Industrielles Siedlungsband Überruhr

Schlagwörter: Stadtteil, Bahnanlage
Fachsicht(en): Kulturlandschaftspflege
Gemeinde(n): Essen (Nordrhein-Westfalen)
Kreis(e): Essen (Nordrhein-Westfalen)
Bundesland: Nordrhein-Westfalen



Längs der neu angelegten Eisenbahnstrecke und Langenberger Straße entstand dieses Siedlungsband zur Zeit der Industrialisierung. Bei Busch (1999, S. 98) heißt es dazu: „Durch den Bau der Eisenbahn und durch die Zeche Gewalt waren unten an der Hauptstraße im Laufe der Jahre eine Reihe von Zechen- und Bahnhäuser(n) entstanden. Es waren einfache Ziegelsteinbauten, die teilweise an kasernenartige Unterbringung erinnerten. Die “Kaserne„ wie sie auch tatsächlich im Volksmund genannt wurde, hat man in den (19)60er Jahren abgerissen. Einige andere Häuser fielen ebenfalls dem Abbruchhammer zum Opfer.“

Das schmale Siedlungsband entstand durch sukzessive Bebauung seit der Mitte des 19. Jahrhunderts. Eine Ausdehnung in die Breite war aufgrund der steil aufragenden Ruhrhöhen nicht möglich. Östlich der ehemaligen Drehscheibe besteht die Bebauung der gleichnamigen Straße vorwiegend aus Bruchsteinhäusern. Entlang der Langenberger Straße sind es neben diesem Haustyp vor allem Ziegelsteinbauten, wozu auch Gebäude mit repräsentativen Fassaden gehören. Die Häuser Langenberger Straße 155 und 157 stellen den Restbestand ehemaliger Angestelltenwohnhäuser der Zeche Heinrich dar. Sie wurden um 1860 errichtet. Im Garten des Hauses Nr. 155 befand sich früher ein Lüftungsschacht, der inzwischen verfüllt ist.

Der Bahnhof und die Bahnlinie selbst waren neben der Zeche ein treibender Motor für die Besiedlung. Diese „bandartige Gruppierung von Wohn- und Arbeitsstätten entlang Nahverkehrslinien“ (Sauer, 2000, S. 440) ist eine typische städtebauliche Entwicklung dieser Zeit. Sauer bezeichnet sie als wesentliche Standortfaktoren für Industrie und Gewerbe (S. 438): „… Dabei wurde die Gewerbeverlagerung vielleicht auch in Längsrichtung der Bahnlinie, in den Ort des Anschlußbahnhofs, begünstigt, um die Abfuhr und Belieferung durch Lage im Verkehrsbrennpunkt zu verbilligen und zu beschleunigen (man denke an die hohen Umstellzeiten s. Kapitel II 3.6). Damit würden die Orte mit Bahnanschluss, auch wenn sie weiter entfernt sind, zum Einzugsgebiet des Bahnknotenpunkts bzw. einer Siedlung, die zwar den anderen Orten gleich auch nur einen Bahnhof an der gemeinsamen Strecke besitzt, aber ‚von sich aus‘ wirtschaftlich dominiert. Zumindest ab dem starken Wachstum der Industrie und dem damit korrespondierenden ‚Wagenmangel‘ zur Jahrhundertwende wäre diese Längswanderung der Industrie die Bahnachse entlang rational gewesen, …“ Die Bahn war aber auch ein bedeutender Anziehungspunkt für die ländliche Bevölkerung: „Der Bahnhof wurde zum Mittelpunkt der bäuerlichen Arbeit und zum klatschträchtigen Treffpunkt der Dorfgemeinschaft“ (Kramer 1997 S. 29,

Bildtext in Sauer, 2000, S. 440).

Über das Haus, das als der alte „Steeler Bahnhof“ bekannt ist, schreibt Busch (1999, S. 91/92): „Der Bahnhof “Steele-gegenüber„ befand sich auf Überruhrer Gebiet, nämlich genau dort, wo heute das Haus Langenberger Str. 109 steht. Dieses Haus wird allgemein für das alte Bahnhofsgebäude gehalten. Wie mir aber vor einigen Jahren die betagte Eigentümerin sagte, ist das Haus erst später an diesem Platz errichtet worden. Die Bahn endete in einer Drehscheibe. die ersten Lokomotiven mussten mittels einer Drehscheibe umgedreht werden, da sie keinen Rückwärtsgang hatten. Die dortige Straße wurde am 15.01.1936 nach dieser Drehscheibe benannt. Erst jetzt hatte Überruhr eine Eisenbahn. Den Bahnhof hatte man an der Ecke eines Weges gebaut, der von der Ruhr hinauf nach Hinsel führte. Es gibt diesen Weg auch heute noch. Er war der Vorgänger der Überruhrstraße, welche man aber erst viele Jahre später einige Meter in den Felsen sprengte.“

(Kathrin Lipfert, 2010)

Literatur

Busch, Johann Rainer (1999): Überruhrer Chronik. 1000 Jahre Überruhr, 70 Jahre Essen-Überruhr. Essen.

Sauer, Mark (2000): In geplanten Bahnen. Eisenbahnanlagen als Kulturlandschaftselemente in Deutschland von 1848 bis 1998. Bonn.

Industrielles Siedlungsband Überruhr

Schlagwörter: Stadtteil, Bahnanlage
Ort: 45277 Essen - Überruhr-Hinsel
Fachsicht(en): Kulturlandschaftspflege
Erfassungsmaßstab: i.d.R. 1:5.000 (größer als 1:20.000)
Erfassungsmethoden: Auswertung historischer Karten, Literaturauswertung, Geländebegehung/-kartierung, mündliche Hinweise Ortsansässiger, Ortskundiger
Historischer Zeitraum: Beginn 1844 bis 1891
Koordinate WGS84: 51° 25 55,87 N: 7° 04 21,86 O / 51,43219°N: 7,07274°O
Koordinate UTM: 32.366.030,68 m: 5.699.649,36 m
Koordinate Gauss/Krüger: 2.574.644,11 m: 5.700.274,29 m

Empfohlene Zitierweise

Urheberrechtlicher Hinweis: Der hier präsentierte Inhalt ist urheberrechtlich geschützt. Die angezeigten Medien unterliegen möglicherweise zusätzlichen urheberrechtlichen Bedingungen, die an diesen ausgewiesen sind.

Empfohlene Zitierweise: „Industrielles Siedlungsband Überruhr“. In: KuLaDig, Kultur.Landschaft.Digital. URL: https://www.kuladig.de/Objektansicht/A-KL-20090827-0001 (Abgerufen: 12. November 2026)

Copyright © **LVR**