



**STRAUSS FISCHER  
HISTORISCHE  
BAUWERKE GBR**

Baudenkmalpflege  
Erhaltungskonzepte  
Bauen im Bestand

**Strauß & Fischer**  
**Historische Bauwerke GbR**  
Dr.-Ing. Arch. Stephan Strauß  
Dipl.-Ing. Arch. Kaja Fischer  
Standort Krefeld:  
Lewerentzstraße 104  
47798 Krefeld  
T 02151 3635290  
Standort Bremen:  
Slevogtstraße 19  
47798 Krefeld  
T 0421 79406163  
[www.historische-bauwerke.de](http://www.historische-bauwerke.de)  
[info@historische-bauwerke.de](mailto:info@historische-bauwerke.de)

## INHALTSVERZEICHNIS

<b>1.1 Einleitung – Allgemeine Zielsetzungen Denkmalpflegeplan</b>	<b>S. 002</b>
<b>1.2 Topografie</b>	<b>S. 004</b>
<b>1.3 Historische Siedlungskerne</b>	<b>S. 008</b>
1.3.1 Kirchenhügel und Altstadt Mülheim	S. 009
1.3.2 Broich	S. 025
1.3.3 Speldorf	S. 034
1.3.4 Styrum	S. 040
1.3.5 Saarn	S. 050
1.3.6 Selbeck	S. 060
1.3.7 Mintard	S. 067
1.3.8 Eppinghofen	S. 073
1.3.9 Mellingshofen	S. 080
1.3.10 Dümpten	S. 087
1.3.11 Heißen	S. 097
1.3.12 Winkhausen	S. 106
1.3.13 Holthausen	S. 111
1.3.14 Fulerum	S. 119
1.3.15 Menden	S. 129
1.3.16 Raadt	S. 139
1.3.17 Ickten	S. 147
<b>1.4 Kulturlandschaft und Naturraum</b>	<b>S. 156</b>
1.4.1 Agrarisch geprägte Kulturlandschaft	S. 157
1.4.2 Ruhr und Ruhrauen	S. 159
<b>1.5 Industrie und Gewerbe</b>	<b>S. 174</b>
Mühlen – Gerbereien – Lederindustrie – Textilindustrie	
Zechen	
Stahlindustrie – Maschinenbau	
Eisenbahnwerkstätte Speldorf	
Nahrungsmittelindustrie – Einzelhandel	
<b>1.6 Siedlungen und Quartiere</b>	<b>S. 200</b>
Allgemeine Entwicklungen – Froschenteich	
Quartier Kahlenberg	
Broich-Speldorfer Wald- und Gartenstadt	
Siedlung Mausegatt	
Siedlung Papenbusch	
Siedlung Heimaterde	
Siedlungen nach 1950	
<b>1.7 Infrastrukturen und Grünanlagen</b>	<b>S. 241</b>
Wegenetze – Bahntrassen	
Mülheimer Häfen	
Ruhrbrücken	
Flughafen Essen-Mülheim	
Friedhöfe	
Grünanlagen – Parks	
Raffelberg – Naherholung	

## 1.1 EINLEITUNG – ALLGEMEINE ZIELSETZUNGEN DENKMALPFLEGEPLAN

Mülheim an der Ruhr ist eine kreisfreie Großstadt beiderseits der Ruhr mit einer Fläche von ca. 91 km<sup>2</sup> und einer Bevölkerung von ca. 170.000 Personen. Wie die benachbarten Großstädte an Rhein und Ruhr ist das heutige Mülheim stadträumlich wesentlich im Zuge der Industrialisierung ab Mitte des 19. Jahrhunderts entstanden – in Wechselwirkung mit den Wandlungen der politischen Struktur des Stadtraums (siehe Abb. 1.2).

Den Kern des heutigen Mülheim bilden der Mülheimer Kirchenhügel mit der angrenzenden Siedlung und die Burg Broich (später: Schloss Broich) mit ihrer Ansiedlung, die sich an der Mülheimer Ruhrfurt gegenüberlagen. Bis zur Epochenschwelle 1806, als das Heilige Römische Reich endete, gehörten beide zur bergischen Unterherrschaft Broich. Diese umschloss mit Styrum eine kleine weltliche Herrschaft, die ebenfalls beiderseits der Ruhr lag – mit dem nördlich der Ruhr gelegenen Schloss Styrum.

Die gemeinsamen politischen Grenzen von Broich und Styrum bildeten zunächst den Umriss der zeitlich nachfolgenden kommunalen Gemeinwesen. Die Dualität von Stadt- und Landkreis, die 1846 geschaffen wurde, wurde ab 1904 sukzessive durch einen stetig wachsenden Stadtkreis abgelöst, der 1920 und 1929 im Süden erweitert, im Norden hingegen vermindert wurde. Ergebnis ist das heutige Stadtgebiet Mülheims, das städtische und ländliche Bereiche vereinigt.

Der Denkmalpflegeplan Mülheim an der Ruhr untersucht das gesamte heutige Stadtgebiet. Grundlage ist der entsprechende Passus im Denkmalschutzgesetz NRW (DSchG NW), der unter § 25 vorsieht:

(1) Die Gemeinden sollen Denkmalpflegepläne aufstellen und fortschreiben.

(2) Der Denkmalpflegeplan gibt die Ziele und Erfordernisse des Denkmalschutzes und der Denkmalpflege sowie die Darstellungen und Festsetzungen in der Bauleitplanung nachrichtlich wieder. Er enthält

1. die Bestandsaufnahme und Analyse des Gebietes der Gemeinde unter siedlungsgeschichtlichen Gesichtspunkten,
2. die Darstellung der Bau- und Bodendenkmäler, der Denkmalsbereiche, der Grabungsschutzgebiete sowie – nachrichtlich – der erhaltenswerten Bausubstanz und
3. ein Planungs- und Handlungskonzept zur Festlegung der Ziele und Maßnahmen, mit denen der



Abb. 1.1  
Mülheim um 1930 Quelle: StA Mülheim, Sign. 1516/15.30 Ruhr 004

Schutz, die Pflege und die Nutzung von Denkmälern im Rahmen der Stadtentwicklung verwirklicht werden sollen.

Der vorliegende Denkmalpflegeplan ist in drei Teile untergliedert, die den drei Bausteinen gemäß § 25 (2) DSchG NW entsprechen. Die Bearbeitung erfolgte 2018/19 durch das Büro Strauß & Fischer Historische Bauwerke, Krefeld und Bremen, in Abstimmung mit den Fachbehörden der Stadt Mülheim an der Ruhr und dem LVR-Amt für Denkmalpflege im Rheinland. Für die im Denkmalpflegeplan betrachteten Parks und Friedhöfe wurde die gartendenkmalpflegerische Expertise der Landschaftsarchitektin Elke Lorenz, Düsseldorf, einbezogen.

Die zuvorkommende Unterstützung durch die Mitarbeiter des Stadtarchivs Mülheim und des Hausaktenarchivs der Stadt Mülheim ermöglichte eine dichte historische Analyse und die Verwendung zahlreicher Bild- und Planquellen, die durch die stadtgeschichtliche Literatur zu Mülheim an der Ruhr fundiert wurde.

Die Sichtung des Mülheimer Baubestands basierte auf einer Vorrecherche mit dem Programm Street Smart des Unternehmens Cyclomedia.

Der Denkmalpflegeplan Mülheim an der Ruhr ist als Rahmenplan mit denkmalpflegerischen Zielsetzungen angelegt. Dabei sind textliche Darstellung und Plandarstellung miteinander verknüpft; zu allen drei Teilen des Denkmalpflegeplans besteht eine Plandarstellung, die die in Text und Bild ausgeführten Elemente verortet. Diese Plandarstellung wird im sinnvollen Umfang in das städtische GIS überführt, damit die verorteten Elemente des Denkmalpflegeplans dort für die Fachämter der Stadt Mülheim sichtbar sind. Der Denkmalpflegeplan, der auch der Gefahrenabwehr im Bereich des Kulturgüterschutzes dient, ist insofern ein Instrument für Verwaltung und Politik der Stadt Mülheim insgesamt.

1.1 EINLEITUNG – ALLGEMEINE ZIELSETZUNGEN DENKMALPFLEGEPLAN

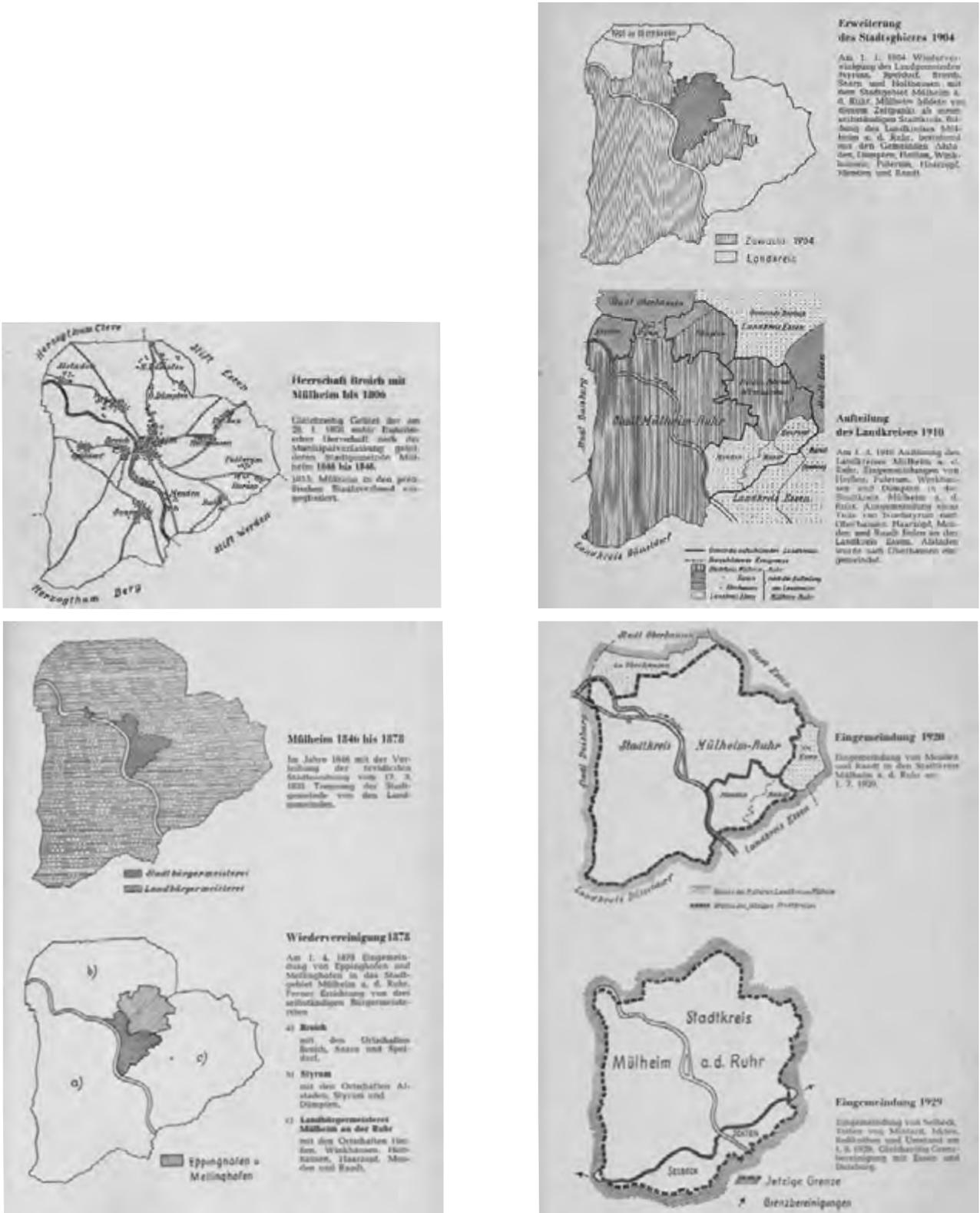


Abb. 1.2: Politische Entwicklung des Stadtgebiets von Mülheim an der Ruhr (Collage) Quelle: Josef Schäfer, Mülheim a. d. Ruhr – Stadtgebiet und Bevölkerung seit 1808, Mülheim 1958, S. 40–43

## 1.2 TOPOGRAFIE

Die Topografie Mülheims ist wesentlich durch die Ruhr geprägt, die von Südosten heranfließt und nach Westen zum Rhein hin weiterfließt. Die historische Ruhrfurt zwischen dem Kirchenhügel Mülheims und Broich kann topografisch als Übergang von dem engeren Flussbett der Ruhr hin zum flacheren, weiteren Ruhrdelta gesehen werden, das bei der Mündung der Ruhr in den Rhein zwischen Duisburg und Ruhrort ursprünglich stark aufgefächert war.

Geologisch wird diese Topografie als Übergang vom rheinischen Schiefergebirge in das niederrheinische Tiefland beschrieben, die auch in kommentierten Karten (Abb. 2.1) entsprechend herausgestellt ist.

In der Überblicksdarstellung mit Schummerung (Abb. 2.2) wird diese Topografie besonders anschaulich und verdeutlicht, dass die östlich der Ruhr gelegenen Bereiche als zerklüftete Hauptterrassenbereiche erscheinen. Dabei bildet die Ruhr südlich des Mülheimer Zentrums einen durch schmalere Talauen und prägnante Steilhänge wie den Kahlenbergsüdhang geprägten Flusslauf (Abb. 2.3). Die östlich der Ruhr liegenden Flächen von Broich und Speldorf bilden hingegen eine flachere Hügelstruktur, die an der Duisburger Stadt-

grenze in das Tiefland übergeht. Der Styruer Bereich erscheint bereits als flache Tieflandebene.

Dies verdeutlichen auch die Überblicksdarstellungen mit Höhenlinien (Abb. 2.4 und 2.5). Östlich der Ruhr werden demnach Höhen ü. NN. von mehr als 130 m erreicht, während die bewegte Mülheimer Topografie westlich der Ruhr an der Hangkante Mintards nur punktuell die 100m-Marke übersteigt (Abb. 2.6).

Wesentlich für die Entwicklung Mülheims sind die zahlreichen Bachläufe, die in das östlich der Ruhr liegende Schiefergebirge eingeschnitten, aber auch – weniger prägnant eingetieft – auf Broich-Speldorfer Stadtseite zu finden sind. Sie bilden im Schiefergebirge signifikant verzweigte Talstrukturen mit einer Vielzahl kleinerer Zuläufe, die insbesondere in der agrarisch geprägten Kulturlandschaft Mülheims als bedeutsame naturräumliche Strukturen erhalten und erlebbar sind.

In der Darstellung mit Schummerung bilden sich heute zudem technische Strukturen ab, die die Topografie in größerem Umfang nutzen und verändern; dazu gehören die Bahntrasse nördlich des Mülheimer Zentrums und die auf einem Höhenkamm verlaufende BAB A 52 mit der Mintarder Ruhrbrücke (Abb. 2.6).



Abb. 2.1:  
Geografische Übersichtskarte des Mülheimer Raumes, M 1:25.000, o.D., StA MH Sign. 1502/30

## 1.2 TOPOGRAFIE

## ABBILDUNGEN



Abb. 2.2:

Topografie Stadt Mülheim – Darstellung mit Schummerung

Quelle: Land NRW (2019) Datenlizenz Deutschland - Namensnennung - Version 2.0 ([www.govdata.de/dl-de/by-2-0](http://www.govdata.de/dl-de/by-2-0))

Abb. 2.3:

Topografie Stadt Mülheim – Darstellung mit Schummerung (Ausschnitt Zentrum)

Quelle: Land NRW (2019) Datenlizenz Deutschland - Namensnennung - Version 2.0 ([www.govdata.de/dl-de/by-2-0](http://www.govdata.de/dl-de/by-2-0))

## 1.2 TOPOGRAFIE

## ABBILDUNGEN



Abb. 2.4:

Topografie Stadt Mülheim – Darstellung mit Höhenlinien, ohne Bebauung

Quelle: Land NRW (2019) Datenlizenz Deutschland - Namensnennung - Version 2.0 ([www.govdata.de/dl-de/by-2-0](http://www.govdata.de/dl-de/by-2-0))

Abb. 2.5:

Topografie Stadt Mülheim – Darstellung mit Höhenlinien, mit Bebauung

Quelle: Land NRW (2019) Datenlizenz Deutschland - Namensnennung - Version 2.0 ([www.govdata.de/dl-de/by-2-0](http://www.govdata.de/dl-de/by-2-0))

## 1.2 TOPOGRAFIE

## ABBILDUNGEN



Abb. 2.6:

Topografie Stadt Mülheim – Darstellung mit Schummerung (Ausschnitt Mintard)

Quelle: Land NRW (2019) Datenlizenz Deutschland - Namensnennung - Version 2.0 ([www.govdata.de/dl-de/by-2-0](http://www.govdata.de/dl-de/by-2-0))

### 1.3 HISTORISCHE SIEDLUNGSKERNE

Der Denkmalpflegeplan zielt in seiner Grundlagenermittlung auf eine „Bestandsaufnahme und Analyse des Gebietes der Gemeinde unter siedlungsgeschichtlichen Gesichtspunkten“. Die stadthistorische Darstellung der einzelnen Siedlungskerne innerhalb des Mülheimer Stadtgebiets bildet daher einen wesentlichen Baustein des Denkmalpflegeplans – aufbauend auf der zuvor überblicksartig vorgestellten Topografie und gefolgt von einer Darstellung von Kulturlandschaft und Naturraum.

Die nachfolgende Zusammenstellung geht dabei vom Zentrum zur Peripherie, berücksichtigt die historische Bedeutung und die Zugehörigkeit zum politischen Gefüge Mülheims. Die Reihenfolge der Zusammenstellung stellt natürlich keine Gewichtung hinsichtlich der heutigen Bedeutung des jeweiligen Siedlungskerns/Ortsteils innerhalb des Stadtgefüges dar.

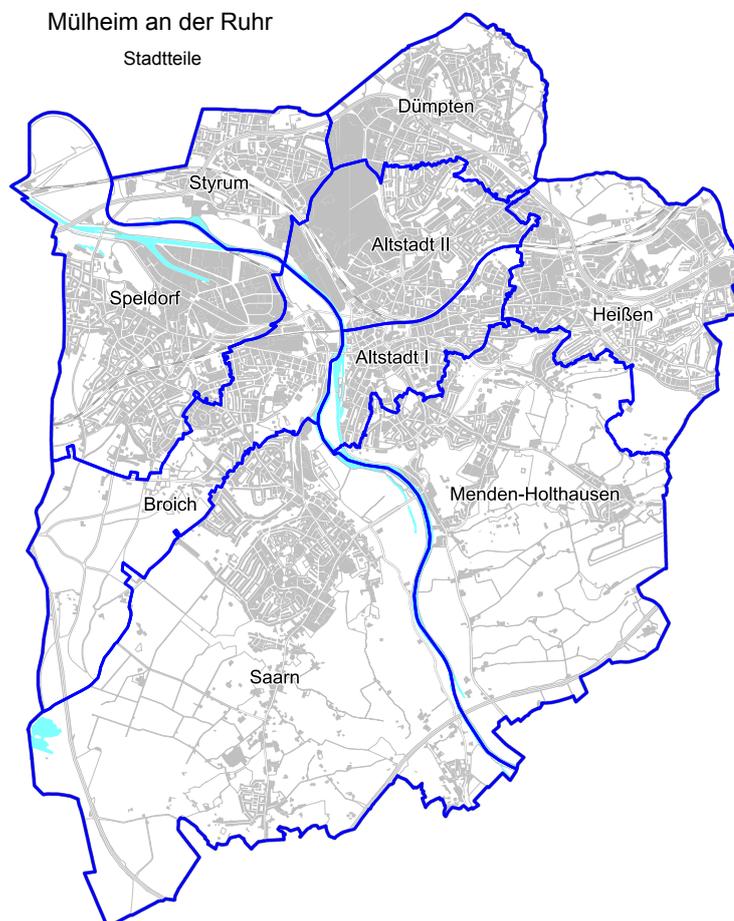
Die siedlungsgeschichtliche Analyse hat eine Vielzahl unterschiedlicher Siedlungsformen und Siedlungsgeschichten zutage gefördert. Dabei ist – aus Sicht des Mülheimer Denkmalpflegeplans – besonders bedeut-

sam, dass die historischen Siedlungskerne ein unterschiedliches Schicksal erfahren haben: es finden sich Ortskerne mit einer weiterhin ablesbaren Geschichtlichkeit ebenso wie stark überformte, räumlich verlagerte oder durch jüngere Strukturen überbaute Orts- und Siedlungskerne.

Viele kleinere Strukturen des ländlichen Raums (v. a. Bauernschaften), auf die im Weiteren nicht ausführlich eingegangen werden kann, sind – wenn die sie einbettende Kulturlandschaft verschwunden ist – vielfach in einer jüngeren Bebauung aufgegangen.

Die Abschnitte zu den einzelnen Ortskernen nehmen keinen notwendigen inhaltlichen Bezug untereinander und können daher im Sinne eines Katalogs gelesen werden.

Das jeweils angefügte Plan- und Bildmaterial fokussiert daher auf den fraglichen Ortskern, die genutzten Bild- und Planquellen wiederholen sich jedoch in Teilen. Dies ist methodisch beabsichtigt und setzt sich auch in den nachfolgenden thematischen Kapiteln im sinnvollen Umgang fort.



## 1.3.1 KIRCHENHÜGEL UND ALTSTADT MÜLHEIM

## HISTORISCHE HERLEITUNG

Der sogenannte Kirchenhügel bildet um 1800 das Zentrum von Mülheim, dem namensgebenden Teil des heutigen Mülheim. Die topografische Lage bezeichnet eine Mittelterrassenkante mit ca. 48 m ü. NN., am Zufluss des Rumbachs und etwa 12 Höhenmeter über dem Niveau der angrenzenden Ruhraue. Früheste urkundliche Erwähnungen – etwa in Urkunden und Listen des Klosters Werden – nennen zunächst jedoch nicht Mülheim selbst, sondern heutige Ortsteile; so wird eine im Urbar A des Klosters Werden (begonnen vor 900) erfolgte Nennung eines „Menedinna“ mit Menden gleichgesetzt.<sup>1</sup>

Als örtliches weltliches Herrschaftszentrum fungierte bis zum Beginn des 19. Jahrhunderts die Burg Broich mit dem zugehörigen Ort, die Mülheim am westlichen Ruhrufer gegenüberliegt und die der bergischen Herrschaft ihren Namen gab; zudem bestand bis zum Beginn des 19. Jahrhunderts die kleine, reichsunmittelbare Herrschaft Styrum mit dem zugehörigen Schloss (siehe Abschnitt Styrum).

Mülheim erscheint erstmals 1093 in den Annalen, als „Mulinhem“ und mit einer Gerichtsstätte. Um 1200 soll die erste steinerne Kirche St. Petrus errichtet worden sein, eventuell anstelle einer älteren Kapelle eines dortigen Herrenhofs; die enge Verbindung zu Broich belegt die Tatsache, dass St. Petrus zeitweise als Grablege der Herren von Broich diente.<sup>2</sup>

Seit Mitte des 16. Jhs. ist die heutige Petrikirche reformiert. Das sukzessive zur Hallenkirche erweiterte Kirchengebäude erhielt 1870 bis 72 unter Erhalt von Turm und Chor ein dreischiffiges neugotisches Langhaus. Die heutige Petrikirche ist stark durch den Wiederaufbau von Architekt Prof. Denis Boniver geprägt.

Der Name Kirchenhügel deutet bereits die topografische Lage der Kirche auf einem Hügel an, der hochwassergeschützt mit deutlichem Abstand von der Ruhr liegt. Der Name Mülheim wird mit den zahlreichen Mühlen in diesem Gebiet assoziiert, die hier an Bächen liegen, die von Osten kommend in die Ruhr münden.

Einer der bedeutenderen Bäche ist der Rumbach, der zwischen den Hauptterrassen von Holthausen und Heißen u. a. den Bereich Gracht durchfließt, nördlich am Kirchenhügel vorbeiführt und nördlich der heutigen Schlossbrücke in die Ruhr mündete. Seine Bedeutung als Wasser- und Energiezufuhr zeigt sich auch darin, dass von den neun Gerbereien, die 1840 in der für Mülheim bedeutsamen Lederherstellung tätig waren, fünf am Rumbach lagen.<sup>3</sup>

In der *Gemeinde Chartre des Parcellar Katasters der Gemeinde Mülheim* von 1823 (nachgeführt bis 1872) sind am Rumbach zudem Schleifkotten und Mühlen verzeich-

net, der heutige Kaiserplatz war in dieser Karte noch ein großer Mühlenteich (Abb. 3.1).

Mit der Neuordnung nach der napoleonischen Ära zu Beginn des 19. Jhs. wird Mülheim an der Ruhr auch nominell zentraler Ort der vormaligen Herrschaft Broich: 1846 bestehen auf deren Fläche die Stadt Mülheim (1808 Stadtrechte nach franz. Recht) und die diese umgebende Landbürgermeisterei Mülheim.<sup>4</sup>

In den parzellengenauen Flurkarten der Bürgermeisterei und Gemeinde Mülheim an der Ruhr, Section B (zweiteilig), wird die auf den Kirchenhügel zentrierte Stadtstruktur deutlich (Abb. 3.2/3.3). Um die freistehende Petrikirche war ein hufeisenförmiger Ring von Bauten gelegt, der vor dem Turm (im Westen) auf eine Mauer reduziert war.

Von dem ebenfalls hufeisenförmig um den Kirchenhügel geführten Straßenzug (vormals: Mühlenstraße – Bogenstraße – Marktstraße, heute: Bachstraße – Bogenstraße – Althoffstraße) gingen radial verschiedene Straßen ab: nach Süd-Südost die Kettwiger Straße und die ehem. Werdener Straße (heute: Hagdorn), nach Westen die Dellenstraße (heute: Delle), nach Nordwesten die Kohlenkamps Straße (heute: Kohlenkamp).

Während südlich der Delle und des Kirchenhügels in der Parzellars-Katasterkarte von 1823 bis 72 vor allem eine dichtere straßenbegleitende Bebauung bestand, hatte sich der Stadtkern Mülheims vor allem nördlich der Delle und des Kirchenhügels gebildet.

Dieser reichte bis an die heutige Wallstraße (damals auch Verlauf des Rumbach-Unterlaufs) und hatte sich zwischen der heutigen Friedrich-Ebert-Straße (damals: Mühlenstraße) und der heutigen Straße Löhberg (damals: Löhbergs Straße) signifikant verdichtet; am parallel dazu liegenden Abschnitt der Ruhrstraße ist an der ruhrabgewandten östlichen Straßenseite eine dichtere Bebauung vorhanden.

Die heutige Ruhrpromenade ist auf der Höhe der genannten Ruhrstraße als (breite) Landstraße nach Düsseldorf eingetragen. Zwischen ihr und der Ruhrstraße lag der sogenannte Fabrikkanal, der Z-förmig von der südlich außerhalb des damaligen Mülheimer Stadtkerns gelegenen Baumwollspinnerei Troost heranzuführte und der südlich des Fabrikgeländes zu einem Fabrikteich aufgestaut war (heute: Teich im Thyssen-Park an der Dohne, siehe Abb. 3.2).

In diesem Bereich südlich des Mülheimer Stadtkerns bestand 1823/72 lediglich eine geschlossenerere Bebauung am Scharpenberg, nördlich der heutigen Trooststraße bis kurz vor der Mündung auf die Dohne.

## 1.3.1 KIRCHENHÜGEL UND ALTSTADT MÜLHEIM

## HISTORISCHE HERLEITUNG

Die Troost'sche Fabrik war vergleichsweise kurzlebig, Bestand hat bis heute die Friedrich Wilhelms-Hütte nordwestlich des Stadtkerns an der damaligen Froschenteicher Straße (siehe Abschnitt Industrie). Unweit der Hütte liegen auch die beiden zentralen Bahntrassen, die Mülheim im 19. Jh. an das Eisenbahnnetz anbinden. Die 1859 bis 62 erbaute Trasse der Bergisch-Märkischen Eisenbahn (BME) ist von Nordwesten, parallel zur Straße Froschenteich (heute: Friedrich-Ebert-Straße), herangeführt und geht dann in einem weiten Bogen am Mülheimer Zentrum vorbei Richtung Nordost weiter.

Der BME-Bahnhof lag auf Höhe des damaligen Hafenterrassens nördlich der Friedrich Wilhelms-Hütte und förderte als deutlich vom damaligen Zentrum entfernter „Hauptbahnhof Mülheim“ (heute: Bahnhof Mülheim West) die Entwicklung der benachbarten Straße Froschenteich zu einer Straße mit gehobenen wirtschaftsbürgerlichen Villen (siehe gesonderte Darstellung). Die wenig jüngere, 1866 bis 74 erbaute Trasse der Rheinischen Eisenbahn (RhE), deren Bahnbetriebswerk mit der Trasseneröffnung auf der anderen Ruhrseite in Broich angesiedelt wurde, querte die Ruhr auf Höhe der heutigen Bahnstraße und traf östlich der Eppinghofer Straße auf die BME-Trasse, zu der sie parallel Richtung Essen weitergeführt ist. Der RhE-Bahnhof (Bahnhof Eppinghofen) lag anfangs im Bereich Hingbergstraße; in der TK 25 von 1894 ist er bereits an seinem späteren Standort im Dreieck der Gabelung der beiden Trassen und der querenden Eppinghofer Straße als Station Mülheim eingetragen. Seine Lage ist identisch mit dem heutigen Bahnhof Mülheim-Stadt, der nach der Verstaatlichung der beiden privaten Bahngesellschaften 1880 bzw. 1882 beide Trassen bedient, aber aufgrund seiner Lage wenig gründerzeitlich-repräsentative Bahnhofsbauarchitektur entfaltete (Abb. 3.4/3.5).

Die Zentrumsentwicklung Mülheims ging weiter radial vonstatten und band hierbei insbesondere an das nördlich des Bahntrassenbogens der BME gelegene Eppinghofen (ältere Schreibweise: Eppinghoven) an. Die TK 25 von 1894 verdeutlicht dies auch in der Kartendarstellung: Die älteren, dichteren Bereiche des Stadtkerns sind dicht schraffiert dargestellt, die weiteren Bereiche mit schematisch zu straßenbegleitenden Strukturen zusammengefasster Bebauung.

Zu dieser stadträumlichen Entwicklungsrichtung trug auch die Unternehmensgründung Thyssen & Co. 1871 bei, deren erste Werksanlagen nördlich der Friedrich Wilhelms-Hütte auf dem südwestlichen Ausläufer der Gemeinde Styrum, aber direkt an der Grenze zum

Stadtgebiet von Mülheim (gemäß der Gemeindegkarte 1823/72) errichtet wurden.<sup>5</sup>

Die bereits 1894 angedeutete, durch den Bahnhof Eppinghofen der RhE vermutlich forcierte Osterweiterung des Stadtkerns ist im Plan der Stadt Mülheim von 1926 (Abb. 3.8) bis an die Von-Bock-Straße vorgerückt, entlang der Hingbergstraße auch darüber hinaus, während die Straße Gracht nur wenig Bebauung zeigt. (Hier befindet sich auch der um 1730/40 angelegte jüdische Friedhof.)

Die vom Stadtzentrum nach Südosten führende Dungstraße, die 1823/72 noch den agrarisch geprägten Bereich auf der Dung querte, ist in der TK 25 von 1894 als Kaiserstraße benannt, an der 1926 nicht nur Reichsbank, Lyzeum und Kath. Krankenhaus liegen, sondern auch die 1897 bis 99 erbaute Mülheimer Infanteriekaserne. 1926 zeigt sich auch der zwischen Kettwiger Straße und Hagdorn bzw. Lohscheidt gelegene Friedhof deutlich vergrößert und bildet so einen Grünraum hin zu der stadträumlichen Erweiterung beiderseits der Friedrichstraße, Richtung Kahlenberg-Quartier mit den parallelen Straßenzügen Dohne, Kampstraße und Scharpenberg (siehe Abschnitt Kahlenbergquartier). Auch hier sind im Stadtplan 1926 bedeutsame Sonderbauten hervorgehoben: die Paulikirche mit Evang. Vereinsheim und Evang. Krankenhaus an der Friedrichstraße sowie mit Oberrealschule und Museum an der Schulstraße. Das neue Rathaus wurde nördlich der Wallstraße, am ehemaligen Nordwestrand des vormaligen Stadtzentrums erbaut, weiter östlich ergänzt um die Synagoge, das Postamt und die Sparkasse am Viktoriaplatz. Die prägnante, 1911 erneuerte Schlossbrücke wurde 1926 auf Mülheimer Seite durch das 1910 errichtete Stadtbad, auf Broicher Seite durch die neue Stadthalle flankiert.

Nach Norden hat sich bis 1926 zwischen der RhE-Trasse, der BME-Trasse und der merklich nach Norden, ruhrabwärts expandierten Friedrich Wilhelms-Hütte ein gründerzeitliches Quartier entwickelt, in dessen Mitte der Wegstern Charlottenstraße – Auerstraße – Georgstraße – Zunftmeisterstraße liegt.

Im mehrteiligen Plan der Stadt Mülheim von 1945 zeigen die verkehrlichen Eintragungen im Mülheimer Stadtzentrum die zeittypische Umformung des Zentrums unter den Maßgaben der autogerechten Stadt (Abb. 3.9). Besonders prägnant tritt der Ost-West-Durchbruch nördlich des Kirchenhügels hervor, der die Schlossbrücke mit dem Dickswall verbindet und dabei als 28 m breite, neue Leineweberstraße die ältere (kürzere) Leineweberstraße, die Kurze Straße und die Bachstraße überformt;

## 1.3.1 KIRCHENHÜGEL UND ALTSTADT MÜLHEIM

## HISTORISCHE HERLEITUNG

der Anschluss an die Eppinghofer Straße wird ebenfalls deutlich aufgeweitet.

Der Altstadtbereich nördlich des Kirchenhügels wurde dadurch tiefgreifend verändert. Als überörtliche Verbindung Richtung Essen wurde auch die Hingbergstraße aufgeweitet, die nördliche Baulinie (parallel zur Bahntrasse) hierzu deutlich zurückverlagert.

Diese stadtstrukturellen Veränderungen sind – wie in vielen Städten an Rhein und Ruhr – im Verständnis der Zeitgenossen durch die erheblichen Kriegsschäden ermöglicht, die das in Luftbildern 1926 erkennbare Altstadtgefüge bereits deutlich reduziert hatten und einer umfassenden baulichen Überformung den Weg bereiteten. Anstelle der weitgehend eher kleinteiligen Baustruktur entstanden – die großformatigen Neubauten wie Rathaus und Stadthalle fortsetzend – blockfüllende Strukturen wie das Kaufhaus südlich des Rathauses zwischen Schollen- und Schlossstraße.

Damit korrespondiert, dass es 1953 einen städtebaulichen Wettbewerb zum Kirchenhügel gab, der eine Transformation im Sinne neuer städtebaulicher Leitbilder und damit einen umfangreicheren Verzicht auf die historische Struktur und Bebauung vorsah: Neben den Kirchen sollten historische Bauten in der südlichen Nachbarschaft der Petrikerkirche erhalten bleiben, das übrige Areal hingegen sollte neu geordnet werden.

Mit der Ringplanung der Mülheimer Innenstadt, der Konrad-Adenauer-Brücke (1969-71) und dem Forum City Mülheim, ehem. City Center Mülheim (1970-76), einschließlich der Umgestaltung des neuen Straßenabschnitts Am Hauptbahnhof (vormals westlicher Abschnitt der Hingbergstraße) werden weitere umfassende strukturelle Eingriffe in das Innenstadtdgefüge realisiert.

Die Wegestruktur der Innenstadt war bis 1945 unverändert geprägt von den Straßen, die im Kirchenhügel ihren Ausgangspunkt hatten und die sich – von Ausnahmen wie dem rechtwinkligen Straßennetz beiderseits der Adolfstraße abgesehen – auch in den jüngeren Innenstadtbereichen wie dem Amtsgerichts-Quartier um die Charlottenstraße (westlich der BME-Trasse) als Radialsystem mit spitzwinkligen Parzellenzuschnitten fortsetzten.

Ein Innenstadtring, wie er in vormals befestigten Stadtzentren auf ehemaligen Wallanlagen realisierbar war, hatte sich aus stadtbaugeschichtlichen Gründen vor 1945 in Mülheim nicht einfügen lassen. Mit der Konrad-Adenauer-Brücke und dem nordwestlichen Abschnitt des Tourainer Rings wurde das Amtsgerichts-Quartier nahe der Friedrich Wilhelms-Hütte durch eine Ring-

straßenrasse geteilt, der Industriebetrieb zugleich von der Innenstadt deutlich abgetrennt. Der Tourainer Ring führt östlich der ehem. BME-Bahntrasse als Hochstraße an der älteren Parallelstraße (benannt nach der parallelen Lage zum Bahnkörper) weiter und quert dann die Bahntrassen Richtung Süden, um unter Überbauung der ehem. Sommerstraße auf den mehrspurigen ausgebauten Dickswall zu münden.

Das Forum City Mülheim einschließlich des nördlich angrenzenden Bahnhofsumfelds ist ein prägnantes Beispiel für die veränderten Auffassungen von Urbanität und Dichte, wie sie in der Folge etwa der britischen New Towns und strukturalistischer Nachkriegskonzepte entstanden (Abb. 3.11). Die Verlagerung des Stadtraums in das Innere einer Großstruktur, wie sie bereits zuvor im RheinRuhr Zentrum (1970-73) umgesetzt worden war, ist hier mit Wohnungen und (städtischer) Verwaltung kombiniert und bildet dadurch in gewisser Weise einen autonom gedachten Stadtbaustein, der nicht ohne Grund zu mehreren Seiten durch breite Straßenzüge von der Umgebung separiert ist.

Dies setzt sich in der baulichen Struktur des Forums fort, das städtebaulich ohne Bezugnahme zu älteren Wegenetzen und Strukturen konzipiert und in zeittypischer konsequenter Weise nach innen gewandt ist – sowohl in der gedeckten Mall als auch in den Binnenhöfen, über die u. a. die Hochhäuser erschlossen sind.

Die Reduzierung des Kaiserplatzes auf eine Restgrünfläche mit Parkierung ist ebenso bedeutsamer Indikator der stadträumlichen Schwerpunktverschiebung wie die Verstärkung der Trennung des Kirchenhügels mit den verbliebenen Altstadtresten (siehe Denkmalsbereich Kirchenhügel) von der nördlich der Leineweberstraße gelegenen Innenstadt, wie sie heute wahrgenommen wird. Für den Kirchenhügel hatte man 1953 in dem o. g. Wettbewerb eine deutliche Überformung angedacht, aber nur teilweise umgesetzt (Abb. 3.13).

Durch die Deckelung von Straßenabschnitten (Am Hauptbahnhof, Eppinghofer Straße) um das Forum City Mülheim wird ein fußläufiger Anschluss desselben nach Westen (heutige Innenstadt) und Norden (Hauptbahnhof/Hauptpost) hergestellt, deren stadträumliche Qualitäten weiterhin an die autogerechten Prinzipien der Bauzeit anknüpfen.

Dazu gehört, dass die Aufweitung des forumsnahen ehemaligen Abschnitts der Hingbergstraße, nun Am Hauptbahnhof, nach Westen hinter der bestehenden Bebauung der östlichen Bahnstraße in der kurzen Umge-

## 1.3.1 KIRCHENHÜGEL UND ALTSTADT MÜLHEIM

## HISTORISCHE HERLEITUNG

hungsstraße Am Löwenhof in die verbreiterte westliche Bahnstraße weiterführt – parallel zum Tourainer Ring jenseits der hochliegenden RhE-Trasse.

