

Kulturlandschaft Ruhrgebiet

Lage und Abgrenzung

Die Abgrenzung der Kulturlandschaft "Ruhrgebiet" ergibt sich aus Merkmalen der vor allem neuzeitlichen Bergbautätigkeit bzw. Industriegeschichte sowie der Siedlungsentwicklung verbunden mit der Bevölkerungsballung und der Dichte des Verkehrsnetzes. Die räumlich-wirtschaftliche Entwicklung, die besonders starke Impulse durch die Mitte des 19. Jahrhunderts einsetzende Großindustrie erhielt, hat eine eigenständige Kulturlandschaft geformt, die Kennzeichen älterer Entwicklungsstufen bzw. vormals unterschiedlicher Landschaften des Niederrheins, des Münsterlands und der Hellwegzone zwar nicht verschwinden, aber doch in den Hintergrund treten lassen.



Bedeutende Anlagen der Großeisenindustrie, in zweiter Linie auch der anderen Industrien, sind in der Kombination mit den produktiven Tiefbauzechen des Steinkohlenbergbaus charakteristische Merkmale des montanindustriellen Ruhrgebiets.

Das Ruhrgebiet erstreckt sich nördlich des niederbergisch-niedermärkischen Gebietes und schließt hier weite Abschnitte des Ruhrtals als Ursprung des Ruhrgebiets ein. Der Übergang in das Münsterland im Norden bzw. zum Niederrhein im Westen ist unschärfer: Die Zuordnung erfolgt hinsichtlich der Bergbautätigkeit und der eisenschaffenden Primärindustrie sowohl durch Schachtanlagen und Hüttenwerke als auch durch zugeordnete Arbeitersiedlungen und Arbeiterwohnquartiere. So ist z.B. die Zuordnung der Bergbausiedlungen und der Zechenstandorte Grund für die Grenzfindung im Osten von Unna, in Altenböge-Bönen und in Braam-Ostwhenemar/Hamm. Auch die ehemalige Zeche und Kolonie Hermann etwa rechtfertigen die Einbeziehung von Bork und Selm, die auf den ersten Blick auch dem Münsterland zugeordnet werden könnten.

Weitere Gründe für einzelne Zuordnungsentscheidungen sind die landschaftsbildwirksamen Folgen der montanindustriellen Entwicklung. Ganze Gewässerabschnitte gelangen in Folge von Bergsenkungen und durch anschließende wasserbauliche Maßnahmen von der Tieflage in eine durch Dämme gesicherte exponierte Position. In diesem Sinne haben beispielsweise die Gewässerläufe von Lippe und Wesel-Datteln-Kanal nördlich von Marl einen erheblichen Anteil an der technisierten Eigenart des Landschaftscharakters.

Die einzelnen Zuordnungsmerkmale sind zwar nicht immer eindeutig ausgeprägt, jedoch ist immer mindestens ein Aspekt erfüllt.

Insgesamt umfasst die Kulturlandschaft "Ruhrgebiet" demnach den linksrheinischen Bereich mit Neukirchen-Vluyn, Kamp-Lintfort, Rheinberg und reicht im Osten bis Ahlen, Hamm und Unna. Diese Abgrenzung ist nicht identisch mit dem Gebietszuschnitt des Regionalverbandes Ruhrgebiet.

Ein Einbeziehen aller mit dem Ruhrgebiet in Beziehung stehender Kreise im Sinne von Verwaltungseinheiten würde dem Gegenstand des Gutachtens ("Kulturlandschaftlicher Fachbeitrag zur Landesplanung in Nordrhein-Westfalen") nicht gerecht.

Binnenzonierung des Ruhrgebiets

Das Ruhrgebiet ist ein gut untersuchter, heterogener Raum. Seit langem beschäftigt sich in wissenschaftlichen Kreisen vor allem die Geographie mit der Frage der Abgrenzung und Binnenzonierung des Ruhrgebiets. Eine Vielzahl von diesen Beiträgen stellen die kulturlandschaftlichen Besonderheiten und Unterschiede im Gebiet dar. Es würde im vorliegenden Gutachten – vor allem in Bezug auf die planungsunterstützende Aufgabenstellung – zu weit führen, diese wissenschaftliche Diskussion in aller Breite zu verfolgen. Gerade aber für das Verständnis der Entwicklungsfaktoren des Ruhrgebiets ist es notwendig, auf die Binnenstruktur des Gebietes abzustellen.

Es ist heute eine gefestigte wissenschaftliche Sichtweise, von wenigstens fünf Zonen des Ruhrgebietes zu sprechen. So gliedert beispielsweise Wehling (1998: 175) sog. Entwicklungs- und Strukturzonen aus. In die gleiche Richtung geht die Darstellung von so bezeichneten Industrialisierungszonen etwa bei Herget und Ergler (2006). Stellvertretend für viele andere wird hier der Ansatz der Arbeitsgruppe Geographisches Institut der Ruhr-Universität Bochum (2007) wiedergegeben. Danach gliedert sich das Ruhrgebiet von Nord nach Süd: Lippezone, Emscherzone (*bei anderen Autoren wird hierin noch die Vestische Zone ausgliedert*), Hellwegzone, Ruhrzone und als westliche gesonderte Achse die Rheinzone.

Naturräumliche Voraussetzungen

Das Ruhrgebiet bildet keine naturräumliche Einheit. Vielmehr wird das Gebiet durch eine der wichtigsten deutschen naturräumlichen Grenzen geteilt, nämlich durch die Trennlinie zwischen dem Tiefland des nördlichen Mitteleuropas und dem Mittelgebirge.

Im Süden reicht der Vorsprung des Bergisch-Sauerländischen Gebirges von Mülheim über Witten bis Dortmund-Aplerbeck. Das Tiefland wird gegliedert in das Niederrheinische Tiefland als Bestandteil der Rheinischen Bucht einschließlich der Städte Oberhausen und Duisburg sowie in die Westfälische Tieflandbucht ab Essen über Gelsenkirchen bis nach Unna.

Entsprechend der naturräumlichen Struktur zeigt sich auch die Topographie vielfältig. Von der Terrassenlandschaft des Rheins über Hügelgebiete wie den vestischen Höhenrücken und die Höhen um Cappenberg bis zu dem deutlichen Geländeanstieg noch nördlich der Ruhr in die Lagen der Mittelgebirge werden verschiedene Höhenstufen sichtbar, unterbrochen durch die Taleinschnitte der Flüsse.

Das Stromtal des Rheins im Westen und die von Osten nach Westen verlaufenden Zuflüsse Lippe, Emscher und Ruhr gliedern die Landschaft. Der Rhein hat spätestens seit der Stationierung der Römerflotte seine überragende Bedeutung als Verkehrsträger. Von kulturgeschichtlicher Bedeutung sind die natürlichen und anthropogenen Rheinlaufveränderungen.

Die Landschaftsgeschichte des Rheins mit seinen Bettverlagerungen, Nebenströmen, Mäandern und Überschwemmungen ist detailliert untersucht worden. Waren die Hochwasserschutzmaßnahmen zunächst kleinteilig, in dem z.B. Ringdeiche und Wurten errichtet wurden, kam es in der Neuzeit mehr und mehr zu aktiven und weit reichenden Eingriffen. Der Bau von Buhnen, Deichlinien und die Verkürzung der Mäander gipfelte in den Rheinbegradigungen großen Stils im 19. Jahrhundert, die zur Fixierung und Kanalisierung des Stromes führten.

Die Lippe diente seit der Urgeschichte in besonderem Maße als eine Art kultur-landschaftliche Erschließungsstraße vom Rhein in Richtung Osten bzw. Nordosten. Die wesentlich kleinere Emscher hingegen bildete mit geringem Gefälle in der Niederung eine Sumpf- und Bruchlandschaft aus, die eher als Barriere nach Norden hin wirkte.

Die naturräumlichen Voraussetzungen der Ruhr unterscheiden sich von denen der anderen Ruhrgebietsflüsse. Ein stärkeres Gefälle und die Lage im ausstreichenden Mittelgebirge geben dem Flusslauf sein Gepräge. Die Nutzung der Wasserkraft ist unter diesen Bedingungen sehr attraktiv und führte zur Anlage von Mühlenwehren bereits seit Mitte des 15. Jahrhunderts. Einen sprunghaften Bedeutungszuwachs erhielt die Ruhr im Zusammenhang mit dem expandierenden Kohlenhandel im Mülheimer Raum um 1700. Der Aufschwung des Ruhrorter Hafenbetriebs beflügelte den Ausbau der Ruhr als Schifffahrtsweg und die Kohlen-schifffahrt.

Die fruchtbaren Böden des Ruhrgebiets konzentrieren sich auf den Süden und Osten. Die basenreichen Braunerden und Parabraunerden der Lössbörde waren wertvollste Ackerstandorte und in der vorindustriellen Zeit der Grund für eine frühe Besiedelung bzw. eine stärkere Bewirtschaftung und damit eine Wohlstandsquelle in diesem Gebiet. Als Lössstreifen ziehen sich die guten Böden von Ost nach West über Dortmund bis nach Oberhausen. In der geschichtlichen Entwicklung wurde die Lössbörde als Hellwegregion zusammen mit den östlich anschließenden Gebieten um Soest, Erwitte und Geseke (*s. Kulturlandschaft "Hellwegböden"*) eine florierende wirtschaftliche und kulturelle Einheit mit bedeutenden Siedlungen bzw. Städten. Eine große Lössinsel liegt im Bereich des vestischen Höhenrückens auf dem Stadtgebiet von Recklinghausen. Ansonsten ist der Bereich zwischen Emscher und Lippe mit Bottrop, Gelsenkirchen und Marl und in nordwestlicher Fortsetzung über Dorsten bis in das Westmünsterland durch sandige und damit nährstoffarme Böden gekennzeichnet. Die für die Landwirtschaft ungünstigen Bodenverhältnisse haben in dieser Zone die Entstehung ausgedehnter Heidegebiete begünstigt. Lehmige Böden schließen sich in nordöstlicher Richtung im Übergang zum zentralen Münsterland an.

Eine geologische Besonderheit stellen in weiten Teilen des Ruhrgebiets die sog. Emschermergel dar. Diese zur Kreide gehörende Gesteinsschicht wirkt als Wasserstauschicht, und war als dichte Abdeckung in Verbindung mit den Grundwasserstockwerken lange Zeit ein Hindernis für den Bergbau, um die darunter liegende Kohle zu erreichen.

Geologisch ausgedrückt bildet die Grundlage der Kohlegewinnung das produktive Oberkarbon. Vor rund 300 Millionen Jahren begann in einer Waldsumpf- und Moorlandschaft der Inkohlungsprozess. In großer Tiefe und mit unterschiedlichen Deckschichten lagert die Steinkohle heute beiderseits des Rheins sowie im Münsterland. An der Oberfläche streicht sie jedoch nur am Rande des bergisch-märkischen Mittelgebirges bis zu einer Linie Essen-Bochum-Dortmund aus. Bereits in der vorindustriellen Zeit waren die Vorkommen bekannt und wurden mit den Methoden ihrer jeweiligen Zeit ausgebeutet. Die räumliche Verteilung der qualitativ verschiedenen Kohlearten sowie der technische Entwicklungsprozess sollten später die Entwicklung der räumlichen Strukturen im Ruhrgebiet maßgeblich beeinflussen.

Geschichtliche Entwicklung

Frühgeschichtliche Besiedlungsphase und archäologische Besonderheiten

Die Wurzeln der Kulturlandschaft reichen auch im Ruhrgebiet zurück in die Steinzeit. Viele Zeugnisse der menschlichen Tätigkeiten sind im Zuge der Industrialisierung verloren gegangen. Beispielhaft für die ur- und frühgeschichtliche Siedlungstätigkeit steht die Haard als großes zusammenhängendes Waldgebiet zwischen Haltern und Marl. In diesem einzigartigen archäologischen Fundgebiet sind Besiedlungsspuren aus der Mittel- und Jungsteinzeit, aber auch aus der nachfolgenden Bronze- und Eisenzeit belegt.

Auch die Ruhrzone wurde bereits in der Altsteinzeit sporadisch aufgesucht; belegt durch Funde von Steingeräten (*besonderer Fundplatz der Kaiserberg in Duisburg, eine Freilandstation vom Ende der letzten Eiszeit – ca. 10 000 vor heute*). Dauerhafte Besiedlung findet sich jedoch erst ab der Älteren Jungsteinzeit (*Bandkeramische Siedlungen; 6. Jahrtausend v. Chr., belegt u.a. Siedlungen in Bochum*). Siedlungen der Mittleren und Jüngeren Steinzeiten (*5. – 3. Jahrtausend v. Chr.*) sind aus mehreren Orten bekannt. Siedlungsschwerpunkte finden sich in den Jungsteinzeiten in der Emscher- und Lippezone, hier gibt es fruchtbare Böden, gewässernahe siedlungsgünstige und topographisch leicht nutzbare Lagen. Im Gegensatz dazu ist das eigentliche Ruhrtal bis auf wenige Stellen eher siedlungsungünstig.

Die charakteristische metallzeitliche Siedlung (*2. bis 1. Jahrtausend v. Chr.*) in der Ruhrzone besteht aus Einzelgehöften oder kleinen Weilern, nahe an Flüssen oder Bächen gelegen (*in der südlichen Ruhrzone wegen der ungünstigen naturräumlichen Voraussetzungen mit deutlich geringeren Besiedlungsdichte*). Nördlich der Ruhr und im Emschereinzugsgebiet nutzte man die hochwasserfreien Lagen, wie Donken oder die Terrassenkanten entlang der Wasserläufe, um Siedlungen und Nutzungsareale anzulegen. Ab der Eisenzeit steht mit dem Raseneisenerz ein wichtiger Rohstoff für die Herstellung von Waffen, Geräten und Schmuck lokal zur Verfügung. Der dadurch bedingte intensive Verbrauch von Holz hat eine weitgehende Entwaldung der Ruhrzone zumindest in der älteren Eisenzeit zur Folge; mit einer Wiederbewaldung kann erst in der Jüngeren und Späten Eisenzeit parallel zum Rückgang der Besiedlungsdichte und der Bevölkerungszahlen gerechnet werden, die erst in der römischen Kaiserzeit endet.

