–320.

¹⁶ Vgl. Anm. 11, S. 319–333.

¹⁷ Vgl. Pamp, Fritz: Die Eisenbahn in Osterfeld. Abrufbar unter: <http://www.osterfeld-westfalen.de/eisenbahn.html#eisen1> (Zugriff am 06.05.2013).

¹⁸ Vgl. Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes: Chronik über den Rechtsstatus der Reichswasserstraßen/Binnenwasserstraßen des Bundes. Abrufbar unter: <http://www.wsv.de/wasserstrassen/chronik/index.html> (Zugriff am 12.04.2013)

¹⁹ Vgl. Anm. 11, S. 319–333.

²⁰ Vgl. Anm. 8, S. 18.

²¹ Vgl. ebd. S. 57–66.

²² Vgl. ebd. S. 71–72.

²³ Vgl. ebd. S. 76 u. 81.

²⁴ Vgl. Michalak, Tim: Zwischen Gasometer und Centro: Neue Mitte Oberhausen. Köln 2007, S. 38–40.

²⁵ Vgl. Dellwig, Magnus; Langer, Peter: Oberhausen. Eine Stadtgeschichte im Ruhrgebiet, Bd. 4: Oberhausen in Wirtschaftswunder und Strukturwandel. 2. Aufl., Oberhausen 2014, S. 112–114.

²⁶ Vgl. <http://www.sendfeld.de/staatsarbeit/oberthemen/neuemitteoberhausen/o4.htm> (Zugriff am 01.07.2013).

²⁷ Vgl. Anm. 10, S. 13–14.

²⁸ Vgl. Metropole Ruhr: Gleispark Frintrop. Abrufbar unter: <http://www.metropoleruhr.de/freizeit-sport/natur-erleben/route-industrienatur/gleispark-frintrop.html> (Zugriff am 30.06.2013).

²⁹ Vgl. Anm. 5, S. 236 u. 239.

³⁰ Vgl. Schenk, Winfried: Historische Geographie. Darmstadt 2011, S. 110.