Weitere bauliche Veränderungen betreffen u. a. den ruhrnahen Bereich am Rathaus, wo bis in die Nachkriegszeit die begrünte Ruhrpromenade lag, die das älteste Hafenbecken Mülheims ersetzte. Der in der Nachkriegszeit leicht veränderte Rathausmarkt ist mit einer Tiefgarage unterbaut und entsprechend unbegrünt, auch der Platzraum dient überwiegend der Parkierung.

## Fußnoten:

<sup>1</sup> Rudolf Kötzschke: Rheinische Urbare. Band 2: Die Urbare der Abtei Werden vom 9. - 13. Jahrhundert. Bonn 1906, S. 3.

<sup>2</sup> Andreas ten Brink: Geschichte des Kirchenhügels – Dorf Mülheim, Straße. Häuser Untertanen. Mülheim 2016. – Erich Bocklenberg: Der Mülheimer Kirchenhügel, In: Geschichtsverein Mülheim an der Ruhr (Hg.): Zeugen der Stadtgeschichte. Essen 2008, S. 38-47. – Kurt Ortmanns: Die Petrikirche und der Kirchenhügel in Mülheim an der Ruhr. Mülheim 1985. – Ders.: Das Reich und der Mülheimer Raum im 11.-13. Jahrhundert, In: Geschichtsverein der Stadt Mülheim (Hg.): 900 Jahre Mülheim an der Ruhr 1093-1993 (= Zeitschrift des Geschichtsvereins Mülheim a. d. Ruhr 66), Mülheim 1993, S. 89-103.

<sup>3</sup> Erich Meyer: Die Entwicklung der Lederherstellung in Mülheim/Ruhr. Coburg 1937, S. 33.

<sup>4</sup> Kurt Willer, Kurt Ortmanns: Karten zur Stadtgeschichte. Mülheim 1978

<sup>5</sup> Ulrike Laufer: Sie brachten die Dampfmaschine an die Ruhr: Die Brüder Franz (1775-1826) und Johann Dinnendahl (1790-1849), In: Horst A. Wessel (Hg.): Mülheimer Unternehmer: Pioniere der Wirtschaft. Essen 2006, S. 243-269.

## 1.3.1 KIRCHENHÜGEL UND ALTSTADT MÜLHEIM

## ANALYSE

**Kirchenhügel und Altstadt Mülheim – Analyse****> Ausdehnung historischer Ortskern**

Die Ausdehnung des historischen Ortskerns – bezogen auf den Stadtkern von Mülheim und seinen historischen Nukleus – zerfällt aufgrund der stadtstrukturellen Veränderungen des 20. Jhs. in zwei Teilräume. Ein Teil umfasst den Kirchenhügel mit den südlich angrenzenden Baustrukturen und kann mit dem nördlichen Teil des Denkmalsbereichs Kirchenhügel benannt werden (nordwestlich des Muhrenkamps). Die Trennlinie zum zweiten Teil des historischen Ortskerns ist die heutige Leineweberstraße, dieser zweite Teil entspricht der heutigen Innenstadt zwischen Ruhr, RhE-Trasse/Bahnstraße und Tourainer Ring/Dickswall.

**> Bedeutende Wegebeziehungen**

Die umfassende Umgestaltung der Mülheimer Innenstadt hat – unter der Maßgabe autogerechter Wegeführungen – zu signifikanten Veränderungen an den historischen Straßen und Wegen geführt. Die Dellenstraße bzw. Delle ist als zentraler, auf die Petrikirche von der Ruhr hinführender Weg bewahrt worden. Auch die hufeisenförmige Wegeführung von Bachstraße – Bogenstraße – Althofstraße um den Kirchenhügel herum ist grundsätzlich erhalten, aber im stadtstrukturellen Gefüge durch die breiten Fahrwege von Friedrichstraße und Leineweberstraße überlagert.

Kettwiger Straße und Hagdorn/Lohscheidt (ehemals Werdener Straße) gehören südlich des Kirchenhügels zu den bedeutenden historischen Wegebeziehungen, nördlich des Kirchenhügels sind dies v. a. Schlossstrasse, Wallstraße, Löhberg/Kohlenkamp und Friedrich-Ebert-Straße. Östlich des Forums City Mülheim ist beiderseits der Adolfstraße ein hier auch strukturell bedeutendes gründerzeitliches Straßenraster erhalten (u. a. Kämpchenstraße).

**> Lage und Zusammenhang mit der Landschaft**

Ein Bezug zur Landschaft besteht für Kirchenhügel und Altstadt nicht mehr. Die Wechselwirkungen mit der Ruhr werden im zugehörigen Abschnitt erörtert, der den Fluss thematisiert.

**> Typische Baumaterialien und örtliche Bauentwicklung**

Typische Baumaterialien und eine im Sinne des Denkmalpflegeplans identifizierbare örtliche Bauentwicklung sind nicht vorhanden. Die Innenstadt ist wesentlich durch Wiederaufbau geprägt mit einer entsprechenden Material- und Gestaltungsbreite.

## 1.3.1 KIRCHENHÜGEL UND ALTSTADT MÜLHEIM

## ABBILDUNGEN



Abb. 3.1:  
Gemeinde Charte des Parzellar Katasters der Gemeinde Mülheim 1823, gezeichnet vom Geometer Becker  
(Ausschnitt), Nachträge bis 1872

## 1.3.1 KIRCHENHÜGEL UND ALTSTADT MÜLHEIM

## ABBILDUNGEN



Abb. 3.2:  
Flurkarte der Section B zweiter Teil, Bürgermeisterei und Gemeinde Mülheim a/d Ruhr 1823,  
gez. Geometer W. Schriever

## 1.3.1 KIRCHENHÜGEL UND ALTSTADT MÜLHEIM

## ABBILDUNGEN

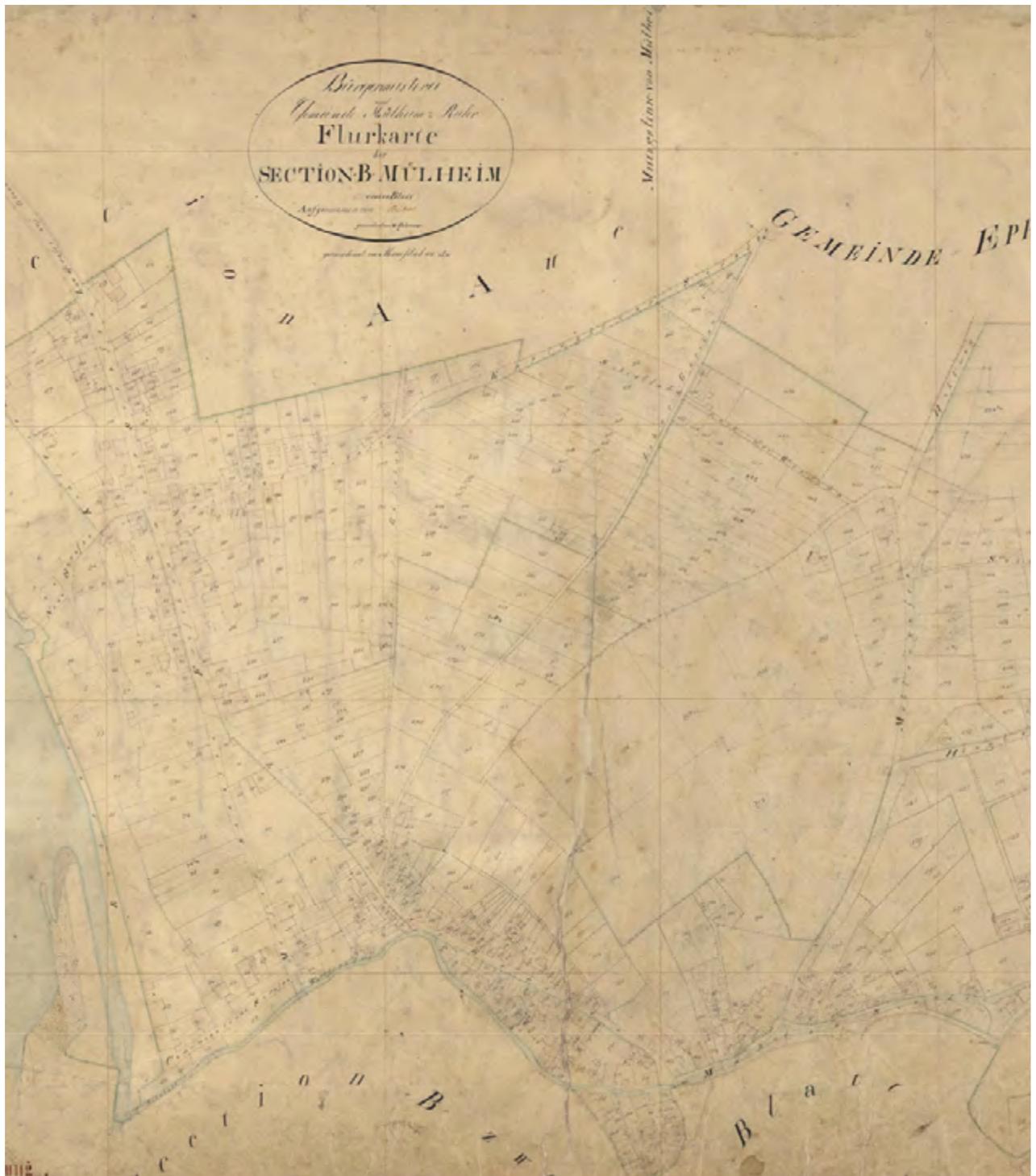


Abb. 3.3:  
Flurkarte der Section B erster Teil, Bürgermeisterei und Gemeinde Mülheim a/d Ruhr 1823,  
gez. Geometer W. Schriever

## 1.3.1 KIRCHENHÜGEL UND ALTSTADT MÜLHEIM

## ABBILDUNGEN



Abb. 3.4:  
Übersichtskarte der Stadt Mülheim 1885 (Ausschnitt)

## 1.3.1 KIRCHENHÜGEL UND ALTSTADT MÜLHEIM

## ABBILDUNGEN

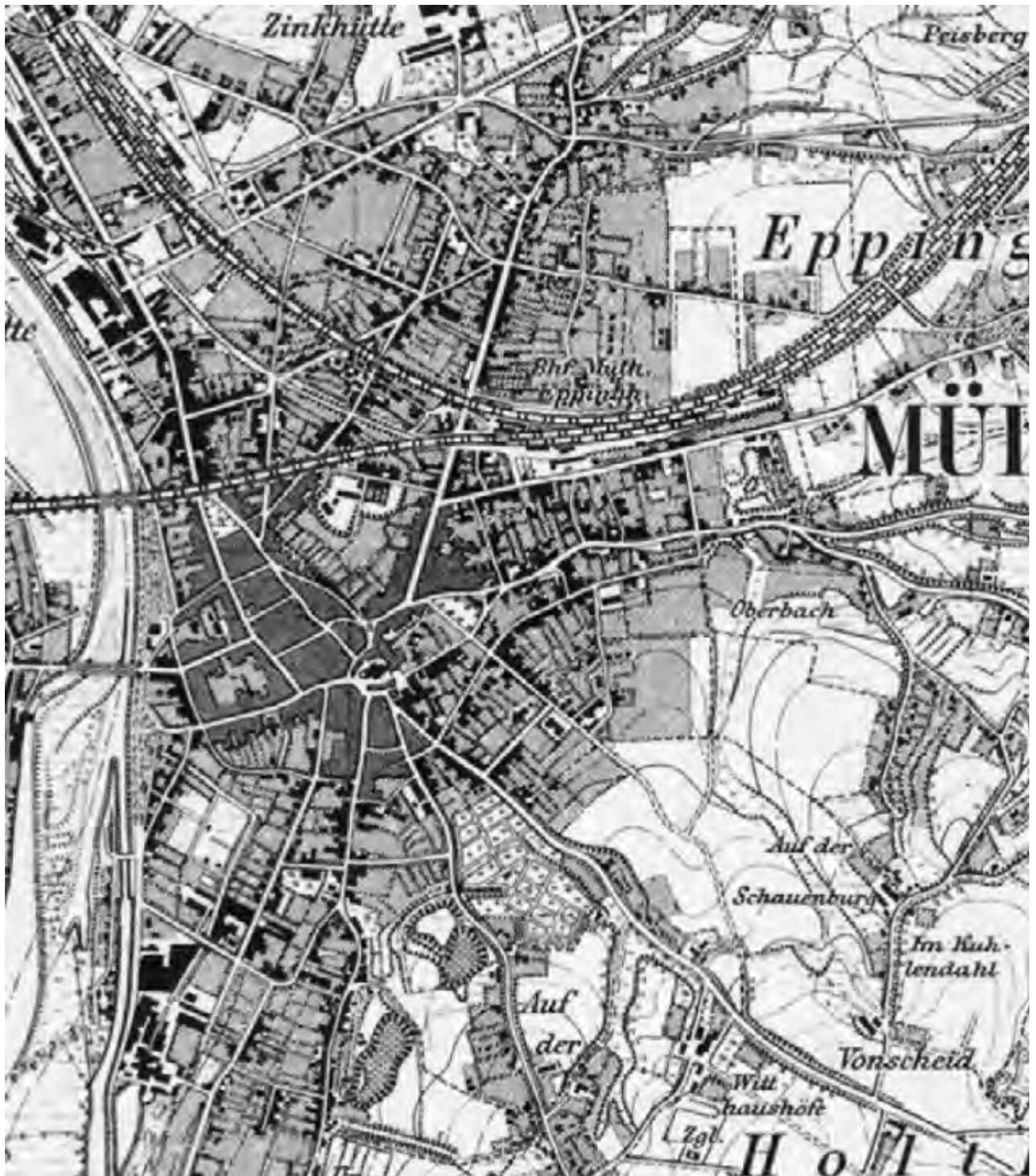


Abb. 3.5:  
TK 25 1894, Blatt Mülheim (Ausschnitt)

## 1.3.1 KIRCHENHÜGEL UND ALTSTADT MÜLHEIM

## ABBILDUNGEN



Abb. 3.6:  
Luftbild Innenstadt um  
1930, Blick von Süd-  
südost, Quelle: Stadt  
Mülheim

Abb. 3.7:  
Luftbild Innenstadt um  
1930, Blick von Südos-  
ten (Zentrum: Petri-  
kirche), Quelle: Stadt  
Mülheim



## 1.3.1 KIRCHENHÜGEL UND ALTSTADT MÜLHEIM

## ABBILDUNGEN



Abb. 3.8:  
Plan der Stadt Mül-  
heim 1926 (Ausschnitt,  
montiert), StA MH Sign.  
1501/38



Abb. 3.9:  
Plan der Stadt Mül-  
heim 1945 (Ausschnitt,  
montiert), StA MH Sign.  
1501/113

## 1.3.1 KIRCHENHÜGEL UND ALTSTADT MÜLHEIM

## ABBILDUNGEN



Abb. 3.10:  
TK 25 1954 (Ausschnitt)



Abb. 3.11:  
TK 25 1984 (Ausschnitt)

## 1.3.1 KIRCHENHÜGEL UND ALTSTADT MÜLHEIM

## ABBILDUNGEN



Abb. 3.13:

Wettbewerb Kirchenhügel 1953, Entwurf Erich Morgenroth & K.H. Stucke (1. Preis), Quelle: Bauwelt 1953, S. 230

1.3.1 KIRCHENHÜGEL UND ALTSTADT MÜLHEIM

ABBILDUNGEN



Abb. 3.14:  
Luftbild Innenstadt verm. Mitte 1960er-Jahre, Blick von Süden, Quelle: Stadt Mülheim

1.3.1 KIRCHENHÜGEL UND ALTSTADT MÜLHEIM

ABBILDUNGEN



Abb. 3.15:  
Luftbild Innenstadt 1988-94, Quelle: TIM Online

## 1.3.2 HISTORISCHER ORTSKERN BROICH

## HISTORISCHE HERLEITUNG

Die Schlossbrücke zwischen der Mülheimer Innenstadt und Broich markiert die Lage einer früheren Furt durch die Ruhr. Die beiden einander an den Ruhrfern gegenüberliegenden Orte waren, so die Stadtgeschichtsschreibung,<sup>1</sup> lange Jahrhunderte durch die Dualität von Burg bzw. Schloss Broich einerseits und dem 1442 befestigten Kirchenhügel Mülheims andererseits geprägt. Beide sollen erstmals 1093 in einer Urkunde des Klosters Werden genannt sein, wobei Mülheim damals bereits Kirchspiel war. Ein in dieser Zeit genanntes Geschlecht der Herren von Mülheim wird nach 1250 nicht mehr erwähnt; eine Burg soll auf Mülheimer Seite seinerzeit ebenfalls bestanden haben, ist jedoch heute nicht erhalten und nicht zu lokalisieren.

Die Herren von Broich starben 1369 im Mannesstamme aus, ihnen folgten die Grafen von Limburg-Hohenlimburg, nach deren Aussterben 1511 die Familie Wyrich von Daun, Grafen zu Falkenstein, 1682 schließlich die gräfliche Familie Leiningen-Dagsburg folgte; deren Tochter Maria Luise Albertine brachte die Unterherrschaft Broich in die Ehe mit dem Landgrafen von Hessen-Darmstadt ein.<sup>2</sup>

Die Burg Broich wird auf eine spätkarolingische Wehranlage zurückgeführt, die 883/884 auf einem Bergsporn über der Ruhr errichtet wurde. Stadtgeschichtlichen Quellen zufolge soll der Bau wegen eines Wikingerangriffs im Herbst 883 erfolgt sein, die im nahen Duisburg ein Winterlager errichtet hatten und 884 von einem fränkischen Herrn unter Heinrich I. von Babenberg vertrieben wurden. Die Mülheimer Wehranlage soll in der Folge verfallen sein, archäologische Grabungen förderten 1965 bis 69 Fundamente des Ovals der stauischen Ringmauer und der davon umschlossenen Bauten zutage.<sup>3</sup>

Die wehrtechnisch vorteilhafte Lage wurde um 1180 bis ca. 1240 für eine Burganlage mit runder Ringmauer und zentralem Rundturm genutzt, die 1443 von den Truppen des Kölner Erzbischofs Dietrich von Moers zerstört und anschließend wieder aufgebaut wird.

Die heutigen Bauten des Schlosses Broich gehen auf die Vorburg zurück, die im Rahmen von Teilungsverträgen 1382/1412 in ein „oberes Haus“ und ein „unteres Schloss“ getrennt wurden; 1401 soll das erste Steinhaus des sog. unteren Schlosses erbaut worden sein.<sup>4</sup> Mitte des 17. Jhs. wurde Schloss Broich unter den Wyrichs von Daun, Grafen zu Falkenstein, repräsentativ ausgebaut; die um 1750 entstandene Zeichnung J. Jacob Be-

ckers *Prospect des Schloßes bruch und Mülheim sambt der gegend* zeigt Schloss Broich als lang gestreckte Anlage mit südwestlich vorgelagerter Parkanlage und der Ringmauer der früheren Burg, in der jedoch nur noch einzelne kleinere Häuser eingetragen sind (Abb. 4.1).<sup>5</sup>

1789 plante Nicolas de Pigage – bekannt u. a. durch den Neubau von Schloss Benrath – für die Landgrafen von Hessen-Darmstadt einen Ausbau des Schlosses Broich, realisiert wurde der Neubau eines Teils des Westflügels.<sup>6</sup> 1808 wurde Mülheim in napoleonischer Zeit zur Stadt erhoben, zugleich hob der von Napoleon zum Herzog von Berg erhobene Joachim Murat die bergische Unterherrschaft Broich auf.

1857 ersteigerte der Mülheimer Kaufmann Eduard Stöcker Schloss Broich, setzte das Schloss instand und fügte einen zweigeschossigen Villenanbau an das obere Schloss an. Mit den Grabungen 1965 bis 69 wurde die Schlossanlage Broich einem rekonstruierenden Umbau unterzogen, bei dem u. a. der Villen-Anbau Stöcker und weitere, jüngere Bauschichten entfielen (etwa der halboktagonale Erker an der westlichen Giebelseite des unteren Schlosses/Vorburg).

Das Dorf Broich ist im *Gemeinde Charte des Parzellars Katasters der Gemeinde Speldorf 1821/22* (gezeichnet von J. W. Cappel) unterhalb des Schlosses Broich, an der Hangkante zur Ruhr liegend dargestellt (Abb. 4.2/4.3). Die Bebauung reiht sich entlang der heutigen Bergstraße auf, die weiter westlich an den Höfen auf der Hangkante (u. a. Steinhof, Rosshof, Birkhof) vorbei Richtung Speldorf führt und mit einem Viertelkreis-Schwung um Schloss Broich herum nach Süden, Richtung Saarn, leitete.

Unterhalb des Schlosses lag eine platzartig aufgeweitete Kreuzung mit einem Weg zur dortigen Schmalstelle der Ruhr. In Dorfmitte zweigte ein später als Fährstraße benannter Weg ab, der im Bereich der späteren Eisenbahnbrücke in die Ruhraue führte.

Südlich des Schlosses Broich und seines Parks ist bereits die Chaussee nach Duisburg, die heutige Duisburger Straße als „Neue Straße“ eingetragen, an der sich weitere Hofanlagen befanden. 1844 ersetzte eine Kettenbrücke über die Ruhr den bisherigen Fährbetrieb (Abb. 4.4).

Das weitere stadträumliche Wachstum von Broich ist eng mit der Rheinischen Eisenbahn Gesellschaft (RhE) verbunden, deren Trasse 1874 in Verbindung mit einem Rangierbahnhof und der aus Nippes hierher verlegten

## 1.3.2 HISTORISCHER ORTSKERN BROICH

Hauptwerkstätte eingeweiht wurde (Abb. 4.5). Obwohl in unmittelbarer Nähe zu Broich errichtet, wurde die Hauptwerkstätte (ab 1880: Preußische Staatsbahn) nach dem westlich angrenzenden Bahnhof Speldorf benannt.<sup>7</sup> Unter preußischer Ägide expandierte die Eisenbahn-Hauptwerkstätte als Lokomotiv- und Wagenwerkstätte nördlich der Duisburger Straße und zog eine umfangreiche Bautätigkeit in den Bereichen südlich der Duisburger Straße (der Werkstätte gegenüber) und nördlich des Bahnhofs Speldorf (in der Nachbarschaft zum Dorf Speldorf, siehe gesonderter Abschnitt) nach sich.

Kurz nach der RE-Trasse über Speldorf eröffnete die konkurrierende Bergisch-Märkische Eisenbahn Gesellschaft (BME) 1876 die Untere Ruhrtalbahn zwischen Kettwig und Styrum. Diese leitete bei Styrum über die Ruhr und führte westlich von Schloss Broich durch seinen ehemaligen Schlosspark, in dem auch das Bahnhofsgebäude errichtet wurde; die RE-Trasse wurde rechtwinklig gekreuzt und nach der sukzessiven Verstaatlichung der privaten Bahngesellschaften bei Schloss Broich miteinander verbunden.

Die Ruhrtalbahn wurde 1955 von einer zweigleisigen Hauptbahn zur eingleisigen Nebenbahn und der gesamte Personenverkehr 1968 eingestellt. 1981 wurde der Streckenabschnitt Saarn-Broich für den noch verbliebenen Güterverkehr stillgelegt und 1982 demontiert, 1992 auch das Verbindungsgleis nach Speldorf zurückgebaut. Die Bahntrasse wurde nachfolgend zur Anlage von Grünflächen (u.a. dem Darlington-Park am Schloss Broich) genutzt. Die mittlerweile als Eisenbahnausbesserungswerk Speldorf firmierende Werkstätte wurde 1959 geschlossen und 1962 von der Stadt Mülheim erworben.

In den 1920er-Jahren gab sich die Stadt Mülheim rund um die Schlossbrücke eine neue Mitte, die repräsentative Bauten beiderseits der Ruhr umfasste, darunter auch die unterhalb des Schlosses Broich an der Ruhr platzierte Stadthalle (Abb. 4.6).

Mit dem mehrspurigen Ausbau der Bergstraße und der Anlage des Landesgartenschaugeländes 1992 nördlich der Stadthalle verschwand der Siedlungskern des historischen Broich endgültig.

Als Broich werden heute vorrangig die Siedlungsbereiche des 19. Jhs. identifiziert, die sich südlich des ehem. Eisenbahnausbesserungswerks Speldorf und westlich des früheren Bahnhofs Broich auf der Anhöhe entwickelte. Die Alleinlage des Schlosses Broich ist durch die Straße Am Schloß Broich verstärkt, die über das Park- und Schlossareal hinweg unmittelbar an der Südfassade

des „unteren Schlosses“ vorbeiführt.

## Fußnoten:

<sup>1</sup> Geschichtsverein Mülheim (Hg.): Denkschrift zur Hundertjahrfeier der Stadt Mülheim an der Ruhr. Mülheim 1983 [Nachdruck], S. 4-48. – Barbara Kaufhold: Leben am Fluss. Mülheim an der Ruhr. Essen 2011, S. 34-40. – Irmgard Hantsche: Atlas zur Geschichte des Niederrheins. Essen 2004.

<sup>2</sup> Günther Binding: Schloss Broich in Mülheim/Ruhr. Düsseldorf 1970

<sup>3</sup> Ebda., S. 12-24.

<sup>4</sup> Ebda., S. 32.

<sup>5</sup> Abgedruckt bei: Barbara Kaufhold: Leben am Fluss. Mülheim an der Ruhr. Essen 2011, S. 39.

<sup>6</sup> Günther Binding: Schloss Broich in Mülheim/Ruhr. Düsseldorf 1970, S. 42.

<sup>7</sup> Geschichtsverein Mülheim (Hg.): Denkschrift zur Hundertjahrfeier der Stadt Mülheim an der Ruhr. Mülheim 1983 [Nachdruck], S. 277-278.

## 1.3.2 HISTORISCHER ORTSKERN BROICH

## ANALYSE

**Broich – Analyse****> Ausdehnung historischer Ortskern**

Der historische Ortskern von Broich, wie er in den Karten der 1820er-Jahre ablesbar ist, wurde durch die städtebaulichen und infrastrukturellen Veränderungen der vergangenen 150 Jahre vollständig überformt. Schloss Broich liegt heute mit seiner rekonstruierenden Instandsetzung der 1960er-Jahre in einem vollständig andersartig stadträumlichen Kontext.

Ein prägnanter, wenn auch heute maßgeblich durch Bauten ab dem späten 19. Jh. geprägter Bereich des historischen Broich ist die Uferstraße Kassenberg unterhalb des gleichnamigen Hügels, der auch in einer Vielzahl von Ansichtskarten überliefert ist.

**> Bedeutende Wegebeziehungen**

Die Duisburger Straße mit ihrer östlichen Fortsetzung bildet als eine im frühen 19. Jh. angelegte Chaussee eine bedeutende Wegebeziehung. Von der älteren Wegführung entlang der Hangkante über der Ruhr ist mit der Eltener Straße noch ein Abschnitt unweit des Bahnhofs Speldorf erhalten, die östlicher liegenden Abschnitte sind hingegen nachhaltig überformt.

**> Lage und Zusammenhang mit der Landschaft**

Die ruhrnahen Partien sind durch eine vergleichsweise unmittelbare Lage an der Ruhr, ohne vorgelagerte Auen gekennzeichnet. Entsprechend ist der Stadtraum um Schloss Broich heute an den Fluss gerückt, auch die Bebauung Kassenberg grenzt an den Flusslauf mit dem dortigen Schleusenkanal an. Ein weiterer prägender Faktor ist die südlich des historischen Ortskerns signifikant bewegte Topografie, u.a. durch genannten Kassenberg und den südlich benachbarten Saarnberg.

**> Typische Baumaterialien und örtliche Bauentwicklung**

Typische Baumaterialien im Sinne des Denkmalpflegeplans sind nicht ersichtlich.

## 1.3.2 HISTORISCHER ORTSKERN BROICH

## ABBILDUNGEN

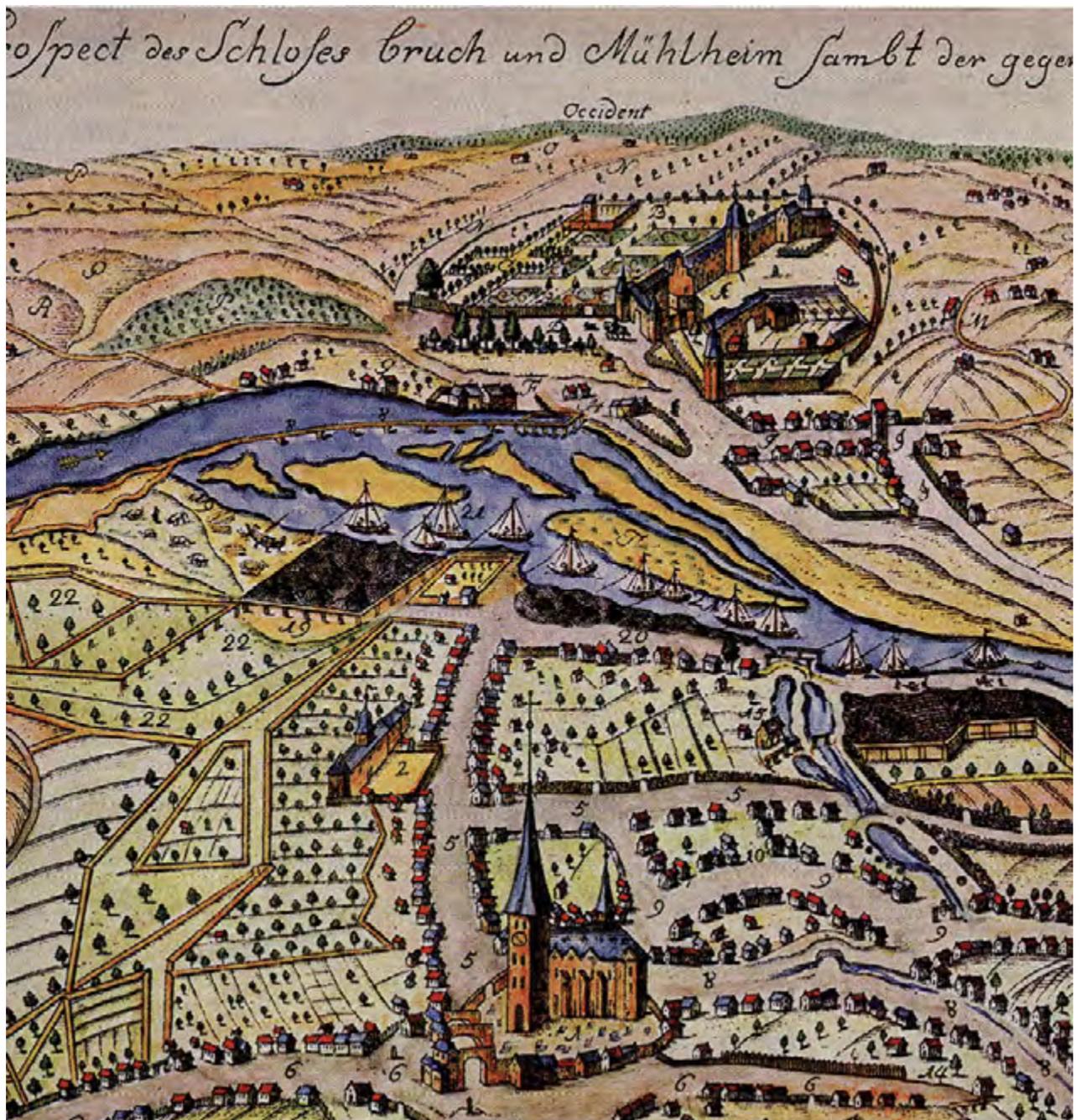


Abb. 4.1: Prospect des Schloßes bruch und Mühlheim sambt der gegend, gez. J. Jacob Becker um 1750  
Quelle: Barbara Kaufhold: Leben am Fluss. Mülheim an der Ruhr. Essen 2011, S. 39

## 1.3.2 HISTORISCHER ORTSKERN BROICH

## ABBILDUNGEN



Abb. 4.2: Gemeinde Charte des Parzellars Katasters der Gemeinde Speldorf, gez. J. W. Cappel 1821/22 (Ausschnitt, genordet)

## 1.3.2 HISTORISCHER ORTSKERN BROICH

## ABBILDUNGEN



Abb. 4.3:  
Flurkarte Section H – Broich – der Gemeinde Speldorf, gez. J. W. Cappel 1821 (Ausschnitt)

## 1.3.2 HISTORISCHER ORTSKERN BROICH

## ABBILDUNGEN



Abb. 4.4:  
Preußische Uraufnahme  
1843, Blatt 4507 Mülheim  
(Ausschnitt)



Abb. 4.5:  
Preußische Neuaufnahme  
1894, Blatt 4507 Mülheim  
(Ausschnitt)

## 1.3.2 HISTORISCHER ORTSKERN BROICH

## ABBILDUNGEN

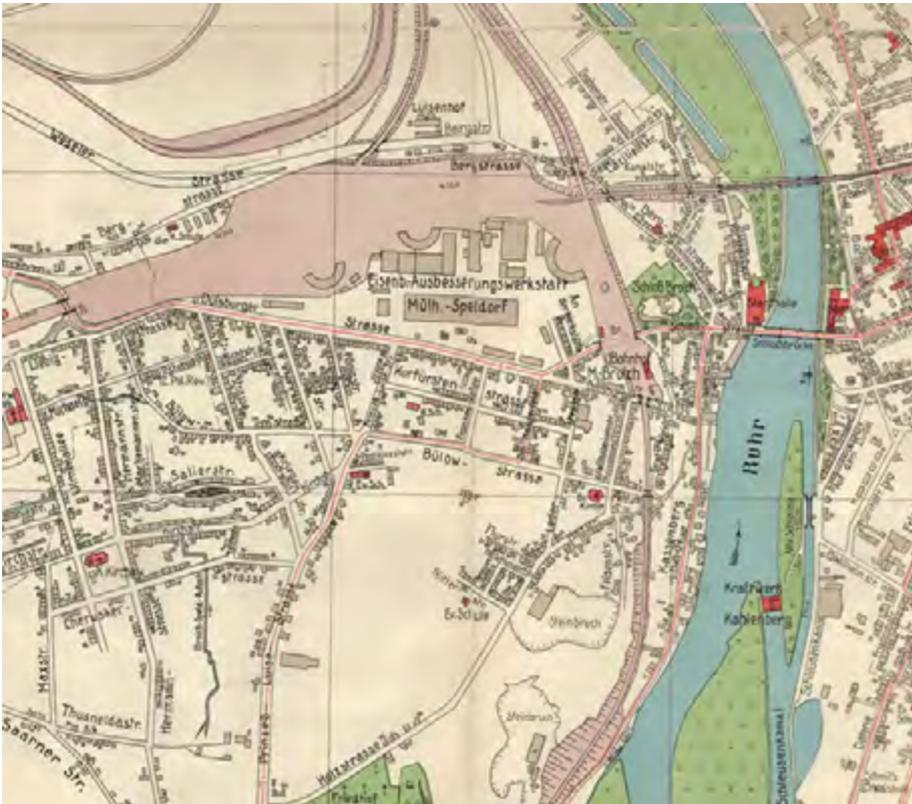


Abb. 4.6: Plan der Stadt Mülheim 1926 (Ausschnitt), StA MH Sign. 1501/38



Abb. 4.7: Plan der Stadt Mülheim 1945 (Ausschnitt), StA MH Sign. 1501/113

## 1.3.2 HISTORISCHER ORTSKERN BROICH

## ABBILDUNGEN

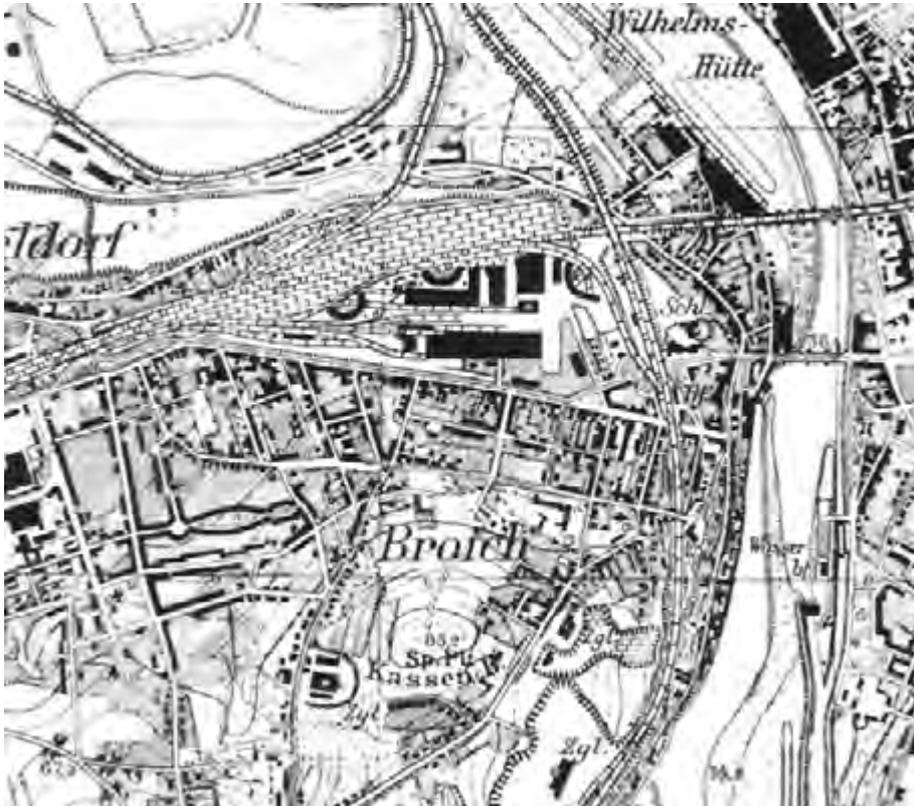


Abb. 4.8:  
TK 25 1954 (Ausschnitt)

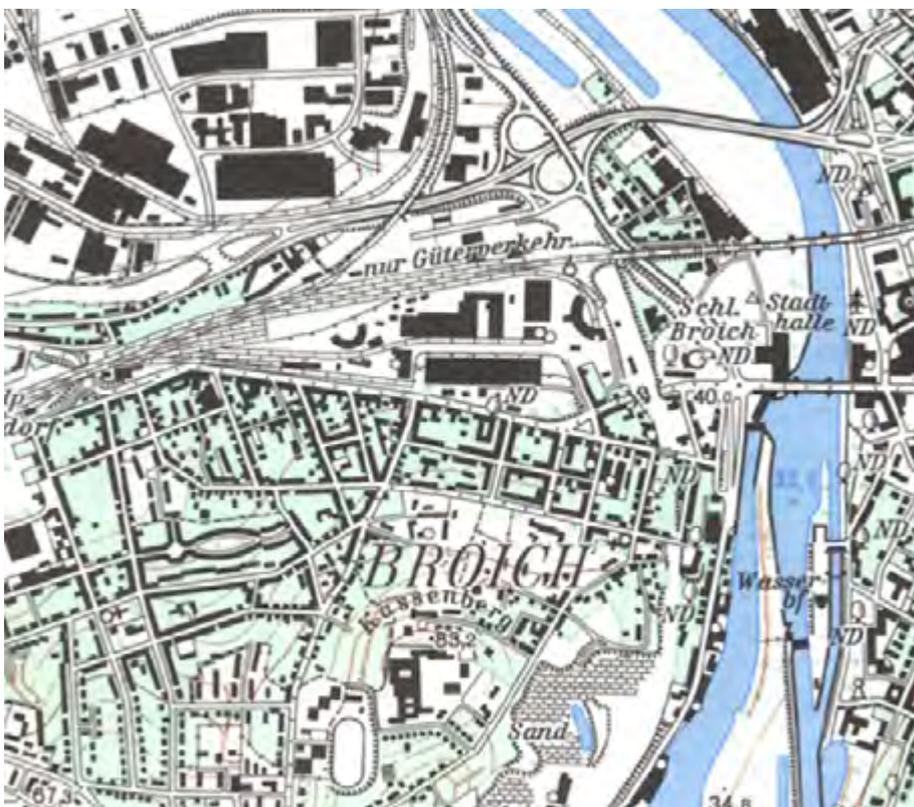


Abb. 4.9:  
TK 25 1984 (Ausschnitt)

## 1.3.3 HISTORISCHER ORTSKERN SPELDORF

## HISTORISCHE HERLEITUNG

Die bäuerliche Siedlung Speldorf liegt an der Niederterrassenkante an der Ruhr und soll um das Jahr 1000 erstmals in einem Einkünfteverzeichnis des Klosters Werden erwähnt worden sein.<sup>1</sup>

In der *Gemeinde Charte des Parzellars Katasters der Gemeinde Speldorf 1821/22* (gezeichnet von J. W. Cappel) ist Speldorf auf rhombenförmigen Grundriss dargestellt, in Nord-Süd-Richtung durchquert von der heutigen Hansastrasse; diese zweigt südlich von Speldorf von der Duisburger Straße (als überörtlicher Wegeverbindung) ab und ist nach Norden hangabwärts zu den in der Ruhraue liegenden Hofanlagen weitergeführt (Abb. 5.1). In gleicher Richtung floss damals noch der Speldorfer Bach durch Speldorf, aus den südlich gelegenen Anhöhen kommend und weiter nördlich in den Speldorfer Aubach mündend. In Ortsmitte war der Speldorfer Bach – ausweislich der historischen Karten bis nach 1945 – zu einem Teich aufgestaut.