Die Kulturlandschaft "Ruhrgebiet" wird hauptsächlich von Ost-West verlaufenden Wegen erschlossen, die sich in der Regel an die flussnahen Terrassenkanten halten (*Emscher, Lippe, Unterlauf der Ruhr*). Eine der wichtigen Landverbindungen stellt die Achse des späteren Hellweges dar, die die Verbindung von der Rheinzone in die mitteldeutsch-osteuropäischen Märkte herstellt und die man bereits in den Metallzeiten intensiv nutzte (*Handels Güter Metalle, Salz usw.*).

Diese Formen der Besiedlung und Landnutzung setzten sich in der Römischen Kaiserzeit (*1. bis 5. Jahrhundert*) fort. Allerdings kommt es zu veränderten Warenströmen, da im Westen das Römische Reich mit seinem überragenden wirtschaftlichen Einfluss lag. Die römische Eroberung des rechtsrheinischen Gebietes zwischen 19 v. Chr. und 16 n. Chr. hatte einen nachhaltigen Einfluss auf das Ruhrgebiet. Bis heute haben sich die römischen Lager als Bodendenkmäler erhalten, sie können – wie in Haltern – einen touristischen Mittelpunkt der Region bieten. Nachhaltiger waren jedoch die wirtschaftlichen Verbindungen der rechtsrheinischen einheimischen Bevölkerung zu den Römern, was durch Ziegeleien

("Transrhenana"), Abbau von Raseneisenerzen, wenigen römischen Siedlungsplätzen (*Rees-Haldern, Duisburg*), Herstellung und Export von Nahrungsmitteln, Tieren, Tierprodukten und Roheisen belegt wird.

Im Norden sind insbesondere die Emscher und die Lippe anzusprechen. Hier befanden sich auf der linken, römischen Rheinseite jeweils Lager bzw. Orte (*Emscher mit Calo/Halen bzw. Lippe mit Büderich/Vetera Castra*). Die Lippe stellt im nördlichen Teil der Kulturlandschaft Ruhrgebiet eine Art Schlagader der Kulturlandschaftsentwicklung dar. Der Fluss als Wasserstraße vom Rhein nach Osten machte das Gebiet zu einem Kontakt- und Verbindungsraum. An vorderster Stelle sind hier die schon früh archäologisch untersuchten Römerlager entlang der Lippe zu nennen, die von dem Versuch zeugen, das rechtsrheinische Germanien in das römische Imperium einzubeziehen. Spätkaiserzeitliche germanische Siedlungen, an deren Standorten häufig in ungewöhnlich großer Anzahl Metallobjekte gefunden wurden, belegen die westliche Orientierung des Lipperaums auch nach dem Abzug der Römer. Mit ihrer nicht agrarischen Struktur stellen sie eine absolute Besonderheit in der Besiedlungsgeschichte Westfalens dar.

Auch frühmittelalterliche Gräberfelder mit fränkischem Einfluss bezeugen die Fortsetzung dieser räumlichen Ausrichtung. Bedeutende archäologische Interessensgebiete sind neben den Römerlagern eisen- und kaiserzeitliche Siedlungsplätze entlang der Lippe von Lünen bis Hamm und in der Fortsetzung auch bis Lippetal. In geringen Abständen von wenigen hundert Metern zum Fluss und untereinander werden auch in jüngster Zeit immer wieder Funde gemacht und sind hier auch in Zukunft zu erwarten.

Linksrheinisch wird die Kulturlandschaft "Ruhrgebiet" von der den Rhein begleitenden Limesstraße durchquert. In den 1970er Jahren wurde das Kastell *Asciburgium* im heutigen Moerser Stadtteil Asberg ausgegraben und dokumentiert.

Mittelalterliche Entwicklungsprozesse

Bestimmend für die Frühgeschichte dieser Landschaft, nach einem kleinen Intermezzo einer versuchten römischen Okkupation, war die frühmittelalterliche Kolonisation unter den Karolingern. Klostergründungen und Kaiserpfalzen wie Kaiserswerth (*in der Kulturlandschaft "Rheinschiene", um 700*) und Werden (796) bestimmten mit ihren Oberhöfen wie z.B. Beeck, die Entwicklung in den folgenden Jahrhunderten. Von Bedeutung war anfänglich auch das Handelszentrum Duisburg, am Ausgangspunkt der überregional bedeutenden Ost-Westverbindung, des Hellweges gelegen. Zur Sicherung des Ruhrüberganges bei Mülheim entstand im 9. Jahrhundert die Burg Broich (*als Verteidigungsanlage gegen die Wikinger um 888 errichtet*). Große Grundherrschaften entwickelten sich in karolingischer Zeit um die Königshöfe Duisburg und Steele sowie den Kirchorten Hamborn oder Lirich, die wiederum in einzelne Bauerschaften unterteilt waren. In den Jahren 1217 und 1254 kamen die vom Kloster Kamp (1123) aus gegründeten Zisterzienserinnenklöster Saarn und Sterkrade hinzu. Die zahlreichen Höhenburgen, die zur territorialen Verteidigung und zum Schutz der Bevölkerung angelegt wurden, weisen auf die Auseinandersetzungen zwischen Karolingern im Westen und Sachsen im Osten hin (*die Isenburg oder der Alteberg in Essen oder Burg Broich in Mülheim*). Im Land verteilten sich die zahlreichen Adelsburgen, die die Sicherung der ländlichen Territorien übernahmen, aus denen sich z.T. die späteren Schlösser entwickelt haben (*z.B. Holten, Styrum, Borbeck, Horst u.a.*).

Bereits nach 1136 entstand aus der Prämonstratenser Propstei Hamborn das gleichnamige Stift. Als nennenswertes kleineres, selbständiges Territorium etablierten sich aus einem fränkischen Königsgut seit dem 14. Jahrhundert die Herrschaft Styrum. Linksrheinisch entwickelte sich Moers, im 9. Jahrhundert im Heberregister von Werden verzeichnet, seit dem 13. Jahrhundert als eigenständige Grafschaft. Größere Stadtrechtsorte entstanden in der Hellwegzone im rheinischen Bereich nur in Essen und Duisburg, wobei deren Bedeutung auch nur als gering zu bewerten ist. Im südlichen Teil des Herzogtums Kleve entwickelten sich bei den Territorialburgen die Burgsiedlungen Holten und Dinslaken. Nördlich der Hellwegzone entstanden, vergleichbar dem Westfälischen, einzelne Kirchdörfer (u.a. *Borbeck, Altenessen, Katernberg*) und Wasserburgen (*Schloss Oberhausen und Borbeck, Haus Vondern, Hagen und Hörl*). Über die Emscher hinaus bis nach Dinslaken existierten große feuchte und moorige Flächen, die nur wenig besiedelt waren.

Die territorialen Herrschaften trennten auf großen Strecken Landwehren, von denen sich noch heute längere Abschnitte im Gelände erhalten haben. Die ländliche Bevölkerung lebte und arbeitete in kleinen Weilern und Einzelhöfen.

Die meisten der heutigen Großstädte entwickelten sich im 19. Jahrhundert aus diesen kleinen ländlichen Ansiedlungen. Wirtschaftliche Grundlage war die Landwirtschaft mit Ackerbau und Viehzucht, je nach geographischen Voraussetzungen. Handwerkliche Produkte wurden zumeist in den Städten und Orten hergestellt, wie u.a. die umfangreichen Untersuchungen in Duisburg belegt haben. Darüber hinaus sind als vorindustrielle Betriebe Töpfereien wie in Duisburg und Eisenverarbeitung wie in Dorsten belegt.

Die Lippe, die seit der karolingischen Missionszeit die Bistümer Köln und Münster scheidet, entwickelte sich im späteren Mittelalter auch zur Territorialgrenze. Seit der Karolingerzeit entstanden an den Übergängen wichtiger Straßen Stützpunkte weltlicher und geistlicher Herren: zu Städten entwickelten sich Lünen, Werne, Hamm, zu den Burgen am Fluss zählen Hovestadt, Werries, Heesen, Mark und andere, heute nicht mehr erhaltene Anlagen.

Zwischen Lippe und Emscher erstreckte sich das Vest Recklinghausen, dessen Mittelpunkt der kölnische Hofverband Recklinghausen mit der dazugehörigen Peterskirche bildete.

In langen Zeiten geringer Präsenz der Kölner Erzbischöfe bildeten sich rechtlich nahezu unabhängige, jeweils um Burg und Burgfreiheit zentrierte Adelsherrschaften heraus, von denen Horst und Westerholt am bekanntesten sind. Insbesondere Horst wurde und wird umfangreich archäologisch untersucht und bildet mit seiner erhaltenen Bausubstanz ein Relikt der älteren Adelskultur im Ruhrgebiet. Das Königsgut im Ruhrtal geht bis auf die fränkische Eroberung Sachsens zurück: die ursprüngliche sächsische Hohensyburg mit dem Reichsgutkomplex Westhofen, dazu die Oberhöfe Herbede und Stiepel, vielleicht auch Witten. Im 14. Jahrhundert kamen die königlichen Güter an die Grafschaft Mark. Der Sicherung der märkischen Herrschaft diente auch die Anlage der Burgfreiheiten Wetter und Blankenstein, die Gründung der Stadt Hattingen und der Erwerb der Herrschaft Volmarstein, eines ursprünglich kölnischen Lehens. Größere archäologische Untersuchungen haben bisher auf der Hohensyburg, in Herdecke, Witten und Herbede stattgefunden.

Die Ruhr sowie die Wasser der Siefen im sich südlich anschließenden Bergland nutzte man bereits seit dem Hohen Mittelalter. Zunächst waren es überwiegend

Getreidemühlen. Später wurden viele dieser Mühlen umgebaut, zahlreiche neue Mühlen errichtet und für die Ölherstellung, aber auch als Hämmer für die Verarbeitung von Roheisen und als Schmieden für die Eisenverarbeitung genutzt. Weitere Mühlen dienten der Holzverarbeitung und der Tuchherstellung. Insbesondere an der Ruhr gab es zahlreiche Mühlen, die Wasserkraft wurde durch die Anlage von Wehren (*"Schlachten"*) verstärkt, wodurch zugleich ein durchgehender Schiffsverkehr auf der Ruhr unmöglich war.

Die zahlreichen kriegerischen Auseinandersetzungen des fortgeschrittenen Mittelalters und der frühen Neuzeit fanden ihren zum Teil heute noch sichtbaren Niederschlag in der Befestigung der Städte wie z.B. Duisburg oder Rheinberg. In der Zeit zwischen 1290 und 1359 wurde die Stadt Rheinberg (*damals hieß der seit 1233 über Stadtrechte verfügende Ort noch Berka*) mit einem Wallgraben umgeben, der heute noch zu über 90 % erhalten ist. Der Graben war Teil eines Befestigungsringes mit Stadtmauer, der kurkölnischen Landesburg und dem "Pulverturm" genannten Zollturm. Der trockengelegte Wallgraben ist in seinem heutigen Aussehen die einzige erhaltene Anlage dieser Art in Nordrhein-Westfalen. Die um 1580 und 1636 mit zwei weiteren Ringen verstärkten Festungsanlagen wurden nach 1704 geschleift. Reste der als Erdwerk errichteten Anlagen sind im Norden und Osten der Stadt noch heute erkennbar.

Herrschaftsgebiete

Traditionell ist das Ruhrgebiet ein territorialer Grenzraum. Es hat hier nicht einen einzigen politischen Kern- und Aktivraum von höherem Rang gegeben. Vielmehr haben von außen Territorialmächte auf den Raum zugegriffen. Im Norden waren es die Bischöfe von Münster, die eine politische Machtstellung erringen konnten. Im übrigen Ruhrgebiet waren es die Erzbischöfe von Köln, die später auch die Herzogwürde von Westfalen erlangten. Teil des Fürstbistums Köln war ebenfalls seit Ende des 15. Jahrhunderts das Vest Recklinghausen. Historisch zählte der Raum in weiten Teilen zu der ehemaligen, 1609 an Preußen gefallen Grafschaft Mark und die Menschen gehörten hier sowie in der eingesprengten Reichsstadt Dortmund meist der lutherischen Konfession an.

Der Raum der Kulturlandschaft "Ruhrgebiet" war bis ins 19. Jahrhundert geprägt als Agrar- und Kleingewerbelandschaft und beherrscht von kleineren Territorien wie dem Reichsstift Essen und Werden und begrenzt durch die Herrschaftsgebiete der Herzogtümer Kleve und Berg sowie durch das Erzstift Köln bzw. dem Vest Recklinghausen. Eine wesentliche Grundlage für die weitere Entwicklung war die territoriale Vereinheitlichung der Gebiete durch die Herrschaftserweiterung von Preußen im Jahr 1815. Gleichwohl lag das Ruhrgebiet bis zum Beginn des 19. Jahrhunderts quasi in einem Dornröschenschlaf und wurde abrupt geweckt durch die Industrialisierung.

Übergang zur Neuzeit

Unter den Städten, die sich wie verschiedene Kirchdörfer am Hellweg reihen (*Bochum, Unna*), ragt das schon in karolingischer Zeit bedeutende Dortmund heraus, das als Freie Reichsstadt in der Fehde gegen das Kölner Erzstift auch die Hoheit über die ehemalige Grafschaft Dortmund erringen konnte. Die Städte profitierten außer von der Nahversorgung des Umlandes vor allem vom Austausch zwischen den agrarischen Regionen des Nordens (*Hellweg und Münsterland*) mit den eisengewerblichen Regionen des südlichen Berglandes, wobei insbesondere Dortmund bis in die frühe Neuzeit eine bedeutende Rolle im Fernhandel mit diesen Produkten spielte. An der Lippe hatten die erst 1336-1341 vom Nord- auf

das Südufer verlegte Stadt Lünen und die 1227 planmäßig angelegte Stadt Hamm Bedeutung sowohl wegen der Flussübergänge als auch als Grenzorte der Grafschaft Mark gegen das Fürstbistum Münster. Hamm mit der nahe gelegenen Burg Mark war zusätzlich "erste Stadt" der Grafschaft und später in preußischer Zeit bis 1815 Sitz der Regionalbehörden. Die Städte Castrop und Kamen blieben von untergeordneter Bedeutung.

Im Vest Recklinghausen waren die Städte Recklinghausen und Dorsten Verwaltungsmittelpunkte für die Landesteile Nieder- und Obervest. Im Streusiedlungsgebiet der Emscherzone bildeten einige Kirchdörfer (*Buer, Gelsenkirchen*) und verschiedene Freiheiten die Zentralorte unterster Stufe, die zumeist in Anlehnung an Adelssitze entstanden wie z.B. Mengede und Hörde (*heute Stadt Dortmund*), Horneburg, Lembeck, Westerholt und Wittringen (*heute Kreis Recklinghausen*) sowie Horst (*Gelsenkirchen*). Die Adelssitze wiederum sind als umgräbtete Niederungsburgen an den Wasserläufen von Emscher und Lippe, aber auch an der bei Hamm in die Lippe mündenden Ahse gereiht. Eine Ausnahme macht südlich von Dortmund die mittelalterliche Syburg auf dem Gelände der sächsischen Wallburg über der Ruhr. Auffallend ist auch der im Zuge der territorialen Auseinandersetzungen entstandene enge Ring von märkischen Adelssitzen um das Territorium der Reichstadt Dortmund, die ihrerseits alle älteren festen Häuser hatte schleifen lassen.

Eine nennenswerte Siedlungsverdichtung wird erst seit dem Ausgang des 18. Jahrhunderts erkennbar, als – überwiegend im Süden dieser Kulturlandschaft – die Aufteilung der Gemeinheiten den zahlreicher werdenden Bergarbeitern die Gründung kleiner Kötterstellen möglich machte. In den 1840er Jahren entstanden durch Meliorationen in der Emscherzone zahlreiche neue Hofstellen. In diesen Jahren setzt auch – nach wenigen Vorläufen wie den Eisenwerken in Lünen-Weitmar 1826 und in (*Dortmund-*) Hombruch 1830 sowie dem Ausbau der für die Lagerstättenkunde und das bergmännische Arbeiten immens wichtigen Saline Königsborn – mit dem erstmaligen Durchstoßen der Mergeldecke im Steinkohlebergbau 1841 die Industrialisierung mit ihren tiefgreifenden Folgen für das Siedlungsbild ein. Nicht nur die Produktionsanlagen und Infrastruktureinrichtungen (*primär Eisenbahnlinien, aber auch Kanäle und später Straßen*), sondern auch die ausgreifenden Siedlungen widmeten immense Flächen um. Einerseits erfuhren die alten Städte und Freiheiten der Hellwegzone ein sprunghaftes Wachstum nicht zuletzt durch das rapide Anwachsen einer nunmehr konfessionell ganz gemischten Bevölkerung, während andererseits in der Emscherzone große Siedlungszusammenhänge meist als ausgeprägte Arbeitersiedlungen entstanden, die sich oft in Richtung der Nachbarstädte ausdehnten, so dass aus unbedeutenden Dörfern (*etwa Buer, Gelsenkirchen, Herne, Witten*) Großstädte wurden, die ihrerseits baulich mit den Nachbargroßstädten zusammenwuchsen. Die Stadt- und Ortskerne erfuhren tiefgreifende Veränderungen durch die Übernahme von Dienstleistungs- und Verwaltungsfunktionen.

Exemplarisch für die Entwicklung des Ruhrgebiets mit den Wechselwirkungen von Bevölkerungswachstum und Infrastruktur, Bergbau und Schwerindustrie, Industrialisierung der Nahrungsgewerbe u.a. in den Jahren und Jahrzehnten nach 1830 sollen im Folgenden Einzelheiten aus der Emscher- und Lippezone, speziell aus dem heutigen Kreis Recklinghausen, mit den wichtigsten Daten insbesondere des Bergbaus dargestellt werden.

Hier sind die Zeche Recklinghausen 1 (*Clerget*)/2 (*belgische Gründung ab 1864*), mit den nach 1900 hinzugekommenen ausgedehnten Bergarbeitersiedlungen

Reitwinkelkolonie und Dreiecksiedlung und dem Schacht 4 (*Konrad-Ende-Schacht*) in Recklinghausen sowie Zeche Erin in Castrop-Rauxel (*irisches Kapital ab 1866*) die ersten Großanlagen. Die Reparationsleistungen Frankreichs ließen mit ihren Kapitalströmen eine Vielzahl von Bergwerken entstehen.

1872 wurde die Zeche Graf Schwerin eingerichtet und bildete die Keimzelle eines großen gleichnamigen Stadtteils in Castrop-Rauxel. Der dortige Stadtteil Ickern wurde wie der Stadtteil Habinghorst bis weit nach Waltrop hinein durch die Zeche Victor ab 1872 bestimmt. Aus demselben Jahr rührt auch die Zeche Ewald 1/2/7 in Herten. Ab 1873 entstanden die Zeche Schlägel und Eisen in Scherlebeck, die Zeche Graf Moltke in Gladbeck-Butendorf und in Recklinghausen wiederum nahe dem Altstadt kern die Zeche General Blumenthal. Alle diese Unternehmungen brachten Fortsetzungsbergwerke hervor. Ab 1899 erreicht der Bergbau z.B. mit der Zeche Baldur in Dorsten-Holsterhausen bereits die Lippezone. Mit zunehmendem technischem Fortschritt unter Tage wurde die obertägige Entwicklung noch rasanter. Oer und Erkenschwick erhielten nach den Ausbauten von Graf Waldersee und Bergwerk Haard ab 1899 nicht einmal mehr eine richtiggehende Innenstadt.

Waltrop "explodiert" binnen 15 Jahren vom 1.500-Seelen-Dorf zur 20.000 Einwohner zählenden Mittelstadt, als 1903-1906 zur Bekohlung der kaiserlichen Flotte die Zeche Waltrop an die Hamm-Osterfelder Bahn und die Kanäle gesetzt wurde. In Gladbeck verursachten die Möllerschächte in Ellinghorst, wie die Zeche Mathias Stinnes 3/4 in Brauck, die Zeche Zweckel in Zweckel, ferner die Gewerkschaft Brassert in Marl mit ihrer ausgedehnten Kolonie oder die Zeche Fürst Leopold 1/2 in Dorsten-Hervest ähnliche Phänomene. Nach dem Ersten Weltkrieg wurde in Recklinghausen die Großzeche König Ludwig ausgebaut; nochmals entstand ein eigener großer Stadtteil mit ausgedehnten Siedlungen immer noch unter Ausnutzung der Hamm-Osterfelder Eisenbahn. In der Nationalsozialistischen Zeit wurde der Industriezweig der Petrochemie in intensiviert.



Zeche Waltrop, Kreis Recklinghausen
Michael Höhn, LWL-Amt für Landschafts- und Baukultur in Westfalen,
2006

Für den Kreis Recklinghausen sind u.a. die Rüttgerswerke auf der Zeche Victor zu nennen. Vor allem aber beginnt im Zusammenhang mit der Gewerkschaft Auguste Victoria, die ab 1905 die ersten Schächte niederbrachte, ab 1938 die Bunaproduktion der Chemischen Werke Hüls.

Ihr Chemiepark ist noch heute ein gewaltiger Raum im Landschaftsbild, in der Fläche arrondiert um die Werks-siedlungen und in der Höhe durch die Kraftwerksblöcke von enormer Fernwirkung, ein Raum für die sich darin befindlichen eher kleinen Denkmäler, die Fördergerüste und Hallen. Der Nationalsozialismus brachte im Zweiten Weltkrieg aber auch die Zwangsarbeiter- und Konzentrationslager hervor, von denen sich nur spärliche Hinweise erhalten haben. Beim Wiederaufbau des im Zweiten Weltkrieg stark zerstörten Ruhrgebietes hatten Bergwerke

und Schwerindustrie Vorrang. Entgegen dem allgemeinen Trend des "Zechensterbens" seit den späten 1960er Jahren wurden weiter im Norden die Großzechen Emscher-Lippe und die Anlagen An der Haard errichtet.

Auch der Flächenverbrauch, d.h. die Umprägung der Kulturlandschaft, setzte sich nach dem Zweiten Weltkrieg und dem notwendigen Wiederaufbau der meisten Stadtkerne – oftmals in einer vom Kommunalverband Ruhrgebiet kaum zu bremsenden Konkurrenz der Kommunen – in Schüben fort, sei es durch das Ausgreifen von Wohnsiedlungen oder sei es – verstärkt seit dem ausgehenden 20. Jahrhundert – durch die Ausweisung von Einfamilienhausgebieten und Dienstleistungs- und Gewerbe, parks'. Bis heute aber sind "vergessene" Bauernhäuser und Adelssitze (*oftmals zur Vermeidung von Bergschadensregulierungen von den Bergwerken aufgekauft*) Zeugnis nicht nur älterer Entwicklungsstufen der Kulturlandschaft, sondern auch der Rasanz in der Umprägung der Kulturlandschaft innerhalb nur weniger Jahrzehnte.

Städte

Über diese allgemeinen Entwicklungen hinaus seien in ihren charakteristischen Etappen Geschichte und Siedlungsgeschichte von Dortmund und Herne skizziert, die als kreisfreie Städte heute beträchtliche Flächenanteile an der Kulturlandschaft "Ruhrgebiet" haben. In ihrer ganz unterschiedlichen Genese stehen sie exemplarisch einerseits für die alten Städte und andererseits für die erst im Verlauf des 19. und 20. Jahrhunderts entstandenen Städte des Ruhrgebiets.

Dortmund

Seit karolingischer Zeit belegter Handelsort, wird Dortmund bereits im 13. Jahrhundert als freie Reichsstadt erwähnt. Zu ihr gehörte als Reichslehen, später als Besitz, die Grafschaft Dortmund. Die bedeutende Stellung in der Hanse ging als Folge der Dortmunder Fehde 1388-1390 mit dem Kölner Erzbischof, den Grafen von der Mark u.a. verloren; durch die Soester Fehde (1446-1449) kam es zu einer weiteren Schwächung. 1570 erfolgte eine deutliche Zuwendung der Bevölkerung zum lutherischen Bekenntnis. Im Dreißigjährigen Krieg erlitt die Stadt starke Beeinträchtigungen. Seit 1609 war Dortmund allseitig von Brandenburg-Preußen eingeschlossen, ab 1816 preußisch und nur "Landstadt" ohne besonderen Rang. Seit den 1830er Jahren etwa beginnt die Industrialisierung des näheren Umlandes in dem erst dadurch entstandenen Stadtteil Hombruch, vorwiegend durch Eisen- und Stahlwerke, Hüttenbetriebe und Bergbau. Außerdem entstehen mehrere Großbrauereien. Die Eingemeindungen setzten 1905 ein und erreichten 1928/1929 mit der Stadt Hörde und großen Teilen des Landkreises Hörde einen Höhepunkt und Abschluss.

Die eingemeindeten Freiheiten (*Bodelschwingh, Mengede und Hörde*) und Dörfer blicken ihrerseits auf Siedlungskontinuität z.T. bis ins 9./10. Jahrhundert zurück; von der Bedeutung z.B. Brackels als Königsgut zeugen Reste der ehemaligen Deutschordenskommende.

Das Siedlungsbild spiegelt trotz scheinbar großer Diskontinuitäten den geschichtlichen Werdegang der Stadt und ihrer Unterzentren bildenden Eingemeindungen wider. Die frühere Reichsstadt setzt sich mit ihrer als Ringstraße befahrbaren ehemaligen Stadtbefestigung, der Ringbahn und der Ringgasleitung von den angrenzenden seit der Mitte des 19. Jahrhunderts wachsenden industriebedingten Stadterweiterungen ab. Das alte Straßennetz wurde nach Aufweitung und Umlenkungsverfahren nach dem Zweiten Weltkrieg nur teilweise übernommen, die Altstadt war innerhalb der Ringstraßen zu 95 %, das engere Stadtgebiet zu 75 %

zerstört worden. Der Wiederaufbau erfolgte als typische City-Bebauung mit Banken, Kaufhäusern, Verwaltungen u.a. im Stil der 1950er und nachfolgender Jahre mit Restbeständen an Gebäuden aus dem späten 19. Jahrhundert.

Die stadtnahen Erweiterungen des ausgehenden 19. und frühen 20. Jahrhunderts bilden ein dichtes Gefüge einer vorwiegend von Blockrandbebauung geprägten Besiedlung, im Westen, Norden und Osten deutlich von Bahn-, ehemaligen Zechen- und Industrieanlagen durchsetzt bzw. tangiert. Angesichts des Fehlens bzw. späten Einsetzens übergreifender Stadtplanung sind nur wenige markante städtebauliche Situationen (*Nordmarkt und Borsigplatz, um 1900, beide Innenstadt-Nord*) entstanden. Die kernstadtartige Verdichtung ist stark mit öffentlichen Gebäuden, Schulen und Kirchen ausgestattet. In den unscharfen Randzonen liegen Friedhöfe, im baulich privilegierten Süden Stadt-Erholungsgrün sowie die zur Allee ausgebaute Ost-West-Fernstraße (*B 1*), im Norden der Freizeitpark Westerholz, im Nordosten eingekeilt zwischen Industrieanlagen der Hoesch-Sportpark. Eine zweite hohe Verdichtung stellen der Bereich Hörde (*einst eine Freiheit mit einer Konzentration von Nagelschmieden, bis 1928 selbständige, hochindustrialisierte Stadt mit raumgreifender Eisenhütte*), Schüren und Aplerbeck dar, mit starker Konzentration von Bergbau und Schwerindustrie, dazu Hombruch als ehemaliger, früh erschlossener Bergbau- und Industriestandort.