Die rhomboide Form des Dorfes rührt, wie die *Flurkarte der Section G der Gemeinde Speldorf 1821* (ebenfalls J. W. Cappel) ebenfalls zeigt, durch zwei weitere, schmalere Wegeführungen her, die an der Nordspitze Speldorfs von der heutigen Hansastrasse abzweigen: Am Westrand des Dorfes führt ein Weg zickzackförmig zur Duisburger Straße, der im Verlauf der heutigen Lutherstraße erhalten ist, während am Ostrand des Dorfes die heutige Hofackerstraße zur Duisburger Straße leitete (Abb. 5.2).

Der Dorfkern integrierte um 1820 – wie die Parzellenschnitte andeuten – zur Ruhraue orientierte Hofanlagen. Jenseits der Duisburger Straße waren 1820 bereits am Oberlauf des Speldorfer Bachs sowie die Duisburger Straße begleitende Bauten vorhanden.

Diese Siedlungsstruktur verdichtete sich im Verlauf des 19. Jhs., 1925 waren Broich und Speldorf bereits durch eine Siedlungsstruktur entlang der Bahntrasse der ehem. Bergisch-Märkischen Eisenbahn miteinander verbunden (Abb. 5.3).

Den historischen Dorfkern ergänzte ab 1882/83 die an der Südspitze des historischen Speldorf errichtete evang. Lutherkirche.<sup>2</sup> Die ziegelsichtige neugotische Kirche wurde 1895/96 erweitert und erhielt einen Turm. Noch 1945 war Speldorf – ungeachtet des umgebenden städtebaulichen Wachstums – als in der Kulturlandschaft eingebettet dargestellt (Abb. 5.4); die kommende stärkere Einbettung des Ortskerns in die bauliche Verdichtung des Hafens deutet sich mit den Bauten an der

Weseler Straße jedoch bereits an (siehe auch Abschnitt Mülheimer Häfen).

In die Ortsmitte sind heute neben einer mehrgeschossigen ehem. Lederfabrik zwei größere Einzelhandelsmärkte eingebettet, die u. a. den früheren Ort des Dorfteichs einnehmen. Einzelne Fachwerkhäuser v. a. in der Nordspitze Speldorfs verweisen noch auf den historischen Ortskern.

Fußnote:

<sup>1</sup> Hans Fischer: Die Anfänge Saarns und seines Klosters Mariensaal, In: Geschichtsverein der Stadt Mülheim (Hg.): 900 Jahre Mülheim an der Ruhr 1093-1993, S. 105-115, hier S. 105. – Gabriele Scholz: Mülheim-Speldorf in alten Ansichten. Erfurt 2010.

<sup>2</sup> Quelle: <http://www.ev-kirche-speldorf.de/ueber-uns/gebäude/lutherkirche/>

## 1.3.3 HISTORISCHER ORTSKERN SPELDORF

## ANALYSE

**Speldorf – Analyse****> Ausdehnung historischer Ortskern**

Der historische Ortskern von Speldorf wird in der Südspitze, d. h. der Gabelung von HansasträÙe, LutherstraÙe und HofackerstraÙe, aufgrund der dort erhaltenen historischen Gebäude deutlich. Der Anstieg der HansasträÙe von der Weseler StraÙe macht die alte Terrassenkante zur Ruhraue auch heute noch erlebbar.

Das Gewerbe des Mülheimer Hafens, das sich auch entlang der im Zuge der Hafenerrichtung angelegten Ruhrorter StraÙe erstreckt, ist heute von West und Ost an den historischen Ortskern herangerückt. In südlicher Richtung geht der historische Ortskern in die (z. T. ältere) Bebauung entlang der Duisburger StraÙe über, die kleinere Siedlungskerne wie Baakendorf (westlich von Speldorf) integriert.

**> Bedeutende Wegebeziehungen**

Die drei Dorfwege HansasträÙe, LutherstraÙe und HofackerstraÙe bilden bedeutende Wegebeziehungen, die die Struktur Speldorfs bis heute erlebbar machen.

**> Lage und Zusammenhang mit der Landschaft**

Die noch in der Nachkriegszeit vorhandene Einbettung in die Kulturlandschaft fand ihr Ende mit dem planmäßigen Wachstum des Mülheimer Hafens, der die Ruhraue von Speldorf vollständig überbaut hat. Die für die Anlage des Dorfes Speldorf bedeutsame Topografie wird in dem Abschnitt der HansasträÙe südlich der Weseler StraÙe deutlich.

**> Typische Baumaterialien und örtliche Bauentwicklung**

Den Charakter des historischen Ortskerns zeigen v. a. in der Nordspitze Speldorfs kleinere ländliche Wohn- und Hofgebäude, die teilweise fachwerksichtig, teilweise ziegelsichtig (mit dem typischen ländlichen Dekor des 19. Jhs.) sind und einen bescheidenen, ländlichen Maßstab aufweisen (mehrheitlich eingeschossig). Sie sind so als spezifische Zeitschicht bis heute wahrnehmbar. Die jüngeren Zeitschichten zeigen keine charakteristischen Merkmale.

## 1.3.3 HISTORISCHER ORTSKERN SPELDORF

## ABBILDUNGEN



Abb. 5.1:  
Gemeinde Chartre des  
Parzellars Katasters  
der Gemeinde Speldorf,  
gez. J. W. Cappel  
1821/22 (Ausschnitt,  
genordet)

## 1.3.3 HISTORISCHER ORTSKERN SPELDORF

## ABBILDUNGEN

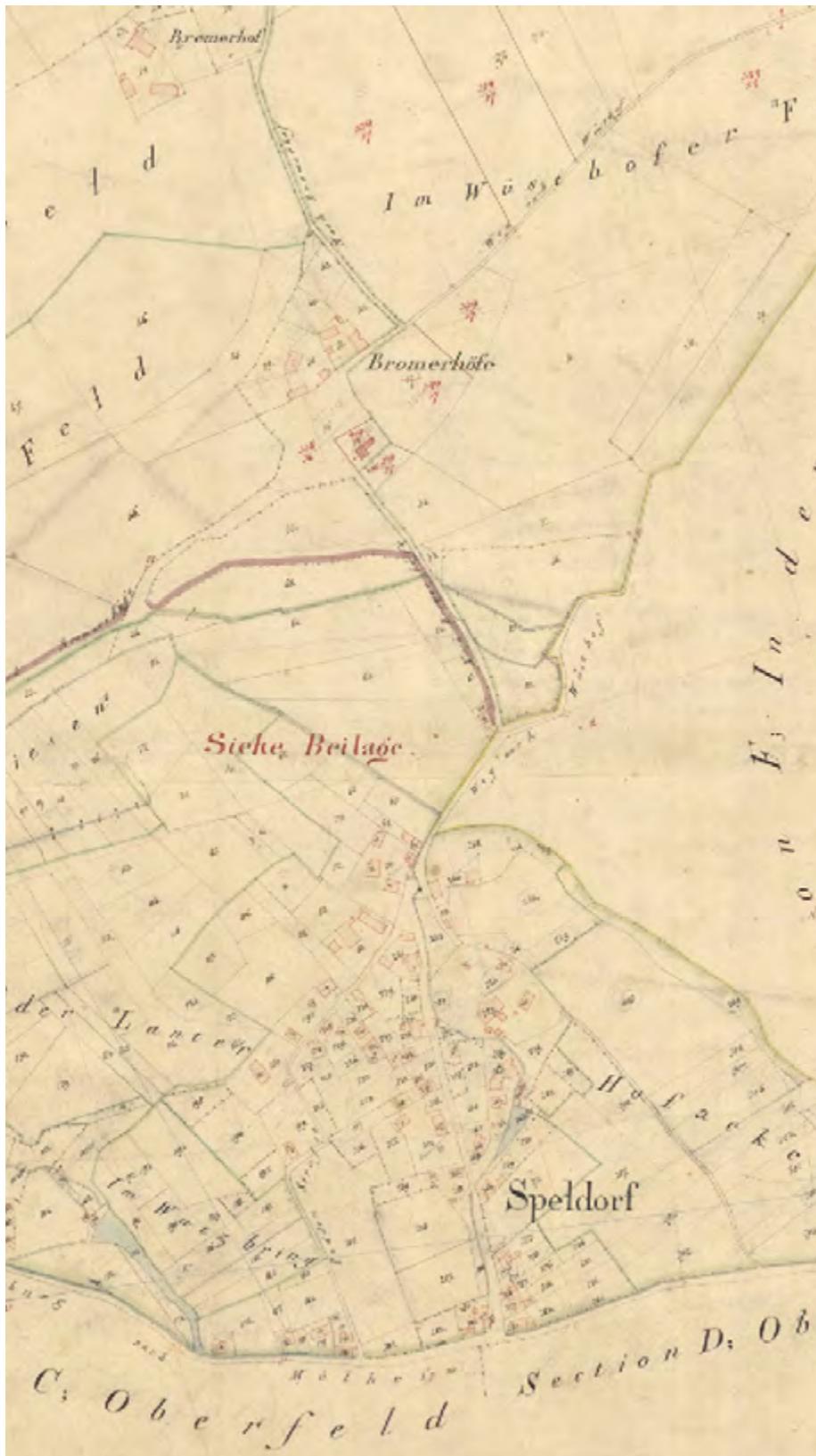


Abb. 5.2:  
Flurkarte Section G –  
Speldorf – der Ge-  
meinde Speldorf, gez.  
J. W. Cappel 1822  
(Ausschnitt)

## 1.3.3 HISTORISCHER ORTSKERN SPELDORF

## ABBILDUNGEN



Abb. 5.3:  
Plan der Stadt Mülheim 1926  
(Ausschnitt – Montage), StA  
MH Sign. 1501/38

Abb. 5.4:  
Plan der Stadt Mülheim 1945  
(Ausschnitt – Montage), StA  
MH Sign. 1501/113



1.3.3 HISTORISCHER ORTSKERN SPELDORF

ABBILDUNGEN



Abb. 5.5:  
TK 25 1954 (Ausschnitt)



Abb. 5.6:  
TK 25 1984 (Ausschnitt)

## 1.3.4 HISTORISCHER ORTSKERN STYRUM

## HISTORISCHE HERLEITUNG

Das Rheinland und Westfalen waren bis zur napoleonischen Ära wesentlich geprägt durch die geistlichen Territorien Köln und Münster und die weltlichen Territorien von Jülich, Kleve und Berg, integrierten aber auch kleine weltliche Territorien wie Gemen, Myllendonk, Dyck und Wickrath.<sup>1</sup> Ein derartiges kleines weltliches Territorium war auch die reichsunmittelbare Herrschaft Styrum, die bis Anfang des 19. Jhs. viele Jahrhunderte vom Herzogtum Berg bzw. von der bergischen Unterherrschaft Broich umschlossen gewesen war. Historische Karten – etwa Wiebekings Karte des Herzogtums Berg von 1789-92 – zeigen ein kleines Herrschaftsgebiet beiderseits der Ruhr mit einem Schloss am nördlichen Ruhrufer (Abb. 6.1).<sup>2</sup>

Hanswerner Sandgathe zufolge erscheint das am Hellweg gelegene Styrum erstmals 1067 in den Urkunden, als der römisch-deutsche König Heinrich IV. seine Besitzungen in Styrum dem Reichsstift Kaiserswerth als Schenkung übergibt.<sup>3</sup> Die mittelalterliche Geschichte der Herrschaft ist nur lückenhaft überliefert; um 1200 lag die Verfügungsgewalt bei Graf Arnold von Altena-Isenberg (aus der durch seinen Vater Eberhard begründeten Linie Berg-Altena).

Sichere Kenntnisse zur Herrschaft Styrum gibt es ab dem 15. Jh.: Für 1442 belegt eine Urkunde die Belehnung von Wilhelm von Limburg, Herr von Styrum, durch den römisch-deutschen König Friedrich III.; die Linie Limburg-Styrum hatte sich im 14. Jahrhundert von der älteren Stammlinie (seither: Limburg-Limburg) abgespalten.

Das Kerngebiet der reichsunmittelbaren Herrschaft Styrum soll damals ca. 3 km<sup>2</sup> betragen haben, darüber hinaus waren ihr die Mülheimer Höfe Altenhof und Maurenhof zugeordnet. Als erster Graf der Linie erscheint Georg von Limburg-Styrum (ca. 1500-1552) in den Annalen. 1644 teilte sich das Haus Limburg-Styrum in die drei Linien, von denen eine die o. g. Herrschaft Gemen, eine weitere die niederländischen Besitzungen und die Linie Limburg-Styrum-Styrum die Herrschaft Styrum erhielt. In der Folge wurde Schloss Styrum zu einem kleinen Barockschloss ausgebaut (Splinte 1658).

Im späten 18. Jh. gab es Bestrebungen des letzten Herrn von Styrum, Graf Ernst Maria von Limburg-Styrum († 1809), die hoch verschuldete Herrschaft zu veräußern. Die Zeitläufte führten allerdings stattdessen zur Aufhebung der reichsunmittelbaren Herrschaft 1805 und zur anschließenden Mediatisierung, Styrum wurde Teil des Herzogtums Berg und durch den Rentmeister Dr. Marcks verwaltet. Dieser erwarb 1825 die mit dem Schloss verbundenen Ländereien und pachtete das

Schloss von der Erbin Maria Margaretha von Humbracht, ehe er ab 1836 auch Eigentümer des Schlosses wurde.

1866 unternommene Versuche der niederländischen bzw. belgischen Linie der Grafen von Limburg-Styrum, das Schloss zu erwerben, führten nicht zum Erfolg. 1890 kaufte August Thyssen bzw. sein Unternehmen Thyssen & Co. das Schloss, um die damit verbundenen Wasserrechte zu nutzen, und errichtete unweit desselben einen Wasserturm, der auch die Stadt Mülheim versorgte. (1903 war das Wasserwerk Thyssen & Co. größter Wasserversorger im westlichen Ruhrgebiet.)<sup>4</sup>

Das Schloss selbst diente als Wohnsitz für Direktoren von Thyssen & Co. – zunächst Franz Wilke, dann Franz Lenze, der die Baulichkeiten ab 1930 durch den Architekten Leo Winkel (langjähriger Mitarbeiter der werkseigenen Bauabteilung) repräsentativ umbauen ließ.<sup>5</sup> 1959 ging das Schloss in das Eigentum der Stadt Mülheim über.

Ein Vergleich der o. g. Karte von Wiebeking 1789-92 und des Übersichts-Handrisses der Gemeinde Styrum vom September 1822, gezeichnet vom Geometer J. W. Cappel (Abb. 6.5), verdeutlicht, dass die damalige Gemeinde in ihrer räumlichen Ausdehnung nicht der früheren Herrschaft Styrum entspricht; so gehörten die südlich der Ruhr liegenden Herrschaftsteile 1822 bereits zur Gemeinde Speldorf. Den nördlichen Grenzverlauf der vormaligen Herrschaft deutet die in der Karte von 1822 eingetragene Landwehr an (heute auf Oberhausener Gebiet).

Der nördliche Teil Styrums, ein Abschnitt der Lipper Heide, ging 1863 an die damalige Bürgermeisterei Oberhausen. Mit dem neuen Stadtkreis Mülheim-Ruhr 1920 gingen auch das vormalig zu Styrum gehörende Heidefeld, Alstaden und ein Teil von Dümpten an Oberhausen (siehe Einleitung).<sup>6</sup>

Die Gemeindekarten des heutigen Mülheim, die zu Beginn der 1820er-Jahre angelegt wurden, sind in der Regel bis 1869/70 nachgeführt worden. Für Styrum ist neben dieser nachgeführten Gemeindekarte (gezeichnet 1823 von Geometer Cappel, nachgeführt 1870 durch Geometer Jansen) auch der o. g. Übersichts-Handriss von 1822 verfügbar, was einen entsprechenden Überblick über die Bauentwicklung Styrums im fraglichen Zeitraum erlaubt (Abb. 6.4).

Die Gemeinde Styrum zeigte 1822 eine eher dünn besiedelte, agrarisch geprägte Struktur. Die mehrteilig dargestellte Anlage des Schlosses Styrum steht unweit eines Altarms der Ruhr, westlich benachbart vom

## 1.3.4 HISTORISCHER ORTSKERN STYRUM

## HISTORISCHE HERLEITUNG

Neickmannshof. Die lockere Struktur des Dorfes Styrum liegt nördlich davon, in merklicher Distanz und um die heutigen Straßen Oberhausener Straße – Rosenkamp – Schwerinstraße sowie im Bereich Alstadener Straße. In der Karte von 1823/70 ist die Siedlungsstruktur Stynums vergleichbar, zeigt aber um die genannten Straßenzüge eine deutlich verdichtete, dörflich-unstrukturierte Bebauung. Nördlich der Landwehr ist – auf dem heute zu Oberhausen gehörenden Bereich Heidefeld – weitere dörfliche Bebauung eingetragen.

Eine wesentliche, Styrum bis heute prägende Entwicklung ist die 1862 in Betrieb genommene Trasse der Bergisch-Märkischen Eisenbahn, die sich – vom Südosten aus Richtung Froschenteich kommend – im Bereich Alstadener Straße in drei nach Westen weiterführende Trassen aufgabelt (Abb. 6.6).

Eine zweite, ebenso prägende Entwicklung setzte 1871 auf Flächen des Heckhofes ein, der im Nordosten der Bürgermeisterei Styrum stand. Hier begründete August Thyssen mit dem Puddel- und Walzwerk Thyssen & Co. seinen nachfolgend zu einem international bedeutenden Konzern anwachsenden Unternehmensverbund.<sup>7</sup> Diesem benachbart war die Tafelglashütte Stallmann, Itzenplitz & Schlafhorst, später Glasfabrik Itzenplitz & Nedelmann, die 1912 die Produktion einstellte. Ihre Baulichkeiten wurden von Thyssen & Co. erworben und die zugehörigen Flächen wurden Teil des Thyssenschen Werksgeländes.<sup>8</sup> (Zu Thyssen & Co. siehe Abschnitt Industrie.)

Die von Mülheim nach Oberhausen und Duisburg führende, Styrum querende Bahntrasse hatte das Dorf Styrum und das ruhrnahe Schloss Styrum mit den benachbarten Hofanlagen getrennt. Aufgrund des dort gelegenen Bahnhofs gab dieser Gleisstrang nachfolgend offenbar die Impulse, dass zwischen dem Dorf Styrum und Schloss Styrum beiderseits der Trasse ein zusammenhängender Siedlungskörper entsteht.

Die Karte der Bürgermeisterei Styrum von 1901 (einschließlich Alstaden und Dümpten, noch mit den später an Oberhausen abgetretenen Bereichen) zeigt dies bereits deutlich, auch das damals noch zu Mülheim gehörende Heidefeld hat sich signifikant verdichtet (Abb. 6.6). Der zwischen Heidefeld und dem ehem. Dorf Styrum gelegene Bereich mit den auf älteren Flurwegen basierenden Heidestraße, Blumenstraße und Blumenthalstraße hatte 1901 noch eine geringere Bebauungsdichte, die sich allerdings entlang der genannten Straßen zu entwickeln begann.

In den Stadtplänen von 1926 und 1945 wird deutlich,

dass die stadträumliche Verdichtung und Ausweitung von Styrum von Norden eine spiegelbildliche Entwicklung auf Oberhauser Gemeinde- und Stadtgebiet hat (Abb. 6.7/6.8). Der 1938 bereits bis nach Styrum reichende Ruhrschnellweg ist in der TK 25 von 1954 bis in Ruhrnähe weitergeführt und in der TK 25 von 1984 als A430 eingetragen (Abb. 6.9/6.10). Zugleich ist 1984 mit einer prägnanten Erweiterung des seit 1871 erheblich gewachsenen Werksareals von Thyssen & Co. – nun durch andere Unternehmen die Mannesmannröhrenwerke genutzt – im Bereich von Bottenbruch und Schultenhof die zwischen Styrum und Dümpten lange Zeit noch erhalten gebliebene, agrarisch geprägte Kulturlandschaft durch eine großflächige Industrieansiedlung ersetzt worden.

## Fußnoten:

<sup>1</sup> Irmgard Hantsche: Atlas zur Geschichte des Niederrheins. Essen 2004 (5. Auflage)

<sup>2</sup> Berg (Herzogtum) – Topografische Karte von dem Herzogtum Berg – in 4 Teilen – 1789-1792 – 1 : 50 000 - 47 x 74, Original 96 x 62 - Foto nach Kupferstich - Carl Friedrich Wiebeking, kurpfälzischer Wasserbaumeister - Originale in Staatsbibliothek Berlin N 32581.

<sup>3</sup> Hanswerner Sandgathe: Styrum. Grafen Untertane Bürger. Oberhausen 2001. – Historische Angaben nach dieser Quelle, sofern nicht anders angegeben.

<sup>4</sup> Christian Eiden: Das Wasserwerk Thyssen. Der Modellfall eines industriellen Wasserwerks, In: Geschichts- und Gesprächskreis in der Feldmannstiftung (Hg.): Ein starkes Stück Stadt. 2. Teil. Mülheim 2001, S. 52-55.

<sup>5</sup> C. Euskirchen, J. Lesczenski, S. Strauß: Von der Stadtvilla zur Höhenburg – Alterssitz in der Waldestrische?, In: U. Hasser, N. Nußbaum, W. Plumpe: August Thyssen und Schloss Landsberg. Ein Unternehmer und sein Haus. S. 155-170, v.a. S. 155-159.

<sup>6</sup> Josef Schäfer: Mülheim a. d. Ruhr. Stadtgebiet und Bevölkerung seit 1808, In: Verkehrsverein Mülheim: 150 Jahre Stadt Mülheim an der Ruhr. Jahrbuch 1958. Mülheim o. J. [1958], S. 40-46

<sup>7</sup> Lutz Hatzfeld: Thyssen & Co., Mülheim an der Ruhr, In: Horst A. Wessel (Hg.): Thyssen & Co., Mülheim an der Ruhr, Stuttgart 1991, S. 53-178.

<sup>8</sup> Jens Roepstorff: Kaufmannstradition und gesellschaftliches Engagement: Die Nedelmanns, In: Horst A. Wessel (Hg.): Mülheimer Unternehmer: Pioniere der Wirtschaft. Essen 2006, S. 232-241.

## 1.3.4 HISTORISCHER ORTSKERN STYRUM

## ANALYSE

**Styrum – Analyse****> Ausdehnung historischer Ortskern**

Das Dorf Styrum wies 1822 keinen in seiner Ausdehnung klar definierten Ortskern aus, sondern zeigte eher das Weichbild eines locker bebauten Dorfes, das sich mit der stadträumlichen Entwicklung parallel zur industriellen Entwicklung und dem Stadtwachstum Mülheims verdichtete und erweiterte.

**> Bedeutende Wegebeziehungen**

Durch die Bahntrassen der ehemaligen Bergisch-Märkischen Eisenbahn, die sich für die ansässige Industrie zu einem breiten Gleiskörper entwickelte, und durch den Ruhrschnellweg (heute BAB A 40) sind ältere Wegebeziehungen in diesem Bereich Styrum überlagert.

Als ältere Wegebeziehungen sind die Straße zwischen Mülheim und Oberhausen, die heutige Oberhausener Straße, sowie die beiden das vormalige Dorf Styrum leitenden Straßen Rosenkamp und Schwerinstraße erhalten. Die Lage von Heidestraße, Blumenstraße und Blumenthalstraße markiert rechtwinklig aus dem Dorf Styrum nordwärts in die Feldflur bzw. in die Lipper Heider führende Wege. Auch der Styruer Schlossweg ist ein bereits 1822 vorhandener Weg.

**> Lage und Zusammenhang mit der Landschaft**

Der wesentliche Landschaftsbezug Styrum besteht zur Ruhraue vor dem Wasserwerk, zu Schloss Styrum und der früheren Friedrich Wilhelms-Hütte. Der Bereich mit dem Altarm der Ruhr integriert u. a. die Sandfilterbecken des Wasserwerks und bildet dadurch eine spezifische Kulturlandschaft. Ihr Gegenüber ist die ehemalige Speldorfer Ruhraue, in der sich heute der Mülheimer Hafen befindet.

**> Typische Baumaterialien und örtliche Bauentwicklung**

Typische Baumaterialien und eine im Sinne des Denkmalpflegeplans identifizierbare örtliche Bauentwicklung sind nicht vorhanden.

## 1.3.4 HISTORISCHER ORTSKERN STYRUM

## ABBILDUNGEN



Abb. 6.1:  
Topografische Karte von dem Herzogtum Berg (Ausschnitt, geostet) 1789-1792, Foto nach Kupferstich von Carl Friedrich Wiebeking, Quelle LAV Duisburg, Sign. R\_RW\_Karten 04257-001 (blaue Markierung im Original: Herrschaft Styrum)

## 1.3.4 HISTORISCHER ORTSKERN STYRUM

## ABBILDUNGEN

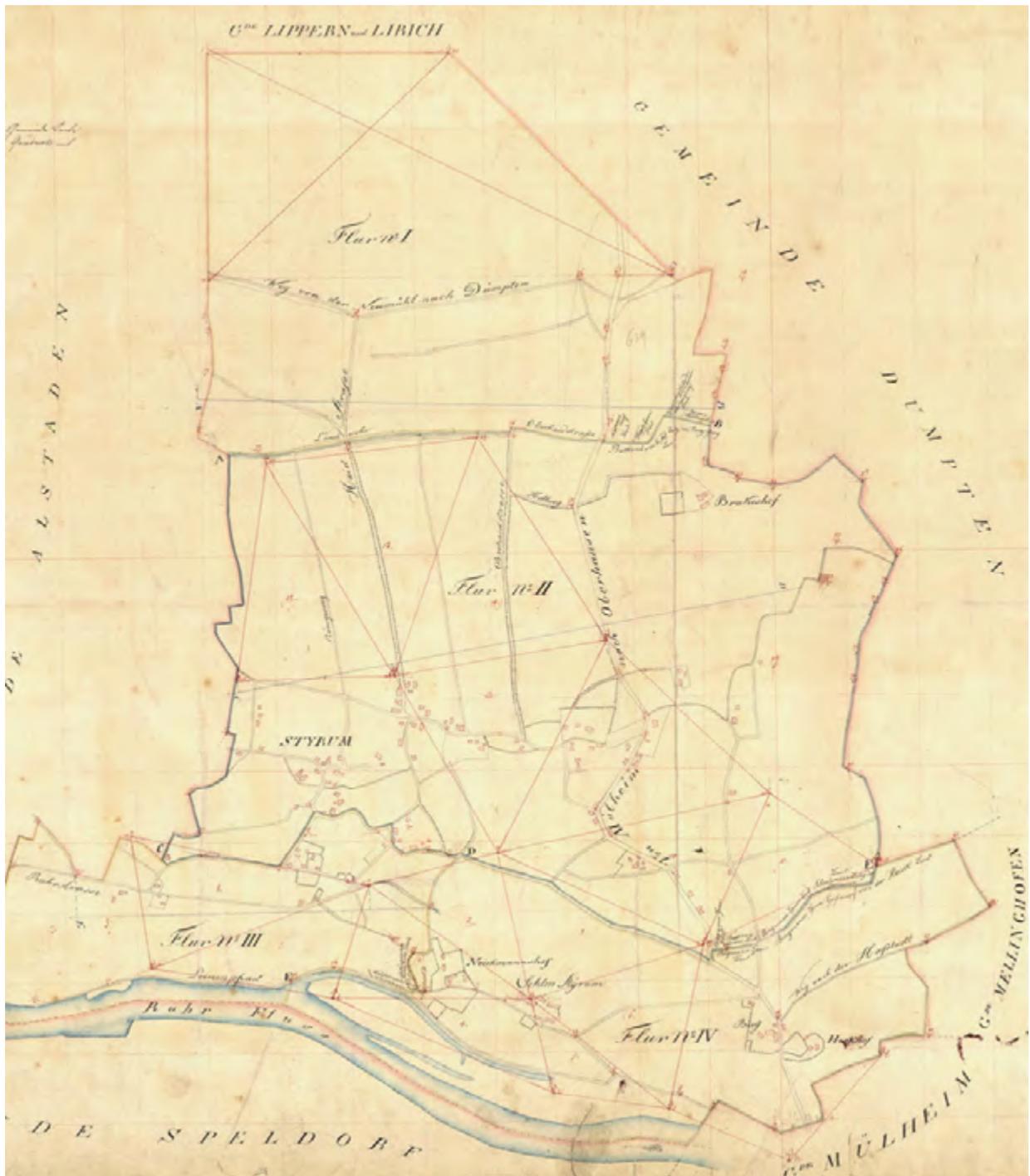


Abb. 6.3:  
Kartenaufnahme der Rhein-  
lande, Blatt Duisburg/Mül-  
heim a. d. Ruhr, von Müffling  
1824, Quelle: TIM-Online

## 1.3.4 HISTORISCHER ORTSKERN STYRUM

## ABBILDUNGEN

Abb. 6.4:  
Übersichts-Handriß' der  
Gemeinde Styrum, Sep-  
tember 1822, gezeichnet  
vom Geometer J. W.  
Cappel (Ausschnitt)



## 1.3.4 HISTORISCHER ORTSKERN STYRUM

## ABBILDUNGEN

Abb. 6.5:  
Gemeinde Charte des Parzellarkatasters der Gemeinde Styrum 1823, gezeichnet vom Geometer J. W. Cappel (Ausschnitt), Nachträge bis 1870



## 1.3.4 HISTORISCHER ORTSKERN STYRUM

## ABBILDUNGEN

Abb. 6.6:  
Karte der Bürgermeisterei Styrum [1901],  
Quelle: StA MH Sign.  
1501/23b (Ausschnitt)



## 1.3.4 HISTORISCHER ORTSKERN STYRUM

## ABBILDUNGEN



Abb. 6.7:  
Plan der Stadt Mülheim  
1926 (Ausschnitt, montiert),  
StA MH Sign. 1501/38

Abb. 6.8:  
Plan der Stadt Mülheim  
1945 (Ausschnitt, montiert),  
StA MH Sign. 1501/113



## 1.3.4 HISTORISCHER ORTSKERN STYRUM

## ABBILDUNGEN



Abb. 6.9:  
TK 25 1954 (Ausschnitt)

Abb. 6.10:  
TK 25 1984 (Ausschnitt)



## 1.3.5 HISTORISCHER ORTSKERN SAARN

## HISTORISCHE HERLEITUNG

Der historische Ortskern von Saarn entstand auf dem Westufer der Ruhr an der dortigen Niederterrassenkante; bereits Karten des 18. Jhs. zeigen Saarn an einer nach Osten ausschwingenden Ruhrschleife und mit einer vorgelagerten Aue, die von mehrheitlich verlandeten Altwassern durchzogen ist.

Die Entstehung des Dorfes Saarn dürfte maßgeblich durch das Zisterzienserinnenkloster in Saarn befördert worden sein. Dieses wurde im frühen 13. Jh. gestiftet (Ersterwähnung 1214), war mit einem wenig jüngeren Tochterkloster im Raum Neuss verbunden und unterstand der geistlichen Aufsicht des Abtes von Kloster Kamp, dem 1123 gegründeten ersten Zisterzienserkloster im damaligen deutschsprachigen Raum.<sup>1</sup> Das Kloster Saarn gehört damit zu einer Gründungswelle deutscher Zisterzienserinnenklöster, von denen in der ersten Hälfte des 13. Jhs. im deutschen Sprachraum ca. 160 entstanden.

Das Kloster in Saarn wurde ab dem ersten Drittel des 17. Jhs. zum adeligen Damenstift, das im 18. Jh. eine prägende Ausbauphase erfuhr (Abb. 7.3). 1803 wurde das Kloster im Rahmen der Säkularisierung aufgehoben und unterstand ab 1813 der Preußischen Domänenverwaltung, unter deren Regie dort 1815 durch den belgischen Fabrikanten Sylvester Trenelle eine Gewehrfabrik eingerichtet wurde. Diese (früh-)industriellen Nachnutzungen von zumeist großflächigen Klosterbauten waren nicht ungewöhnlich (vgl. Abtei Altenberg bei Odenthal) und bewahrten diese oft vor dem weitgehenden Abriss. Ab 1840 wurde die nunmehrige Königlich Preußische Gewehrfabrik Saarn vom preußischen Staat selbst betrieben und 1862 u. a. wegen der unsicheren Wasserkraftversorgung (und aufgrund der Nähe zu Frankreich) nach Erfurt verlegt. 1874 siedelte sich die Tapetenfabrik Niederhoff & Cie. in den Wirtschaftsgebäuden an, auch eine landwirtschaftliche Nutzung wurde implementiert (Abb. 7.4); ab 1905 war der Ruhrindustrielle August Thyssen zeitweilig Eigentümer (bis 1915), 1936 übernahm die Stadt Mülheim das Areal.

Die geostete, mehrfach erweiterte und umgebaute Klosterkirche entstand auf einem kleinen Hochpunkt der Niederterrassenkante. Ihr ist nordwestlich ein Kreuzgang angelagert, an dem sich das Konventgebäude (Ende 15. Jh., Umbau 1783), das Äbtissinnengebäude (ab 1729) und ein rechtwinkliger, nördlicher Anbau (1755/1783) befinden.

Grabungen im Zuge der Instandsetzungen 1979-89 haben eine Reihe älterer, heute verschwundener Bauten im Außenbereich des Klosters nachgewiesen; stadt-

räumlich prägend wurde das nach West-Nordwest vorgelagerte Wirtschaftsgebäude (ab 1755), das dem Kloster U-förmig in der Art einer Vorburg vorgelagert war und das seit 1929 baulich reduziert ist (Abb. 7.5/7.6).

Das Dorf Saarn ist dem gleichnamigen Kloster nordwestlich angelagert und soll mit ersten Höfen bereits um 1000 bestanden haben; auch das Dorf nutzt die hochwassergeschützte Lage auf der Niederterrassenkante. Die *Caarte des Ruhrverlaufs* 1771/79 von Arnot Wauters zeigt Kloster und Kreuzgang mit einem kleinen, eher schematisch dargestellten Dorf Saarn, bei dem die unweit des Klosters stehenden Gebäude einen Platzraum fassen, offenbar den sog. Klostermarkt (vgl. Abb. 7.1).<sup>2</sup> Die heutige Düsseldorfer Straße verläuft am südwestlichen Rand des Dorfes Saarn und verbindet es überörtlich mit Broich und Mintard, nach Südwesten zweigt von dieser die heutige Kölner Straße ab, die nach Düsseldorf leitet. Die heutige Holunderstraße (ab Niederterrassenkante: Holunderweg) führte 1771 in die Ruhraue und zur dortigen Saarner Fähre.

Die *Gemeinde Charte des Parzellars Katasters* der Gemeinde Saarn, 1822 gezeichnet durch Geometer P. Becker (Nachträge bis 1870), bildet den historischen Ortskern in größerer Genauigkeit ab und stellt diesen mit zwei Teilbereichen dar (Abb. 7.2): dem Klostermarkt mit ehem. Kloster/Gewehrfabrik im Südosten und einem nordwestlichen Teil, der von einem unregelmäßigen Straßennetz durchzogen ist (heutige Namen: Düsseldorfer Straße, Otto-Pankok-Straße, Holunderstraße, Hennenstraße, Bleker Straße – siehe auch Preußische Uraufnahme 1836-50, Abb. 7.1).

Das Kloster bildete demnach zu Beginn des 19. Jhs. einen räumlich leicht abgesonderten Komplex, den das u-förmige Wirtschaftsgebäude wie eine Vorburg vom Dorf Saarn abschirmte.

Die „eigentlichen“ Klostergebäude mit Kirche und Kreuzgang liegen an der Hangkante über der Ruhraue, ihnen war nach Südosten ein lang gestreckter Mühlenteich mit Mühle vorgelagert, der über einen Mühlenbach in das dorfnaher Altwasser entwässerte. Das u-förmige Wirtschaftsgebäude des Klosters lag ursprünglich nicht direkt am Klostermarkt und entfaltete zu diesem trotz der entsprechenden Fassadenausbildung (mit mittigem Barockportal) vermutlich keine Prospektwirkung. Der Klostermarkt war vielmehr lt. Parzellarkataster von einer unregelmäßigen, lockeren Bebauung umgeben. Von der nordöstlichen Platzecke führte ein Stichweg zum mittigen Portal des u-förmigen Wirtschaftsgebäu-

## 1.3.5 HISTORISCHER ORTSKERN SAARN

## HISTORISCHE HERLEITUNG

des, an der gegenüberliegenden südwestlichen Platzseite querte die heutige Düsseldorfer Straße. Vor der lang gestreckten Hauptfassade des klösterlichen Wirtschaftsgebäudes führte ein eigenständiger Weg entlang, der im Weiteren am kürzeren, südöstlichen Flügel des Wirtschaftsgebäudes vorbei die Klosterkirche erschloss und dann am Mühlenteich entlang leitete; hier sind 1822 ebenfalls einige wenige Bauten dargestellt.

Der nordöstliche Teil Saarns bildete 1822/1870 mit der Bebauung um den Klostermarkt bereits ein ansehnliches, im Grundriss ovales Dorf mit weichem Übergang in die umgebenden Felder.

An der Mündung der Holunderstraße auf die Düsseldorfer Straße ist bereits eine reformierte Kirche eingetragen; diese entstand 1683 zunächst als einfache Fachwerkkapelle, 1778 wurde sie durch eine gemauerte Kapelle ersetzt (mehrfach erweitert). Die heutigen Straßen Viehgasse und Quellenstraße führten nach Südwesten in die Feldflur und zu dort gelegenen Hofanlagen.

Mit Bau und Inbetriebnahme der Unteren Ruhrtalbahn 1876 durch die zunächst private Bergisch-Märkische Eisenbahn-Gesellschaft entstand eine an der Niederterrassenkante entlangführende Trasse, die Saarn von der Ruhraue trennte (Abb. 7.7). Diese Bahnverbindung wurde 1955 von einer zweigleisigen Hauptbahn zur eingleisigen Nebenbahn, 1968 wurde der gesamte Personenverkehr und der Güterverkehr auf dem Abschnitt Kettwig-Saarn eingestellt, 1981 auch der Streckenabschnitt Saarn-Broich (für den noch verbliebenen Güterverkehr) stillgelegt, 1982 erfolgte die Demontage. Die hochliegende Trasse ist als Saarner Damm mittlerweile zum Radweg umgewidmet, der Bahnhof Saarn zugunsten einer Wohnbebauung abgebrochen.