Trotz starker Wachstumsschübe und Zersiedlungstendenzen durch die Industrie und durch sie – sowie die Auswirkungen des Zweiten Weltkrieges – bedingten Zuzugsraten lässt sich in der Agglomeration ein Großteil der Dörfer und Ansiedlungen, vor allem die Kirchdörfer, häufig mit mittelalterlichen Kirchen, noch deutlich ausmachen. Den geologischen Bedingungen entsprechend lagen die Tiefbauzechen vorwiegend im westlichen, östlichen und nördlichen Stadtgebiet; Siedlungsschwerpunkte entstanden u.a. in Mengede, Bodelschwingh, Eving und Derne. Im Westen heben sich die Hellwegdörfer Lütgendortmund und Dorstfeld ab, im Osten Brackel, Asseln und Wickede. Der vergleichsweise weniger besiedelte Nord- und Südrand des Stadtgebietes lässt noch ländliche Strukturen zu, die sich den geologischen Bedingungen entsprechend (*Flach- bzw. Bergland*) deutlich voneinander unterscheiden (z.B. *Brechten im Norden, Sölde und Schüren im Südosten, Eichlinghofen und Barop im Südwesten*). Bedeutend ist der von Bauten aus Ruhrsandstein geprägte Ortsteil Syburg im Süden über dem Zusammenfluss von Ruhr und Lenne mit sächsischer Wallburg, Peterskirche mit Friedhof und Kaiserdenkmal, aber auch Spuren frühen Steinkohlebergbaus.

Herne

Um 770 werden Eickel, um 880 Herne erstmals urkundlich erwähnt. Bis dahin ein Kirchdorf von 1.000 Seelen, begann 1847 mit dem Bau der Köln-Mindener-Eisenbahn und dem 1849 über Berlin vollzogenen Bahnanschluss an das ober-schlesische Bergrevier der Aufstieg Hernes zur Industriestadt. Ab 1856 wurden die Zechen Shamrock, Hibernia und Königsgrube als erste Zechen in Herne errichtet. Es folgte eine Vielzahl weiterer Zechen, die wegen der hohen Investitionen in den Tiefbau immer als Großschachtanlagen geführt wurden. Die Anfänge des Bergbaus waren zunächst Unternehmungen mit irischem, belgischem und französischem Kapital. Erst 1874 wurde parallel zu den Reparationsleistungen nach dem deutsch-französischen Krieg 1870/71 mit "Unser Fritz" die erste deutsche Zeche in Betrieb genommen. Herne wuchs bis 1890 zu einer Stadt mit 20.000 Einwohnern an. Die Aussicht auf einen festen Arbeitsplatz und eine Wohnung lockte Arbeiter aus Hessen, Thüringen, Anhalt und vor allem aus Polen nach Herne.

Neue Stadtteile entstanden insbesondere durch ausgedehnte Arbeitersiedlungen. 1897 bekam Herne die Stadtrechte und wurde 1906 kreisfreie Stadt; 1926 ebenso Wanne-Eickel. Herne, "die goldene Stadt", gibt als Bezeichnung den Eindruck amerikanischer Truppen wieder, die Herne 1945 besetzten, denn die Innenstadt war nahezu intakt geblieben. Auf der Bahnhofstraße konnte man in unbeschädigten Geschäften und Lokalen mit langen Schaufensterfronten einkaufen und bummeln. Das weitgehend unzerstörte Stadtgefüge erschien in den ersten Jahren nach 1945, in denen auch ein Neubauverbot bestand, so unauflöslich, dass die Stadt Herne das Stadtplanungsamt auflöste und erst im Sommer 1947 wieder einrichtete. Die allgemeine politische, soziale und wirtschaftliche Nachkriegsentwicklung Hernes vollzog sich im Trend der "Wirtschaftswunderzeit", bis Ende der fünfziger Jahre die Bergbaukrise zu starken wirtschaftlichen Einbrüchen führte. Heute ist nur noch Blumenthal 9 als Seilfahrtschacht der Zeche in Betrieb. 1975 erfolgte der Zusammenschluss der Städte Herne und Wanne-Eickel zur "neuen Stadt" Herne.

Siedlungsentwicklung und Industrialisierung

Bis 1840 war das Ruhrgebiet in weiten Teilen eine Agrarlandschaft.

Bedeutende Siedlungen konzentrierten sich am Hellweg. Beispielhaft können hier die kleinen klösterlichen Herrschaften Essen und Werden als Reichsstifte sowie die, bereits seit der Karolingerzeit herausragende Reichsstadt Dortmund, genannt werden.

Wirtschaftliche Verknüpfungen bestanden unter anderem zum gewerblich erschlossenen Bergischen Land bzw. zu den Talräumen von Sauer- und Siegerland. Die sumpfige und daher schwer passierbare Emscherniederung hatte sowohl eine natürliche als auch eine territoriale Grenzfunktion.

Im Norden des heutigen Ruhrgebiets musste auf weniger ertragreicheren Böden gewirtschaftet werden als entlang des Hellwegs. Eine wichtige Position als vestisches Gerichts- und Verwaltungszentrum nahm hier die Ackerbürgerstadt Recklinghausen ein. Die Vorläufer der technologischen Entwicklungen zeichneten sich in der Rohstoffgewinnung und -verarbeitung bereits früh ab. Zum Beispiel waren am Standort der Saline Unna-Königsborn die Salzgewinnung, der Einsatz von Kohlefeuerung und Dampfmaschine, aber auch die Konzentration von Fachleuten für Bergbau und Hüttenwesen bereits im 18. Jahrhundert wichtige Impulsgeber für die Wirtschaft.

Auch im Tal der Ruhr wurde in bescheidenem Umfang in Stollen und primitiven Schächten (*schon seit dem 14. Jahrhundert*) Steinkohle abgebaut; außerdem gab es dort einige Eisenhämmer und frühindustrielles Gewerbe. Die ländlichen und kleinstädtischen Siedlungsstrukturen prägten noch fast das gesamte Bild des Ruhrgebiets, mit Ausnahme der sog. Bergmannskotten, den kleinen Anwesen von Nebenerwerbslandwirten. Die Kohlen wurden bis ins 18. Jahrhundert weitgehend über die Kohlenstraßen nach Süden in Bergische Land exportiert. Auf Initiative des Preußenkönigs Friedrich II. erfolgte zwischen 1774 und 1780 ein Ausbau der Ruhr als Wasserstraße, von Herdecke bis nach Ruhrort, das sich in der Folgezeit zum bedeutenden Kohlenhafen entwickelte. Ende des 18. Jahrhunderts begannen die ersten Ansätze der Industrialisierung: Auf den 1758 von Wenge bei Osterfeld errichteten ersten Hochofen, der Anthonyütte, folgte wenige Jahre später der Bau der Sterkrader Hütte (1782) und 1791/92 der Hütte Neu Essen. 1808 wurden die drei Hüttenwerke vereinigt und unter dem Namen Gute Hoffnungshütte weiter geführt. Zuvor hatte Franz Dinnendahl 1799 die erste Dampfma-

schine konstruiert, und 1806 arbeitete solch eine Maschine zur Wasserhaltung auf der Essener Grube Röttgersbank, womit die Abteufung im Tiefschachtverfahren geglückt und der Wendepunkt zur modernen Steinkohleförderung vorbereitet wurde, nämlich das Durchstoßen des Mergeldeckengebirges und der Abbau der ergiebigen Fettkohlevorkommen.

Als Folge etablierten sich erste Unternehmen: 1808 die Firma Stinnes, Thyssen erbaute wenige Jahre später ein Walzwerk in Styrum. Auch an der Infrastruktur wurde zunehmend gearbeitet. 1839 entstand auf Privatinitiative die erste Kunststraße, die Essen-Mülheimer-Aktienstraße, 1847 die Eisenbahn entlang der Emscherzone.

Die Industrialisierung des Ruhrgebiets hing somit u.a. mit dem modernen Kohlenbergbau zusammen. Diese Energiequelle ermöglichte ein neues Verhüttungsverfahren mit dem Eisen und Stahl in Hochöfen hergestellt wurden. Hiermit wurde die Grundlage der für das Ruhrgebiet typischen Verbindung zwischen Kohlenbergbau und Schwerindustrie gelegt. Es kam nach 1840 allerdings nicht zu einer allmählichen Ausweitung und einem kontinuierlichen Übergang von der gewerblichen Landschaft zur Industrielandschaft, sondern zu einem qualitativen und quantitativen Sprung.

Die Hellwegzone mit den Städten Duisburg, Mülheim, Essen, Wattenscheid, Bochum und Dortmund wurde sehr früh von der Großindustrialisierung erfasst. Die Anfänge des Bergbaus konzentrierten sich um 1840 auf die Teilabschnitte der Ruhr bei Witten, Hattingen und zwischen Steele und Werden. Die ergiebigen Fettkohlevorkommen, die sich besonders zur Verkokung und damit zur Eisenverhüttung eigneten, mussten in rentabler Menge gefördert werden, wofür Großbetriebe aufgebaut wurden. Ein enormer Arbeitskräftebedarf, der Bau von Großzechen und die ersten Arbeitersiedlungen kennzeichnen diese Periode vor allem in der Hellwegzone, in Ansätzen aber auch schon weiter nördlich.

Ein weiterer Motor der Industrialisierung war die Eisen- und Stahlerzeugung. Bis 1855 wurden die Hütten weitgehend mit Koks beschickt. Nachdem die regionalen Eisenvorkommen rasch erschöpft waren, bildete die Perfektionierung der Stahlerzeugung die Triebfeder der Ruhrwirtschaft. Die Geschichte des Stahls im Ruhrgebiet ist mit Unternehmen wie dem Hörder Verein in Dortmund, des Rheinischen Stahlwerken in Duisburg, mit Krupp, Thyssen, Haniel und Klöckner verbunden. Die Ansiedlung der Eisenindustrie erfolgte oft nahe der alten Stadtzentren und damit arbeitskräftenah. Neue Zechenstandorte entstanden hingegen weitgehend unabhängig von bestehenden Strukturen. Auf freiem Feld schossen Großzechen und Bergmannssiedlungen wie Pilze aus dem Boden. Gleichzeitig wuchsen die alten Zentren der Hellwegstädte und erhebliche Siedlungserweiterungen waren notwendig, um den Zustrom von Arbeitern aufzunehmen.

Wichtige Impulse gingen vom Eisenbahnbau aus, deren älteste Trasse weitgehend dem Hellweg folgt. Als Beispiel sei die Zeche Zollverein im Essener Nordosten genannt: Direkt an der Köln-Mindener-Eisenbahn gelegen, entstanden seit 1848 die erste Doppelschachtanlage und bis 1895 drei weitere Zechen. Sie war eine der großen Bergwerke des Ruhrgebietes. Neben den Betriebs- und Verwaltungsgebäuden entstanden umfangreiche Bahnanlagen, Kohlenhalden und Bergarbeitersiedlungen.

Steinkohlenzechen und Hüttenwerke suchten die Nähe der vorhandenen Städte, oder führten wie in Oberhausen zu einer eigenständigen Gründung (1929) aus den Gemeinden Sterkrade, Osterfeld und Holten. Zwischen 1840 und 1870 ent-

standen die ersten Zechensiedlungen und führten zu einer starken Ausdehnung der Städte wie Essen, Mülheim, Duisburg, Osterfeld, Ruhrort, Hamborn und Rheinhausen.

In der **ersten Industrialisierungsphase von etwa 1840 bis etwa 1870** war die Nachfrage nach Boden zunächst noch relativ gering. Eine Ausnahme bildete nur die Eisenbahn, deren neue Anlagen erheblichen Platz vor allem im Ödland der Emscherzone beanspruchten. Neben den Bergbau- und Industrieanlagen entwickelten sich in der unmittelbaren Nähe der Hellwegstädte auch erste Vorstädte für die städtische Bevölkerung und Viertel für die Arbeiter. Gegen Ende dieses Zeitraums, ab etwa 1860 entstanden die ersten Bergarbeitersiedlungen, die von den Betrieben eigens für ihre Belegschaft erbaut worden waren. Dadurch wurden der Kern und die Erweiterungszone der Hellwegstädte etwas entlastet, die sich aber ungeachtet dessen rasch zu den zentralen Orten des sich neu formierenden Ruhrreviers entwickelten. Als Ergebnis dieser Phase ist eine starke Verstädterung und eine intensive Industrialisierung der Hellwegzone festzuhalten, die mit einer bemerkenswerten Zersiedlung und ersten großflächigen Umweltschäden, vor allem in Form von Bergsenkungen, verbunden waren.

Die Ruhrzone verlor erheblich an Bedeutung; besonders bemerkbar machte sich dies beim Verkehr auf der Ruhr, der nach einem vorübergehenden Anstieg ab etwa 1860 fast ganz zum Erliegen kam. Die Stadtbevölkerung vergrößerte sich von 1800 bis 1870 um mehr als das Zehnfache. In der Periode von 1840 bis 1870 wurden wesentliche Grundstrukturen des Ruhrgebiets geschaffen.

Mit dem **Beginn der Hochindustrialisierungsphase etwa um 1870** stieg die Beanspruchung der Landschaft sprunghaft. Die Städte dehnten sich weiter aus, die Industrie- und Verkehrsflächen wuchsen und schließlich begann zu Beginn dieser Phase in großem Stil der Bau von Werksiedlungen für Berg- und Hüttenarbeiter. In den Hellwegstädten wurde nunmehr die Infrastruktur ausgebaut und moderne Geschäfts- und Verwaltungszentren geschaffen.

Diesen Maßnahmen fiel ein Großteil der überkommenen historischen Substanz zum Opfer. In den Erweiterungszonen der Hellwegstädte verstärkte sich noch das Gewirr von den verschiedenen Funktionen dienenden Bauten und Anlagen, da es nur in seltenen Fällen zur Aufgabe von Standorten kam. Meist wurde das Vorhandene umgebaut und erneuert, was oft mit einer weiteren Verdichtung Hand in Hand ging. Hinzu kam die Standortgebundenheit der Schachtanlagen, die sich nach dem Verlauf der Kohlenflöze zu richten hatten. In großem Stil wurde in dieser Phase die Emscherzone umgestaltet. Hier entstanden die neuen Emscherstädte teils aus wilder Wurzel, teils in Anlehnung an ältere Siedlungskerne.

Wegen der fehlenden Raumplanung kam es zu einer Vermischung von Industriebetrieben, Verkehrsanlagen, öffentlichen Gebäuden und Wohnhäusern. Außerhalb der neuen städtischen Gebilde wurden die Bauten vollends planlos bzw. an den Förderpunkten orientiert im Gelände verteilt. Die alten Dorfkerne blieben nur vereinzelt erhalten; meist wurden sie in einschneidender Weise umgestaltet. Entscheidend für den Hausbau waren die Nähe zur Arbeitsstätte und die Grundbesitzverhältnisse. Auch die Arbeitersiedlungen wurden nach Standortgesichtspunkten angelegt. Es handelte sich dabei meist um Reihensiedlungen mit Ein- oder Zweifamilienhäusern mit Vor- und Hausgarten sowie Stallgebäuden.

Der Bergbau rückte 1870-1874 weiter nach Norden und Westen vor und erreichte damals eine Abbaufäche von insgesamt rund 1.000 km². Die Eisenindustrie

konzentrierte sich stärker als der Bergbau auf wenige Standorte. Ab 1870 setzte sich die Verlagerung u.a. in den Rhein-Ruhr-Mündungsraum fort. Die Konzentration der eisenschaffenden Industrie förderte die Entwicklung zu Industriegroßstädten ganz wesentlich. Die Verkehrsanlagen wurden weiter verdichtet, wodurch zahlreiche neue Elemente in die Kulturlandschaft kamen, die die weitere Entwicklung nicht selten auch negativ beeinflussten. Es handelt sich dabei um Dämme, Brücken, Bahnhöfe der öffentlichen Bahnen sowie in zunehmendem Umfang auch um Werksbahnen, die die Stadtgebiete kreuzten, um die einzelnen Werke und Zechen eines Konzerns miteinander zu verbinden.

Die Ruhr verlor weiter an Bedeutung; im Gegensatz dazu stieg der Rhein zum wichtigsten Schifffahrtsweg des Ruhrgebiets auf. Die intensive Erschließung weitgehend unbesiedelten Geländes vor allem in der Emscherniederung führte zu einer ernsten Schädigung des landschaftlichen Gefüges durch Versumpfungerscheinungen infolge von Bergsenkungen, Abwasserüberschwemmungen und gravierenden Eingriffen in die landwirtschaftliche Bodennutzung.

Die **dritte große Ausbauphase** begann etwa 1895 und endete mit dem Beginn des Ersten Weltkriegs. Es verblieben aber noch agrarische Elemente in der Kulturlandschaft. Die Voraussetzung für die Erschließung und Besiedlung der Emscherniederung war die Regulierung und Kanalisierung dieses Flusses, der nunmehr zum Abwasserkanal für das ganze Ruhrgebiet wurde. Einen besonders starken Aufschwung erlebten die rheinnahen Gebiete, vor allem das Duisburger Rheinufer und der Raum Ruhrort-Hamborn. Die Eisen- und Stahlindustrie als großstadtbildende Industrie trugen mehr zur zentralisierenden Siedlungsentwicklung bei als der Bergbau.

Von 1895 bis 1913 verdoppelte sich die bebaute Fläche, die Verkehrsfläche nahm um etwa die Hälfte zu. In dieser Zeit wuchs auch das industrielle Ödland in Gestalt von Halden und durch Bergschäden versumpftes Gebiet erheblich an. Geradezu explosionsartig vergrößerte sich die Zahl der zecheneigenen Wohnungen von ca. 10.000 im Jahre 1893 auf ca. 95.000 im Jahre 1914. Als Haupttyp kristallisierte sich eine vierräumige Wohnung in einem Haus heraus, zu dem noch etwa 400-600 m² Gartenland gehörten.

Gleichzeitig favorisierte man seit Beginn des 20. Jahrhunderts neue gestalterische Auffassungen. Nun gingen die Planungen mehr daran, eine städtebauliche Gesamtlösung für die ganze Kolonie zu suchen. In den letzten Vorkriegsjahren bezog man darüber hinaus auch das "Werk", die Arbeitsstätte der in der Kolonie Wohnenden, in die Planung mit ein und legte Wert auf eine harmonische Verbindung von Fabrik und Werksiedlung. Als baulicher und planerischer Höhepunkt dieser Vorkriegsentwicklung gilt die 1906 gegründete Siedlung der Margarethe-Krupp-Stiftung, die als Gartenstadt für 16.000 Einwohner mit allen notwendigen Versorgungseinrichtungen konzipiert wurde.

Der Bergbau erreichte bei seiner Nordwanderung vor dem Ersten Weltkrieg seine vierte Zone. Gleichzeitig begann der Rückzug von Bergbau und Industrie aus dem Süden, der die Neunutzung der Ruhrzone für gehobenes Wohnen und Naherholung ermöglichte. Die Ruhr und ihre Nebenflüsse wurden konsequent für die Trinkwasserversorgung des Ruhrgebiets herangezogen, wozu einerseits das Fernhalten von Abwässern und andererseits die Anlage von Talsperren nötig waren. Das Wasser der Lippe konnte dagegen wegen seines Salzgehaltes nur für Industierzwecke verwendet werden, während die kanalisierte Emscher zu einer Hauptabflussrinne des industriellen Brauchwassers wurde. Dadurch entwickelten sich die einzelnen Stadtteile der Hellwegstädte immer mehr auseinander, der

Norden orientierte sich zur hoch industrialisierten Emscherzone, der Süden dagegen zur Ruhrzone, die ihre bergbaulich-industrielle Prägung schon weitgehend beseitigt hatte.

Das Ruhrgebiet erweiterte sich in die angrenzenden Regionen einschließlich linksrheinischer Gebiete. Der Ausbau und die Anpassung des Verkehrssystems mit bereits früh angelegten Autobahnen, Ausbau der Versorgungs-, Erholungs- und Infrastruktur hingen wiederum sehr eng mit der Erweiterung und Intensivierung der industriellen Produktion zusammen.

Nach dem Ersten Weltkrieg verstärkten sich die schon seit der Jahrhundertwende zu konstatierenden Ansätze zur Raumplanung erheblich. Der Emscherzone stand die Ruhrzone als bevorzugtes Wohngebiet besserverdienender Bevölkerungsschichten mit Villenvierteln und gehobenen Wohnvororten sowie ausgedehnten landschaftlich reizvollen Erholungsgebieten gegenüber. So gesehen wurde damals die Segregation innerhalb des Ruhrgebiets größer. Die Entwicklung der Südzone zum bevorzugten Wohngebiet der Industriegroßstädte der Hellwegzone hatte verstärkt um 1920 eingesetzt. Diese Bewegung ist im Zusammenhang mit der zunehmenden Zentrenbildung sowie der Ausgestaltung des Raumes mit Bildungs-, Freizeit- und Erholungseinrichtungen zu sehen. Die Zentren des polyzentrischen Ballungsraumes Ruhrgebiet wuchsen mehr und mehr zusammen, wodurch ein immer stärkerer Druck auf die dazwischen liegenden Grünzonen entstand. Für die Koordinierung der planerischen Aktivitäten war deshalb die Gründung des Siedlungsverbandes Ruhrkohlenbezirk mit Sitz in Essen 1920 besonders wichtig (*1979 in Kommunalverband Ruhrgebiet umgewandelt, seit 2005 Regionalverband Ruhr*). Dieser konzentrierte sich nicht nur auf die Erhaltung und Ausweitung der Grünzonen, sondern ebenso auf die Erschließung von Naherholungsräumen, wozu auch der Ausbau des Nahverkehrsnetzes gehörte. Um die Städte entstanden für Erholungszwecke und Freizeitgestaltung Schrebergartengürtel und Sporteinrichtungen.



Haldenlandschaft bei Herten, Kreis Recklinghausen

Michael Höhn, LWL-Amt für Landschafts- und Baukultur in Westfalen, 2007

In diesem Zeitraum wanderten der Steinkohlenbergbau und die ihm angeschlossenen Industrien von Süden beginnend der Kohle nach in Süd-Nord-Richtung durch das Revier, bis in die Lippezone hinein und bewirkten dadurch eine ständige Veränderung der Siedlungs- und Industriestandorte, ja kämmten geradezu die verbliebenen Freiflächen aus und hinterließen oft Werksgelände und Halden als tote Flächen. Die übergreifende Grünflächenpolitik galt deshalb von Anfang an auch als Umweltplanung; das Hauptergebnis war die Ausweitung des regionalen Grünflächensystems mit Grünzügen, die in Nord-Süd-Richtung die Städtereihen queren und sowohl der Frischluftzufuhr als auch der Naherholung dienen.

Durch die Zerstörungen des Zweiten Weltkrieges und dem nachfolgenden Wiederaufbau wurde das Landschaftsbild nicht grundlegend verändert. Ein Großteil

der Wohnungen entstand auf ehemals landwirtschaftlich genutztem Gelände, abseits der industriellen Anlagen am Rande der städtischen Ballungkerne. Durch diese Streubebauung wurden die noch vorhandenen freien Übergangszonen nun erheblich belastet. Es gelang nur selten, das erklärte Ziel zu erreichen, schon vorhandene isolierte Siedlungsteile und Kolonien in bereits bebaute Gebiete einzubinden und damit auf die Stadtkerne hin zu zentrieren.

Die neu errichteten Werks- bzw. Genossenschaftssiedlungen setzten sich meist aus größeren Reihenhäusern zusammen, die nicht mehr von Gärten, sondern von Rasenflächen umgeben waren. Insgesamt wurden insbesondere in den 1950er Jahren umfangreiche vorher land- und forstwirtschaftlich genutzte Flächen erstmals bebaut. Am Ende der 1950er Jahre zeigten sich erste Anzeichen einer schwerwiegenden Strukturkrise. Es kam zu den ersten Zechenstilllegungen, denen bis zur Gegenwart die meisten der um 1950 bestehenden Zechen folgten: 1958 gab es 128 fördernde Zechen, 1988 nur noch 22, im Jahr 2007 sind es noch acht. Insbesondere seit den späten 1970er Jahren, nach kohlekrisebedingter Gründung der Ruhrkohle AG 1968, erfolgte ein massiver Strukturwandel, der auch die industrielle Kulturlandschaft betrifft. Die Anlagen der stillgelegten Zechen wurden in den 1960er und 1970er Jahren in der Regel restlos oder zumindest größtenteils beseitigt. Auf den freigewordenen Flächen siedelten sich neue Industriebetriebe unterschiedlicher Ausrichtung an, die häufig die vorhandene Infrastruktur, vor allem die Verkehrsanlagen weiter nutzten. Teilweise kam es auch zu ungeplanten wilden Neunutzungen unter Verwendung von Teilen des Gebäudebestandes. Für einige der stillgelegten Bergwerke sind allerdings andere Nutzungen gefunden worden. Beispielhaft ist die ehemalige Gute Hoffnungshütte in Oberhausen zu nennen. Nach der Stilllegung errichtete man hier ein neues Einkaufs- und Stadtzentrum, Oberhausen Centro.



Blick über Oberhausen
Margit Philipps, LWL-Amt für Landschafts- und Baukultur in Westfalen, 2004

Vor allem auf Initiative der "Internationale Bauausstellung Emscher Park (IBA)" entstanden hier zwischen 1989 und 1999 Industrie- und Gewerkeparks, kulturelle Einrichtungen und Industriemuseen. Auf den Industrie- und Bergbaubrachen haben sich Sekundärbiotope entwickelt.

Nach den Zechenstilllegungen wurden (*und werden*) noch viele Siedlungen privatisiert, was häufig erhebliche negative Konsequenzen auf das meistens einheitlich

gestaltete Siedlungsbild hat. Die vorhandenen Grünflächen gerieten von verschiedenen Seiten unter Druck: Ansprüche stellten neben der Wohnbebauung

auch noch die Verkehrsplanung, vor allem der Straßenbau sowie ganz allgemein die Stadtplanung, die neue Infrastrukturen schaffen sollte.

Verkehr

Die Entwicklung des Ruhrgebietes als Industriestandort ist maßgeblich durch die Verkehrsbedingungen bestimmt. Die Wasserwege waren in der Mitte des 19. Jahrhunderts weitgehend ausgebaut und erschlossen, konnten aber den ständig steigenden Warenverkehr nicht ausreichend sicherstellen. Es kam zum Bau von zahlreichen Bahnverbindungen, die vornehmlich dem Güterverkehr dienten.

Im Ruhrgebiet wurden die ersten Eisenbahnen in Nordrhein-Westfalen errichtet. Hierzu gehören der Rauendahler Kohlenweg und die Muttentalbahn. Ersterer wurde bereits 1787 von vier Zechen als Kohlenbahn auf Privatgelände bei Hattingen errichtet. 1827 entstand die Verbindung von der Schachtanlage Carl-Friedrich Erbstollen in Bochum-Weitmar zur Ruhr. Vergleichbar ist die Muttentalbahn, die 1828 von den Wittener Gewerken errichtet wurde. 1829 folgte die Schlebusch-Harkorter Kohlenbahn, errichtet von Friedrich Harkort als Verbindung von der Schlebuscher Zeche zur Ennepestraße. 1831 eröffnete man – zunächst als Pferdebahn auf Schmalspurgleisen – die Deilbachtalbahn, die Verbindung von Essen-Überruhr nach Nierenfeld, 1844 auf Normalspur umgebaut und mit Dampflokomotiven betrieben, 1846 bis Vohwinkel verlängert.

Die Köln-Mindener Eisenbahn war das erste große Eisenbahnprojekt dieser Region und sollte die Verbindung zwischen dem Rhein, dem aufstrebenden Industriegebiet nördlich der Ruhr und der Weser herstellen, auch um die niederländischen Zölle auf dem Rhein zu umgehen. Die Strecke wurde in Abschnitten eröffnet: 1845 Deutz-Düsseldorf, 1846 bis Duisburg, 1847 bis Hamm, am 15. Oktober 1847 das Reststück bis Minden. Dadurch bestand erstmalig eine durchgehende Eisenbahnverbindung zwischen Antwerpen und Berlin. Die Köln-Mindener Eisenbahn war einer der bedeutendsten Faktoren zur Entwicklung des Ruhrgebietes in seiner heutigen Form. Damit waren die Ost-West Ausrichtung der Verkehrslinien vorgegeben, dies spiegelt sich noch in den aktuellen Hauptstrecken der Deutschen Bahn wieder. Von dieser Linie, zusammen mit denen der Bergisch-Märkischen und der Rheinischen Eisenbahn, gingen wichtige Impulse für die eisenverarbeitende Industrie (*Lokomotiv- und Wagenbau, Schienen*) und den Kohlenbergbau aus. Die Eisenbahn ermöglichte erst den kostengünstigen Massentransport und letztendlich die Entwicklung des Industriestandortes Ruhrgebiet in seiner heutigen Form. Die 1837 gegründete Rheinische Eisenbahngesellschaft und die 1843 gegründete Bergisch-Märkische Eisenbahn sowie andere private Bahngesellschaften wollten an den wirtschaftlichen Ressourcen des Ruhrgebietes teilhaben und eröffneten zahlreiche Eisenbahnverbindungen; bis 1880 waren die wichtigsten Strecken eröffnet.