Der zwischen Saarn und Broich liegende Abschnitt der Bahntrasse der Bergisch-Märkischen Eisenbahn begünstigte eine Ansiedlung von Industriebetrieben (v. a. Lederfabriken) im Bereich Düsseldorfer Straße/Alte Straße.

Bis 1926 erweiterte sich Saarn um den historischen Ortskern vor allem entlang der ortsauswärts führenden Straße (Abb. 7.8). Eine prägnante städtebauliche Veränderung, die sich im Stadtplan 1926 bereits ankündigt und die im Stadtplan 1945 (Abb. 7.9) ersichtlich ist, betrifft den Klostermarkt. 1912 wurde dieser bis an die Südwestfassade des klösterlichen Wirtschaftsgebäudes erweitert und erhielt mit dem Bau einer Schule einen neuen nordwestlichen Platzabschluss.

Um 1929 wurde das Wirtschaftsgebäude um einen nördlichen Abschnitt vermindert und die Ruhrsiedlungsver-

bandsstraße R 1 (Kölner Straße) angelegt, die die Bahntrasse (Saarner Damm) unterquerte und auf die 1928-30 erbaute Mendener Brücke (zur NS-Zeit: Hermann Göring-Brücke) führte (siehe Abschnitt Ruhrbrücken).

## Fußnoten:

<sup>1</sup> Oberstadtdirektor der Stadt Mülheim an der Ruhr – Stadtarchiv (Hg.): Kloster Saarn. Zur Restaurierung der ehemaligen Zisterzienserinnenabtei in Mülheim an der Ruhr 1979-1989. Mülheim o. D. [1990]

<sup>2</sup> Abgedruckt bei: Barbara Kaufhold: Leben am Fluss. Mülheim an der Ruhr. Essen 2011, S. 46

## 1.3.5 HISTORISCHER ORTSKERN SAARN

## ANALYSE

**Saarn – Analyse****> Ausdehnung historischer Ortskern**

Die Ausdehnung des historischen Ortskerns kann mit den Straßenzügen identifiziert werden, die im Gemeinde Chartre des Parzellars Katasters der Gemeinde Saarn, 1822 als dörfliches Wegenetz von Saarn erkennbar sind. Dies sind (jeweils heutige Namen): Düsseldorf Straße, Otto-Pankok-Straße, Holunderstraße, Hennenstraße und Bleker Straße sowie die nördlichen Abschnitte von Landsberger Straße und Klosterstraße (im Anschluss an den Klostermarkt).

Die historische Dualität von Kloster/Klostermarkt einerseits und dem nordwestlich angrenzenden Dorfbereich mit Otto-Pankok-Straße, Holunderstraße, Hennenstraße und Bleker Straße andererseits hat sich heute durch die Ruhrsiedlungsverbandsstraße R 1 (Kölner Straße), heute Bundesstraße 1 signifikant verändert. Diese führt nun über den Klostermarkt, der dadurch ein aufgeweiteter Straßenraum und kein Platzraum ist. Die überörtliche Straße trennt zudem das ehem. Kloster Saarn mit dessen baulich reduzierten Wirtschaftsgebäuden und die Bebauung an der Südwestseite des Klostermarkts (inkl. angrenzender historischer Gebäude) vom übrigen Saarn.

Die genannte Dualität der beiden Siedlungsteile des historischen Saarn ist im Abschnitt der Düsseldorf Straße zwischen Klostermarkt und Holunderstraße gleichwohl noch ablesbar; hier ist eine lockere Bebauung mit historischen Gebäuden (= erbaut vor dem Ersten Weltkrieg) vorhanden. An der Mündung der Holunderstraße vollzieht die Düsseldorf Straße einen signifikanten Schwenk, der an der Nordostseite noch vorhanden ist, während er an der gegenüberliegenden Südwestseite durch Nachkriegsbauten begradigt ist.

Die Düsseldorf Straße ist nördlich der Holunderstraßen-Einmündung von einer weitgehend geschlossenen, straßenbegleitenden Bebauung eingefasst und erscheint als stadträumlich verdichtete Geschäftsstraße mit Ladenlokalen. Eine dörflich aufgelockerte Bebauung mit einem signifikanten Anteil an Fachwerkgebäuden zeigt hingegen die Bebauung an der Otto-Pankok-Straße und den davon abzweigenden Ortskernwegen Holunderstraße, Hennenstraße und Bleker Straße. Die im Parzellars Katasters der Gemeinde Saarn, 1822 erkennbare Insellage der Hofes Holunderstraße 11 ist erhalten, der westlich des Hofes entlangführende Weg ist heute nur eine Fußgängerverbindung. Jenseits dieses Hofes leitet die Holunderstraße weiterhin in die Ruhraue und unterquert die Brücke des Saarner Damms.

Die nordwestliche Grenze des historischen Ortskerns von Saarn wird an der Düsseldorf Straße nicht, entlang der Bleker Straße durch die dortige Nachkriegsbebauung (an der ungeraden Nordwestseite) gut deutlich. Insgesamt ist die Ausdehnung des historischen Ortskerns von Saarn stadträumlich gut erfassbar.

**> Bedeutende Wegebeziehungen**

Das stadträumliche Wachstum von Saarn hat das Wegenetz weitgehend erhalten. Veränderungen wie der Straßenzug der Kölner Straße über den Klostermarkt hin zur Mendener Brücke haben Teile des Wegenetzes überlagert und in ihrer stadträumlichen Bedeutung verändert, sie aber ablesbar erhalten.

So ist die bedeutende Wegebeziehung Düsseldorf Straße/Landsberger Straße erhalten, hat aber durch die Kölner Straße eine merkliche Zäsur erhalten. Als überörtliche Wegebeziehung ist sie durch wenige Windungen gekennzeichnet (Ausnahme: Mündung der Holunderstraße); die ursprünglich ortsaußwärts führende Landsberger Straße ist fast chausseehaft gerade geführt.

Der gewundene Verlauf der Wegeverbindung Otto-Pankok-Straße/Klosterstraße ist heute ebenfalls durch die Kölner Straße im Bereich Klostermarkt in der stadträumlichen Wahrnehmbarkeit vermindert. Die Mündung der Otto-Pankok-Straße auf die Kölner Straße/Klostermarkt ist heute ein Fußweg entlang der dortigen Schule.

Die Einfassung des dörflichen Wegenetzes im historischen Ortskern von Saarn durch Bruchsteinmauern trägt wesentlich dazu bei, dieses Wegenetz als Bestandteil des historischen Saarn wahrzunehmen.

Bedeutende Wegebeziehungen sind auch die in die Aue führende Holunderstraße und der Kahlenbergweg, die zum Wegenetz hin zur ehem. Saarner Fähre gehören.

**> Lage und Zusammenhang mit der Landschaft**

Saarn ist durch die Nähe zur Kulturlandschaft der Saarner Aue geprägt. Die Kulturlandschaft ist am nordöstlichen Rand von Saarn, der siedlungsgeschichtlich bedeutsamen Niederterrassenkante, wahrnehmbar und wird durch die

## 1.3.5 HISTORISCHER ORTSKERN SAARN

## ANALYSE

naturnahe Einfassung von ortsauwärts gelegener Holunderstraße, Kahlenbergweg und Kölner Straße (im Bereich der Auffahrt zur Mendener Brücke), von Saarner Damm und der alleeartig gefassten Mintarder Straße unterstrichen.

**> Typische Baumaterialien und örtliche Bauentwicklung**

Die Siedlungsentwicklung in Saarn zeigt sich in Bauten, deren Zeitstellung auch im Material ablesbar ist. Die ältesten Bauten sind als fachwerksichtige, meist eingeschossige Gebäude mit steilen Dächern erkennbar; Bauten des 19. Jhs. sind vielfach als Putzbauten präsent. Einige gründerzeitliche Gebäude zeigen auch polychromes Sichtmauerwerk. Jüngere Bauten und Überformungen addieren vielfältige Materialien im Ortsbild, sodass insgesamt keine das Ortsbild prägende Materialität oder Bauweise vorherrscht.

## 1.3.5 HISTORISCHER ORTSKERN SAARN

## ABBILDUNGEN

Abb. 7.1:  
Preußische Uraufnahme  
1836-50 (Ausschnitt), Quel-  
le: TIM-Online





1.3.5 HISTORISCHER ORTSKERN SAARN ABBILDUNGEN

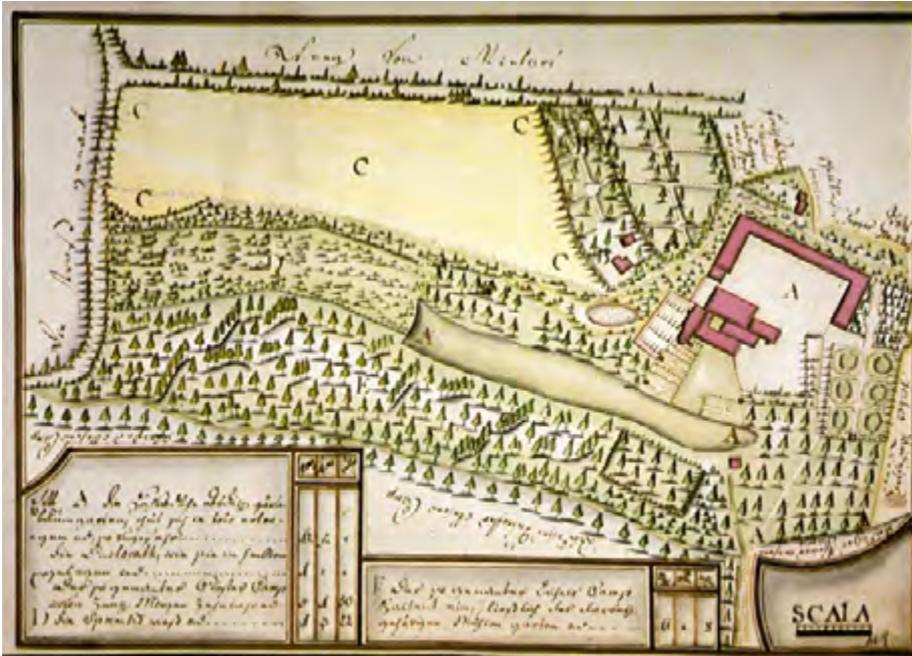
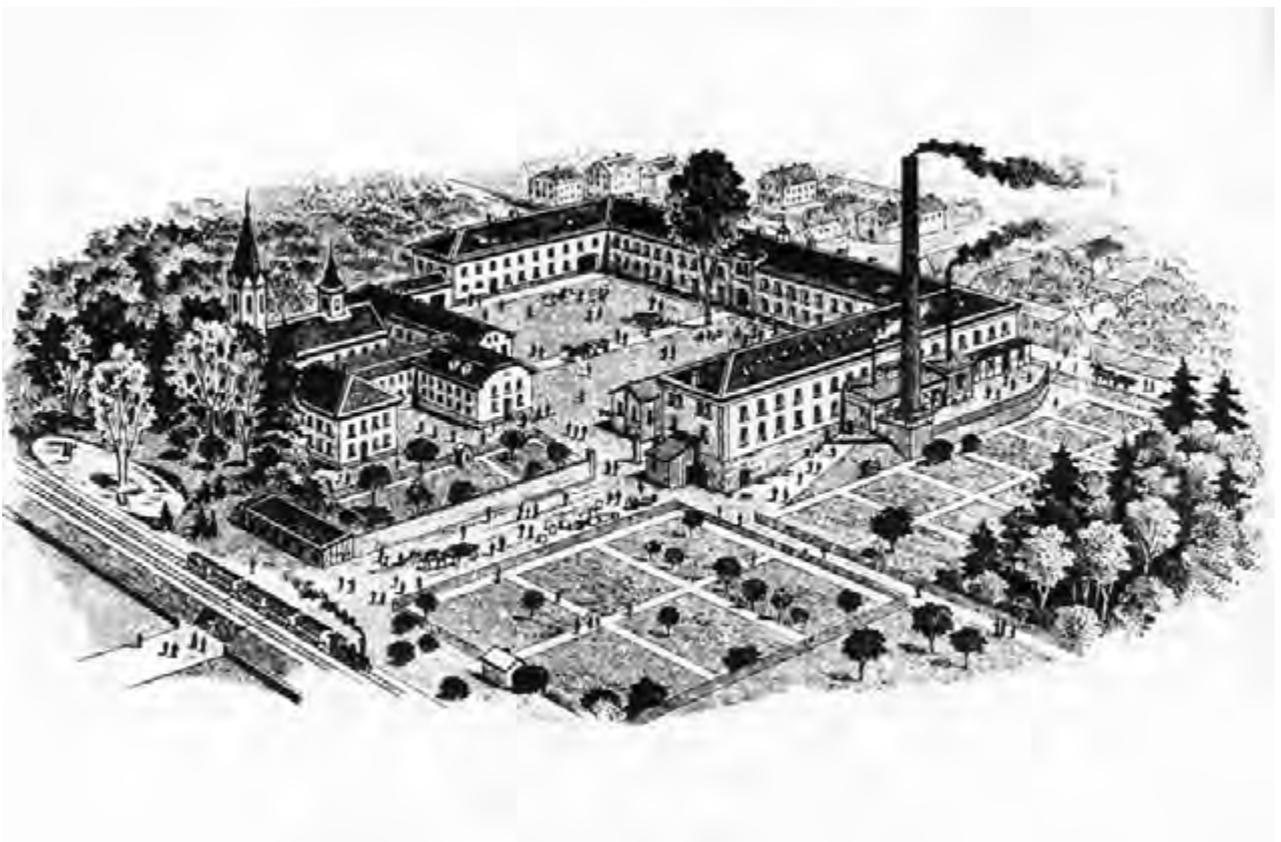


Abb. 7.3:  
Kloster Saarn vor 1800,  
Quelle: StA MH Sign.  
1516/47.323 Kloster Saarn  
02

Abb. 7.4:  
Kloster Saarn zur Zeit der  
Tapetenfabrik Niederhoff  
(Schauezeichnung), Quelle:  
StA MH Sign. 1516/47.323  
Kloster Saarn 06



## 1.3.5 HISTORISCHER ORTSKERN SAARN

## ABBILDUNGEN



Abb. 7.5:  
Kloster Saarn vor 1929,  
Quelle: StA MH Sign.  
1516/47.323 Kloster Saarn  
07

Abb. 7.6:  
Kloster Saarn um 1955,  
Quelle: Oberstadtdirektor  
der Stadt Mülheim a. d.  
Ruhr: Kloster Saarn. Mül-  
heim [1990], S. 41



1.3.5 HISTORISCHER ORTSKERN SAARN

ABBILDUNGEN



Abb. 7.7:  
Luftbild 1926 (Ausschnitt),  
StA MH Sign. 1501/38

## 1.3.5 HISTORISCHER ORTSKERN SAARN

## ABBILDUNGEN

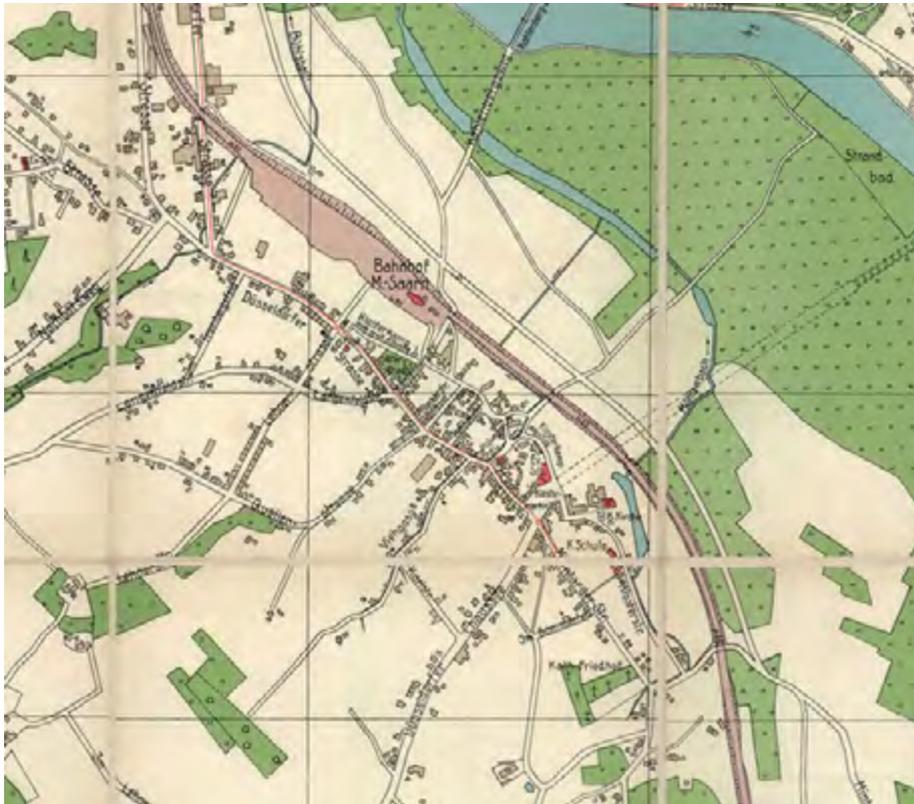
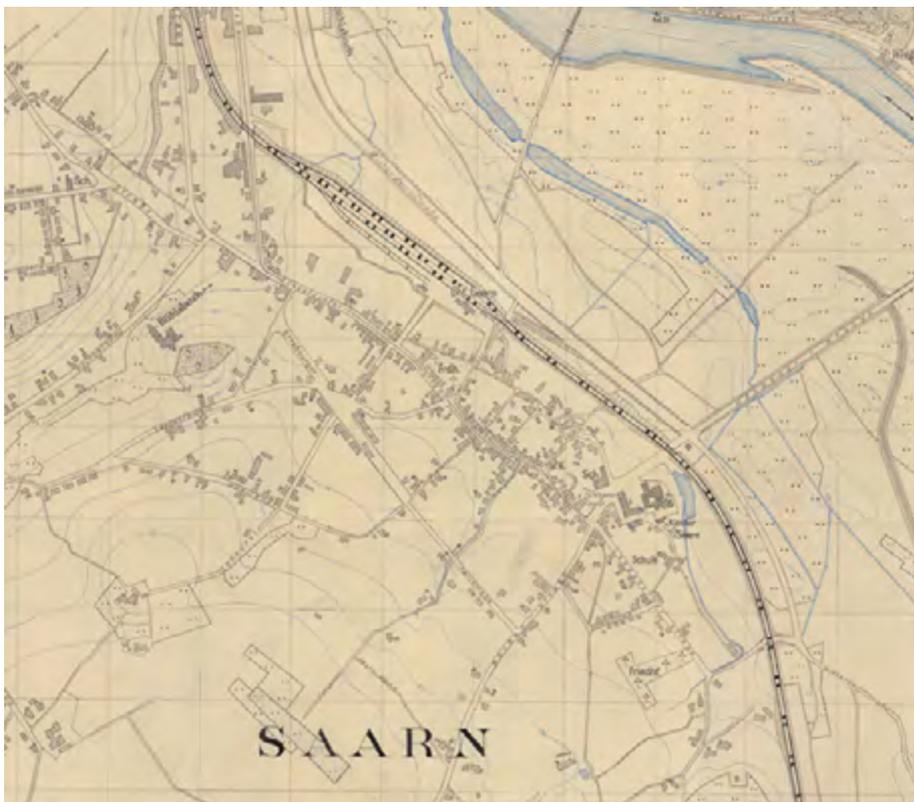


Abb. 7.8:  
Plan der Stadt Mülheim  
1926 (Ausschnitt), StA MH  
Sign. 1501/38

Abb. 7.9:  
Plan der Stadt Mülheim  
1945 (Ausschnitt), StA MH  
Sign. 1501/113



## 1.3.6 HISTORISCHER ORTSKERN SELBECK

## HISTORISCHE HERLEITUNG

Die Bauernschaft Selbeck gehörte im frühen 19. Jh. zur Bürgermeisterei Mintard und war in ein östliches Ober-Selbeck und ein westliches Unter-Selbeck gegliedert (Abb. 8.1). Die westliche Spitze von Unter-Selbeck ragt in den Broich-Speldorfer Wald hinein, an der Südseite des dortigen Haubach-Tals. Die Bauernschaft wird in Nord-Süd-Richtung von der Chaussee nach Düsseldorf (heute: Kölner Straße) gequert (Abb. 8.2).

Die stadträumliche Entwicklung Selbecks ist spürbar zunächst durch den dortigen Erzbergbau, dann durch die Theodor Fliedner Stiftung geprägt worden.

Der Selbecker Erzbergbau der jüngeren Zeit begann 1844 mit der Gründung der Gewerkschaft Selbecker Erzbergbau nach einem Erzfund von Ackerwirt Backhaus; in diesem Zusammenhang aufgefundene ältere Grubenverbaue belegen eine frühere Ausbeutung oberflächennaher Vorkommen.<sup>1</sup>

Der Abbau in Selbeck war Mitte des 19. Jhs. jedoch noch unbedeutend; erst mit der Gründung der Gewerkschaft Diepenbrock 1873 durch den Förster Engelhard Diepenbrock (als Mitbesitzer der Nutzungsrechte) und durch die Unterstützung des Steigers Roland Klug wurden oberflächennahe Erz- und Bleierzgänge durch entsprechende Versuchsschächte (bis 14 m Tiefe) erschlossen.

1882 erfolgte die Gründung der Gewerkschaft Selbecker Erzbergwerke zu Köln, Inhaber waren ortsferne Investoren: Ed. Dahm (Köln), Freiherr von Ayx-Euskirchen, Anton Dahm (Walporzheim) und Wilh. Dahm (Walporzheim). In den 1880er-Jahren wurden zwei Schächte abgeteuft (45 m und 63 m Tiefe), die Zeche Neu-Diepenbrock III entstand am Erzweg unweit der Chaussee und dem dortigen Haubach benachbart (Abb. 8.3). Die Zeche erreichte 1892 ihren wirtschaftlichen Höchststand mit 569 Mann Belegschaft und einer Förderung von 10.333 t Zinkerz, 172 t Bleierz und 172 t Schwefelerz.

In den 1880er-Jahren wurde mit dem Bau von Steiger-Doppelhäusern und einem Ledigenheim begonnen. 1892/93 errichtete der Bergwerksverein die südlich der Zeche gelegene Volksschule Selbeck, zeitgleich entstand im sog. Bergmannsdorf die katholische Kirche St. Theresa von Avila (Abb. 8.4). Die Siedlung wurde in deutlicher Distanz zur Zeche am südlichen Abschnitt der in Selbeck verlaufenden Chaussee (Kölner Straße) platziert.

Die Zeche, die bei Höchststand der Produktion fast  $\frac{3}{4}$  der westdeutschen Zinkerze förderte, erlebte bereits um 1900 aufgrund niedriger Weltmarktpreise für Zink

und Blei sowie infolge von Problemen mit Schwefelkies und Alaunschiefer (Gefahr von Selbstentzündungen) einen spürbaren betrieblichen Rückgang, der 1907 zur Stilllegung des Bergwerks führte. 1916 erwarb die Hugo Stinnes GmbH alle Rechte.

Das Engagement der heutigen Theodor Fliedner Stiftung in Selbeck geht zurück auf ein dort 1908 eingeweihtes Knabenheim.<sup>2</sup> Namensgeber der Stiftung ist der evangelische Theologe Theodor Fliedner, der 1836 die erste evangelische Diakonissenanstalt in Kaiserwerth, 1844 dann die Pastoralgehülfen- und Diakonenanstalt Duisburg (als Vorläuferin der heutigen Stiftung) gründete. 1925 wurde in Selbeck ein Kinder- und Säuglingsheim eröffnet. Nach der kriegsbedingten Zerstörung der Stiftungsgebäude in Duisburg wurde das Brüderhaus (als „Mutterhaus“) 1952 in Selbeck unweit der früheren Zeche neu errichtet, 1972 auch die Hauptverwaltung der Stiftung dort angesiedelt, 1969 die sog. Fachoberschule eingerichtet (bis 1977). 1982 eröffneten die Selbecker Werkstätten für Behinderte. Ab 1986 wurde schließlich unweit des Mühlenhofs (1968-73 Teil der Heil- und Pflegeanstalt Selbeck) das sog. Fliedner-Dorf errichtet und 1989 als Wohnprojekt für behinderte und nichtbehinderte Menschen eingeweiht, 1994 eine Erweiterung abgeschlossen (Architekten Hinrich Baller, Eckehard Feddersen, Rob Krier, Christoph Kohl, Peter Kulka, Walter von Lom).

Als Ortskern von Selbeck wird heute der Siedlungsbereich wahrgenommen, der sich um das ehem. Bergmannsdorf mit der kath. Pfarrkirche entwickelt und sukzessive erweitert hat (Abb. 8.5/8.6). Der Bereich der ehem. Zeche Neu-Diepenbrock III nördlich des Erzwegs ist heute ein kleines Gewerbegebiet. An der dort gegenüberliegenden Seite der Kölner Straße stehen die frühen Nachkriegsgebäude der Theodor Fliedner Stiftung, deutlich abgerückt und als kleines Runddorf im Haubachtal angelegt das Fliedner-Dorf, zu dem die hohe Pappelallee des Haubachs leitet (bei Anfahrt über die Straße Am Mühlenhof). Die weiteren Bereiche Selbecks sind weiterhin agrarisch geprägte Kulturlandschaft mit verstreut liegenden Hofanlagen.

Fußnoten:

<sup>1</sup> Die folgenden Informationen zum Selbecker Erzbergbau nach: Heinz Wilhelm Auberg: Der Erzbergbau in Lintorf und Selbeck, In: Horst A. Wessel: Pioniere der Mülheimer Wirtschaft und Gesellschaft seit dem Ende des 18. Jahrhunderts. Pioniere der Wirtschaft III. Essen 2017, S. 129-142. – Rolf Kleinschmidt: Selbecker Zink- und Bleibergwerk. Mülheim 1953 (StA Mülheim, Sign. 810/246).

<sup>2</sup> Angaben nach der Zeitleiste auf der Internet-Präsenz der Theodor Fliedner Stiftung, [www.fliedner.de](http://www.fliedner.de) (abgerufen 7.2018).

<sup>3</sup> StA MH, Sign. 1500/296

## 1.3.6 HISTORISCHER ORTSKERN SELBECK

## ANALYSE

**Selbeck – Analyse****> Ausdehnung historischer Ortskern**

Das historische, vor 1820 bestehende Selbeck bestand aus Bauernschaften und besaß keinen historischen Ortskern im landläufigen Sinne. Als Ortskern wahrgenommen wird daher der Siedlungskern, der um das Bergmannsdorf mit der zentralen kath. Kirche St. Theresa von Avila entstand und der im Laufe seines stadträumlichen Wachstums die chausseebegleitende Bebauung an der Kölner Straße integrierte.

Das eigentliche Bergmannsdorf kann mit der rechteckigen Straßenanlage von Karl-Forst-Straße, Glückaufstraße, Kastanienallee und einem flankierenden Abschnitt der Straße Markscheiderhof identifiziert werden (siehe Plan der Stadt Mülheim 1926, StA MH Sign. 1501/38). Dieser Kern war stadträumlich bis Mitte des 20. Jhs. relativ unverändert (siehe Plan der Stadt Mülheim 1945, StA MH Sign. 1501/113), die Bebauung ist heute jedoch weitgehend überformt. Die jüngere Bebauung lagerte sich relativ gleichmäßig um das Bergmannsdorf an und erweiterte sich entlang der bestehenden, älteren Wegeverbindungen bis zu den benachbarten Hofanlagen Markscheiderhof (im Nordwesten), Neuhaus (im Südwesten) und Kütenburg/Schnörkamp/Hanten (im Osten).

Einen Siedlungs- und Funktionszusammenhang eigener Art stellen die einander benachbarten Areale der Theodor Fliedner Stiftung dar. Während der ältere Abschnitt an der Kölner Straße eher wie ein Verwaltungsbereich wirkt, bildet der jüngere Abschnitt am Mühlenhof als Fliedner-Dorf einen Siedlungsbereich, der gestalterisch in einem (postmodernen) Duktus gehalten ist.

**> Bedeutende Wegebeziehungen**

Die Kulturlandschaft Selbecks ist von einem Netz älterer Wegeverbindungen durchzogen, die die Hofstellen erschließen und teilweise miteinander verbinden; diese Wege sind in der typischen Weise an den Ackergrenzen orientiert und leiten daher im Zickzack durch die bewegtere Topografie. Dieses Wegegeflecht strukturiert die Kulturlandschaft, ohne dass spezifische Wege in ihrer Bedeutung hervorstechen.

Als bedeutende Wegebeziehung kann in Selbeck die ehem. Chaussee nach Düsseldorf, heute Kölner Straße (Bundesstraße 1) angesehen werden.

**> Lage und Zusammenhang mit der Landschaft**

Die Bauernschaften von Ober- und Unter-Selbeck haben sich abseits des neuen Siedlungskerns um das ehem. Bergmannsdorf als Kulturlandschaft erhalten, auch wenn nur wenige Hofanlagen für sich genommen als schützenswert einzustufen sind. Gerade im westlichen Haubachtal (Stinder Höfe) und im Bereich von Ober-Selbeck rund um die Blaspiller Höfe und Am Sprung ist die Kulturlandschaft prägnant, die Ober-Selbeck tangierende BAB 52 ist dort merklich in die Topografie eingeschnitten.

**> Typische Baumaterialien und örtliche Bauentwicklung**

In der Gesamtheit der Hofanlagen zeigen einzelne noch Fachwerkstrukturen und erweisen sich dann als ältere Bebauung. Das Gros der Hofanlagen entstand in seiner heutigen Anmutung allerdings ab dem späten 19. Jh. und zeigt zeittypische Ziegel- und Putzfassaden.

Das Bergmannsdorf wurde ab den 1880er-Jahren in einer für die Bauaufgabe typischen Ziegelsichtarchitektur errichtet.<sup>3</sup> Diese Einheitlichkeit ist heute verloren, lediglich ein der Kirche St. Theresa von Avila gegenüberstehendes (denkmalgeschütztes) Wohnhaus zeigt noch diese Gestaltungsmerkmale.

1.3.6 HISTORISCHER ORTSKERN SELBECK ABBILDUNGEN

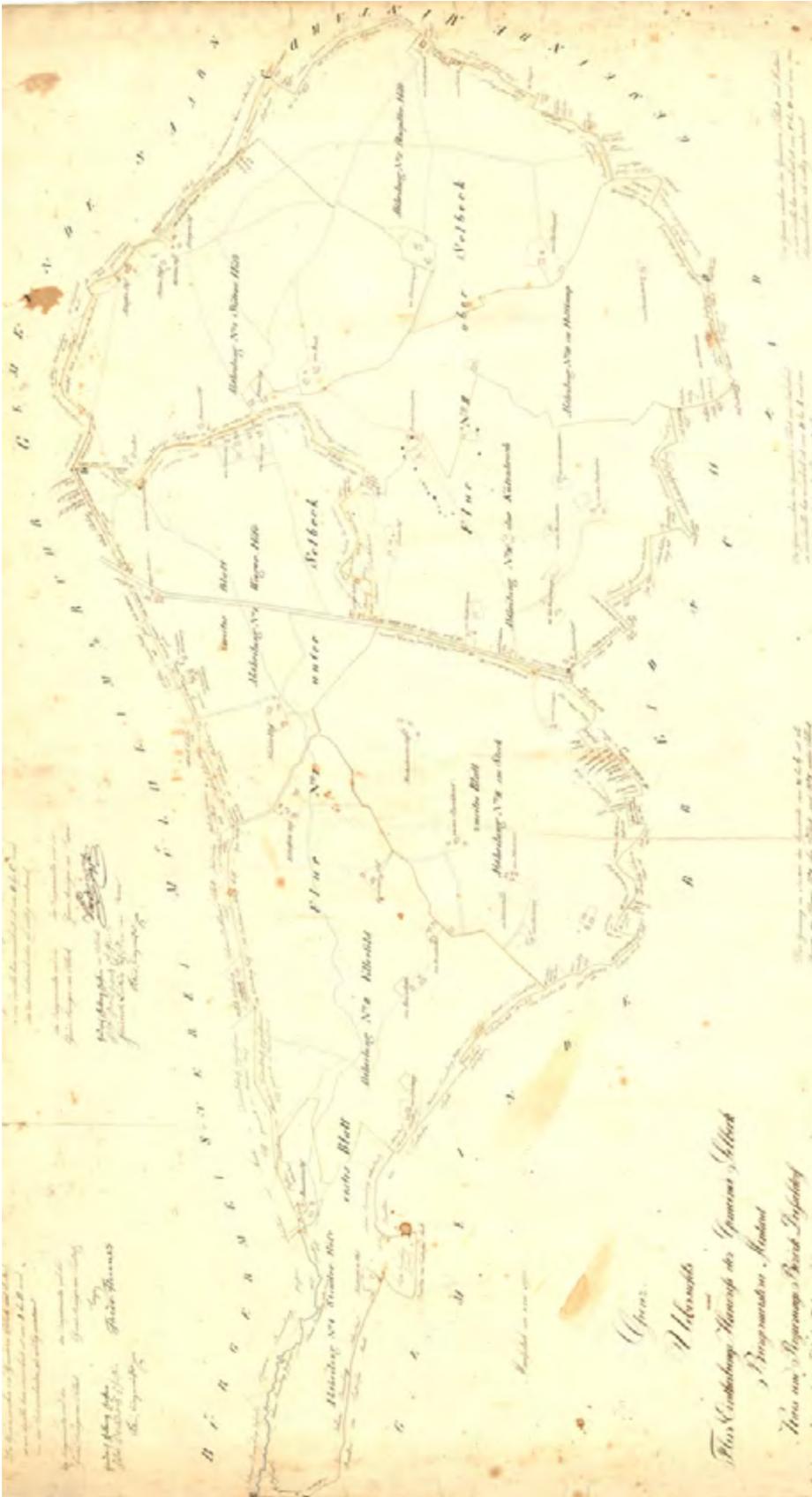


Abb. 8.1:  
Grenz- Übersichts- und Flur  
Eintheilung Handriß der  
Gemeinde Selbeck, gez.  
Maibusch 1821

## 1.3.6 HISTORISCHER ORTSKERN SELBECK

## ABBILDUNGEN

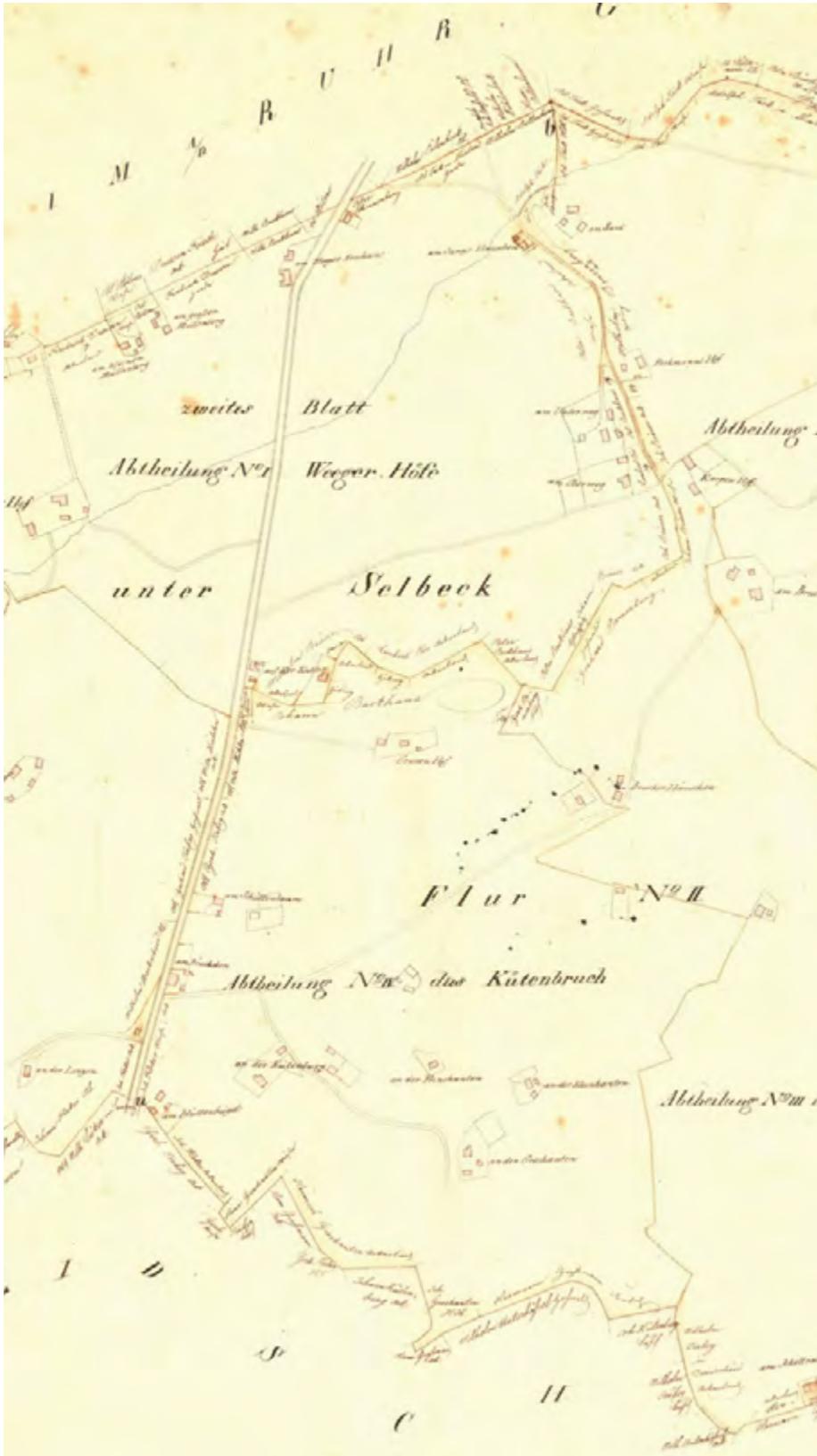


Abb. 8.2:  
Grenz- Übersichts- und Flur  
Eintheilung Handriß der  
Gemeinde Selbeck, gez.  
Maibusch 1821 (Ausschnitt)

## 1.3.6 HISTORISCHER ORTSKERN SELBECK

## ABBILDUNGEN



Abb. 8.3:  
Selbecker Erzbergwerke  
1886, StA MH Sign. 1502/5

## 1.3.6 HISTORISCHER ORTSKERN SELBECK

## ABBILDUNGEN

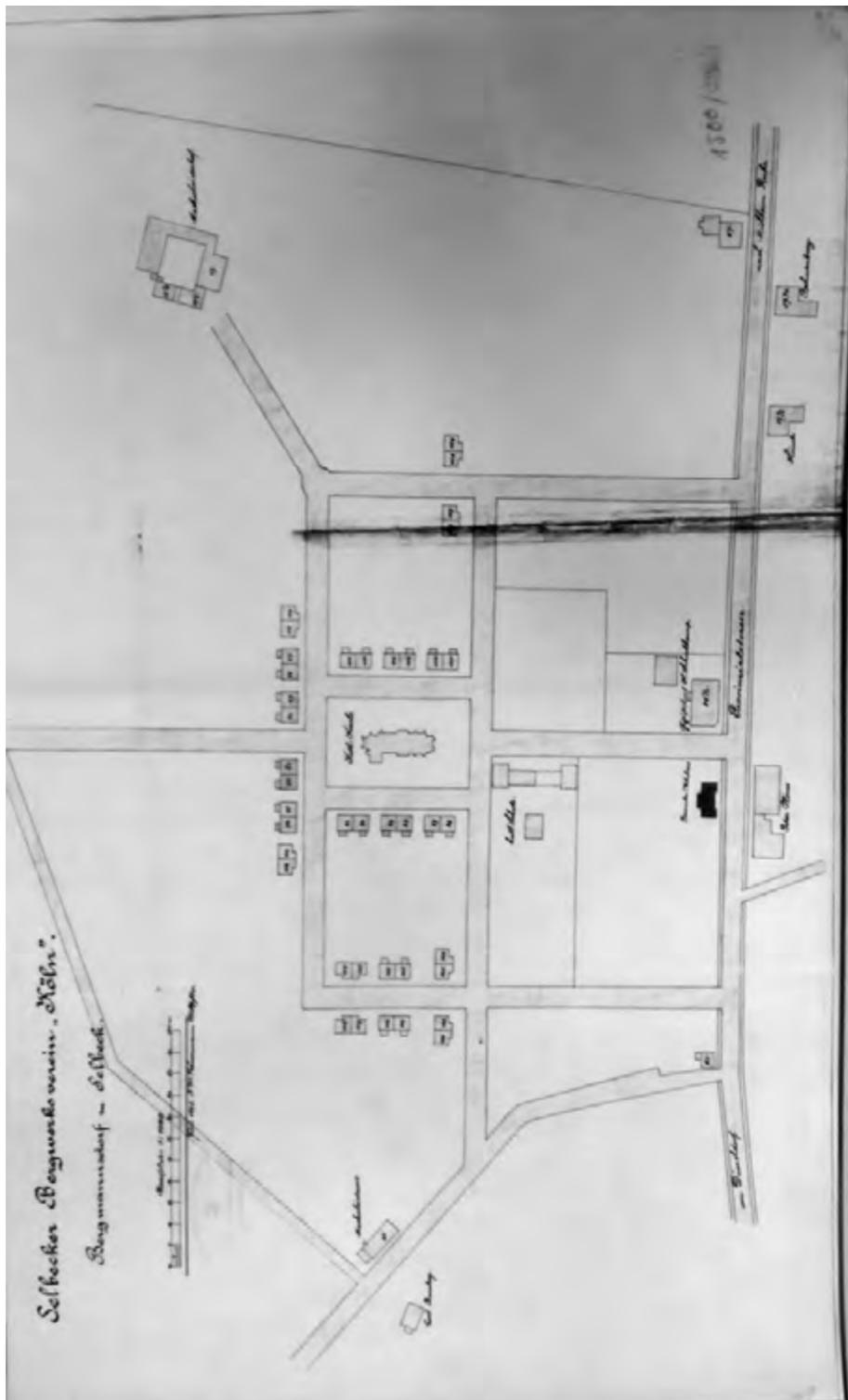


Abb. 8.4:  
Bergmannsdorf Selbeck  
um 1895, StA MH Sign.  
1500/296

1.3.6 HISTORISCHER ORTSKERN SELBECK ABBILDUNGEN



Abb. 8.5:  
Plan der Stadt Mülheim  
1926 (Ausschnitt), StA MH  
Sign. 1501/38

Abb. 8.6:  
Plan der Stadt Mülheim  
1945 (Ausschnitt), StA MH  
Sign. 1501/113



## 1.3.7 HISTORISCHER ORTSKERN MINTARD

## HISTORISCHE HERLEITUNG

Das kleine Dorf Mintard geht der Ortsgeschichte zufolge auf einen Fronhof des Klosters Gerresheim zurück, in dessen Kontext auch die vermutlich im 12. Jh. errichtete kath. Pfarrkirche St. Laurentius gehört. Die im frühen 18. Jh. bestehende Bürgermeisterei Mintard umfasste neben der Unter-Gemeinde Mintard selbst auch Selbeck, Breitscheid und Laupendahl mit Kettwig vor der Brücke; im ruhraufwärts gelegenen Laupendahl liegen auch die bergische Spornburg Landsberg und das in der Ruhraue gelegene Schloss Hugenpoet.