Einschnitte in der Entwicklung des Eisenbahnnetzes im Ruhrgebiet kamen mit der wirtschaftlichen Entwicklung nach dem Zweiten Weltkrieg, dem Niedergang des Kohlebergbaues und der eisenverarbeitenden Industrie sowie dem Anwachsen des Autoverkehrs. Zwar wurden zahlreiche Strecken im Ruhrgebiet ab 1954 elektrifiziert, aber viele Güterbahnhöfe, Betriebswerke, Bahnhöfe und Strecken wurden stillgelegt und aufgegeben, erkennbar an den riesigen leeren Flächen ehemaliger Güterbahnhöfe, heute begehrte Baugebiete nahe der Stadtzentren.

Dem Personenverkehr im Ruhrgebiet und darüber hinaus dienten Straßenbahnverbindungen, ab etwa 1880 als Pferdebahn, ab 1892 als elektrische Straßenbahnen. Die weitere Entwicklung führte zu einem Straßenbahnnetz, das zu den

dichtesten zusammenhängenden in Europa gehört. Große Strecken- und Betriebsteile sind aufgegeben und abgebaut, dennoch sind zahlreiche Anlagen, wie Dämme, Einschnitte, Bahnhöfe, Gebäude u.a. noch immer erhalten und prägen das Gesicht der Städte und des Landes. Einige Eisenbahneinrichtungen werden heute im Museumsbetrieb erhalten, wie das Eisenbahnmuseum Bochum-Dahlhausen, die Hespertalbahn, die Hammer Museumsbahn.

Im südlichen linksrheinischen Niederrhein war die verkehrliche Erschließung durch die industrielle Entwicklung vorbestimmt. Dazu gehört eine der ältesten Eisenbahnen im Rheinland, die Verbindung von (*Duisburg-*)Homberg nach Viersen von 1849. Noch heute ist diese Strecke im Stadtgefüge von Homberg erkennbar. Ab 1852 war die Verbindung über den Rhein mittels eines Schiffstrajektes nach (*Duisburg-*)Ruhrort sichergestellt. Der Hebeturm und der Eisenbahnhof auf der Homberger Seite sowie der Hafen auf der Ruhrorter Seite sind noch intakt und touristisch erschlossen. Der Trajekt wurde 1874 durch die Rheinhausener Brücke ersetzt.

Von Rheinhausen aus kamen Verbindungen nach Neuss 1856/66, nach Krefeld und Viersen 1849 und weiter nach Venlo hinzu. Der linksrheinische Niederrhein wurde durch die Verbindung von Rheinhausen nach Kleve 1904 erschlossen.

Die Stadt Moers wurde ab 1908 durch mehrere Straßen- und Kleinbahnen erschlossen, wie die Verbindungen nach Krefeld, nach Ruhrort, nach Kempen, nach Rheinberg und Hoerstgen-Sevelen belegen.

Die Flüsse im Ruhrgebiet als geschichtliche Entwicklungskorridore

Die Darstellung der Kulturlandschaftsentwicklung wird erst anhand der geschichtlich bedingten Entwicklung der Rolle bzw. der Funktionen der wichtigsten Flüsse des Raumes verständlich. Nicht umsonst wird bei der Binnenzonierung des Ruhrgebiets auf die Flüsse Rhein, Ruhr, Emscher und Lippe Bezug genommen.

Die überragende Funktion als Verkehrsträger setzte beim **Rhein** seit der Römerzeit mit der Stationierung einer eigenen Flotte ein. Landbewirtschaftung, Verkehr, Besiedlung und Hochwasserschutz sind anthropogene Handlungsfelder, die von der Römerzeit bis heute entlang des Rheins ihre Spuren hinterlassen haben. Seinen Aufschwung als wichtigste Großschifffahrtsstraße erfuhr der Rhein nach den Flussregulierungen, insbesondere den Mäanderdurchstichen im 19. Jahrhundert.

Die Flussgeschichte der **Ruhr** als Verkehrsträger ist nach mittelalterlichen Anfängen insbesondere mit dem Aufschwung des Steinkohlenbergbaus seit dem 18. Jahrhundert mit dementsprechenden Baumaßnahmen verbunden. Der Ausbau der Ruhr als Schifffahrtsweg erfolgte in der preußischen Zeit mit Schleusenbauten zwischen 1774-1780, die z.B. im Bereich Werden noch heute gut erhalten sind. Danach war eine durchgehende Verbindung zwischen Ruhrort und Langschede geschaffen. Dies führte u.a. dazu, dass sich bis 1830/40 das "Alte Revier" beiderseits der Ruhr herausbildete; das Ruhrtal blieb zunächst die Hauptachse. Die Steinkohlenförderung war im Jahre 1830 im gesamten Ruhrgebiet auf etwa 700.000 t gestiegen, nachdem sie sich in den ersten Jahrzehnten des 19. Jahrhunderts um etwa 500.000 t bewegt hatte. 1840 wurden rund 1.250.000 t erreicht; davon gingen 44 % zur Ruhr.

In die angrenzenden Bereiche erstreckte sich eine gewerblich-industrielle Nutzungsstruktur, von der zahlreiche Relikte bis heute erhalten sind: Pingenreihen, verfallene Stollenmundlöcher, Schachteingänge, Trassenreste der Kohlenbahnen,

Kohlenmagazine, Ruhrschleusen, Kohlenhäfen und Leinpfade. Ebenso entwickelten sich die alten Zugangswege zu den Bergwerken in ihrer Verbindung zur Ruhr, die heute noch als dichtes Waldwegesystem erhalten sind. Reihungen von Wirtschaftshäusern, insbesondere in südlicher Richtung, weisen auf ihre Errichtung für Kohlentreiber und Fuhrleute hin.

Somit wandelte sich das Landschaftsbild entlang der Ruhr seit dem 18./19. Jahrhundert erheblich. Infolge des Eisenbahnausbaus und der Nordausdehnung des Kohlenreviers ging die Ruhrschifffahrt in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts stark zurück und wurde oberhalb von Mülheim aufgegeben.



Die Emscher
Bernd Milde, LWL-Amt für Landschafts- und Baukultur in Westfalen, 2007

In der **Emscherzone** war in der ersten Industrialisierungsphase von 1840 bis 1870 die Nachfrage nach Boden zunächst relativ gering. Nur die neuen Anlagen der Eisenbahn beanspruchten erheblichen Platz. Mit dem Beginn der Hochindustrialisierungsphase etwa um 1870 wurde die Emscherzone in großem Stil umgestaltet, es begann der Bau von Werkssiedlungen für Berg- und Hüttenarbeiter. Die neuen Emscherstädte entstanden teils aus wilder Wurzel, teils in Anlehnung an ältere Siedlungskerne, wobei außerhalb die Bauten vollends planlos bzw. an den Förderpunkten orientiert im Gelände verteilt waren. Charakteristisch ist die Vermischung von Industriebetrieben, Verkehrsanlagen, öffentlichen Gebäuden und Wohnhäusern. Die dritte große Ausbauphase begann etwa 1895 und endete mit dem Beginn des Ersten Weltkriegs. Die Voraussetzung für die Erschließung und Besiedlung der Emscherniederung war die Regulierung und Kanalisierung dieses Flusses, der nunmehr zum Abwasserkanal für das ganze Ruhrgebiet wurde. Weiterhin wurden

neue Verkehrswege geschaffen, unter denen der 1914 eröffnete Rhein-Herne-Kanal als überragende West-Ost-Verbindung besonders zu nennen ist.

Die **Lippe** schließlich stellt im nördlichen Teil der Kulturlandschaft "Ruhrgebiet" eine Art Schlagader der Kulturlandschaftsentwicklung dar. Der Fluss als Wasserstraße vom Rhein nach Osten machte das Gebiet schon früh zu einem Kontakt- und Verbindungsraum, wie die archäologisch untersuchten Römerlager entlang der Lippe belegen. Sie zeugen von dem Versuch, das rechtsrheinische Germanien in das römische Imperium einzubeziehen. Seit der karolingischen Missionszeit die Bistümer Köln und Münster scheidend, entwickelte sich die Lippe im späteren Mittelalter auch zur Territorialgrenze.

Kulturlandschaftscharakter

Relikte der vorindustriellen Agrar- und Waldlandschaften des Ruhrgebiets finden sich bis heute in kleinräumiger Vermengung mit dem zeitgenössischen Erscheinungsbild. Dies gilt selbst für die Kernbereiche der Besiedlung, erst recht aber für die Übergangs- und Randzonen der Kulturlandschaft. Im ehemals dünn besiedel-

ten Norden und Nordwesten des Ruhrgebiets geht die Besiedlung auf Einzelhöfe, lockere Hofgruppen, später auch Drubbel zurück. Auch heute noch finden sich solche Zeugnisse wie in Hünxe-Bucholt in unmittelbarer Nachbarschaft zu Industrieanlagen. Siedlungsspuren entlang von Grenzen zwischen trockenen und feuchten Landwirtschaftsstandorten finden sich z.B. noch entlang der Rinnen und am Rand der Rhein-Niederter-rasse. Im Übergang zum Niederrhein ist die besondere Hofform des T-Hauses ein interessantes Relikt aus der agrarisch geprägten Zeit.

Die stärker besiedelten Lössgebiete und der vestische Höhenrücken haben ihren Siedlungsursprung in stärker konzentrierten Typen wie Gruppensiedlungen und Dörfern. Weite Verbreitung hatte im Bereich der Emscherniederung der Typ der Gräftensiedlung. Die wasserumwehrten Höfe und Häuser in Einödlage waren zu meist Adelsitze.

Der umfassende Industrialisierungsprozess hatte auch tiefgreifende strukturelle Auswirkungen im Landschaftsbild zur Folge. Die Waldflächenentwicklung und die Waldbewirtschaftung waren eng verbunden mit dem Bedarf des Bergbaus an Grubenholz. Angrenzende Waldgebiete wie etwa bei Sprockhövel oder Fröndenberg wurden dafür gerodet. Den umfangreichen Abholzungen standen großflächige und systematische Aufforstungen gegenüber. So wurde zwischen 1840 und 1900 in einer Linie vom Staatsforst Wesel nach Osten bis zur Haard eine Fläche von 2.000 ha vorzugsweise mit Kiefern wieder aufgeforstet.

Das Ruhrgebiet ist ein großer städtischer Verdichtungsraum. Im Umfeld der Em-scher werden mit über 1.200 Einwohnern je km² die höchsten Einwohnerdichten Deutschlands erreicht. Die logische Folge ist der große Anteil bebauter bzw. versiegelter Fläche, der für das Gebiet von prägender Bedeutung ist. Die Auswertung von Satellitenbildern bestätigte zuletzt im Jahr 2001 diese Tatsache mit beeindruckenden Zahlen. Fasst man die Flächen mit Siedlungen, Verkehr, Halden, Bodenabbau, Industrie- und Gewerbeanlagen zusammen, ergibt sich für Nordrhein-Westfalen ein Flächenanteil von rund 12 % Versiegelung unterschiedlicher Stärke. Die Spitzenwerte des mittleren Ruhrgebiets werden weder im hügeligen Süden noch im aufgelockerten Norden erreicht. Selbst die großen, kreisfreien Industriestädte liegen bei einem Anteil von rund 40 % versiegelter Fläche.

Flächenversiegelungsgrade ausgewählter Städte im Ruhrgebiet

Das Bild der Kulturlandschaft heute ist Ergebnis eines umfassenden Strukturwandels im Ruhrgebiet. Handel und Dienstleistungen haben die Wirtschaftszweige Bergbau und Schwerindustrie inzwischen längst überholt. Der Prozess der Deindustrialisierung hat zusammen mit der Rückgewinnung verbrauchter Flächen zu ablesbaren räumlichen Veränderungen geführt.

In diesem staatlich gelenkten und mit Fördermitteln angeschobenen Wandlungsprozess wurden Ansätze der städtischen Freiraumplanung auf die regionale Ebene des Ruhrgebiets übertragen. Hieraus entstanden neuartige, begleitende Instrumente des Strukturwandels. Der räumliche Funktionswandel hat neue Freiraumtypen hervorgebracht, die mit den Mitteln der Landschaftsarchitektur dem Landschaftscharakter der Kulturlandschaft "Ruhrgebiet" einen neuen Ausdruck verliehen hat.

Freiraumsicherung und Durchgrünung waren die Ziele bei der Ausweisung der regionalen Grünzüge. Der Ansatz geht zurück auf die Gründungszeit des Siedlungsverbandes Ruhrkohlenbezirk um 1920. Die in Süd-Nord-Ausrichtung verlaufenden Korridore sollten eine raumgliedernde Funktion übernehmen. Verbliebene landwirtschaftliche Flächen, Waldabschnitte und viele kleine, nicht bebaute Flä-

chen gehören zu diesem Freiraumverbund. Das Konzept der Revierparks stammt ebenfalls aus den 20er Jahren und wurde in den 1970er Jahren umgesetzt, um den Freizeitwert der Industrieregion zu erhöhen. Heute gibt es fünf solcher Anlagen, die neben ausgedehnten Grünanlagen auch Veranstaltungsbereiche sowie Bade- oder Sportangebote bereit halten.

Mit der Internationalen Bauausstellung war im Arbeitszeitraum von 1989-1999 die Emscherregion als besonders problematischer Zentralbereich des Ruhrgebiets Gegenstand einer umfassenden Erneuerung mit dem hohen Anspruch, einen sozialen und umweltverträglichen Strukturwandel zu betreiben. Das Vorhaben zielte auf die Beseitigung städtebaulicher und ökologischer Defizite als Grundlage einer neuen ökonomischen Entwicklung und ist vielfach beschrieben worden. An dieser Stelle ist erwähnenswert, dass mit dem Emscher Landschaftspark in der West-Ost-Ausdehnung an die Vernetzung von Freiräumen in der Tradition der Grünzüge angeknüpft wurde. Der Umbau der von Bergbau und Industrie überformten Flächen in eine postindustrielle Parklandschaft ist zu einem Markenzeichen der heutigen Kulturlandschaft "Ruhrgebiet" geworden.

Herausragend sind in diesem Zusammenhang die industriell geprägten Landschaftsparks, die auf ehemaligen Zechen- oder Werksgeländen neue Nutzungen möglich werden ließen. Unter der Voraussetzung, dass die industriegeschichtlichen Bezüge bewahrt bzw. sichtbar gemacht werden, können Erholungs- oder Freizeitnutzungen eine Form der Folgenutzung sein, die auch großflächig kulturlandschaftliche Entwicklungsprozesse aufgreift und unter Erhaltung der historischen Substanz weiterführt. Beispiele sind ehemalige Landesgartenschaugelände wie etwa in Oberhausen oder Lünen-Horstmar, das Bundesgartenschaugelände Gelsenkirchen Nordstern (1997) oder der Landschaftspark Duisburg Nord.

In der Gesamtschau sind trotz des momentanen hohen Veränderungsgrades die Entwicklungsstufen des Kohlenbergbaus und der Industrialisierung mit der damit zusammenhängenden erforderlichen Infrastruktur im Landschaftsbild wahrnehmbar, verlieren aber zunehmend die funktionellen Verflechtungen. Die ursprünglich agrare Siedlungsstruktur einer städtearmen Region hat nun eine der höchsten Städte-, Siedlungs-, Bevölkerungs- und Industrie- sowie Verkehrsdichten in Europa. Das Autobahnnetz ist entsprechend engmaschig.

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 werden muss.

Das Ruhrgebiet ist nur als Wirtschaftsraum mit Kerngebieten und Randgebieten definierbar. Entscheidend ist nicht ein einzelnes Element wie die Schachanlage, sondern es sind die spezifischen Verdichtungen und Vermischungen von Siedlung, Industrie und Verkehr. Geschaffen wurde das heutige Gefüge auf der Basis der naturräumlichen Gegebenheiten und der vorindustriellen Kulturlandschaftsstrukturen, vor allem durch die Industrialisierung und die Verstädterung im 19. und 20. Jahrhundert.

Aus der knappen geschichtlichen Einführung ist ersichtlich, dass in der gesamten Ruhrregion wichtige Zeugnisse der gebauten Vergangenheit erhalten und ablesbar sind. Neben den archäologisch dokumentierten Zeugnissen seit der Frühgeschichte, der Römerzeit oder dem frühen und hohen Mittelalter sind die frühen Höhenburgen, die Klöster und Stifte, die Königshöfe, die erhaltenen Adelssitze, die historischen Stadtzentren mit den teils erhaltenen Stadtbefestigungen oder die frühen Kirchdörfer ebenso wichtige Bestandteile der Kulturlandschaft "Ruhrgebiet" wie die Zeugnisse von Kohlebergbau und Stahlerzeugung. Anhand der erhaltenen ländlichen Bebauung lässt sich die Entwicklung des Hausbaus von der traditionellen Fachwerkbauweise über den Bruchsteinbau bis zum Backsteinbau verfolgen, danach die gesamte Entwicklung der städtischen Architektur in ihrer Ausprägung seit der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts mit all den Entwicklungsphasen insbesondere der Zeit nach dem Zweiten Weltkrieg. Besonders reich ist die Ruhrregion an Arbeitersiedlungen seit der ersten Phase der Industrialisierung ab Mitte des 19. Jahrhunderts und bis zu den Genossenschaftssiedlungen nach dem Ersten und der Siedlungstätigkeit nach dem Zweiten Weltkrieg.

Die Zentren der alten Städte, Freiheiten und Kirchdörfer werden bis heute ganz wesentlich von den zumeist noch spätmittelalterlichen – teilweise nach Kriegs-



Gelsenkirchen, Rhein-Elbe Halde

Michael Höhn, LWL-Amt für Landschafts- und Baukultur in Westfalen, 2007

zerstörung wieder aufgebauten – Sakralbauten und in der Fernsicht ihrer Türme bestimmt. Aber auch die neuen Städte und die Stadterweiterungsgebiete sind entscheidend von den historistischen Kirchenbauten des 19. und frühen 20. Jahrhunderts geprägt, da die hohen, weithin sichtbaren Sakralbauten zumeist an städtebaulich exponierter Lage errichtet worden sind. Sie weisen das den nun gewachsenen und

konfessionell durchmischten Ruhrgebietsstädten eigene Charakteristikum auf, dass evangelische und katholische Kirchen in Sichtweise zueinander errichtet worden sind und in den Ortssilhouetten mit den Fördergerüsten konkurrieren. Der Prozess der Abpfarrung im Zuge der Entstehung immer neuer, großer Siedlungskomplexe setzt sich bis zum Ende der Kirchenbautätigkeit in den 1960/70er Jahren fort, so dass alle Städte über eine dichte Überlieferung dieser Gattung in ganzer architektur- und liturgiegeschichtlicher wie auch städtebaulicher Breite verfügen.

Entsprechend der Bevölkerungsdichte machen Friedhöfe unterschiedlicher Zeitstellung einen wichtigen Teil der städtischen Freiflächen aus. Insbesondere in den Großstädten haben sich vielfach bemerkenswerte Anlagen erhalten, von denen viele nicht nur die Existenz größerer jüdischer Gemeinden, sondern auch Ereignisse der Bergbaugeschichte veranschaulichen (z.B. *Grabmäler der ersten irischen Zuwanderer für die Zeche Shamrock in Herne; Gemeinschaftsgräber großer Grubenunglücke*).

Wichtige Bezugspunkte der Kulturlandschaft "Ruhrgebiet" sind die Zentren der Städte, die – mit wenigen Ausnahmen – bereits seit dem ausgehenden 19. Jahrhundert ihre vorindustrielle Kleinteiligkeit zugunsten großvolumiger Bebauung des tertiären Sektors verloren haben. Oftmals nach dem Zweiten Weltkrieg wieder aufgebaut werden die Innenstadtquartiere und Stadtsilhouetten mit geprägt von den Bauten öffentlicher und privater Verwaltung, Polizeipräsidien und Gerichten, Banken und Hauptpostämtern, Gymnasien und Theatern, Verlagen und Krankenhäusern.

Erholungsanlagen von Stadtparks über Volksparks mit Sportstätten und die relativ jungen ‚Revierparks‘ bis zu den zahlreichen Schrebergartenanlagen sind – zunehmend durch Grünbänder und Wegenetze untereinander verbunden sowie um aufgearbeitete Industriebrachen ergänzt – wichtige Elemente der Kulturlandschaft.

Sämtliche für die Geschichte des Ruhrgebiets wesentlichen Industriezweige (vom Bergbau über die eisen- und stahlschaffende und -verarbeitende Industrie, über Kraft- und Umspannwerke bis hin zu Nahrungsmittelbetrieben (insbesondere Mühlen, Brennereien und Brauereien) sowie den dafür und für die im Zuge der Urbanisierung notwendig gewordenen öffentlichen Ver- und Entsorgungseinrichtungen (Wasserwerke u.a.) sind so zahlreich als Baudenkmale überliefert, dass sich eine Einzelnennung verbietet. Für besonders aussagekräftige Beispiele sei auf die Benennung in den bedeutsamen Kulturlandschaftsbereichen verwiesen. Unter den Verkehrsbauten sind neben den Kanalbauten seit dem ausgehenden 19. Jahrhundert im nördlichen Teil der Kulturlandschaft "Ruhrgebiet" mit dem Schiffshebewerk Henrichenburg als Inkunabel der Verkehrsgeschichte sowie zahlreichen Brücken und Empfangsgebäuden der Eisenbahnen vor allem die vorindustriellen Monumente wie die Schleusen der 1820er Jahre an Lippe und Ruhr hervorzuheben.

Besonders bedeutsame Kulturlandschaftsbereiche (KLB) und -elemente

- Der Bereich Dorsten-Holsterhausen war Standpunkt römischer Marschlager und weist seit der Karolingerzeit kontinuierliche Siedlungsspuren auf. Der Bereich setzt sich fort im KLB Untere Lippe (*unter der gemeinsamen Nummer KLB 4.07*).
- Im Abschnitt Haltern-Lippe-Haard (*KLB 14.01*) sind ebenfalls römische Militärsiedlungen von besonderer Bedeutung. Am wichtigsten Römerstandort in Westfalen, in Haltern am See, besteht heute das LWL-Römermuseum Haltern. Darüber hinaus ist die Waldlandschaft der Haard ein traditionsreiches Gebiet der Holzwirtschaft, aber auch des Bergbaus. Eingeschlossen sind die historische Altstadt von Haltern und die in erster Linie anthropogenen Biotope der Westrupe Heide.
- Das Alte Schiffshebewerk Henrichenburg in Waltrop, ein Standort des LWL-Industriemuseums, und Abschnitte des Wesel-Datteln-Kanals (*KLB 14.02*).

- Die offene Agrarlandschaft geht auf die Nutzung als Dortmunder Rieselfelder zurück (*KLB 14.03*).
- Der Bereich zwischen Lünen und Bergkamen ist ein bedeutendes Zeugnis vor allem römischer Besiedlungsgeschichte (*KLB 14.04*).
- Die Bergbaufolgelandschaft mit Halde Großes Holz und dem Beversee nördlich von Bergkamen (*KLB 14.05*).
- Die Zeche Ahlen (*KLB 14.06*).
- Die Auenlandschaft des Lippetals mit Adelssitzen und Parkanlagen unterschiedlicher Zeitstellung im Stadtgebiet von Hamm (*KLB 14.07*).
- Die ehemalige Zeche sowie die Zechensiedlung Lohberg (*KLB 14.08*).
- Das Zisterzienserkloster Kamp und die Zeche Friedrich Heinrich (*KLB 14.09*).
- Der römische Siedlungsbereich Moers-Asberg (*KLB 14.10*).
- Mittelalterliches Kloster und Industriestadt Duisburg-Hamborn (*KLB 14.11*).
- Das Hochofenwerk Meidericher Hütte (*KLB 14.12*).
- In Oberhausen die Gute Hoffnungs-Hütte sowie mehrere Hüttenstandorte, die Landmarke Gasometer, die älteste Arbeitersiedlung des Ruhrgebiets Eisenheim sowie viele weitere Elemente (*KLB 14.13*).
- Der größte Binnenhafen in Europa Duisburg-Ruhrort (*KLB 14.14*).
- Die Parkstadt Oberhausen sowie die Zinkhütte Altenberg (*KLB 14.15*).
- Verschiedene Siedlungen, Sport und Erholungsstätten sowie das Bahnbetriebswerk in Duisburg-Wedau (*KLB 14.16*).
- Die Kruppsche Gartenstadt Margarethenhöhe in Essen (*KLB 14.17*).
- Das Weltkulturerbe der Zeche Zollverein als montanindustrielle Kulturlandschaft des 19./20. Jahrhunderts mit einer Pufferzone sowie der angrenzenden Bergbaulandschaft von Zeche Nordstern am Rhein-Herne-Kanal (*KLB 14.18*).
- Die mosaikartig mit Sekundärstandorten und Industrienatur durchsetzte Haldenlandschaft des Emscherbruchs im Abschnitt Gelsenkirchen-Herten (*KLB 14.19*).
- Die umgestaltete Stadt- und Zechenlandschaft des Emscherbruchs im Abschnitt Recklinghausen vor allem auch auf dem Stadtgebiet von Castrop-Rauxel (*KLB 14.20*).
- Die Haldenlandschaft Schwerin in Castrop Rauxel als Beispiel für die Entwicklung der Industrienatur und als Ort der Kunst; die Zeche Erin, die Wahrzeichen wie ein Fördergerüst und einen Hammerkopfturm hinterlassen hat, auf deren Gelände aber auch ein bedeutender germanischer Siedlungsplatz liegt (*KLB 14.21*).
- Der Bereich Mengede und Bodelschwingh in Dortmund mit ihren ehemaligen Freiheiten, historischen, vorindustriellen Bauten und der exemplarisch wirkenden Überformung durch Tiefbauzechen und Folgebebauung (*KLB 14.22*).
- Die Innenstadt von Herne als Beispiel für die Großstadtwerdung in der Emscherzone mit dem typischen Freizeitpark Gysenberg sowie umgebender Erholungslandschaft im hochverdichteten Raum (*KLB 14.23*).