1929 wurde die Bürgermeisterei Mintard geteilt, in der Kommunalreform 1975 ergaben sich weitere Veränderungen, sodass heute der nördliche Teil der früheren Unter-Gemeinde Mintard (mit Selbeck und einem nordwestlichen Teil Breitscheids) zu Mülheim gehört (siehe Einleitung). Mintard mit den Mintarder Höfen bildet heute den südlichen Rand Mülheims auf der westlichen Ruhrseite.

Kurz nach 1800 zeigt sich der genannte nördliche Teil der Unter-Gemeinde Mintard als agrarisch geprägte Kulturlandschaft (Abb. 9.1). Das heutige Dorf Mintard ist der Niederterrassenkante zur Ruhr vorgelagert, in seinem Rücken erhebt sich der Mintarder Berg; kurz nach 1800 bestand hier ein kleiner Siedlungskern um die Pfarrkirche St. Laurentius mit zwei wasserumwehrten Höfen/Bauten und einem weiteren Siedlungskern am Hang der Niederterrasse (Abb. 9.2).<sup>1</sup>

Nördlich der Ansiedlung lagen 1823 in der Ruhraue Hofstrukturen, die den heutigen Mintarder Höfen entsprechen und sich in der Kartenübersicht erkennbar aus zwei räumlich leicht separierten Bauernschaften zusammensetzen: einer östlichen, ruhrnahen Bauernschaft um Rohlings Hof und einer westlichen, hangnahen Bauernschaft mit den drei großen Höfen Nieder Hof, Schmölings Höfe und Kamper Hof. Auf der Anhöhe über der Ruhr finden sich 1823 weitere Einzelgehöfte, die sich am Kalversberg zu einer kleinen Bauernschaft gruppieren.

Mit Bau und Inbetriebnahme der Unteren Ruhrtalbahn 1876 durch die zunächst private Bergisch-Märkische Eisenbahn-Gesellschaft entstand eine vor der Niederterrassenkante entlangführende Trasse, die zwischen den beiden Siedlungskernen von Mintard hindurchführte, durch trassennahe Bauten aber eher ein Zusammenwachsen beider Siedlungsteile förderte (Abb. 9.3). Diese Bahnverbindung wurde 1955 von einer zweigleisigen Hauptbahn zur eingleisigen Nebenbahn, 1968 wurde der gesamte Personenverkehr und der Güterverkehr auf dem Abschnitt Kettwig-Saarn eingestellt, der Bahnhof Mintard offenbar abgebrochen.

Ein signifikantes städtebauliches Wachstum Mintards begann mit dem Bau der Sachsensiedlung 1936-39 durch den Kettwiger Bauverein (Abb. 9.4). Nach dem Zweiten Weltkrieg setzte sich diese sowohl nach Süden (bis zum Hangeinschnitt Am Stoot) und östlich der August-Thyssen-Straße fort, die den alten Siedlungskern um die Pfarrkirche St. Laurentius quert. An der früheren, nördlich des Dorfes Mintard gelegenen Bahntrasse hat sich – evtl. ausgehend von älteren Einzelgebäuden – eine abseits gelegene Siedlung entwickelt. Die beiden um 1820 vorhandenen und weiterhin bestehenden Bauernschaften der Mintarder Höfe quert heute die hochliegende Ruhrbrücke der BAB 52 (erbaut 1963-66, siehe Abschnitt Ruhrbrücken).

Fußnote:

<sup>1</sup> Zum Kastell Mintard siehe Aufmaßpläne FH Düsseldorf o. D. (verm. 1990er-Jahre) im Stadtarchiv Mülheim, Sign. 1500/295.

## 1.3.7 HISTORISCHER ORTSKERN MINTARD

## ANALYSE

**Mintard – Analyse****> Ausdehnung historischer Ortskern**

Der Ortskern von Mintard bestand historisch gesehen aus zwei (kleinen) Siedlungskernen – dem Siedlungsbereich um die Kirche und einem Siedlungsbereich am Hang (um die platzartige Aufweitung/Gabelung der Mintarder Dorfstraße). Der Siedlungskern um die Kirche entsprach der heutigen Kreuzung von Mintarder Dorfstraße und August-Thyssen-Straße, was durch jüngere Bebauung in diesem Bereich allerdings kaum erlebbar ist. Diesem Kern angelagert waren zwei wasserumwehrte Höfe/Häuser, die in den Teichanlagen um die Villa Mintarder Dorfstraße 4 und der Teichanlage hinter dem Gebäude Mintarder Dorfstraße 1a strukturell bewahrt sind.

Der Siedlungskern am Hang erscheint heute stärker als ursprünglicher, authentischer Siedlungskern Mintards, insbesondere im westlichen Abschnitt der Mintarder Dorfstraße jenseits der vormaligen Bahntrasse (heute u. a. Verlauf der Straße Am Biestenkamp). Als historischer Ortskern Mintards wahrnehmbar ist daher der Verlauf der Mintarder Dorfstraße zwischen Kirche St. Laurentius und dem o. g. Platzraum.

**> Bedeutende Wegebeziehungen**

Die heutige August-Thyssen-Straße verband bereits um 1820 Kettwig und Saarn miteinander, der ehemals leicht abknickende Verlauf im Bereich der Mintarder Höfe (unter der Ruhrbrücke der BAB 52) ist heute noch als Feldweg erhalten. Sie gehört daher ebenso zu den bedeutenden Wegebeziehungen wie die Mintarder Dorfstraße, die von dem Siedlungskern um die Kirche St. Laurentius zur Hangkante führte und von dort hangkantenparallel weiter nach Nordwesten leitet.

Als bedeutende Wegebeziehung zu prüfen wären die Abschnitte der Ruhrtalbahn im Ortskern von Mintard, die überwiegend als Freiräume erhalten und dort bis heute ablesbar geblieben sind.

**> Lage und Zusammenhang mit der Landschaft**

Der Ortskern von Mintard liegt unterhalb des Niederterrassenhangs in der Ruhraue, der Alpenbach bildet die östliche Bebauungsgrenze. An der heutigen Südspitze Mintards hat sich die Bebauung in den Taleinschnitt Am Stoot hineingeschoben, auch am Hang des Mintarder Bergs sind einzelne, allerdings vom Straßenraum kaum wahrzunehmende Bauten errichtet. Im Umriss eher amorph, liegt der Ortskern von Mintard dennoch als erkennbare Einheit inmitten der Kulturlandschaft der Ruhraue.

Die Mintarder Höfe der Ruhraue und die zum heutigen Mintard gehörenden Hofanlagen auf der Anhöhe sind bis heute Bestandteil der Kulturlandschaft.

Eher problematisch wirkt die Ansiedlung, die an der Mündung der Schaumbeckstraße auf die Mintarder Dorfstraße entstanden ist. Sie erscheint als Splittersiedlung und könnte mittelfristig einen problematischen Lückenschluss zwischen Mintard und Mintarder Höfe initiieren (baurechtlich aktuell nicht möglich).

**> Typische Baumaterialien und örtliche Bauentwicklung**

Der historische Siedlungskern Mintards unterhalb des Hangs ist durch Fachwerkbauten geprägt. Die Kirche St. Laurentius mit ihrer Bruchsteinsichtigkeit und einer jüngeren, hierzu passenden Umfassungsmauer ist auch im Material als prägnanter Ortsbestandteil hervorgehoben.

Darüber hinaus sind keine charakteristischen Materialien wahrzunehmen.

1.3.7 HISTORISCHER ORTSKERN MINTARD

ABBILDUNGEN

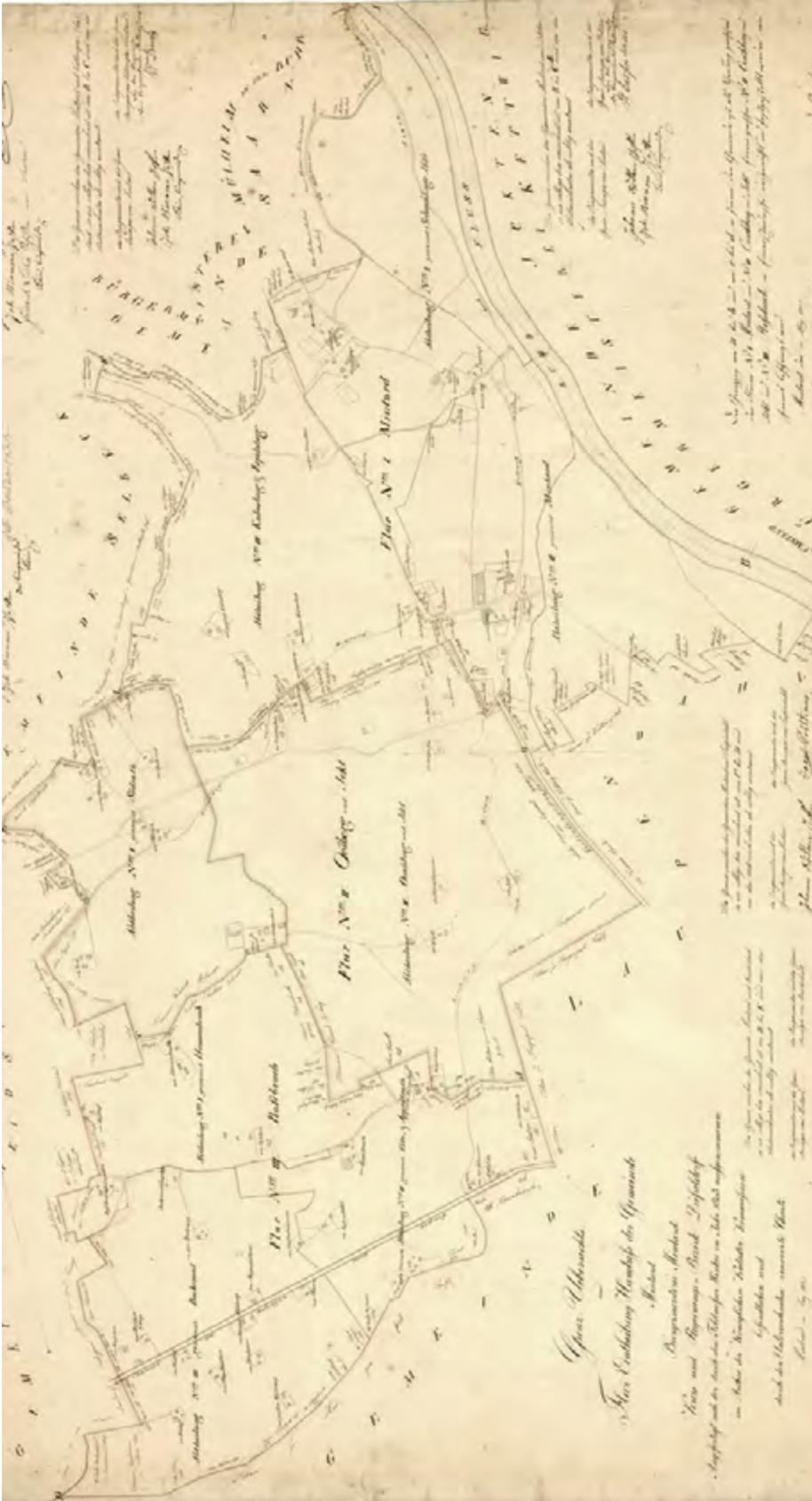


Abb. 9.1:  
Grenz-, Übersichts- und  
Flur Eintheilung Handriß  
der Gemeinde Mintard, gez.  
Maibusch 1823

## 1.3.7 HISTORISCHER ORTSKERN MINTARD

## ABBILDUNGEN



Abb. 9.2:  
Grenz-, Übersichts- und  
Flur Eintheilung Handriß  
der Gemeinde Mintard, gez.  
Maibusch 1823 (Ausschnitt)

## 1.3.7 HISTORISCHER ORTSKERN MINTARD

## ABBILDUNGEN



Abb. 9.3:  
Plan der Stadt Mülheim  
1926 (Ausschnitt), StA MH  
Sign. 1501/38

Abb. 9.4:  
Plan der Stadt Mülheim  
1945 (Ausschnitt), StA MH  
Sign. 1501/113



## 1.3.7 HISTORISCHER ORTSKERN MINTARD

## ABBILDUNGEN



Abb. 9.5:  
TK25 1954 (Ausschnitt)



Abb. 9.6:  
TK25 1984 (Ausschnitt)

## 1.3.8 HISTORISCHER ORTSKERN EPPINGHOFEN

## HISTORISCHE HERLEITUNG

Das historische Eppinghofen (ältere Schreibweise auch: Eppinghoven) gehört heute als sogenannte Altstadt II stadtstrukturell zur Mülheimer Innenstadt, von der es durch die Bahntrasse der ehemaligen Bergisch-Märkischen Eisenbahn getrennt ist.

In den frühen Parzellarkatasterkarten, die zu Beginn der 1820er-Jahre von der Stadt Mülheim und den umgebenden, zur Landbürgermeisterei Mülheim gehörenden Gemeinden angefertigt wurden, ist Eppinghofen als räumlich eigenständige Siedlung noch deutlich auszumachen (Abb. 10.1). In der *Gemeinde Charte des Parzellars Katasters der Gemeinde Eppinghoven* [sic] von 1822 (nachgeführt bis 1871) ist es als locker bebaute Struktur an der Eppinghofer Straße, nördlich der Sandstraße/Heißener Straße, dargestellt und hat sich den dunkelroten Nachträgen zufolge im mittleren Drittel des 19. Jhs. signifikant erweitert (vgl. Abb. 10.2).

Mit der 1845 eröffneten (und 1873 geschlossenen) Zinkhütte Gewerkschaft Eppinghofen verfügte Eppinghofen früh über eigene Industrie; die Friedrich Wilhelms-Hütte stand unweit von Eppinghofen, auch das 1871 in Styrum begründete Unternehmen Thyssen & Co. lag nahe am Gemeindegebiet. Zwischen der Zinkhütte und dem Ort Eppinghofen querte die Chaussee von Mülheim nach Essen, die heutige Aktienstraße, die an der Friedrich Wilhelms-Hütte begann und parallel zum Eppinghofer Gemeindegebiet (wenn auch auf Mellinghofer Gebiet) nach Nordosten führte. Die Nähe des Dorfes Eppinghofen zum Stadtgebiet von Mülheim, unweit des auf Mülheimer Stadtgebiet liegenden Bahnhofs Eppinghofen (dem heutigen Hauptbahnhof Mülheim), hat die stadträumliche Verbindung über die trennende Bahntrasse hinweg zweifelsohne mit befördert.

Die Gemeindegrenze zu Mellinghofen war über weite Strecken die Kreuzstraße, der Siedlungskern von Mellinghofen lag Eppinghoven nördlich der Aktienstraße, an der Mellinghofer Straße quasi gegenüber und damit ebenfalls unweit der genannten Zinkhütte. Mit dem Umriss einer verlandeten Ruhrschleife mit Flutgraben, die als „die hintere Aue“ in die *Gemeinde Charte des Parzellars Kataster der Gemeinde Mülheim* von 1823 (nachgeführt 1872) eingetragen ist, reichte das Gebiet der Stadt Mülheim westlich von Eppinghofen bis an den heutigen Straßenzug Auerstraße – Seilerstraße – Josefstraße heran.

Die Doppelgleisanlage der Bergisch-Märkischen Eisenbahn (BME) und der Rheinischen Eisenbahn (RhE) führte 1871 östlich des heutigen Hauptbahnhofs in einem weiten S-förmigen Schwung über Eppinghofer Gemeindegebiet durch das Bruchbachtal (Abb. 10.3). In diesem

1821 nur gering bebauten, agrarisch geprägten Bereich initiierte die Bahntrasse augenscheinlich eine Siedlungsentwicklung an Winkhauser Weg (einem ehemaligen Ackerweg), der Bruchstraße und der Straße Steinkuhle bis in den nordöstlichen Ausläufer Eppinghofens rund um die Hofanlage Aufm Röttgen.

1878 wurden Eppinghofen und Mellinghofen zur Stadt Mülheim eingemeindet und die stadträumliche Entwicklung dadurch auch kommunalpolitisch fundiert. In der Übersichtskarte der Stadt Mülheim 1885 ist die sich im Dreieck von Aktienstraße, Eppinghofer Straße und BME-Trasse entwickelnde Siedlungsstruktur über das Amtsgerichts-Quartier rund um die Charlottenstraße stadtstrukturell an die Mülheimer Innenstadt angebunden (Abb. 10.3).

Eine Verdichtung zu einer geschlossenen Straßenrandbebauung ist allerdings nur für den südlich der Sandstraße liegenden, bahnhofsnahe Abschnitt der Eppinghofer Straße eingetragen. Die spätere Straße Klöttchen ist noch als schmaler, kaum bebauter Weg eingezeichnet, östlich davon stehende Bebauung ist weitgehend auf die Heißener Straße, die Kreuzstraße und die Kühlenstraße beschränkt.

Parallel zu der Erweiterung des Mülheimer Stadtkerns nach Osten (mit dem Quartier beiderseits der Adolfstraße) wächst auch Eppinghofen ostwärts; das neue Quartier wird entsprechend den Straßennamen als Dichterviertel bezeichnet und basiert im Wesentlichen auf einem Wegstern, in dessen Zentrum der Goetheplatz liegt. Im Plan der Stadt Mülheim von 1926 ist das Dichterviertel als weitgehend geschlossene Baustruktur mit Schulbauten an den flankierenden Straßen Bruchstraße und Heißener Straße dargestellt (Abb. 10.4).

Die evangelische Johanniskirche (errichtet 1912, heutiges Kirchengebäude 1965) ist am nordöstlichen Rand des damaligen Eppinghofen zwischen Kreuz- und Aktienstraße eingezeichnet (und damit eigentlich auf Mellinghofer Gebiet), während die 1903 bis 06 erbaute katholische St. Engelbert-Kirche in eine repräsentative Platzsituation auf dem vormaligen Standort der Zinkhütte gestellt wurde.

Der Bereich um die Kirche St. Engelbert verdichtet sich allerdings erst nach 1945 in nennenswerter Weise (Abb. 10.6/10.7). Auch östlich der Johanniskirche entsteht erst in der Nachkriegszeit mit den Siedlungsbauten rund um die Kreuzfeldstraße (alter Flurname: Auf dem Bungart, Siedlungsname: Auf'm Peisberg) eine in zeittypischer Weise aufgelockerte Bebauung, die sich im Verlauf des 3. Viertels des 20. Jhs. bis an den Ruhr-schnellweg/BAB A 40 fortsetzt.

## 1.3.8 HISTORISCHER ORTSKERN EPPINGHOFEN

## ANALYSE

**Eppinghofen – Analyse****> Ausdehnung historischer Ortskern**

Der historische Ortskern von Eppinghofen an der Eppinghofer Straße ist durch eine jüngere, im Wesentlichen aus der Nachkriegszeit stammenden Bebauung geprägt. Die an den Mündungen von Bruchstraße und Kuhlenstraße gelegene ehemalige Ortsmitte ist dadurch als solche nicht mehr wahrnehmbar.

**> Bedeutende Wegebeziehungen**

Die Eppinghofer Straße gehört mit ihrer Fortsetzung Mellinghofer Straße zu den historischen Wegebeziehungen, die Mülheim mit umliegenden Dörfern und Bauernschaften verband. Sie wird von der Aktienstraße gequert, die im frühen 19. Jh. als Chaussee nach Essen angelegt wurde und an der Friedrich Wilhelms-Hütte beginnt.

**> Lage und Zusammenhang mit der Landschaft**

Das heutige Eppinghofen gilt als Bestand der Innenstadt, die sich über die Trasse der Bergisch-Märkischen und der Rheinischen Eisenbahn hinweg nordwärts bis an die bedeutenden Mülheimer Industrieunternehmensstandorte von Friedrich Wilhelms-Hütte und Thyssen & Co. entwickelte. Einen Bezug zur Kulturlandschaft weist Eppinghofen damit nicht mehr auf, ist jedoch weiterhin durch die Topografie zwischen Ruhniederung und Hauptterrassen geprägt.

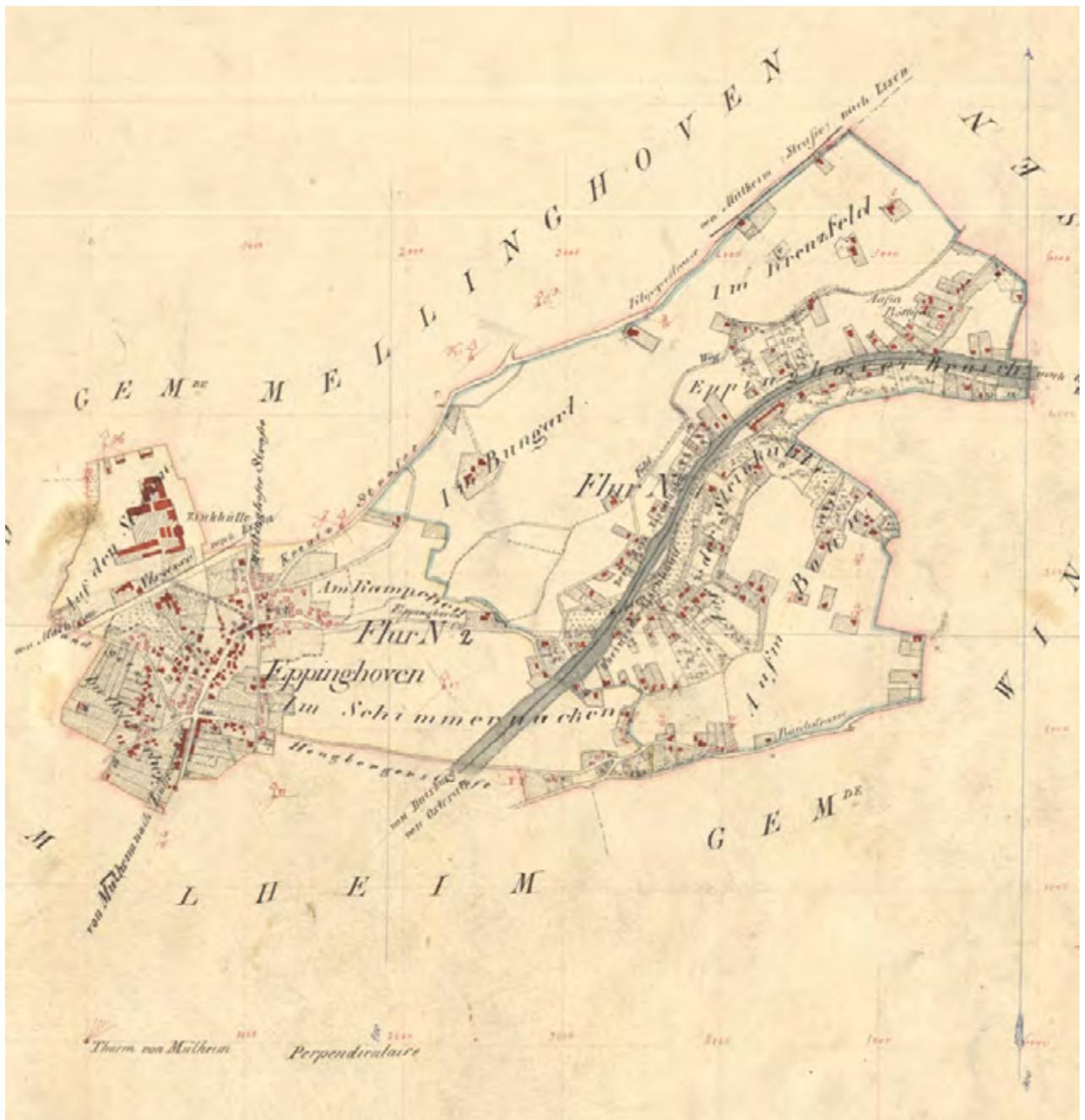
**> Typische Baumaterialien und örtliche Bauentwicklung**

Typische Baumaterialien und eine im Sinne des Denkmalpflegeplans identifizierbare örtliche Bauentwicklung sind nicht vorhanden.

## 1.3.8 HISTORISCHER ORTSKERN EPPINGHOFEN

## ABBILDUNGEN

Abb. 10.1:  
Gemeinde Charte des  
Parzellar Katasters der  
Gemeinde Eppingho-  
ven 1822, gezeichnet  
Geometer J. W. Cappel  
(Ausschnitt), Nachträge  
bis 1871



## 1.3.8 HISTORISCHER ORTSKERN EPPINGHOFEN

## ABBILDUNGEN

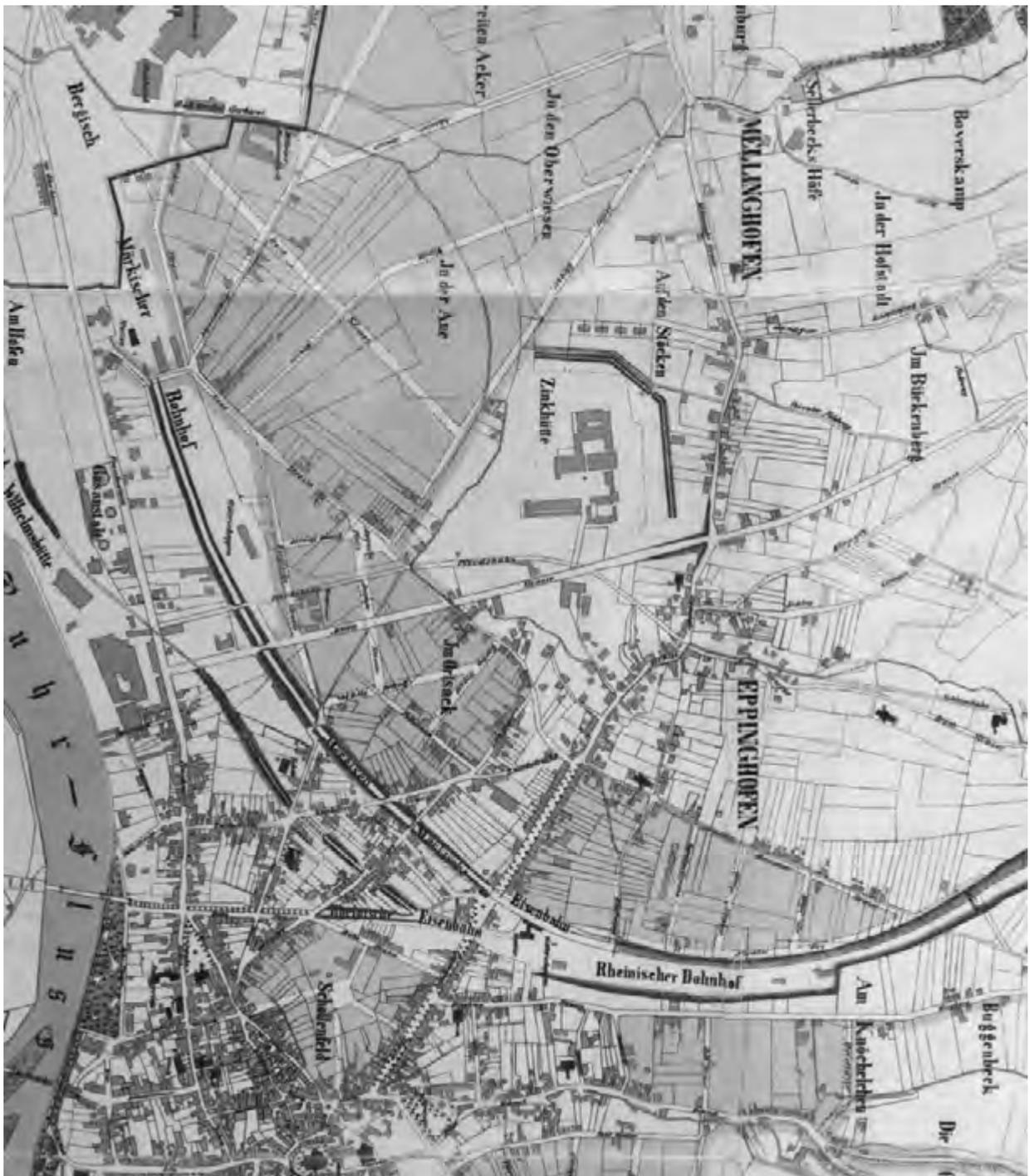
Abb. 10.2:  
Karte Flur N<sup>o</sup> 2 der  
Gemeinde Eppinghoven,  
Bürgermeisterei  
Mülheim a Ruhr 1821,  
gezeichnet durch Hilfs-  
geometer J. Benning-  
haus (Ausschnitt)



## 1.3.8 HISTORISCHER ORTSKERN EPPINGHOFEN

## ABBILDUNGEN

Abb. 10.3:  
Übersichtskarte der  
Stadt Mülheim 1885  
(Ausschnitt)



## 1.3.8 HISTORISCHER ORTSKERN EPPINGHOFEN

## ABBILDUNGEN



Abb. 10.4:  
Plan der Stadt Mülheim  
1926 (Ausschnitt), StA  
MH Sign. 1501/38

Abb. 10.5:  
Plan der Stadt Mülheim  
1945 (Ausschnitt), StA  
MH Sign. 1501/113



## 1.3.8 HISTORISCHER ORTSKERN EPPINGHOFEN

## ABBILDUNGEN



Abb. 10.6:  
TK 25 1954 (Ausschnitt)

Abb. 10.7:  
TK 25 1984 (Ausschnitt)



## 1.3.9 HISTORISCHER ORTSKERN MELLINGHOFEN

## HISTORISCHE HERLEITUNG

Die Gemeinde Mellinghofen lag im frühen 19. Jahrhundert zwischen der Bürgermeisterei Dümpten im Norden und der Bürgermeisterei Eppinghofen im Süden. Den Nordrand von Mellinghofen bildete eine verlandete Ruhrschleife (Flurnamen: In der Aue/In den Oberwiesen), in die die beiden Mellinghofer Bäche mündeten: der parallel zur Straße Buchenberg fließende Horbach und der südlich der Mühlenstraße fließende Mühlbach. Die Chaussee nach Essen (heute: Aktienstraße) lag ebenfalls mit einem längeren Abschnitt auf Mellinghofer Gebiet, parallel zu dessen Südgrenze (Abb. 11.1). Das Dorf Mellinghofen selbst bestand nördlich der Kreuzung von Aktienstraße mit Mellinghofer Straße, südlich dieser Kreuzung lag kaum 500 m entfernt das Dorf Eppinghofen (Abb. 11.2/11.3).

Die agrarischen Siedlungsstrukturen folgten mehrheitlich den beiden Bachläufen, insbesondere dem Mühlbach, an dessen Kreuzung mit der Mellinghofer Straße die Sellerbeckshöfe mit einem den Bach stauenden Mühlteich standen.

Am Oberlauf des Mühlbachs ist neben weiteren Höfen der 1811 niedergebrachte Schacht Christian („Christiani Schacht“) eingetragen (Abb. 11.1). Im damaligen Kartenbild (von 1822) eher unscheinbar, bestand hier eine der ersten Tiefbauzechen des Ruhrgebiets, die zur 1814 konsolidierten Gewerkschaft Vereinigte Sellerbeck gehörte (s. a. Abschnitt Industrie).

Diese ging auf einen schon im 16. Jh. betriebenen Stollenbergbau zurück, der bei Mellinghofen ins Ruhrtal mündete.<sup>1</sup> 1814 wurde auf Schacht Christian eine von Franz Dinnendahl errichtete Dampfmaschine für die Wasserhaltung in Betrieb genommen, 1825 ergänzt durch eine Förderdampfmaschine. 1820 begann der Abbau auf einer Fördersohle von 45 Lachtern (= ca. 94 m), seinerzeit die tiefste Grube im Bereich Essen/Mülheim.<sup>2</sup> Für den Kohlentransport der Gewerkschaft Ver. Sellerbeck wurde 1847 eine Pferdeisenbahn zum ebenfalls 1847 eingeweihten Bahnhof Oberhausen in Betrieb genommen. An dieser Trasse wurde 1854 (auf Dümptener Gebiet) der bis 1905 betriebene Schacht Carnal (auch: Carnall) abgeteuft, der in der Preußischen Neuaufnahme 1892 mit „Z. Sellerbeck“ betitelt ist und unweit des Schachts Christian an der Grenze zwischen Dümpten und Mellinghofen platziert war. Betriebliche Probleme führten dazu, dass Schacht Christian vermehrt für die Wasserhaltung und als Wetterschacht (ab 1840) genutzt wurde, 1949 wurde er verfüllt.

1878 wurde Mellinghofen (zusammen mit Eppinghofen) zur Stadt Mülheim eingemeindet, was auch durch die

westlich von Mellinghofen gelegenen Industrien (Friedrich Wilhelms-Hütte, Thyssen & Co. sowie die Zinkhütte Eppinghofen) begründet gewesen sein dürfte. Dies wird in der Zusammenschau der Übersichtskarte der Stadt Mülheim a. d. Ruhr von 1885 deutlich, wo auch das noch ganz auf Styrumer Gebiet liegende Werksgebäude von Thyssen & Co. eingetragen ist (Abb. 11.3). Im Plan der Stadt Mülheim von 1926 ist Thyssen & Co. bereits deutlich angewachsen und erstreckt sich auf ehemals Mellinghofer Gebiet bis an die Mellinghofer Straße in östlicher, bis an das Gelände der 1873 geschlossenen Zinkhütte in südlicher Richtung (Abb. 11.4).

Die industrielle Entwicklung prägte im ersten Viertel des 20. Jhs. auch die Siedlungsentwicklung in Mellinghofen. Auf dem bis dahin unbesiedelten Boverskamp entstanden zwischen Horbach und Mühlbach entlang den neu erstellten Boverstraße und Lerchenstraße gereimte Werkwohnbauten, ebenso südlich des Horbachs nahe der Aktienstraße (Straßen Im Eichenberg, Horbachweg). Nördlich über dem Mühlbach entstand auf der Anhöhe des teilbewaldeten Papenbuschs (auch: Papenbüschken) ab 1919 die gleichnamige Siedlung, die von einer durch Thyssen & Co. mit der Stadt Mülheim gegründeten Baugesellschaft errichtet wurde (Abb. 11.5, s. a. Abschnitt Siedlungen und Quartiere).

Weitere Verdichtungen erfolgen nach dem Zweiten Weltkrieg zunächst südlich von Bover- und Lerchenstraße (durch aufgelockert platzierte Zeilen), dann weiter Richtung Osten bis an den Ruhrschnellweg; unweit des früheren Schachts Christian entsteht die Gustav-Heinemann-Schule, unweit des früheren Schachts Carnall die Erich-Kästner-Gemeinschaftsgrundschule (Abb. 11.6./11.7).

Von den beiden Bachläufen ist der Mühlbach (bis kurz vor die Mellinghofer Straße) stark durch Grünzüge gerahmt und parkähnlich ausgestaltet, für den Horbach trifft dies in geringerem Maße und lediglich an seinem Oberlauf am Eichenberg zu. Die Mellinghofer Straße bildet heute die Grenze zwischen Industrie und Wohnen, Erstere reicht nun bis fast an die Aktienstraße heran.

## Fußnoten

<sup>1</sup> Dietmar Bleidick: Steinkohlenbergbau in Mülheim 1800-1870. Die Anfänge des Tiefbaus und das Aufkommen der Mergelzechen. In: Geschichtsverein der Stadt Mülheim (Hg.): 900 Jahre Mülheim an der Ruhr 1093-1993 (= Zeitschrift des Geschichtsvereins Mülheim a. d. Ruhr 66), Mülheim 1993, S. 363-385, hier S. 371.

<sup>2</sup> Dietmar Bleidick: Steinkohlenbergbau in Mülheim 1800-1870. Die Anfänge des Tiefbaus und das Aufkommen der Mergelzechen. In: Geschichtsverein der Stadt Mülheim (Hg.): 900 Jahre Mülheim an der Ruhr 1093-1993 (= Zeitschrift des Geschichtsvereins Mülheim a. d. Ruhr 66), Mülheim 1993, S. 363-385, hier S. 373.

## 1.3.9 HISTORISCHER ORTSKERN MELLINGHOFEN

## ANALYSE

**Mellinghofen – Analyse****> Ausdehnung historischer Ortskern**

Das vormalige Dorf Mellinghofen ist zunächst durch Bauten der Gründerzeit, dann durch Bauten der Nachkriegszeit nachhaltig überformt worden und als historischer Ortskern nicht mehr vorhanden. Auch die prägnante Bauerschaft der Sellerbeckshöfe ist bis auf einzelne Bauten überformt.

**> Bedeutende Wegebeziehungen**

Die Mellinghofer Straße ist ein bedeutender überörtlicher Weg, der durch seine heutige Grenzlage zwischen Industrie und Wohnen stadtstrukturell nochmals hervorgehoben ist. Die Aktienstraße, vormals Chaussee nach Essen, gehört ebenfalls zu den bedeutenden Wegebeziehungen.

**> Lage und Zusammenhang mit der Landschaft**

Mellinghofen integriert mit Horbach und Mühlbach zwei historische Bachläufe, von denen insbesondere der Mühlbach als integraler Bestandteil einer Parkanlage einen kulturlandschaftlichen Baustein bildet. Nach Osten bildet der Ruhr-schnellweg (heute BAB A 40) eine Kante, die Grenze und Übergang zur Kulturlandschaft Winkhausens ist.

**> Typische Baumaterialien und örtliche Bauentwicklung**

Typische Baumaterialien und eine im Sinne des Denkmalpflegeplans identifizierbare örtliche Bauentwicklung sind nicht vorhanden.



## 1.3.9 HISTORISCHER ORTSKERN MELLINGHOFEN

## ABBILDUNGEN

Abb. 11.2:  
Karte Section B der Gemein-  
de Mellinghofen,  
Bürgermeisterei Mül-  
heim a d Ruhr 1821,  
gez. durch Geometer-  
Gehülfe W. Werner  
(Ausschnitt)





## 1.3.9 HISTORISCHER ORTSKERN MELLINGHOFEN

## ABBILDUNGEN



Abb. 11.4:  
Plan der Stadt Mül-  
heim 1926 (Ausschnitt,  
montiert), StA MH Sign.  
1501/38

Abb. 11.5:  
Plan der Stadt Mül-  
heim 1945 (Ausschnitt,  
montiert), StA MH Sign.  
1501/113



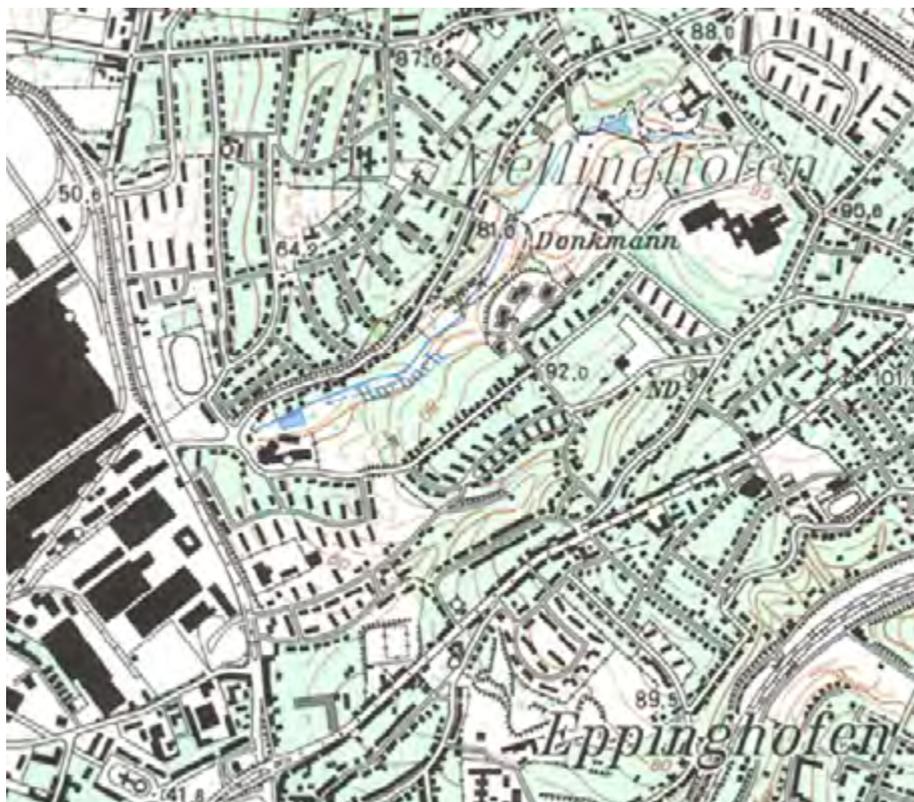
## 1.3.9 HISTORISCHER ORTSKERN MELLINGHOFEN

## ABBILDUNGEN



Abb. 11.6:  
TK 25 1954 (Ausschnitt)

Abb. 11.7:  
TK 25 1984 (Ausschnitt)



## 1.3.10 HISTORISCHER ORTSKERN DÜMPTEN

## HISTORISCHE HERLEITUNG

Das heutige Dümpten, nordöstlich von Styrum gelegen, bildete um 1800 den nordöstlichen Bereich der bergischen Unterherrschaft Broich und war durch verstreute Bauernschaften geprägt. Die Ersterwähnung soll 1093 in Urkunden der Abtei Werden erfolgt sein, wo ein Lambert aus Dümpten genannt sei; 1260 bestand eine Honschaft Dümpten, die 1578 überschaubare 27 Feuerstätten zählte.<sup>1</sup>

In der 1805 durch den preußischen Generalmajor Karl Ludwig von Lecoq gezeichneten Karte Nordwestdeutschlands ist der Bereich der zwischen 1904 und 1910 bestehenden Bürgermeisterei Dümpten in Ober- und Nieder-Dümpten sowie kleinere, unbezeichnete Bauernschaften gegliedert (Abb. 12.1). Zugleich ist in dieser Karte die topografische Situation eingetragen: Ober-Dümpten ist in der späteren Mitte der Bürgermeisterei Dümpten auf einer Anhöhe der Ruhrhöhen verortet, Nieder-Dümpten hingegen nordwestlich davon in einem Bachtal.

In der 1824 von Müffling gezeichneten Karte (aus dem von Tranchot begonnenen einschlägigen Kartenwerk der Rheinlande) ist eine vergleichbare bäuerliche Siedlungsstruktur erkennbar, die jedoch stärker die einzelnen Hofeslagen bzw. Bauernschaften darstellt (Abb. 12.2). Das Lecoq'sche Nieder-Dümpten entspricht hier der Bauernschaft In den Dümpterhöfen, so wird diese Ansiedlung auch auf jüngeren Karten benannt (in der Schreibweise In den Dümpter Höfen). Ober-Dümpten gliedert sich bei von Müfflings Karte hingegen in verschiedene kleinere Einheiten wie den Schobershof und die Sandershöfe.

Die Topografie ist bei von Müffling ebenfalls detaillierter dargestellt: der Taleinschnitt des Hexbachs, einem in nordwestlicher Richtung fließenden Emscherzufluss, ist farbig deutlich hervorgehoben. An ihm lagen 1824 (von Süd nach Nord gesehen) die Beckshöfe, der Wennmannshof und die Bauernschaft des Lepkeshofs. Ein zweiter Bachlauf – die Schmalbeck – entsprang im Bereich des Schobershofs (nach Lecoq: Ober-Dümpten) und leitet in einem nördlichen Bogen durch In den Dümpter Höfen und den Bottenbruch weiter Richtung Styrum.

Beide Bachläufe fassen die Hauptterrasse von Ober-Dümpten zu drei Seiten ein, ein dritter Bach trennt sie Richtung Mellinghofen von einer weiteren Anhöhe mit Schöltges Hof und der Schippersheide.

Die betreffenden Anhöhen sind in Lecoqs Karte mit dem textlichen Zusatz „Steinkohlen-lagen“ versehen.

Damit korrespondiert, dass bereits bei von Müffling eine Dümptener Schachtanlage eingetragen ist: Hustadt, unweit Schöltges Hof und östlich des Schultenhofs am Bottenbruch. (Südöstlich davon ist bei von Müffling auch Christians Schacht verzeichnet, der allerdings bereits auf Mellinghofer Gebiet liegt, siehe Abschnitt Mellinghofen.)

In Mülheim bestand um 1800 bekanntlich ein seit Jahrhunderten bestehender Kohlenbergbau, der die zutage tretenden Flöze abbaute und Mülheim im 15. und 16. Jh. in Verbindung mit der schiffbaren Ruhr zu einem Zentrum des Kohlehandels werden ließ, wie dies auch ältere Karten und Darstellungen mit den Kohlelagern am Ruhrufer belegen (siehe Abschnitt Industrie).<sup>2</sup>

Um 1800 begann der Übergang zu den Tiefbauzechen, die die Lagervorkommen unter der Mergelschicht abzubauen begannen und dabei teilweise auf älteren Zechen und ihrem Felderbesitz aufbauten. Dazu gehört die erwähnte Dümptener Zeche Hustadt, die 1810 bereits stillgelegt war und in der neu begründeten Zeche Caroline eine Nachfolgerin fand (Abb. 12.5). Diese Zechen nutzten die neuartigen Dampfmaschinen, die u. a. von Franz Dinnendahl nach englischen Vorbildern gefertigt wurden – so erhielt die Zeche Caroline 1811 eine Dinnendahlsche Dampfmaschine.<sup>3</sup>

Die 1814 konsolidierte Gewerkschaft Vereinigte Sellerbeck ging ebenfalls auf einen schon im 16. Jh. betriebenen Stollenbergbau zurück, der bei Mellinghofen ins Ruhrtal mündete.<sup>4</sup> Mit einer 1814 ebenfalls von Franz Dinnendahl errichteten Dampfmaschine auf dem zur Gewerkschaft Ver. Sellerbecke gehörenden Christians Schacht wurde dort 1820 der Abbau auf einer Förder-sole von 45 Lachtern (= ca. 94 m) begonnen, seinerzeit die tiefste Grube im Bereich Essen/Mülheim.<sup>5</sup>

Weitere Zechen um Dümpten folgten: 1847 wurde die Gewerkschaft Roland aus seit 1841 tätigen Schürfgesellschaften konsolidiert; ihre Übertageanlagen errichtete sie unweit der Bauernschaft In den Dümpterhöfen (heute Stadt Oberhausen).

Für den Kohlentransport der Gewerkschaft Ver. Sellerbeck wurde 1847 eine Pferdeisenbahn zum ebenfalls 1847 eingeweihten Bahnhof Oberhausen in Betrieb genommen, die sich nördlich der Zeche Roland mit deren Trasse vereinigte. Diese Bahntrasse wurde später zu einer maschinell betriebenen Zechenbahn und entspricht im Bereich Dümpten ungefähr der Lage der heutigen BAB A 40 (Abb. 12.6).

An dieser Trasse wurde 1854 der bis 1905 betriebene Schacht Carnal (auch: Carnall) abgeteuft, der in der

## 1.3.10 HISTORISCHER ORTSKERN DÜMPTEN

## HISTORISCHE HERLEITUNG

Preußischen Neuaufnahme 1892 mit „Z. Sellerbeck“ betitelt ist (Abb. 12.4).

[Die südöstlich der Aktienstraße gelegenen Schachtanlagen der Gewerkschaft Vereinigte Sellerbeck im Bereich Winkhausen/Eppinghofen nutzten eine bereits 1839 in Betrieb genommene Pferdeisenbahn, die zu den Kohlenmagazinen an der Ruhr führte und 1842 lt. eines im StA Mülheim erhaltenen Plans bis auf Essener Stadtgebiet (an den Zechen Hagenbeck und Schöllerpäck vorbei bis zur Zeche Matthias) weitergeführt wurde.]

Der Bergbau im Bereich der 1904 bis 10 bestehenden Bürgermeisterei Dümpten hatte um 1900 zwar zu einem gewissen Wachstum geführt, das sich allerdings im Kartenbild als weiterhin lockere Bebauung entlang der bestehenden Straßen und Wege zeigt (Abb. 12.7/12.8); eine stadträumliche Zentrumsbildung ist nicht auszumachen.

Auch die Kirch- und Schulbauten wirken eher in die ländliche Bebauung eingestreut; 1882 wurde die kath. Kirche St. Barbara erbaut (nach Kriegszerstörung 1943 nachfolgend wiederaufgebaut), 1892 folgte die heutige evang. Matthäuskirche.<sup>6</sup> Beide stehen am Straßenzug Schildberg/Oberheidstraße.

Die 1908 erbaute Bürgermeisterei Dümptens wurde hingegen im Bereich der Denkhäuser Höfe an der Mellinger Straße errichtet.

Die eingangs beschriebene Topografie Dümptens führte in den folgenden Jahrzehnten zu einem Stadtwachstum, das den bei Lecoq mit Ober-Dümpten bezeichneten Teil infolge des trennenden Taleinschnitts separiert lässt. Der nordwestlich angrenzende Taleinschnitt des Hexbachs an der Stadtgrenze zu Essen bildet bis heute einen Grünzug, in dem sich die Hofeslagen erhalten haben (Abb. 12.9). Die in Ober-Dümpten gelegene Waldung Wittkamp besteht heute als Waldpark.

Der frühere Bachlauf, der sich nordöstlich der ehem. Pferdeisenbahn befand und somit parallel zur heutigen BAB A 40 lag, ist als rudimentärer Grünraum erhalten. Die südwestlich der A 40 liegenden Quartiere scheinen heute stadträumlich eher Mellingerhofen zugehörig zu sein; dazu trägt auch die Siedlung Papenbusch bei (siehe gesonderte Darstellung).

Der Standort des Schachts Carnall ist heute überbaut (Wohnbebauung von-Carnall-Weg), ebenso der Standort der Zeche Caroline (Wohnbebauung Karolinenstraße).<sup>7</sup>

## Fußnoten:

<sup>1</sup> Johannes Fischdick: Die Gemeinde Dümpten, Typoskript 1973 (2 Bände), StA MH Sign. 810/121,1 und 810/121,2, ohne Paginierung.

<sup>2</sup> Dietmar Bleidick: Steinkohlenbergbau in Mülheim 1800-1870. Die Anfänge des Tiefbaus und das Aufkommen der Mergelzechen, In: Geschichtsverein der Stadt Mülheim (Hg.): 900 Jahre Mülheim an der Ruhr 1093-1993 (= Zeitschrift des Geschichtsvereins Mülheim a. d. Ruhr 66), Mülheim 1993, S. 363-385, hier S. 363.

<sup>3</sup> Ulrike Laufer: Sie brachten die Dampfmaschine an die Ruhr: Die Brüder Franz (1775-1826) und Johann Dinnendahl (1790-1849), In: Horst A. Wessel (Hg.): Mülheimer Unternehmer: Pioniere der Wirtschaft. Essen 2006, S. 243-269.

<sup>4</sup> Dietmar Bleidick: Steinkohlenbergbau in Mülheim 1800-1870. Die Anfänge des Tiefbaus und das Aufkommen der Mergelzechen, In: Geschichtsverein der Stadt Mülheim (Hg.): 900 Jahre Mülheim an der Ruhr 1093-1993 (= Zeitschrift des Geschichtsvereins Mülheim a. d. Ruhr 66), Mülheim 1993, S. 363-385, hier S. 371.

<sup>5</sup> Dietmar Bleidick: Steinkohlenbergbau in Mülheim 1800-1870. Die Anfänge des Tiefbaus und das Aufkommen der Mergelzechen, In: Geschichtsverein der Stadt Mülheim (Hg.): 900 Jahre Mülheim an der Ruhr 1093-1993 (= Zeitschrift des Geschichtsvereins Mülheim a. d. Ruhr 66), Mülheim 1993, S. 363-385, hier S. 373.

<sup>6</sup> Johannes Fischdick: Die Gemeinde Dümpten, Typoskript 1973 (2 Bände), StA MH Sign. 810/121,1 und 810/121,2, ohne Paginierung.

<sup>7</sup> Helmut Hüttenhoff: Die Bauten der Mülheimschen Steinkohlenzechen 1800-1950 als technische Denkmale. Typoskript 1974 (Staatsexamensarbeit), Sign. 840/16.

## 1.3.10 HISTORISCHER ORTSKERN DÜMPTEN

## ANALYSE

**Dümpfen – Analyse****> Ausdehnung historischer Ortskern**

Ein historischer Ortskern im eigentlichen Sinne besteht in Dümpfen nicht. Die Siedlungsentwicklung und deren Abgrenzung zur Kulturlandschaft sind vorrangig durch die topografische Lage, ansonsten aber durch jüngere infrastrukturelle Faktoren wie den ehem. Ruhrschnellweg, der heutigen BAB A 40 geprägt.

**> Bedeutende Wegebeziehungen**

Der zentrale Straßenzug durch Ober-Dümpfen ist mit Schildberg/Oberheidstraße erhalten, auch die kreuzende Straße Denkhauser Höfe ist eine historische Wegebeziehung, die im Westen an den namensgebenden Höfen endete. An der nördlichen Umlenkung der A 40 unweit „In den Dümpter Höfen“ erinnert ein als Zechenbahn benannter Abschnitt (in der nach Nordwesten führenden Flucht der A 40) an die ursprünglich dort vorhandene Infrastruktur.

**> Lage und Zusammenhang mit der Landschaft**

Die Lage in den Ruhrhöhen mit mehreren Bacheinschnitten prägt Dümpfen bis heute, wobei die stadträumliche Entwicklung das bei Lecoq als Ober-Dümpfen bezeichnete Teilgebiet zum heute durch Grünzüge von weiteren Quartieren abgesonderten Stadtteil werden ließ. Der Bachlauf an der A 40 wurde als Grünzug seit der Mitte des 20. Jhs. deutlich reduziert und ist noch rudimentär vorhanden. Der Grünzug des Hexbachs an der Grenze zu Essen sowie der Bachlauf der Schmalbeck im Bereich In den Dümpter Höfen bzw. an der Stadtgrenze zu Oberhausen sind hingegen noch deutlich wahrzunehmen.

**> Typische Baumaterialien und örtliche Bauentwicklung**

Typische Baumaterialien und eine im Sinne des Denkmalpflegeplans identifizierbare örtliche Bauentwicklung sind nicht vorhanden.

## 1.3.10 HISTORISCHER ORTSKERN DÜMPFTEN

## ABBILDUNGEN

Abb. 12.1:  
Topografische Karte von  
Nordwestdeutschland,  
Karl Ludwig von Lecoq  
1805 (Blatt XV, Aus-  
schnitt), Quelle: Wikiped-  
ia/Bez.-Reg. Köln



## 1.3.10 HISTORISCHER ORTSKERN DÜMPTEN

## ABBILDUNGEN

Abb. 12.2:  
Kartenaufnahme der  
Rheinlande (Ausschnitt),  
Blatt Duisburg/Mülheim  
a. d. Ruhr, von Müffling  
1824, Quelle: TIM-On-  
line



## 1.3.10 HISTORISCHER ORTSKERN DÜMPTEN

## ABBILDUNGEN

Abb. 12.3:  
Gemeinde Charte des  
Parzellar Katasters der  
Gemeinde Dümpten  
1822, gezeichnet vom  
Geometer P. Sonderland  
(Ausschnitt), Nachträge  
bis 1871

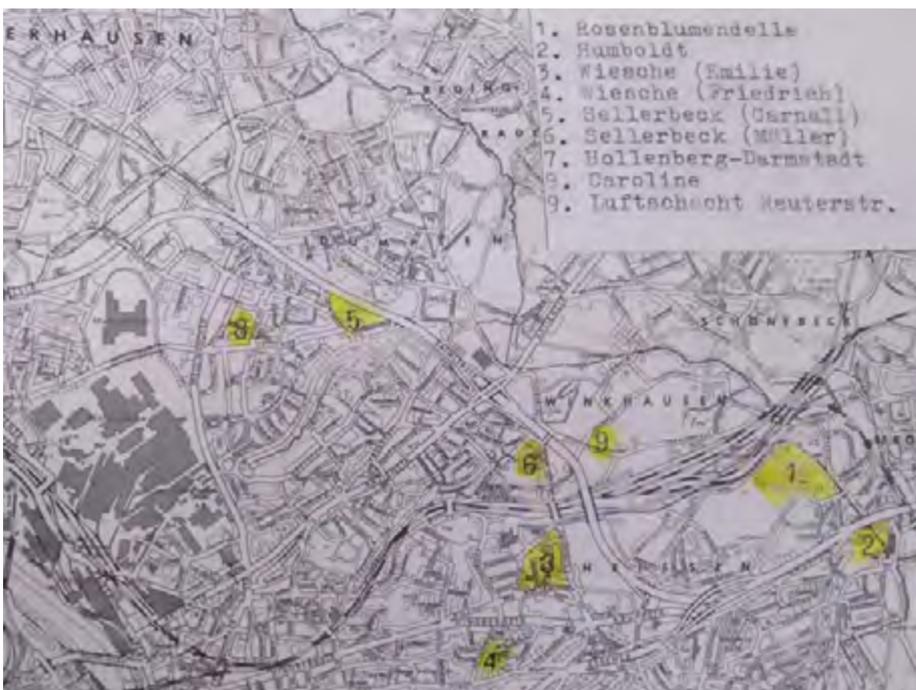


1.3.10 HISTORISCHER ORTSKERN DÜMPTEN ABBILDUNGEN



Abb. 12.4:  
Preußische Neuaufnahme 1892 (Ausschnitt)

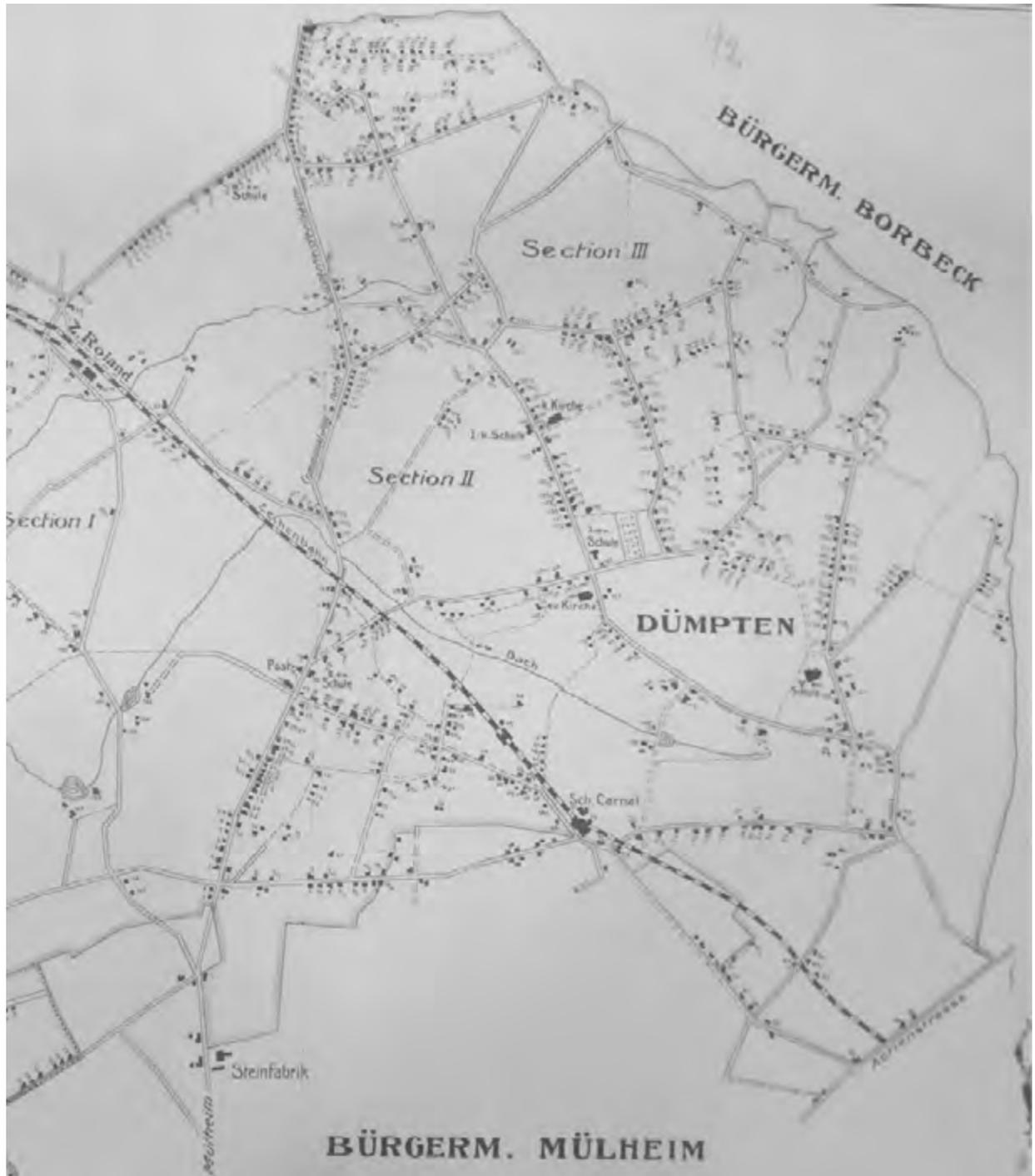
Abb. 12.5:  
Kartierung Mülheimer Zechenanlagen, Quelle: Hüttenhoff 1974, Anhang



## 1.3.10 HISTORISCHER ORTSKERN DÜMPTEN

## ABBILDUNGEN

Abb. 12.6:  
Karte der Bürgermeis-  
terei Styrum [1901],  
Quelle: StA MH Sign.  
1501/23b (Ausschnitt)



## 1.3.10 HISTORISCHER ORTSKERN DÜMPTEN

## ABBILDUNGEN



Abb. 12.7:  
Plan der Stadt Mülheim  
1926 (Ausschnitt), StA  
MH Sign. 1501/38

Abb. 12.8:  
Plan der Stadt Mülheim  
1945 (Ausschnitt), StA  
MH Sign. 1501/113



## 1.3.10 HISTORISCHER ORTSKERN DÜMPFEN

## ABBILDUNGEN



Abb. 12.10:  
TK 25 1984 (Ausschnitt)

## 1.3.11 HISTORISCHER ORTSKERN HEIßEN

## HISTORISCHE HERLEITUNG

Die vormalige Bauernschaft Heißen soll erstmals 796 in einer Schenkungsurkunde des Klosters Werden genannt sein; dort ist überliefert, ein Hemric habe dem Kloster eine wirtschaftliche Einheit nordöstlich der Ruhr in einem Wald namens „heissi“ geschenkt.<sup>1</sup>

Auch in späterer Zeit waren die Höfe im Bereich Heißen und in der südlich angrenzenden Bauernschaft Holthausen überwiegend Eigentum der Abtei Werden oder späterer Klostergründungen wie Saarn und Sterkrade. Das heutige Heißen liegt am Nordhang einer Hauptterrasse, auf der auch das südöstlich gelegene Fulerum liegt und die vom nördlich gelegenen Winkhausen durch einen Taleinschnitt getrennt ist (siehe einleitender Abschnitt Topografie).

Heißen war Teil der bis 1806 bestehenden bergischen Unterherrschaft Broich, anschließend bis 1846 Teil der Stadtgemeinde Mülheim und gehörte anschließend bis 1878 zur Landbürgermeisterei Mülheim, die die Stadt Mülheim räumlich umschloss.<sup>2</sup> Die darin enthaltene Gemeinde Heißen wahrte den Bezug zu Mülheim und wurde 1910 Teil des Stadtkreises Mülheim, nachdem der erst 1904 gebildete Landkreis Mülheim wieder aufgelöst worden war (siehe Einleitung). Der Stadtkreis Mülheim bestand aus der Bürgermeisterei Heißen (einschl. Winkhausen, Fulerum, Haarzopf, Raadt und Menden) sowie den Bürgermeistereien Dümpten und Alstaden.<sup>3</sup>

Im Mülheimer Raum gab es um 1800 bekanntlich einen seit Jahrhunderten bestehenden Kohlenbergbau, der die zutage tretenden Flöze abbaute und Mülheim im 15. und 16. Jh. in Verbindung mit der schiffbaren Ruhr zu einem Zentrum des Kohlehandels werden ließ, wie dies auch ältere Karten und Darstellungen mit den Kohlelagern am Ruhrufer belegen.<sup>4</sup> Zu diesen frühen Zechen gehörte die im westlichen Teil Heißens gelegene Zeche Wiesche, die bereits im 17. Jh. Steinkohle förderte und zusammen mit den Zechen Leybank und Sellerbecker Stolln (nicht identisch mit der späteren Gewerkschaft Vereinigte Sellerbeck) einen Förderstollen zur Ruhr betrieb.

Der Zeche Wiesche gelang der um 1800 beginnende Übergang zu den Tiefbauzechen, die die Lagervorkommen unter der Mergelschicht abzubauen begannen. Auch auf der im Osten der Gemeinde Heißen gelegenen Zeche Rosendelle wurde ab 1760 Steinkohle gefördert; hier wurde um 1800 der erste Tiefbauschacht Mülheims abgeteuft (mit einer Tiefe von 23,5 Lachtern, d. h. ca. 49 m).

Beide Zechen nutzten die neuartigen Dampfmaschinen, die u. a. von Franz Dinnendahl nach englischen Vorbildern gefertigt wurden – die Zeche Rosendelle erhielt

eine frühe Dinnendahlsche Dampfmaschine, die 1809 in Betrieb ging.<sup>5</sup> Auch auf der Zeche Wiesche wurde 1810 eine Dinnendahlsche Dampfmaschine aufgebaut, die schon 1817 durch eine leistungsstärkere Maschine ersetzt wurde.<sup>6</sup> Von den um 1810 bestehenden zehn Steinkohlengruben in Mülheim mit insgesamt 375 Mann Belegschaft entfielen auf die Zeche Wiesche 151 Mann und auf die Zeche Rosendelle 117 Mann, gefolgt von der nächstgrößeren Zeche Caroline mit nur 36 Mann (siehe Abschnitt Industrie).

Auf der *Gemeinde Charte des Parcellar Katasters der Gemeinde Heißen* von 1821 (nachgeführt bis 1871) ist der Siedlungskern von Heißen mit einer größeren Bauernschaft am heutigen Frohnhauser Weg nördlich der heutigen Kruppstraße eingetragen (Abb. 13.1). Hier hat die Hauptterrasse einen Taleinschnitt, dessen Bach in nordöstlicher Richtung entwässerte.

Ein zweiter, unweit des damaligen Heißen gelegener Siedlungskern hatte sich 1821/1871 um einen zentralen Wegestern zu bilden begonnen, an dem u. a. 1894 die evang. Gnadenkirche erbaut wurde und der heute zum Heißener Marktplatz gestaltet ist (unweit davon entstand auch die kath. Kirche St. Joseph). In der sog. Tranchot-Karte ist er mit „die Wische“ bezeichnet (Abb. 13.2).

Eine weitere Bauernschaft lag in einem Taleinschnitt, der in der *Gemeinde Charte des Parcellar Katasters* 1821/1871 mit Schneppenbeck bezeichnet ist und der der heutigen Blumendeller Straße entspricht. Am Hangfuß des Schneppenbeck (an der Grenze zu Winkhausen) lag die Zeche Rosendelle, in der genannten Karte bereits mit dem ab 1841 gebräuchlichen Bezeichnung Rosenblumendelle betitelt.

Die im Bereich Winkhausen/Eppinghofen gelegenen Schachtanlagen der Gewerkschaft Vereinigte Sellerbeck nutzten eine 1839 in Betrieb genommene Pferdeisenbahn, die zu den Kohlenmagazinen an der Ruhr führte und über eine Nebentrasse auch die Zeche Wiesche bedient. 1842 wurde diese lt. eines im Stadtarchiv Mülheim erhaltenen Plans bis auf Essener Stadtgebiet weitergeführt und führte hierzu nördlich der Zeche Rosen[blumen]delle vorbei.

1862 eröffnete die Bergisch-Märkische Eisenbahn (BME) ihre Trasse zwischen Witten/Dortmund und Oberhausen/Duisburg, die an der Nordgrenze der Gemeinde Heißen (auf Gelände der Gemeinde Winkhausen) geführt und 1866 durch eine in Winkhausen parallel zur BME-Trasse geführte zweite Trasse der Rheinischen Eisenbahn

## 1.3.11 HISTORISCHER ORTSKERN HEIßEN

## HISTORISCHE HERLEITUNG

(RhE) ergänzt wurde (Abb. 13.3). Unweit der Zeche Rosen[blumen]delle wurde der Bahnhof Heißen eingerichtet (obwohl auf Winkhauser Gebiet), beide Zechen erhielten von der Haupttrasse abzweigende, bis auf Zechengelände führende Zechenbahntrassen.

Der Übersichtsplan der Civilgemeinde Fulerum – Heißen – Winkhausen von 1873 und der Übersichtsplan der Bürgermeisterei Heißen von 1902 zeigen eine großflächige, lockere Siedlungsbildung um die beiden zechennahen Siedlungskerne – den Wegestern des heutigen Heißener Marktplatzes und den Schneppenbeck (Abb. 13.3/13.4).

Die Initialwirkung der beiden Zechen für die Siedlungsbildung zeigt sich an der stadträumlichen Dynamik, die hier jeweils beobachtbar ist: Beim Heißener Marktplatz (inkl. Bürgermeisterei) erweiterte sich das Siedlungsgefüge v. a. in südlicher und westlicher Richtung, d. h. in einer für die Erreichbarkeit der Zeche günstigen Lage auf der Hauptterrasse, während sich die Siedlungsstrukturen nahe Schneppenbeck in östlicher, ebenfalls zechennaher Lage entwickelte.

Ab 1899 errichtete die Zeche Ver. Wiesche eine als Colonie Wiesche bekannte Werkssiedlung – zwei lang gestreckte Reihen niedriger Typenbauten an der Krefenscheerstraße und der Mausegattstraße (beide auf dem Gelände der benachbarten Gemeinde Holthausen). Diese strenge Reihung gehörte um 1900 bereits eher zu den traditionellen Konzepten (siehe Abschnitt Siedlungen und Quartiere).<sup>7</sup>

Um 1900 wurde der „Neue Kirchhof“ am Sunderweg angelegt, damals noch weitgehend auf freiem Feld. Ihm benachbart entstanden sowohl eine Siedlung an der Straße Humboldthain als auch eine landschaftliche Parkanlage gleichen Namens. Vermutlich gehen die Bezeichnungen auf die Zeche Humboldt zurück, die südlich der Zeche Rosenblumendelle in der südöstlich an Heißen angrenzenden Gemeinde Fulerum lag (zu Fulerum und zur Zeche Humboldt siehe gesonderte Darstellungen). Auch die südlich des Humboldthains ab 1918 erbaute Siedlung Heimaterde ist weitgehend auf Fulerumer Gebiet (siehe gesonderte Darstellung).

Der ab 1926 geplante Ruhrschnellweg (heute BAB A 40) entstand in den 1950er-Jahren. Er wurde auf Heißener Gebiet nördlich an der Zeche Humboldt vorbei parallel zur heutigen Kruppstraße geführt und kreuzt in einer nach Norden führenden Biegung den historischen Siedlungskern der Bauernschaft Heißen (am Frohnhauser

Weg), ehe er nach Winkhausen weiterführt (Abb. 13.5). In der zweiten Hälfte des 20. Jhs. ist Heißen zudem durch die Flächen v. a. der Schachtanlage Rosenblumendelle, die als letzte Mülheimer Schachtanlage 1966 stillgelegt wurde, sowie durch eine Verdichtung durch Nachkriegswohnungsbau u. a. nordwestlich der Siedlung Heimaterde geprägt (Abb. 13.6-13.8).

## Fußnoten:

<sup>1</sup> Zur Diskussion, ob hiermit das heutige Heißen gemeint sei, siehe: Bernd Burckhard Krieger: Mülheim ist älter, In: Geschichtsverein der Stadt Mülheim (Hg.): 900 Jahre Mülheim an der Ruhr 1093-1993. (= Zeitschrift des Geschichtsvereins Mülheim a. d. Ruhr 66), Mülheim 1993, S. 77-88, v. a. S. 82.

<sup>2</sup> Josef Schäfer: Mülheim a. d. Ruhr. Stadtgebiet und Bevölkerung seit 1808, In: Verkehrsverein Mülheim: 150 Jahre Stadt Mülheim an der Ruhr. Jahrbuch 1958. Mülheim o. J. [1958], S. 40-46.

<sup>3</sup> Kurt Willer, Kurt Ortmanns: Karten zur Stadtgeschichte. Mülheim 1978.

<sup>4</sup> Dietmar Bleidick: Steinkohlenbergbau in Mülheim 1800-1870. Die Anfänge des Tiefbaus und das Aufkommen der Mergelzechen, In: 900 Jahre Mülheim an der Ruhr 1093-1993 (= Zeitschrift des Geschichtsvereins Mülheim a. d. Ruhr 66), Mülheim 1993, S. 363-385, hier S. 363.

<sup>5</sup> Ulrike Laufer: Sie brachten die Dampfmaschine an die Ruhr: Die Brüder Franz (1775-1826) und Johann Dinnendahl (1790-1849), In: Horst A. Wessel (Hg.): Mülheimer Unternehmer: Pioniere der Wirtschaft. Essen 2006, S. 243-269.

<sup>6</sup> Dietmar Bleidick: Steinkohlenbergbau in Mülheim 1800-1870. Die Anfänge des Tiefbaus und das Aufkommen der Mergelzechen, In: 900 Jahre Mülheim an der Ruhr 1093-1993, Mülheim 1993, S. 363-385, hier S. 372.

<sup>7</sup> Stephan Strauß: Margarethenhöhe und Mathildenhöhe. Beiträge und Wechselwirkungen zur Reform des Kleinwohnhauses und des städtischen Wohnens, In: Landesamt für Denkmalpflege Hessen (Hg.): „Eine Stadt müssen wir erbauen, eine ganze Stadt!“ Die Künstlerkolonie Darmstadt auf der Mathildenhöhe (= ICOMOS Hefte des Dt. Nationalkomitees LXIV, zugleich Arbeitshefte des Landesamtes für Denkmalpflege Hessen 30). Darmstadt 2017, S. 111-122.

## 1.3.11 HISTORISCHER ORTSKERN HEIßEN

## ANALYSE

**Heißen – Analyse****> Ausdehnung historischer Ortskern**

Als historischer Ortskern kann ursprünglich die Bauernschaft Heißen am Frohnhauser Weg angesehen werden, die sich im späten 19. Jh. allerdings nicht entsprechend fortentwickelte. Stattdessen wurde der Wegestern um den heutigen Heißener Markt durch den Bau der beiden Kirchen, durch die Heißener Schule und weitere Infrastrukturbauten zum eigentlichen Ortskern von Heißen. Aufgrund der spezifischen Siedlungsentwicklung dieses Bereichs, der weniger von einem ehemaligen Dorfkern ausging, sondern sich als Verdichtung eines größeren Raumes (z. T. in Konkurrenz bspw. der Zeche Wiesche) herausbildete, ist die Ausdehnung nicht genau festzulegen.

**> Bedeutende Wegebeziehungen**

Als zentrale Wegebeziehungen der historischen Siedlungskerne sind die Blumendeller Straße, der Frohnhauser Weg und der Wegestern des Heißener Markts mit den dort beginnenden/kreuzenden Straßen vorhanden. Die heutige Kruppstraße nimmt etwa die Wegeführung des ehemaligen Communalwegs von Heißen nach Essen ein.