- In Gelsenkirchen-Ückendorf die Rheinelbe-Halde mit Park und Mechtenberg (KLB 14.24).
- In Bochum steht mit der Zeche Hannover, Standort des LWL-Industriemuseums, und angrenzenden Bereichen eines der herausragenden Zeugnisse der Lebens- und Arbeitswelt im Industriezeitalter des Ruhrgebiets (KLB 14.25).
- Der Bereich des Bochumer Vereins mit Stahlwerk, Jahrhunderthalle und Westpark (KLB 14.26).
- Die Zeche Zollern 2/4 mit benachbarter Halde in Dortmund-Bövinghausen ist heute Zentrale des LWL-Industriemuseums, Westfälisches Landesmuseum für Industriekultur (*an acht Standorten*) und besitzt eine herausragende Qualität der Industriearchitektur (KLB 14.27).
- Die anthropogene Bergsenkungslandschaft Hallerey in Dortmund ist heute ein wertvolles Feuchtgebiet und mit angrenzenden Naherholungsflächen ein Beispiel für Landschaftswandel und Landschaftsinwertsetzung (KLB 14.28).
- Dortmund ist als ehemalige Reichs- und Hansestadt in weiten Teilen ein besonderes archäologisches Interessengebiet, und wird als charakteristischer Ausschnitt der Kulturlandschaft in verschiedenen Stadtteilen durch bedeutende Zeugnisse der Gartenkunst und bedeutende Denkmäler wie Süd- und Hauptfriedhof, Trabrennbahn und ehemaliges Hochofenwerk Phoenix-West geprägt (KLB 14.29).
- Durch die Salzgewinnung ist das Bild des Bereiches Unna-Königsborn mit Kurpark gekennzeichnet. Zeugnisse der Technik- und Industriegeschichte verbinden sich hier mit einer historischen Freiraumsituation (KLB 14.30).
- Die Wiege des Ruhrgebiets liegt im Ruhrtal und mit den industriegeschichtlichen Vorläufern auch im südlich angrenzenden niedermärkischen Bereich. Zusammen mit dem Muttental bei Witten ist das Gebiet nicht nur die Keimzelle des historischen Bergbaus, sondern auch eine bedeutende Talsperrenlandschaft mit eindrucksvollen Sichtachsen (KLB 14.31).
- Als breiter Korridor durchzieht der Hellweg das Ruhrgebiet. Dieser Verkehrsweg hat von der vorgeschichtlichen, kaiserzeitlich-germanischen Zeit bis über das Mittelalter hinaus mit seiner begleitenden Infrastruktur und Besiedlung eine besondere Bedeutung (KLB 14.32).
- Die historisch wichtigste Eisenbahnverbindung in Nordrhein-Westfalen ist die Köln-Mindener Eisenbahn. Die Trasse verläuft durch das Ruhrgebiet und hatte erheblich räumlich-strukturelle Auswirkungen (KLB 14.33).
- Städte von besonderer historischer Bedeutung, insbesondere als Bodenarchiv sind: Castrop, Dortmund, Dinslaken, Duisburg, Duisburg-Ruhrort, Essen, Essen-Steele, Essen-Werden, Hattingen-Blankenstein, Herten-Westerholt, Moers, Mülheim, Oberhausen-Holten, Oberhausen-Sterkrade, Rheinberg, Unna und Werne.
- Wichtige Blickbeziehungen sind am Lippeübergang der Autobahn A 43 auf die Schachanlage An der Haard von Marl sowie von Henrichenburg auf Recklinghausen-Suderwich gerichtet.

Leitbilder und Ziele

Leitbilder für die Entwicklung des Ruhrgebiets müssen der multitemporalen Dimension dieses Raumes Rechnung tragen. Die historischen Überlieferungsphasen sind als gleichwertig anzusehen.

Einer Nivellierung bzw. einer Aufhebung des historischen Nebeneinanders ist entgegenzuwirken, um die Eigenart und Vielfalt des Ruhrgebietes zu bewahren und die Landschaftsgeschichte weiter zu erzählen. Hierfür sind wiederum kleinregionale Leitbilder entscheidend – ein einziges diesbezügliches Leitbild für das Ruhrgebiet insgesamt ist nicht ausreichend.

Ein kulturlandschaftliches Leitbild für das Ruhrgebiet insgesamt ist stärker verbunden mit einem gestalterischen Appell, einem Qualitätsanspruch und der Bereitschaft zur Selbstbindung an bestimmte Gestaltungskriterien. Hierbei muss die räumliche Planung den Rahmen setzen. Gerade im suburbanen Raum des Ruhrgebietes geht es darum, eine völlige Zersiedelung zu verhindern. Durch gliedernde Freiräume entsteht der Eindruck einer gepflegten Kulturlandschaft im Gegensatz zu einer ungegliederten, zersiedelten Landschaft (*urban sprawl*).

Da das Ruhrgebiet innerhalb der Hochindustrialisierung höchst komplexe Strukturen hervorgebracht hat, muss ein entsprechendes Leitbild auf die Strukturen und der Verbundenheit der Merkmale beruhen. Diese sind wiederum häufig nicht kleinräumig als ein Denkmalbereich zusammengefasst, sondern funktional miteinander verbunden. Diese historischen funktionalen Verbindungen sollten sowohl optisch als Landmarken als auch als Identitätsmarken Berücksichtigung finden und soweit möglich erhalten bleiben.

Das industriekulturelle Erbe ist vor weiteren Bestandsverlusten zu bewahren, und seine kulturlandschaftsgeschichtliche Substanz ist bei zeitgenössischen Planungen zu integrieren.

Dies erfolgt innerhalb der Symbolsprache von Architektur und Freiraumplanung und erzählt damit die Landschaftsgeschichte des Ruhrgebietes weiter. Damit gewinnen die Überreste eine Funktion als Ankerpunkte in weiteren dynamischen Prozessen und sind zugleich Potentiale für deren Unverwechselbarkeit. Der weiteren Ausräumung der Industrialisierungsgeschichte ist entgegenzutreten. Ein diesbezügliches Konzept sind die Routen der Industriekultur.

Aus einer ehemaligen Industrielandschaft ist eine neue Kulturlandschaft zu entwickeln, die die Erinnerung an die Vergangenheit wach hält und zugleich Entwicklungspotentiale für die Zukunft in einem Kulturlandschaftsmanagement zulässt. Für die Abgrenzungen von erhaltenswerten kulturlandschaftlichen Umgebungen ist der historische Kontext der Entstehung und die räumliche Perspektive für die künftige Entwicklung maßgeblich. Für die Entwicklungsperspektive stellen dies Zonen nachhaltiger erhaltender Kulturlandschaftsentwicklung dar. Damit ist eine Herleitung aus kulturellen Normen und einer Abwägung mit politischen Entwicklungszielen gegeben.

Die Erlebbarkeit sämtlicher historischer Entwicklungsphasen der Kulturlandschaft "Ruhrgebiet", anhand der gebauten und erhaltenen oder archäologisch dokumentierten Bau- und Bodendenkmälern, ist gleichzeitig eine Herausforderung an die kulturelle Inwertsetzung des gesamten Ruhrgebiets.

Im Ruhrgebiet sind durch die extreme industrielle Überformung und die starke Zersiedelung in einem hohen Maße archäologische Fundstellen zerstört worden. Es

muss daher ein schonender Umgang mit den wenigen noch erhaltenen Bodendenkmälern angestrebt werden.

Aus bodendenkmalpflegerischer Sicht ungenügend geregelt ist der Umgang mit großflächigen Industriebrachen, vor allem mit den Kernanlagen aus der archiva-
lisch wenig dokumentierten Anfangsphase der Industrialisierung im 19. Jahrhun-
dert. Hier ist eine stärkere Einbindung von industriearchäologischer Fachkompe-
tenz bei Planungen für die Zukunft zu fordern. Ein zentrales Ziel ist dabei:

- Schutz und Erhalt der Boden- und Baudenkmäler, Schutz der kulturland-
schaftlich bedeutsamen Stadtkerne sowie der o.g. Blickbeziehungen.

Landschaft im Ruhrgebiet war in der Hochphase der Industrialisierung eine Kate-
gorie, unter der man Reste einer vorindustriellen Landnutzung verstand. Heute
geht es darum, die Zeugnisse der Industriegeschichte und die veränderte Indust-
rienatur als Folgelandschaft weiterzuentwickeln. Die Verbindung dieser Themen-
felder verlangt von den Bewohnern und Betrachtern nicht weniger, als eine Ge-
samtlandschaft des Ruhrgebiets als solche überhaupt zu erkennen.

Die Ruhrregion hat als gewachsene Kulturlandschaft nicht nur ein einzelnes Zent-
rum, nicht nur eine städtebauliche Mitte und soll dies auch in Zukunft nicht ha-
ben. Das Leitbild eines vernetzten, polyzentrischen Kulturraums ist in seiner
Entwicklung auch ein Beispielfall für die Organisation europäischer Ballungsräu-
me und für die Gestaltung des Zusammenlebens verschiedener Kulturen.



Waldgebiet der Haard, Blick auf das Kraftwerk
Scholven

Michael Höhn, LWL-Amt für Landschafts- und
Baukultur in Westfalen, 2007

Der visionäre Slogan "Blauer Himmel
über der Ruhr" der 1960er Jahre er-
scheint heute angesichts einer dauer-
haften Verbesserung der Umweltsitua-
tion unabhängig vom Niedergang der
Montanindustrie als selbstverständlich.
In den verschiedenen Sparten der
Umwelttechnologie wie Dekontaminie-
rung, Luftreinhaltung, Gewässer-
schutz, Abfallbeseitigung, Lärmbe-
kämpfung hat sich inzwischen sogar
ein wirtschaftlicher Schwerpunkt im
Ruhrgebiet entwickelt. Die weitere
Verbesserung der Umweltqualität ist
auch in der Zukunft geboten.

Eine saubere Umwelt ist nicht nur ein
weicher Standortfaktor bei der wirt-
schaftlichen Entwicklung, sondern ist

zugleich Voraussetzung für eine hohe Lebensqualität der Bewohner und den Aus-
bau touristischer Angebote.

Bei einem derart hohen Verdichtungsgrad kann nicht stereotyp eine weiterhin
stark verdichtete Bauweise verlangt werden. In den Kerngebieten des Reviers
geht es vielmehr darum, verbrauchte Flächen wiederzugewinnen und den Städ-
tebau auf diese Situation abzustimmen sowie um eine auf die Verbesserung der
Lebensqualität ausgerichtete Freiraumplanung. Eine Anknüpfung an die Tradition
der Werks- und Zechensiedlungen ist empfehlenswert.

Diesen Ansatz könnte durch die Zuordnung zu den Stadt- oder Stadtteilzentren
mit höherer Arbeitsplatzdichte eine neue postmontane Siedlungsbaukultur ver-

folgen, die Visionen wie ein Walddorf in Waltrop oder ein Kamener Wohnkreuz als Gartenstadt aufzeigt.

Mit dem ehemaligen IBA Leitprojekt Emscher Landschaftspark wurde eine Durchgrünung der Emscherzone eingeleitet, die eine Initialzündung für die freiraumplanerische Weiterentwicklung der Region bildete. Moderne Entwicklungsziele für die Kulturlandschaft "Ruhrgebiet" müssen auf dem Landschaftsparkkonzept aufbauen und es erweitern.

Aus freiraumplanerischer Sicht wird für die Weiterentwicklung der Emscherregion das Leitbild des urbanen Parksystems empfohlen. Die Einbeziehung sämtlicher Mosaiksteine natürlicher Elemente und damit die Durchdringung der Stadt durch die Natur sind dabei wichtige Punkte.

Der West-Ost-Grünkorridor entlang der Emscher verknüpft sich mit den von Nord nach Süd verlaufenden Grünzügen des Ruhrgebiets zu einem Grundgerüst. Davon ausgehend sollen auch kleinste Elemente der Stadtnatur oder der Industrienatur mit diesem Gerüst zu einem engmaschigen Netz verknüpft werden.

Hauptfelder der Parkplanung werden sein:

- Erhaltung der vorhandenen Freiräume und Zurückgewinnung verlorener Flächen,
- dezentrales Naturerlebnis vor der Haustür für jedermann,
- Entwicklung eines Spektrums neuartiger Kulturlandschaftstypen wie z.B. neuer Wasser-Waldlandschaften in Bergsenkungsbereichen oder eine neue Heide auf Industriebrachflächen oder ein Streuobstgürtel als Kompensationsflächenprojekt.

Umsetzungsinstrumente für die weitere Landschaftsentwicklung sind neben der Landschaftsplanung auch auf der Ebene der Masterplanung für das Ruhrgebiet vorhanden. Es gilt hier die Ziele für die Kulturlandschaftsentwicklung einzubringen.

Zentrale Bereiche des Ruhrgebiets zeichnen sich neben höchsten Werten bei den überbauten Flächenanteilen leider auch durch eine ungebrochene Spitzenreiterposition bei den Arbeitslosenzahlen aus. Die Entwicklungsperspektive für die Kulturlandschaft "Ruhrgebiet" ist daher mittelbar gebunden an eine arbeitsplatzintensive wirtschaftliche Entwicklung.

Die Umnutzung der industriellen Anlagen und Flächen als produktive oder kulturelle Standorte spielt dabei eine große Rolle. Soll die Region nicht zu einer gesichtslosen Kulisse von Funktions- und Geschäftsbauten werden, ist die kulturlandschaftsverträgliche Umformung ein geeigneter Weg zu einer Dienstleistungs- und Bildungslandschaft. Besonderer Wert sollte hier auf eine möglichst enge Beziehung zwischen Wohnsiedlungen und Arbeitsplätzen gelegt werden.

Beiträge zur Lösung dieser schwierigen Aufgabe kann neben der Industriedenkmalpflege ganz entscheidend auch die kommunale Bauleitplanung leisten.

Die Bevölkerungsentwicklung im Zentrum des Ruhrgebiets ist für das Gelingen von planerischen Ansätzen entscheidend. Nicht mehr die klassische Stadtfucht an den Rand des Ballungsraumes prägt die heutige Situation, sondern ein differenziertes Bild von Binnenwanderung und altersbedingten Veränderungen. Generell gibt es in den zentralen Ruhrgebietsstädten aufgrund des demographischen Wandels einen z.T. erheblichen Rückgang der Einwohnerzahl. Eine Identifikation

der Bevölkerung mit ihrem Lebensumfeld ist der Schlüssel für die Zukunft des Gebiets. Kultur- und Tourismusförderung haben dabei flankierende Aufgaben.

Durch die Ernennung der Stadt Essen zur Kulturhauptstadt Europas 2010 (*gemeinsam mit Pécs und Istanbul*) bietet sich eine einmalige Chance, den vernetzten, polyzentrischen Kulturraum Ruhrgebiet mit all seinen Entwicklungsphasen und Zeugnissen aufzuarbeiten und für die europäische und internationale Öffentlichkeit zu präsentieren, als Beispielfall für die Organisation europäischer Ballungsräume und für die Gestaltung des Zusammenlebens verschiedener Kulturen.

Aus:

Landschaftsverband Westfalen-Lippe und Landschaftsverband Rheinland (Hrsg.): Kulturlandschaftlicher Fachbeitrag zur Landesplanung in Nordrhein-Westfalen. Münster, Köln. 2007