An der Stadtgrenze zu Essen ist der Eisenbahndamm mit zugehörigen Brücken erhalten, der von der 1872 bis 1879 eingerichteten Stichbahn zwischen Heißen und Altendorf stammt. Die Bahnstrecke wurde nach 1945 sukzessive bis 2001 stillgelegt und zu einem Radweg umgestaltet, der als bedeutende Wegebeziehung das vormals dichte, durch den Bergbau maßgeblich geförderte Eisenbahnnetz deutlich macht.

Auch die Parallelität von Dessauer Straße und Humboldttring deutet die vormals dort parallel zur Straße liegende Zechenbahntrasse an, die an der Zeche Rosenblumendelle zur Zeche Humboldt führte.

**> Lage und Zusammenhang mit der Landschaft**

Die Hauptterrasse von Heißen und Fulerum war gerade an ihrer Nordflanke (auf Heißener Gebiet) durch Taleinschnitte mit Bachläufen geprägt, an denen sich Hofeslagen ansiedelten. Diese Taleinschnitte sind teilweise noch in die stadträumliche Struktur eingebettet, etwa westlich des Frohnhauser Wegs, östlich der Straße Wolfsbank sowie der noch auf Heißener Gebiet liegende Grünzug zwischen den beiden Straßenzügen des Finkenkampfs (in der Siedlung Heimat-erde).

**> Typische Baumaterialien und örtliche Bauentwicklung**

Typische Baumaterialien und eine im Sinne des Denkmalpflegeplans identifizierbare örtliche Bauentwicklung sind nicht vorhanden.

## 1.3.11 HISTORISCHER ORTSKERN HEIBEN

## ABBILDUNGEN

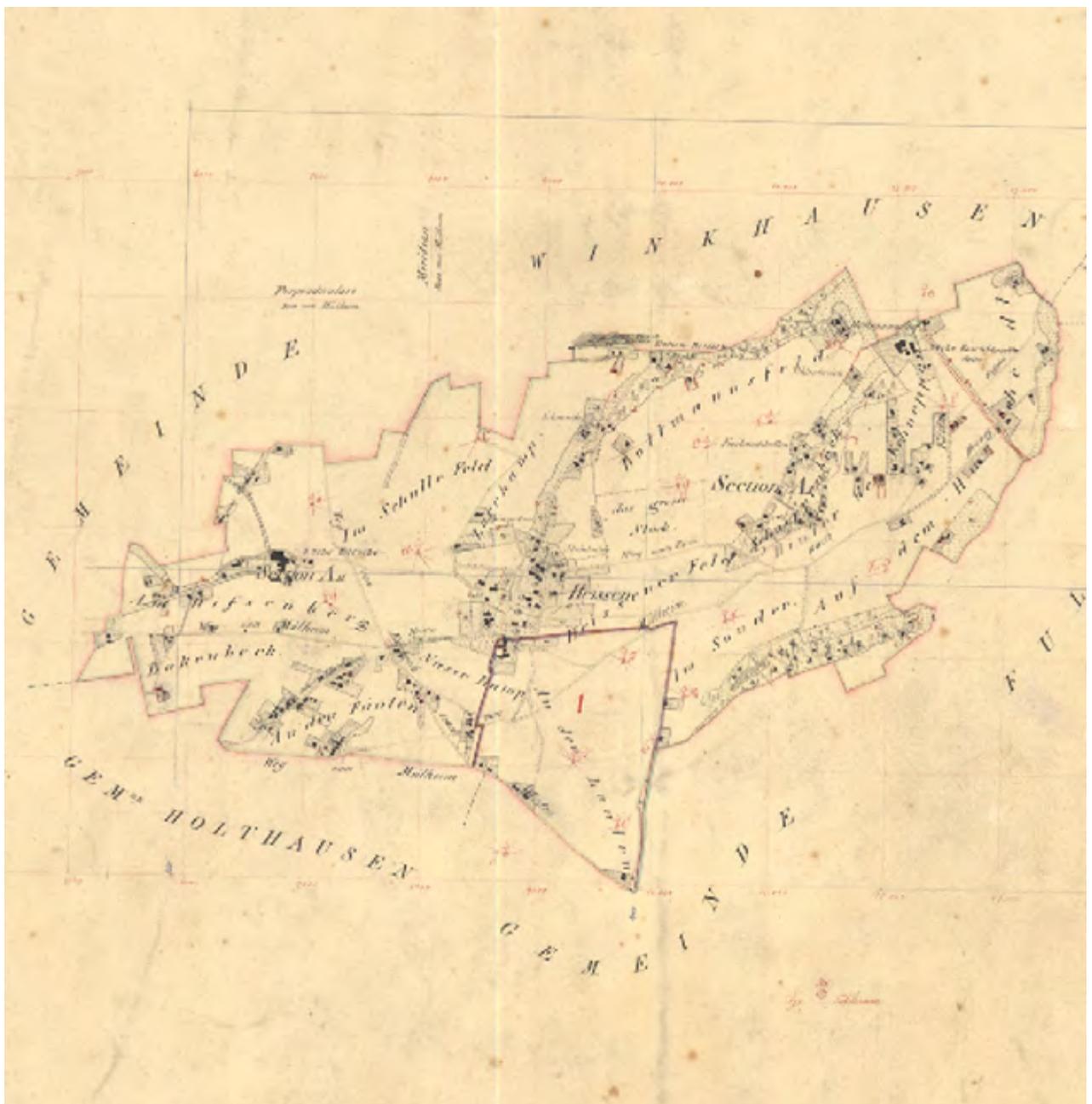
Abb. 13.1:  
Kartenaufnahme der  
Rheinlande (Ausschnitt),  
Blatt Duisburg/Mülheim  
a. d. Ruhr, von Müffling  
1824, Quelle: TIM-On-  
line



## 1.3.11 HISTORISCHER ORTSKERN HEIBEN

## ABBILDUNGEN

Abb. 13.2:  
Gemeinde Charte des  
Parzellar Katasters  
der Gemeinde Heißen  
1821, gezeichnet vom  
Geometer J. W. Cappel  
(Ausschnitt), Nachträge  
bis 1871



## 1.3.11 HISTORISCHER ORTSKERN HEIBEN

## ABBILDUNGEN

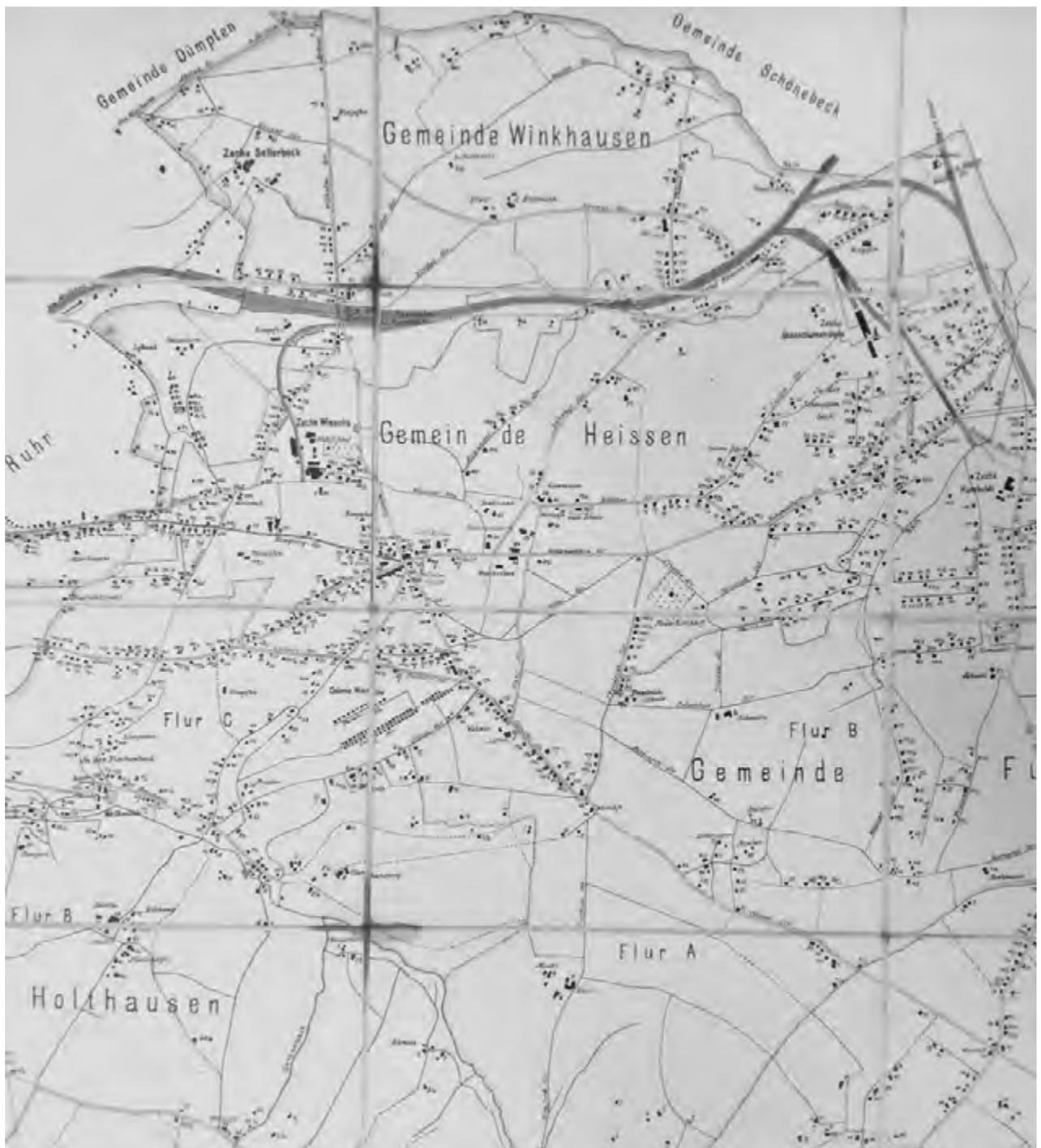
Abb. 13.3:  
Karte der Civilgemeinde  
Fulerum Heißen Wink-  
hausen 1873, Quelle:  
StA MH Sign. 1501/103  
(Ausschnitt)



## 1.3.11 HISTORISCHER ORTSKERN HEIBEN

## ABBILDUNGEN

Abb. 13.4:  
Karte der Bürgermeisterei Heißen 1902, Quelle:  
StA MH Sign. 1501/24  
(Ausschnitt)



## 1.3.11 HISTORISCHER ORTSKERN HEIßEN

## ABBILDUNGEN



Abb. 13.5:  
Plan der Stadt Mülheim  
1926 (Ausschnitt), StA MH  
Sign. 1501/38

Abb. 13.6:  
Plan der Stadt Mülheim  
1945 (Ausschnitt), StA MH  
Sign. 1501/113



## 1.3.11 HISTORISCHER ORTSKERN HEIBEN

## ABBILDUNGEN

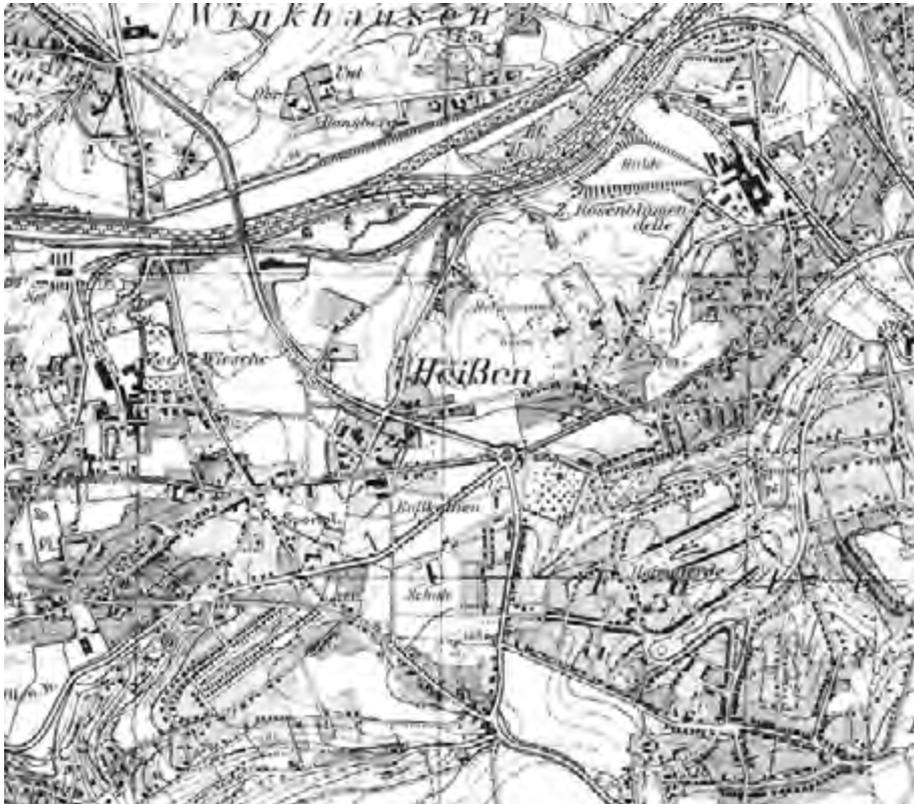
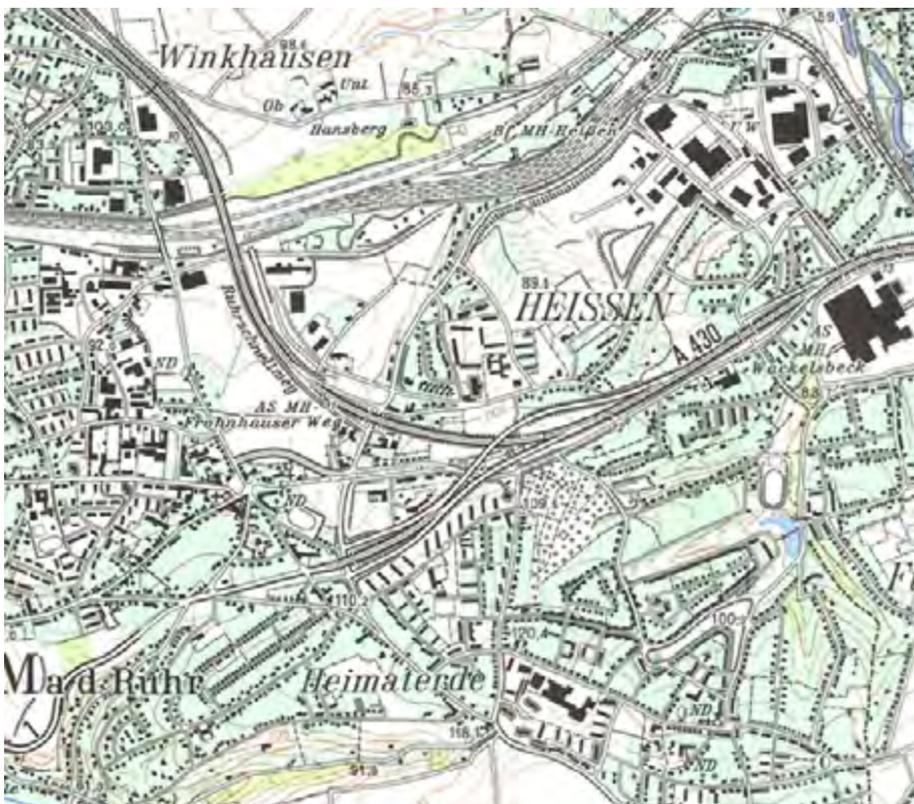


Abb. 13.7:  
TK 25 1954 (Ausschnitt)

Abb. 13.8:  
TK 25 1984 (Ausschnitt)



## 1.3.12 HISTORISCHER ORTSKERN WINKHAUSEN

## HISTORISCHE HERLEITUNG

Die vormalige Gemeinde Winkhausen befindet sich am nordöstlichen Rand der Stadt Mülheim an der Grenze zu Essen. Topografisch gesehen liegt sie am südwestlichen Rand einer Hauptterrasse, auf der auch Dümpten gelegen ist; zum südlich auf einem eigenen Hauptterrassegment gelegenen Heißen ist es durch einen Taleinschnitt getrennt (siehe Abschnitt Topografie). Dennoch war Winkhausen im 19. Jh. stärker an die Gemeinde Heißen angebunden; ab 1878 bildete es nach der Abspaltung der Bürgermeistereien Styrum (mit Dümpten) und Broich den nördlichen Teil der verbliebenen Landbürgermeisterei Mülheim. Auch bei dem kurzen Intermezzo des Landkreises Mülheim (bestehend aus den Bürgermeistereien Dümpten und Alstaden sowie Heißen) gehörte es zur letztgenannten Bürgermeisterei Heißen.<sup>1</sup>

Auf der *Gemeinde Charte des Parcellar Katasters der Gemeinde Winckhausen* von 1821 (nachgeführt bis 1870) besteht Winkhausen aus kleinen, verstreut liegenden Bauernschaften (Abb. 14.1).

Das namensgebende Winkhausen liegt am nordwestlichen Rand der Bauernschaft, weitere größere Höfe sind der Kaldenhof im Norden, der Röttgeshof im Osten und die Hofanlagen Ober- und Unterhansberg in der östlichen Mittellage.

Das damalige Gemeindegebiet ragte an seiner südwestlichen Spitze – im Grunde mit einer Exklave – eigentümlich in das Gemeindegebiet von Eppinghofen, Heißen und Holthausen hinein.

Die Nordgrenze zu Essen-Schönebeck bildet der Rosendeller Bach, zwei Zuläufe gliedern das Gemeindegebiet zusätzlich: der kürzere Bachlauf im Siepen (zwischen Kaldenhof und Winkhausen) und ein lang gestreckter, von West nach Ost fließender Bach zwischen Winkhausen und den südlichen Bauernschaften Ober- und Unterhansberg.

Noch unbezeichnet, aber damals bereits neben dem Röttgeshof eingetragen war der Schacht Müller der Gewerkschaft Vereinigte Sellerbeck. Im Mülheimer Raum gab es um 1800 bekanntlich einen seit Jahrhunderten bestehenden Kohlenbergbau, der die zutage tretenden Flöze abbaute und Mülheim im 15. und 16. Jh. in Verbindung mit der schiffbaren Ruhr zu einem Zentrum des Kohlehandels werden ließ.

Auch die 1814 konsolidierte Gewerkschaft Ver. Sellerbeck ging auf einen schon im 16. Jh. betriebenen Stollenbergbau zurück, der bei Mellinghofen ins Ruhrtal mündete.<sup>2</sup> Schacht Müller war der dritte, 1834 abgeteufte Schacht der Zechengesellschaft; weitere befanden sich auf Dümptener Grund (Schacht Carnall) und südwestlich von Schacht Müller im Bereich Eppinghofen (siehe Abschnitt Industrie).<sup>3</sup>

1862 eröffnete die Bergisch-Märkische Eisenbahn (BME) ihre Trasse zwischen Witten/Dortmund und Oberhausen/Duisburg, die an der Südgrenze zur Gemeinde Heißen geführt und 1866 durch eine parallel zur BME-Trasse geführte zweite Trasse der Rheinischen Eisenbahn (RhE) ergänzt wurde (Abb. 14.2). Aufgrund der stärkeren Siedlungsentwicklung in der Gemeinde Heißen erhielt der zugehörige Bahnhof diesen Namen, obwohl er auf Winkhauser Gebiet stand.

Der Übersichtsplan der Bürgermeisterei Heißen von 1902 – zu der Winkhausen seinerzeit gehörte – zeigt eine weiterhin kaum verdichtete, ländliche Siedlungsstruktur (Abb. 14.3). Diese hat sich, betrachtet man die Überlagerung der Preußischen Neuaufnahme 1892 mit der heutigen Bebauung, für die wesentlichen Bereiche Winkhausens kaum verändert (Abb. 14.2): die Bauernschaft Winkhausen, der Kaldenhof, Ober- und Unterhansberg sind weiterhin in eine agrarisch geprägte Kulturlandschaft eingebettet.

Der westliche Teil Winkhausens mit dem vormaligen Standort des Schachts Müller der Gewerkschaft Ver. Sellerbeck ist hingegen stadträumlich durch den ab 1926 geplanten Ruhrschnellweg (heute BAB A 40) vom ländlichen Winkhausen abgetrennt und bindet als urbaner Stadtraum an Eppinghofen an (Abb. 14.4 und 14.5).

## Fußnoten:

<sup>1</sup> Kurt Willer, Kurt Ortmanns: Karten zur Stadtgeschichte. Mülheim 1978.

<sup>2</sup> Dietmar Bleidick: Steinkohlenbergbau in Mülheim 1800-1870. Die Anfänge des Tiefbaus und das Aufkommen der Mergelzechen, In: Zeitschrift des Geschichtsvereins Mülheim a. d. Ruhr Nr. 66 (= Zeitschrift des Geschichtsvereins Mülheim a. d. Ruhr 66). Mülheim 1993, S. 363-385, hier S. 371.

<sup>3</sup> Dietmar Bleidick: Steinkohlenbergbau in Mülheim 1800-1870. Die Anfänge des Tiefbaus und das Aufkommen der Mergelzechen, In: Zeitschrift des Geschichtsvereins Mülheim a. d. Ruhr Nr. 66, Mülheim 1993, S. 363-385, hier S. 373. – Geschichtsverein Mülheim a. d. Ruhr (Hg.): Denkschrift zur Hundertjahrfeier der Stadt Mülheim an der Ruhr 1908. Nachdruck Mülheim 1983, S. 237.

## 1.3.12 HISTORISCHER ORTSKERN WINKHAUSEN

## ANALYSE

**Winkhausen – Analyse****> Ausdehnung historischer Ortskern**

Die historisch namensgebende Bauernschaft Winkhausen erscheint heute als lockere Hof- und Gebäudestruktur, die keine dörfliche Struktur bildet. Eher als ländliche Siedlung erscheint heute Oberhansberg unweit des vormaligen Bahnhofs Mülheim-Heißen, eine Dorfstruktur oder ein eigenständiger Ortskern ist dort nicht gebildet.

Das verdichtete Siedlungsgefüge westlich der A 40 ist hingegen stadträumlich der Nachkriegsbebauung zuzuordnen, die sich auf Eppinghofer Gebiet fortsetzt.

**> Bedeutende Wegebeziehungen**

Das Wegenetz des ländlichen Winkhausen entspricht bis heute dem, was bereits in der *Gemeinde Charte* von 1821/70 eingetragen ist: Hansbergstraße, Reuterstraße und Klaus-Groth-Straße.

Die schnurgerade vormalige Wilhelmstraße – als Teil des alten Communalwegs nach Borbeck – ist heute durch die A 40 in einen südlichen Abschnitt (Freiherr-vom-Stein-Straße) und einen nördlichen Abschnitt (Hansbergstraße nahe Kaldenhof) geteilt.

**> Lage und Zusammenhang mit der Landschaft**

Die ehem. Gemeinde Winkhausen bildet am Nordwestrand Mülheims einen landschaftlichen Pufferbereich zum benachbarten, dichter besiedelten Essener Stadtteil Schönebeck mit dem Rosendeller Bach als „natürlicher“ Grenze. Mit der A 40 ist nach Süden und Westen eine weitere, eher „technische“ Grenze geschaffen, die gegenüber einem Bachlauf deutlich stärker trennend wirkt. Winkhausen erscheint in diesen Grenzen als abgegrenzter Kulturlandschaftsbereich.

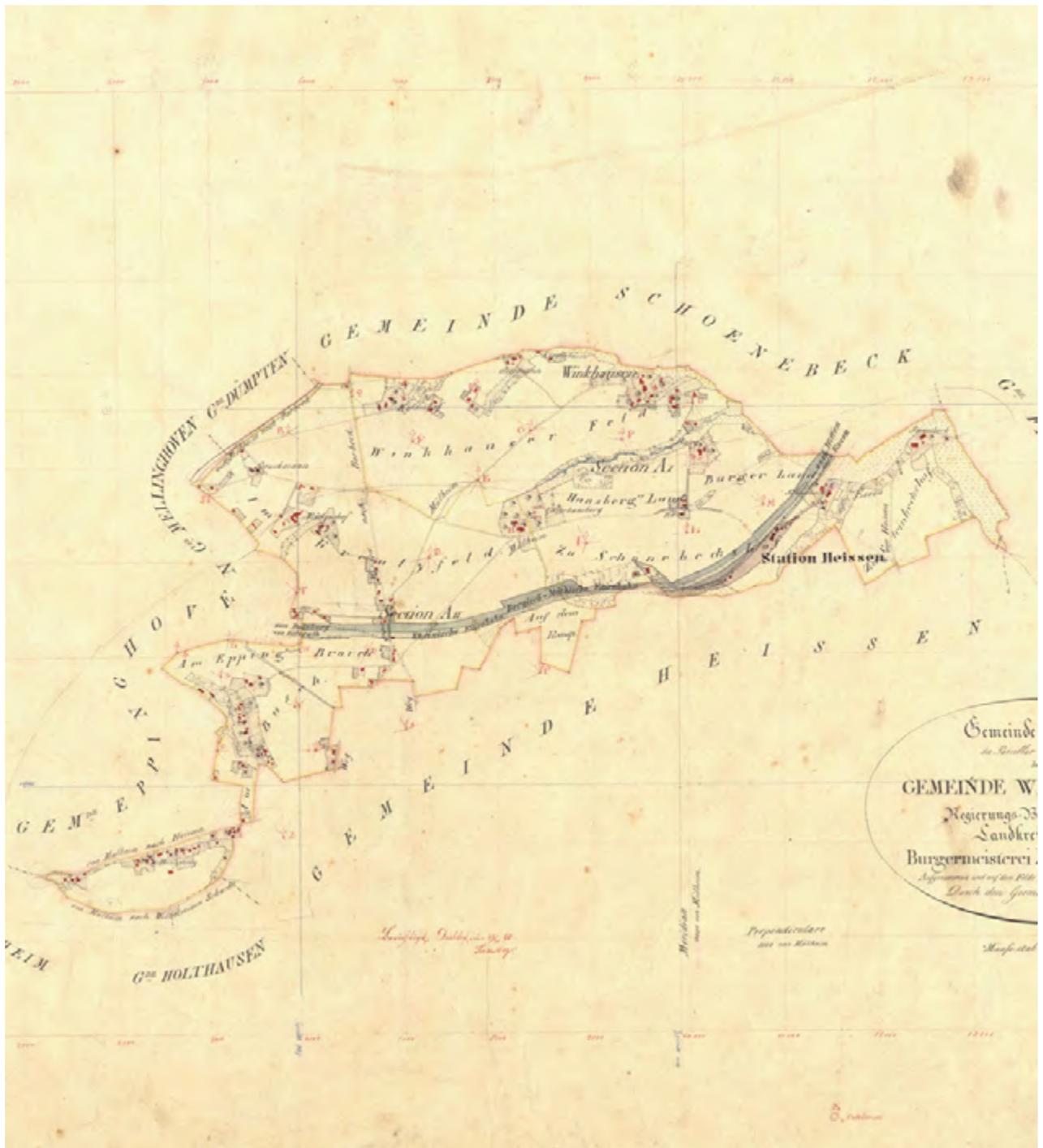
**> Typische Baumaterialien und örtliche Bauentwicklung**

Typische Baumaterialien und eine im Sinne des Denkmalpflegeplans identifizierbare örtliche Bauentwicklung sind nicht vorhanden.

## 1.3.12 HISTORISCHER ORTSKERN WINKHAUSEN

## ABBILDUNGEN

Abb. 14.1:  
Gemeinde Charte des  
Parzellar Katasters der  
Gemeinde Winckhausen  
1821, gezeichnet vom  
Geometer J. W. Cappel  
(Ausschnitt), Nachträge  
bis 1871



## 1.3.12 HISTORISCHER ORTSKERN WINKHAUSEN

## ABBILDUNGEN

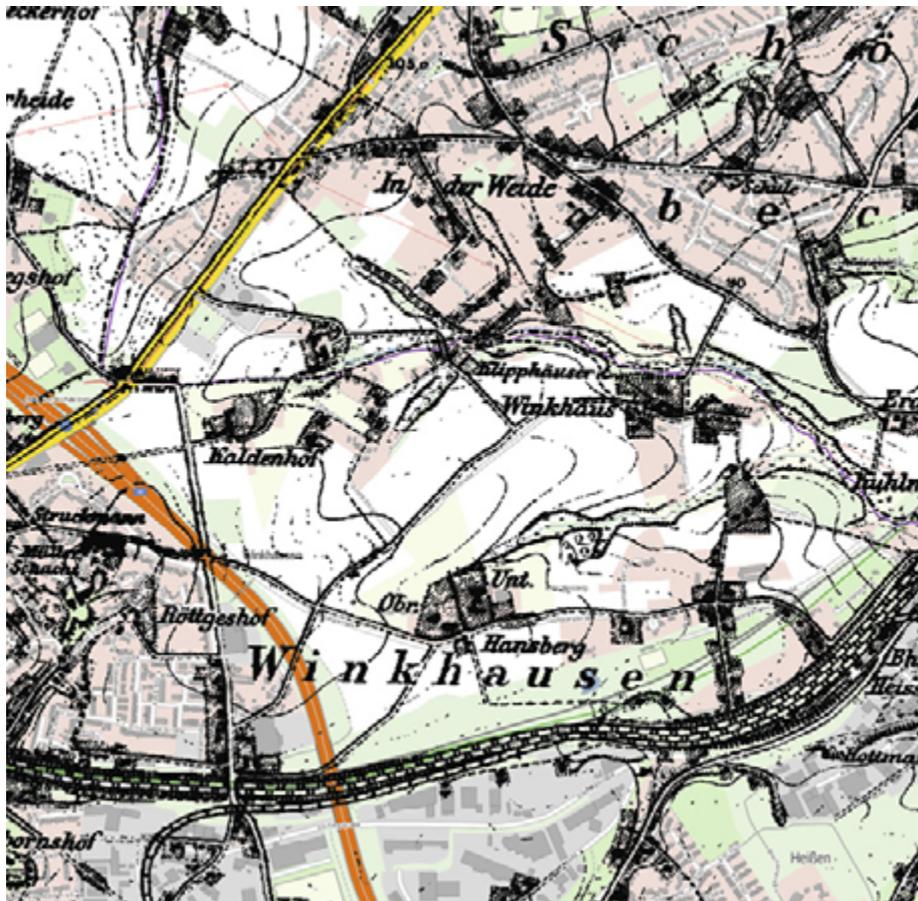


Abb. 14.2:  
Überlagerung Preußische  
Neuaufnahme 1892 – ak-  
tuelles Kataster, Quelle:  
TIM-Online

Abb. 14.3:  
Karte der Bürgermeisterei  
Heißen 1902, Quelle: StA  
MH Sign. 1501/24 (Aus-  
schnitt)



## 1.3.12 HISTORISCHER ORTSKERN WINKHAUSEN

## ABBILDUNGEN



Abb. 14.4:  
Plan der Stadt Mülheim  
1945 (Ausschnitt, montiert),  
StA MH Sign. 1501/113

Abb. 14.5:  
TK 25 1984 (Ausschnitt)



## 1.3.13 HISTORISCHER ORTSKERN HOLTHAUSEN

## HISTORISCHE HERLEITUNG

Die ehemalige Gemeinde Holthausen grenzt südlich und westlich an den Mülheimer Stadtkern und seine südliche Erweiterung, das Quartier am Kahlenberg, an. Das Holthausener Gemeindegebiet umfasste den steilen Ruhrhang der heutigen Kahlenberganlage und den heutigen Witthausbusch nordwestlich des Lohbachs, integrierte einen langen Abschnitt des Rumbach-Oberlaufs sowie die zwischen Rumbach und Ruhr liegende Hauptterrasse (Abb. 15.1, s. a. Abschnitt Topografie).

Holthausen war Teil der bis 1806 bestehenden bergischen Unterherrschaft Broich, anschließend bis 1846 Teil der Stadtgemeinde Mülheim und gehörte anschließend bis 1878 zur Landbürgermeisterei Mülheim, die die Stadt Mülheim räumlich umschloss.<sup>1</sup> Aufgrund der räumlichen Nähe zum Mülheimer Stadtkern wurde Holthausen 1904 zur Stadt Mülheim eingemeindet, zusammen mit dem ruhrabwärts gelegenen Styrum und der vormaligen Bürgermeisterei Broich auf der anderen Ruhrseite (siehe Einleitung).<sup>2</sup>

Der *Gemeinde Chartre des Parzellar Katasters der Gemeinde Holthausen* von 1821 (nachgeführt bis 1871) zufolge lag der namensgebende Siedlungskern Holthausens an der Kreuzung der heutigen Straße Holthausener Höfe und Oppspring (Abb. 15.2). Der Rumbach mit seinen Zuflüssen prägt das Gemeindegebiet nördlich dieser Bauerschaft Holthausen; neben bachnahen Hofanlagen sind auch historische Mühlenstandorte wie die nördlich der Waldung Aufspring (= Oppspring) gelegene Wetzmillie und eine weiter östlich stehende Walkmühle eingetragen, markiert auch durch die zugehörigen Mühltische.

Die Straße von Mülheim nach Werden (heute: Werdener Weg/Zeppelinstraße) quert den südlichen Teil der damaligen Gemeinde, beginnend an den Witthaus Höfen an der Grenze zum damaligen Mülheimer Stadtgebiet. Der Ruhrhang der heutigen Kahlenberganlage ist in der o. g. *Gemeinde Chartre* als bewachsen dargestellt, ebenso der Lohbach-Taleinschnitt des heutigen Witthausbuschs. Der Straßenzug der Gracht, als historische Wegeverbindung zwischen Mülheim und Heißen bzw. Rellinghausen, lag am nördlichen Rand der Gemeinde Holthausen bzw. bildete dessen Grenze zur Gemeinde Heißen weiter nördlich.

Noch vor der Eingemeindung 1904 engagierte sich das Mülheimer Bürgertum in Gestalt des 1879 gegründeten Verschönerungsvereins in der benachbarten Gemeinde Holthausen. Zunächst entstand die Kahlenberganlage, die die Hanglage über der Ruhruferstraße (und dem dortigen Treidelpfad) um Flächen rund um die ehemalige

Hoflage Auf dem Verberg ergänzte und zu einer Parkanlage mit zeittypisch dichtem Wegenetz umgestaltete (siehe Abschnitt Parks und Friedhöfe). In ihrer Nachbarschaft wurde 1908/09 der Bismarckturm mit umgebender gärtnerischer Anlage errichtete; auch er war eine private bürgerliche Stiftung (hier durch Johann Leonhardt und seine Ehefrau Margarete geb. Stinnes).

Ab der Jahrhundertwende entstand in unmittelbarer Nähe die deutlich größere Parkanlage des Witthausbuschs, die den Lohbach integrierte und an deren ruhrseitigem Rand die beliebte Gaststätte Tersteegens Ruh stand. Im ersten Drittel des 20. Jhs. wurden diese Naherholungsanlagen um frühere Naturräume ergänzt, die nun gartenkünstlerisch überarbeitet wurden – dazu gehören der genannte Oppspring (mit einem Zufluss des Rumbachs) und die südlich des Rumbachs gelegene Hölteranlage.

Die landschaftlich prägnante Lage am Rumbach wurde 1914 als Standort eines weithin sichtbaren dreigeschossigen Schulbaus gewählt, einer evangelischen Volksschule mit acht Klassen (Abb. 15.4). Sie trug zwischenzeitlich den Namen Hindenburgschule und heißt heute schlicht Hölterschule.

Der Hölterschule südlich benachbart entstand 1925/26 das Clarahaus, benannt nach Clara Thyssen geb. Bagel (1856-1918). Die verwitwete Ehefrau von Josef Thyssen, dem jüngeren Bruder von August Thyssen und Mitinhaber der Thyssen'schen Unternehmungen, hatte den Bau eines Heimes für „gefallene Mädchen“ testamentarisch verfügt. Ihre Söhne Hans und Julius Thyssen realisierten mit dem prominenten Mülheimer Architekten Hans Großmann (Büro Pfeifer & Großmann) die umfangreiche Anlage mit Betsaal, die in die Trägerschaft eines neu gegründeten evangelischen Frauenbundes gegeben wurde; bereits 1939 übernahm allerdings der Mülheimer Bergwerksverein die Trägerschaft und transformierte das Clarahaus in ein Altenheim für Werksangehörige.

Um die Jahrhundertwende beginnt sich das Mülheimer Zentrum baulich auf das damalige Gemeindegebiet Holthausens auszudehnen: Rund um die Witthausstraße entstand zwischen Altstadtfriedhof und Witthausbusch ein locker bebautes Quartier, das auch den vormalig in ländlicher Lage angelegten Friedhof Holthausen integrierte (Abb. 15.5).

In den 1930er-Jahren entstand nördlich dieses Quartiers am westlichen Rand des Oppspring ein weiteres Siedlungsgebiet mit der Straße Vonscheidts Hof im Zentrum; zugleich begann östlich des Oppspring eine zur Bauerschaft Holthausen vorrückende Bebauung. Eine weitere,

## 1.3.13 HISTORISCHER ORTSKERN HOLTHAUSEN

## HISTORISCHE HERLEITUNG

bereits in den 1920er-Jahren begonnene Siedlung ist die Hölterhöhe am Rumbach nördlich der genannten Hölteranlage.

Die Holthausener Siedlungsentwicklung wurde in der Zwischenkriegszeit auch durch die Ruhrsiedlungsverbandsstraße R 1 gefördert, die die Ruhr mit der 1928 bis 1930 erbauten Mendener Brücke querte (siehe Abschnitt Ruhrbrücken). Als neuer Hellweg von Aachen bis Königsberg konzipiert, leitete die R 1 als Fernstraße nach „neuzeitlichem“ Muster zwischen Kahlenberganlage und Witthausbusch hangaufwärts und führte durch den Oppspring weiter Richtung Essen.

Ebenfalls auf Holthausener Gebiet wurde Mitte der 1930er-Jahre die Mülheimer Pionierkaserne erbaut, die damit an das zwischen 1899 und 1918 in Mülheim stationierte Infanterieregiment anknüpfte. Die Pionierkaserne entstand südlich der Zeppelinstraße zwischen dem Witthausbusch und dem Hauptfriedhof, der ab 1915/16 im Bereich des vormaligen „kleinen Exerzierplatzes“ angelegt worden war (auf Mendener Gebiet).<sup>3</sup>

Die bauliche Ausdehnung des Mülheimer Stadtgebiets hat durch die auf dem ehemaligen Gemeindegebiet von Holthausen angelegten Park- und Grünanlagen „natürliche“ Grenzen. Im Bereich des alten Siedlungskerns Holthausen bildet zudem die Straße Holthausener Höfe nördlich der Zeppelinstraße eine bauliche Grenze, östlich davon beginnt agrarisch genutztes Gebiet. Zwischen Hauptfriedhof und Witthausbusch hat sich um die Konversionsfläche der ehemaligen Pionierkaserne – seit der Jahrtausendwende Wohngebiet – mit der beidseitigen Bebauung der Straße Steinknappen ein weiterer, eher amorpher Siedlungsbereich herausgebildet (Abb. 15.6/15.7).

## Fußnoten:

<sup>1</sup> Josef Schäfer: Mülheim a. d. Ruhr. Stadtgebiet und Bevölkerung seit 1808, In: Verkehrsverein Mülheim: 150 Jahre Stadt Mülheim an der Ruhr. Jahrbuch 1958. Mülheim o.J. [1958], S. 40-46.

<sup>2</sup> Kurt Willer, Kurt Ortmanns: Karten zur Stadtgeschichte. Mülheim 1978.

<sup>3</sup> Hans Weber: Bestattungsstätten Mülheims in Geschichte und Gegenwart, In: Geschichtsverein der Stadt Mülheim (Hg.): 900 Jahre Mülheim an der Ruhr 1093-1993 (= Zeitschrift des Geschichtsvereins Mülheim a. d. Ruhr 66), Mülheim 1993, S. 521-546, hier S. 539-542.

## 1.3.13 HISTORISCHER ORTSKERN HOLTHAUSEN

## ANALYSE

**Holthausen – Analyse****> Ausdehnung historischer Ortskern**

Das namensgebende Holthausen ist an der Nordspitze der Bebauung entlang der Straße Holthäuser Höfe erhalten und als Siedlungskern – auch aufgrund der Lage an der umgebenden Agrarlandschaft – unverändert wahrnehmbar.

**> Bedeutende Wegebeziehungen**

Als bedeutende überörtliche Wegebeziehung ist die ehemalige Straße nach Werden, heute Werdener Weg/Zeppelinstraße, erhalten. Als jüngere überörtliche Wegeverbindung leitet die Ruhrsiedlungsverbandsstraße R 1 entlang bedeutender Holthäuser Parkanlagen durch das ehemalige Gemeindegebiet.

**> Lage und Zusammenhang mit der Landschaft**

Holthausen bildete bis in das 19. Jahrhundert eine stadtnahe, agrarisch geprägte Kulturlandschaft. Landschaftlich reizvolle Bereiche wurden ab dem späten 19. Jahrhundert – auch aufgrund der guten Erreichbarkeit vom Mülheimer Zentrum und vom Villenquartier am Kahlenberg – zu Parkanlagen umgestaltet: zunächst der steile Ruhrhang zur späteren Kahlenberganlage, dann der Taleinschnitt des Lohbachs mit dem Witthausbusch, später auch die vormalige Waldung des Oppspring und die südlichen Randbereiche am Rumbach. Randlagen zur agrarisch geprägten Kulturlandschaft sind noch im Bereich des alten Siedlungskerns Holthausen und östlich der Straße Holthäuser Höfe wahrnehmbar.

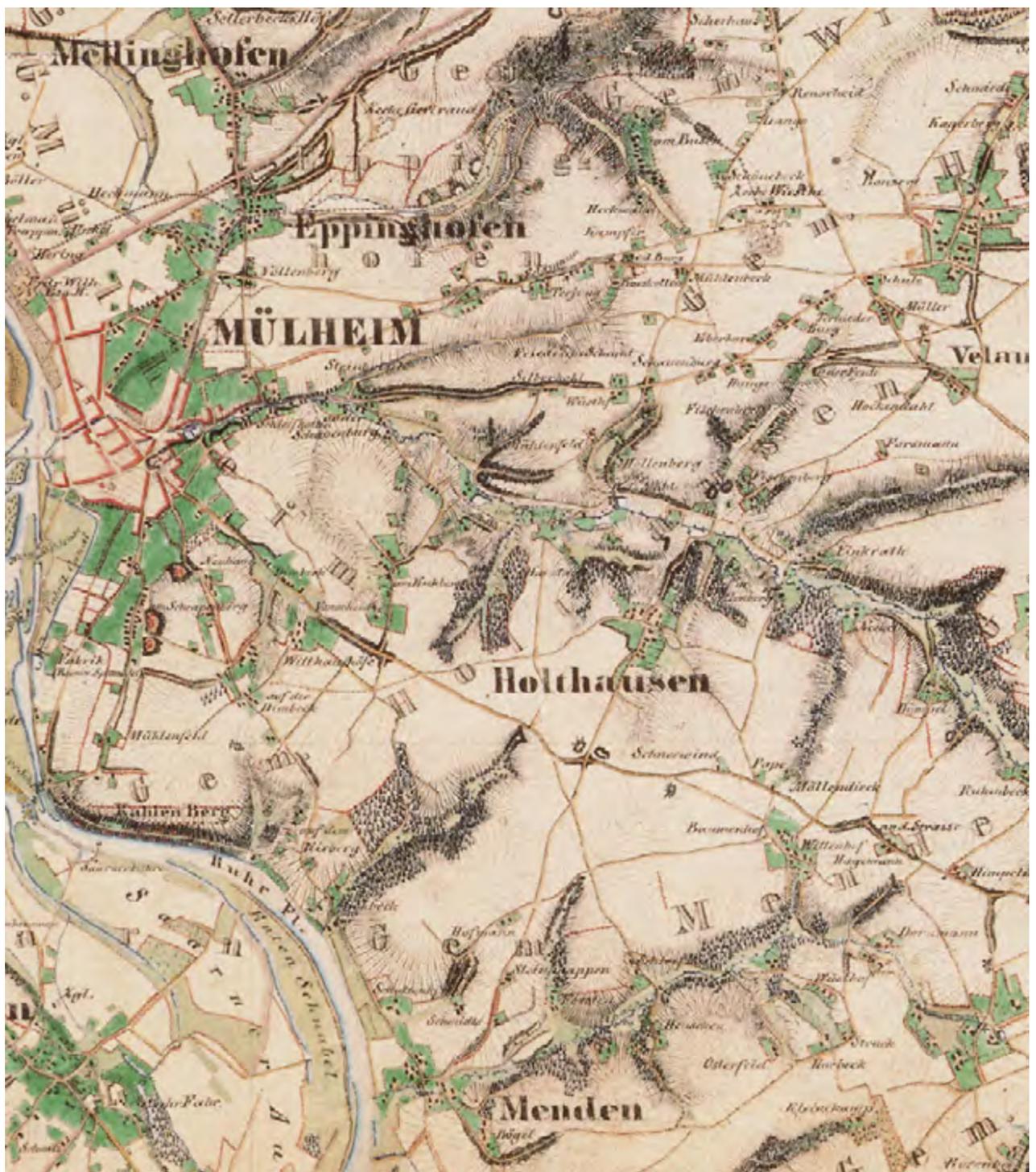
**> Typische Baumaterialien und örtliche Bauentwicklung**

Typische Baumaterialien und eine im Sinne des Denkmalpflegeplans identifizierbare örtliche Bauentwicklung sind nicht vorhanden.

## 1.3.13 HISTORISCHER ORTSKERN HOLTHAUSEN

## ABBILDUNGEN

Abb. 15.1:  
TK 25 1843, Ausschnitt



## 1.3.13 HISTORISCHER ORTSKERN HOLTHAUSEN

## ABBILDUNGEN

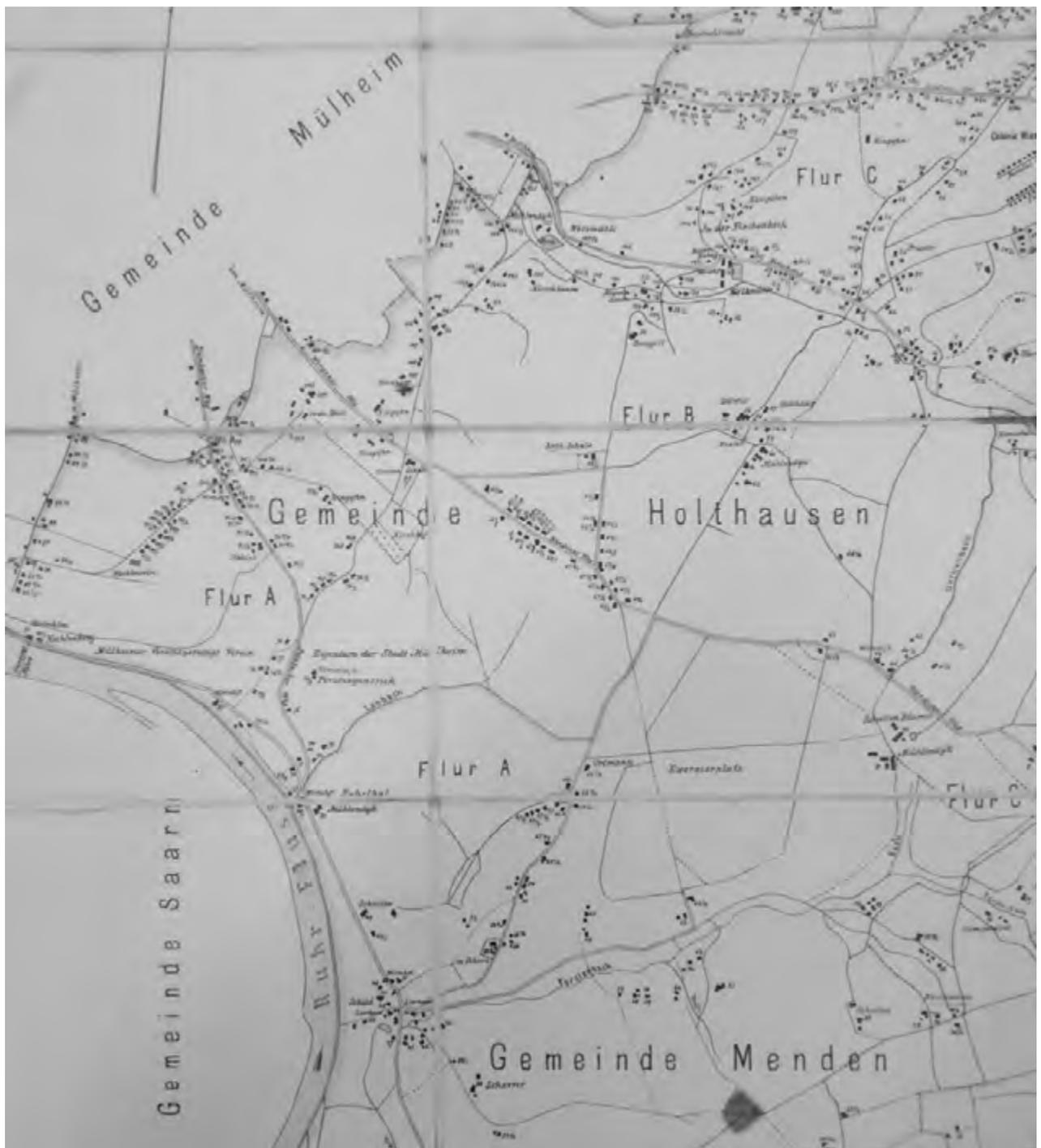
Abb. 15.2:  
Gemeinde Charte des  
Parzellar Katasters der  
Gemeinde Holthausen  
1821, gezeichnet vom  
Geometer Becker (Aus-  
schnitt), Nachträge bis  
1871



## 1.3.13 HISTORISCHER ORTSKERN HOLTHAUSEN

## ABBILDUNGEN

Abb. 15.3:  
Karte der Bürgermeisterei Heißen 1902, Quelle:  
StA MH Sign. 1501/24  
(Ausschnitt)



## 1.3.13 HISTORISCHER ORTSKERN HOLTHAUSEN

## ABBILDUNGEN



Abb. 15.4:  
Plan der Stadt Mülheim  
1926 (Ausschnitt, montiert),  
StA MH Sign. 1501/38

Abb. 15.5:  
Plan der Stadt Mülheim  
1945 (Ausschnitt, montiert),  
StA MH Sign. 1501/113



## 1.3.13 HISTORISCHER ORTSKERN HOLTHAUSEN

## ABBILDUNGEN



Abb. 15.6:  
TK 25 1954 (Ausschnitt)

Abb. 15.7:  
TK 25 1984 (Ausschnitt)



## 1.3.14 HISTORISCHER ORTSKERN FULLERUM

## HISTORISCHE HERLEITUNG

Fulerum war Teil der bis 1806 bestehenden bergischen Unterherrschaft Broich, anschließend bis 1846 Teil der Stadtgemeinde Mülheim und gehörte anschließend bis 1878 zur Landbürgermeisterei Mülheim, die die Stadt Mülheim räumlich umschloss (siehe Einleitung).<sup>1</sup> Die darin enthaltene Gemeinde Fulerum wurde 1910 mehrheitlich Teil des Stadtkreises Mülheim, nachdem der erst 1904 gebildete Landkreis Mülheim wieder aufgelöst worden war. Der Stadtkreis Mülheim bestand aus der Bürgermeisterei Heißen (einschl. Winkhausen, Fulerum, Haarzopf, Raadt und Menden) sowie den Bürgermeistereien Dümpten und Alstaden (vgl. Abb. 16.1).<sup>2</sup>

In der *Gemeinde Charte des Parcellar Katasters der Gemeinde Fullerum* [sic] von 1821 (nachgeführt bis 1871) sind verschiedene Bauernschaften und Hofanlagen im Gemeindegebiet eingetragen (Abb. 16.2). Das namensgebende Fullerum/Fulerum lag im Südwesten der Gemeinde im Bereich der heutigen Straßen Kellermannstraße/Raadter Straße, weiter südlich ist mit Diepelsbeck die heutige Bauernschaft Riemelsbeck verzeichnet. Im nordöstlichen Teil der Gemeinde Fullerum/Fulerum liegt die lockere Siedlungsstruktur Auf dem Scheidt, die sich räumlich nach Norden als lang gezogener Sporn zwischen die Gemeinde Heißen und das später zu Essen gehörende Frohnhausen schiebt. Hier ist 1871 die Zeche Hammelsbeck eingetragen, in der bereits in der Zeit um 1765 Magerkohle abgebaut wurde (Abb. 16.3); 1847 hatten sich verschiedene Kleinzechen zur Zeche Hammelsbeck konsolidiert.<sup>3</sup> Der Übergang zur Tiefbauzeche wurde 1856 begonnen, zwei Jahre später wurde eine Tiefe von 106 m erreicht; 1866 wurde die Zeche von der (nunmehr namensgebenden) Zeche Humboldt mit Schacht Franz übernommen (siehe Abschnitt Industrie).

Die 1839 zunächst im Bereich Winkhausen/Eppinghofen für die Schachtanlagen der Gewerkschaft Vereinigte Selberbeck in Betrieb genommene Pferdeisenbahn sollte 1842 lt. eines im Stadtarchiv Mülheim erhaltenen Plans bis auf Essener Stadtgebiet weitergebaut werden und führte hierzu nördlich der Zeche Ver. Rosen- und Blumendelle (kurz: Rosenblumendelle) vorbei; ein Abzweig zur Zeche Hammelsbeck/Humboldt bestand demnach allerdings nicht.

Der Eisenbahnanschluss für die Zeche Humboldt kam erst mit den überörtlichen Trassen (Abb. 16.4): 1862 eröffnete die Bergisch-Märkische Eisenbahn (BME) ihre Trasse zwischen Witten/Dortmund und Oberhausen/Duisburg, die an der Nordgrenze der Gemeinde Heißen (auf Gelände der Gemeinde Winkhausen) geführt und 1866 durch eine in Winkhausen parallel zur BME-Tras-

se geführte zweite Trasse der Rheinischen Eisenbahn (RhE) ergänzt wurde. Unweit der Zeche Rosenblumendelle wurde der Bahnhof Heißen eingerichtet (obwohl auf Winkhauser Gebiet); sowohl die Zeche Rosenblumendelle als auch die Zeche Humboldt erhielten von der Haupttrasse abzweigende, bis auf Zechengelände führende Zechenbahntrassen.

Diese sind sowohl auf dem Übersichtsplan der Civilgemeinde Fulerum – Heißen – Winkhausen von 1873 als auch auf dem Übersichtsplan der Bürgermeisterei Heißen von 1902 eingetragen. In der jüngeren Karte von 1902 wird zudem deutlich, dass sich die Siedlungsbildung – allerdings noch in lockerer, wenig verdichteter Form – auf den Nordosten der Gemeinde Fulerum konzentrierte (Abb. 16.4). In diesem Siedlungsbereich stand 1873 auch die evangelische Schule Fulerums, unweit des Scheidthofs.

Mit der eingangs erwähnten Auflösung des Landkreises Mülheim 1910 wurde die Gemeinde Fulerum geteilt (Abb. 16.5). Dieser östliche, ebenfalls Fulerum genannte Essener Ortsteil – in dem sich heute u. a. die umfangreiche Anlage des Essener Südwestfriedhofs befindet – umfasste den erwähnten Scheidthof, der mit dem Flurnamen Auf dem Scheidt verknüpft ist, bis hin zu den Hofanlagen Oberscheidt und Altenau, die am vormaligen Grenzbach Kreuzenbecke liegen. Östlich der Kreuzenbecke schließt sich die Anhöhe an, auf der ab 1909 die Gartenstadt Margarethenhöhe errichtet wurde.<sup>4</sup>

Diese bedeutende Siedlungsplanung, die bekanntlich durch die Unternehmerin Margarethe Krupp initiiert und finanziert wurde, gehört in den Kontext des Krupp'schen Werkswohnungsbaus, auch wenn es sich nicht um eine Siedlung (nur) für Werksangehörige handelte, sondern sie als eigenständige kleine Stadt konzipiert war. Die ab dem Ersten Weltkrieg einsetzende Siedlungsentwicklung im Mülheimer Teil von Fulerum ist ebenfalls maßgeblich durch ein Krupp'sches Siedlungsbauvorhaben geprägt: die ab 1916 geplante Siedlung Heimaterde (Abb. 16.6, s.a. Abschnitt Siedlungen und Quartiere).<sup>5</sup>

Diese Siedlung und ihre Siedlungsgenossenschaft gingen der Literatur zufolge auf eine Initiative des Krupp'schen Prokuristen Max Halbach zurück und bettet sich insgesamt in die zeitgenössische, maßgeblich durch den Ersten Weltkrieg geprägte Heimstättenbewegung ein.<sup>6</sup> Das durch mehrere Taleinschnitte gegliederte Siedlungsgebiet von Heimaterde, von dem ca. 81 ha schon 1916 mit Unterstützung der Fam. Krupp erworben wurden, lag zum einen an der (neuen) Stadtgrenze zu Essen, zum anderen in guter Distanz zu den Zechen Humboldt und Rosenblumendelle. Südwestlich

## 1.3.14 HISTORISCHER ORTSKERN FULERUM

## HISTORISCHE HERLEITUNG

des neuen Siedlungsareals war Ende des 19. Jhs. der Friedhof am Sunderweg angelegt worden; der jüngere, dem Friedhof benachbarte Humboldthain und die daran angrenzende gleichnamige Siedlung sind offenbar mit der namensgebenden Zeche verknüpft.

Das Siedlungsgebiet der Heimaterde ist *der* Bereich der ehem. Gemeinde Fulerum, der bis 1945 ein signifikantes stadträumliches Wachstum zeigt. Der ältere Siedlungsbereich unweit der Zeche Humboldt – die seit 1929 nur noch für den Landabsatz genutzt wurde – zwischen Humboldtstraße und Max-Halbach-Straße ist hingegen 1945 weiterhin nur spärlich bebaut. Westlich der Gneisenaustraße bestand noch eine größere Felderflur, die erst in den folgenden Jahrzehnten bebaut wurde (Abb. 16.7/16.8).

Die Verbindung der Siedlung Heimaterde zum Unternehmen Krupp, die u. a. Darlehen für die Siedler bereitstellte, hatte im Rahmen der kommunalen Neuordnung 1929 sogar zu einer Diskussion hinsichtlich einer Abtretung der Siedlung Heimaterde an die Stadt Essen geführt – die jedoch abgewendet wurde.<sup>7</sup>

Heute bildet die Velauer Straße die Grenze zwischen dem Siedlungsgefüge von Fulerum im Norden und dem kulturlandschaftlichen südlichen Teil Fulerums über dem Rumbachtal mit seinen Nebenbächen.

Einen besonderen Baustein Fulerums bildet das 1970 bis 73 auf dem Gelände der Zeche Humboldt errichtete Rhein-Ruhr Zentrum an der A 40 (Arch. Walter Brune, Düsseldorf). Das Einkaufszentrum mit später ergänztem Verwaltungshochhaus, das lange durch die Stinnes AG, nachfolgend durch die ehemalige Stinnes-Tochterfirma Brenntag AG genutzt wurde, setzt damit die gewerbliche Tradition des Standorts unter maßgeblicher Beteiligung der Fa. Stinnes (als ehemalige Eigentümerfamilie des Mülheimer Bergwerks-Vereins) fort (Abb. 16.9 und 16.10).

## Fußnoten:

<sup>1</sup> Josef Schäfer: Mülheim a. d. Ruhr. Stadtgebiet und Bevölkerung seit 1808, In: Verkehrsverein Mülheim: 150 Jahre Stadt Mülheim an der Ruhr. Jahrbuch 1958. Mülheim o.J. [1958], S. 40-46.

<sup>2</sup> Kurt Willer, Kurt Ortmanns: Karten zur Stadtgeschichte. Mülheim 1978.

<sup>3</sup> Joachim Huske: Die Steinkohlenzechen im Ruhrrevier. Daten und Fakten von den Anfängen bis 2005 (= Veröffentlichungen aus dem Deutschen Bergbau-Museum Bochum 144). Bochum 2006

<sup>4</sup> Georg Metzendorf, Die Margarethen-Höhe bei Essen, Darmstadt 1913. – Stephan Strauß: Margarethenhöhe und Mathildenhöhe. Beiträge und Wechselwirkungen zur Reform des Kleinwohnhauses und des städtischen Wohnens, In: Landesamt für Denkmalpflege Hessen (Hg.): „Eine Stadt müssen wir erbauen, eine ganze Stadt!“ Die Künstlerkolonie Darmstadt auf der Mathildenhöhe (= ICOMOS Hefte des Dt. Nationalkomitees LXIV, zugleich Arbeitshefte des Landesamtes für Denkmalpflege Hessen 30). Darmstadt 2017, S. 111-122.

<sup>5</sup> H. Bertrand: Entstehung und Entwicklung der Siedlung ‚Heimaterde‘ GmbH. Essen 1928. – Josef Menzenbach: Vom Industriebauernhof zur Kleinsiedlung. Entwicklungstendenzen im Kreise Mülheim-Ruhr. Düsseldorf 1940 (Diss. Rhein. Friedrich-Wilhelms-Univ. Bonn), S. 39.

<sup>6</sup> Vgl. die parallel konzipierte Kriegerheimstättensiedlung in Duisburg-Bissingheim.

<sup>7</sup> Stadtarchiv Mülheim, Sign. 1200/517.

## 1.3.14 HISTORISCHER ORTSKERN FULLERUM

## ANALYSE

**Fulerum – Analyse****> Ausdehnung historischer Ortskern**

Die Gemeinde Fulerum bestand aus mehreren Bauernschaften und Hoflagen, die keine verdichteten Ortskerne bildeten, sondern eher lockere Siedlungskerne darstellten. Der namensgebende Siedlungskern Fullerum/Fulerum hat sich in den historischen Bauten zwischen Raadter Straße und Kellermannstraße erhalten, die heute in einem verkehrsberuhigten Bereich stehen. Ein gründerzeitliches Eckhaus mit Scheune an der Schwarzenbergstraße 15 markiert diesen Siedlungsbereich an der Durchfahrtstraße.

Mit der Kaiser-Franz-Straße ist ein ländlicher Weg mit historischen Einzelbauten ohne jüngere Nachverdichtung erhalten.

**> Bedeutende Wegebeziehungen**

Der Übersichtsplan der Bürgermeisterei Heißen von 1902 zeigt die Gemeinde Fulerum als von wenigen bedeutenderen Wegen durchzogen. Hierzu gehören die Humboldtstraße, heute in nördlicher Richtung durch das Rhein-Ruhr Zentrum unterbrochen, und die heutige Velauer Straße, um 1900 als Communalweg von Mülheim nach Bredeney bezeichnet. Auch die Schwarzenbergstraße geht teilweise auf eine ältere, von der Bauernschaft Fullerum/Fulerum nach Osten führende Wegeverbindung zurück. Das Wegegeflecht Riemelsbeck beruht ebenfalls auf tradierten Wegen.

**> Lage und Zusammenhang mit der Landschaft**

Die Velauer Straße bildet die Grenze zwischen dem Siedlungsbereich Fulerum und der Kulturlandschaft Fulerum. Nach Osten ist die Bebauung Fulerums bis an die Stadtgrenze Essens herangerückt, hier ist zwischen Scheidthof und Beekmannshof bzw. zwischen Scheidtstraße und Humboldtstraße ein puffernder kulturlandschaftlicher Bereich erhalten.

**> Typische Baumaterialien und örtliche Bauentwicklung**

Typische Baumaterialien und eine im Sinne des Denkmalpflegeplans identifizierbare örtliche Bauentwicklung sind nicht vorhanden.

## 1.3.14 HISTORISCHER ORTSKERN FULERUM

## ABBILDUNGEN

Abb. 16.1:  
Kartenaufnahme der  
Rheinlande (Ausschnitt),  
Blatt Duisburg/Mülheim  
a. d. Ruhr, von Müffling  
1824, Quelle: TIM-On-  
line





## 1.3.14 HISTORISCHER ORTSKERN FULERUM

## ABBILDUNGEN

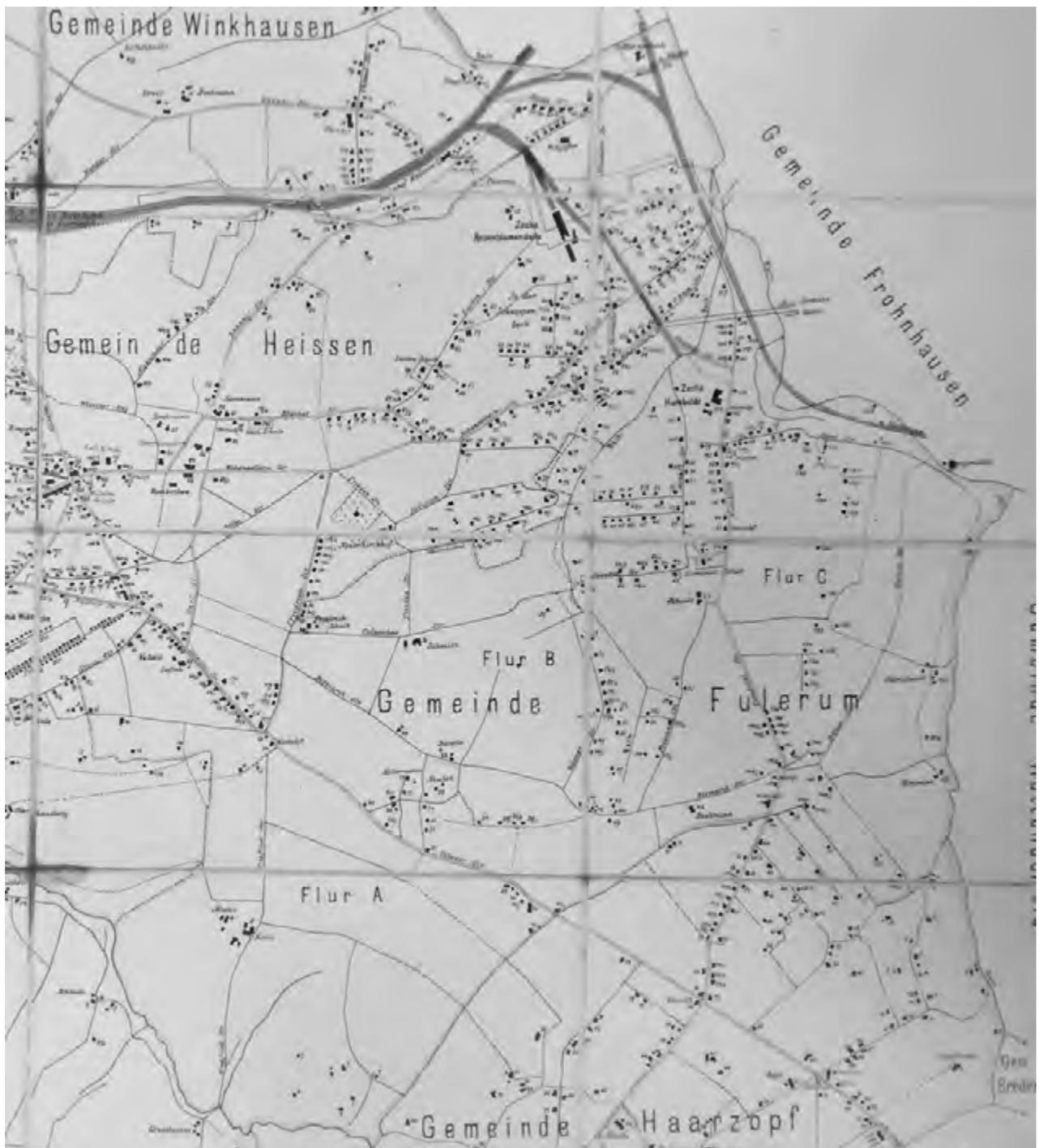
Abb. 16.3:  
Karte der Civilgemeinde  
Fulerum Heißen Wink-  
hausen 1873, Quelle:  
StA MH Sign. 1501/103  
(Ausschnitt)



## 1.3.14 HISTORISCHER ORTSKERN FULERUM

## ABBILDUNGEN

Abb. 16.4:  
Karte der Bürgermeisterei Heißen 1902, Quelle:  
StA MH Sign. 1501/24  
(Ausschnitt)



## 1.3.14 HISTORISCHER ORTSKERN FULERUM

## ABBILDUNGEN



Abb. 16.5:  
Plan der Stadt Mülheim  
1926 (Ausschnitt), StA  
MH Sign. 1501/38

Abb. 16.6:  
Plan der Stadt Mülheim  
1945 (Ausschnitt), StA  
MH Sign. 1501/113



## 1.3.14 HISTORISCHER ORTSKERN FULERUM

## ABBILDUNGEN



Abb. 16.7:  
TK 25 1954 (Ausschnitt)

Abb. 16.8:  
TK 25 1984 (Ausschnitt)



## 1.3.14 HISTORISCHER ORTSKERN FULERUM

## ABBILDUNGEN



Abb. 16.9:  
Rhein-Ruhr Zentrum  
vor dem Hochhausbau,  
Quelle: StA MH Sign.  
1516/80.40 Rhein Ruhr  
Zentrum 02

Abb. 16.10:  
Rhein-Ruhr Zentrum mt  
dem Stinnes-Hochhaus,  
Quelle: StA MH Sign.  
1516/80.40 Rhein Ruhr  
Zentrum 01



## 1.3.15 HISTORISCHER ORTSKERN MENDEN

## HISTORISCHE HERLEITUNG

Menden soll erstmals in dem vor 900 begonnenen sog. Urbar A des Klosters Werden als „Menedinna“ erwähnt sein.<sup>1</sup> Der Zeittafel zur Mülheimer Geschichte des Stadtarchivs zufolge sei dies die erste verlässliche Erwähnung eines der heutigen Mülheimer Stadtteile.

Um 1800 war der spätere Stadtkern Mülheims von kleineren Ortschaften und Dörfern umgeben, zu denen die flussaufwärts nahe der Ruhr gelegene Bauernschaft Menden gehörte. Menden liegt etwa auf der geographischen Breite von Saarn, allerdings auf dem östlichen Ruhrufer; während Saarn an der westlichen Innenseite des dortigen Ruhrbogens steht und eine breite vorgelegte Aue hat, befindet sich Menden vergleichsweise nahe am Fluss an der Außenseite des dortigen Ruhrbogens.

Menden war bis 1806 Teil der bergischen Herrschaft Broich und gehörte nachfolgend sowohl zur 1846 bis 78 bestehenden Landbürgermeisterei Mülheim als auch zu deren bis 1910 bestehenden kleineren (und gleichnamigen) Nachfolgerin.<sup>2</sup> 1910 fiel Menden zusammen mit Raadt und Haarzopf an den Landkreis Essen, der damit im Südosten nahe an das Mülheimer Zentrum heranrückte; 1920 kam Menden (mit Raadt) wieder zum Stadtkreis Mülheim an der Ruhr (siehe Einleitung).

In der 1805 durch den preußischen Generalmajor Karl Ludwig von Lecoq gezeichneten Karte Nordwestdeutschlands ist Menden in seiner Lage etwas nach Süden verschoben dargestellt, die an einer uferparallelen Straße gereichte Bebauung schließt im Nordwesten mit einem als Schulze zu Menden bezeichneten Hof ab (Abb. 17.1). Ein von der genannten Dorfstraße abzweigender Weg verweist auf die in Menden überlieferte Hahnenfähr, die als Straßename bis heute besteht. In der wenig jüngeren Tranchot-Karte (1824) ist Menden hingegen eher als kompaktere dörfliche Struktur an dieser Fährstelle gezeichnet, der Schulthenhof nach Norden leicht abgerückt (Abb. 17.2).

Diese dörfliche Struktur bestätigen sowohl die *Gemeinde-Charte des Parcellar-Katasters der Gemeinde Menden* von 1821 als auch die zweiteilige Karte der Bürgermeisterei Mülheim an der Ruhr, Gemeinde Menden von 1820, beide nachgeführt bis 1871 (Abb. 17.3).

Geografisch gesehen liegt die Gemeinde Menden auf einer nahe der Ruhr liegenden Mittelterrasse, die nach Osten in einem lang gestreckten Hang zur Hauptterrasse ansteigt, in den mehrere Bachläufe eingeschnitten sind (siehe Abschnitt Topografie). Das Gemeindegebiet Mendens im 19. Jahrhundert ist in seiner Ausdehnung

stark durch das Forstbachtal geprägt, es erstreckte sich in östlicher Richtung weit zu dessen Oberlauf und integrierte die seitlichen Bachzuläufe (inkl. der dort gelegenen Höfe und kleineren Bauernschaften).

Der Ortskern von Menden liegt an der Mündung des Forstbachs in die Ruhr und damit am Ende von dessen Taleinschnitt (Abb. 17.4). Seine Bebauung steht um eine geweitete Kreuzung dreier Wege: die flussparallele heutige Mendener Straße, die nördlich über dem Forstbachtal verlaufende Straße Steinknappen und die südlich über dem Tal geführten Bergerstraße. Der Forstbach war westlich des Dorfkerns zu einem Mühlteich aufgestaut, ihm benachbart stand der Mühlhof, während der Kotten der Hahnenfähr direkt an der Bachmündung in die Ruhr positioniert war.

Im Süden der Gemeinde lag die größere Bauernschaft Hesseln an der Wöllenbeck, einem größeren Forstbachzufluss, der von Osten herangeführt ist und in Hesseln nach Norden verschwenkt. Die Südgrenze der Gemeinde Menden zu Ickten – vor 1806 Teil des Herrschaftsbezirks des Stifts Werden und erst seit 1929 Teil der Stadt Mülheim – bildet das Tal der Rossenbeck.

Die dörfliche Struktur der Gemeinde Menden ist auch 1902 in dem Übersichtsplan der Bürgermeisterei Heißen noch gut ablesbar und erscheint unverändert, während sich die Bebauung in den nördlichen Teilen der Bürgermeisterei – etwa in dem an Menden angrenzenden Holthausen – bereits zu verdichten begann (Abb. 17.5).

Mit der Eingemeindung 1920 und der erneuten Zugehörigkeit zu Mülheim wurde auf dem Hang des Heckfelds nördlich des Forstbachtals und südlich der Straße nach Werden (heute: Zeppelinstraße) der neue Zentralfriedhof Mülheims eingerichtet (Karte 1902: Exerzierplatz), siehe Abb. 17.6/17.7 (zum Hauptfriedhof siehe Abschnitt Parks und Friedhöfe). 1939 wurde an der Mündung des Steinknappen auf die Zeppelinstraße die Pionierkaserne erbaut, nach dem Zweiten Weltkrieg lange Zeit als Wrexham Baracks von englischen Truppen genutzt.

Ansonsten ist die agrarisch geprägte Kulturlandschaft auch im Plan der Stadt Mülheim von 1945 noch vorherrschend (Abb. 17.6), wobei sich dort bereits eine leichte stadträumliche Verdichtung am nördlich von Menden gelegenen Abschnitt der Mendener Straße (um den nun Schulte-Marxloh benannten Schulthenhof und die benachbarte Stadtgärtnerei bis ruhrabwärts zur Kahlenberganlage) andeutet.

## 1.3.15 HISTORISCHER ORTSKERN MENDEN

## HISTORISCHE HERLEITUNG

Diese Verdichtung setzt sich nachfolgend am fraglichen Abschnitt der Mendener Straße und an der Straße Steinknappen fort, die heute durch bebaute Nebenstraßen zu einem schmalen Siedlungsband erweitert sind (Abb. 17.8).

Im aktuellen Luftbild erscheint dieser Straßenzug als Ausläufer der Stadt, der den (Holthausener) Taleinschnitt des Witthausbusches in einem weiten südlichen Bogen rahmt, während das übrige ehemalige Gemeindegebiet Mendens – ungeachtet eines leichten Wachstums von Hessel (an der Straße Wöllbeck) – weiterhin kulturlandschaftlich geprägt ist (Abb. 17.9). Damit korrespondiert die Bewertung als regional bedeutsamer Kulturlandschaftsbereich Mendener Höfe/Schuir (KLB 293, siehe Maßnahmen- und Handlungskonzept 2).<sup>3</sup>

Fußnoten:

<sup>1</sup> Rudolf Kötzschke: Rheinische Urbare. Band 2: Die Urbare der Abtei Werden vom 9. - 13. Jahrhundert. Bonn 1906, S. 3.

<sup>2</sup> Josef Schäfer: Mülheim a. d. Ruhr. Stadtgebiet und Bevölkerung seit 1808, In: Verkehrsverein Mülheim: 150 Jahre Stadt Mülheim an der Ruhr. Jahrbuch 1958. Mülheim o. J. [1958], S. 40-46. – Kurt Willer, Kurt Ortman: Karten zur Stadtgeschichte. Mülheim 1978.

<sup>3</sup> Landschaftsverband Rheinland, Landschaftsverband Westfalen-Lippe (Hg.): Fachbeitrag Kulturlandschaft zum Regionalplan Ruhr. Erhaltende Kulturlandschaftsentwicklung. Köln/Münster 2014, S.199

## 1.3.15 HISTORISCHER ORTSKERN MENDEN

## ANALYSE

**Menden – Analyse****> Ausdehnung historischer Ortskern**

Die ehem. Gemeinde Menden integriert neben einzelnen und gruppierten Hofanlagen zwei Ortskerne, deren Umfang 1945 eine durchaus ähnliche Größe aufwies: das namensgebende Menden (am Fuß des Forstbachtals) und Hesseln (am Fuß des Wöllenbecktals).

Menden ist heute Teil eines durch bebaute Seitenstraßen geschaffenen schmalen Siedlungsbandes, erscheint aber dennoch rund um die Kreuzung der Mendener Straße mit Hahnenfähre, Steinknappen und Bergerstraße (ungeachtet jüngerer Wohnbauten) weiterhin als historischer Siedlungskern.

Hesseln ist nach Osten durch jüngere Wohnbauten erweitert, auch der vormalige Siedlungskern ist durch Wohnbauten leicht nachverdichtet. Dennoch ist im westlichen Teil (um die Krümmung der Straße Wöllenbeck) der historische Siedlungskern noch nachvollziehbar, im weiteren Verlauf vermittelt u. a. der straßenbegleitende Grünraum zum Bachlauf der Wöllenbeck einen dörflichen Charakter.

**> Bedeutende Wegebeziehungen**

Die historischen Wegebeziehungen der agrarisch geprägten Kulturlandschaft von Menden sind in den Straßenzügen Mendener Straße, Steinknappen und Bergerstraße sowie Wöllenbeck und Holde Straße bewahrt.

**> Lage und Zusammenhang mit der Landschaft**

Weite Teile der ehem. Gemeinde Menden sind bis heute eine agrarisch geprägte Kulturlandschaft mit prägnanten Taleinschnitten (Forstbach, Rohmbeck, Rossenbeck), die im Fachbeitrag Kulturlandschaft zum Regionalplan Ruhr 2014 folgerichtig als regional bedeutsamer Kulturlandschaftsbereich Mendener Höfe/Schuir (KLB 293) klassifiziert ist.

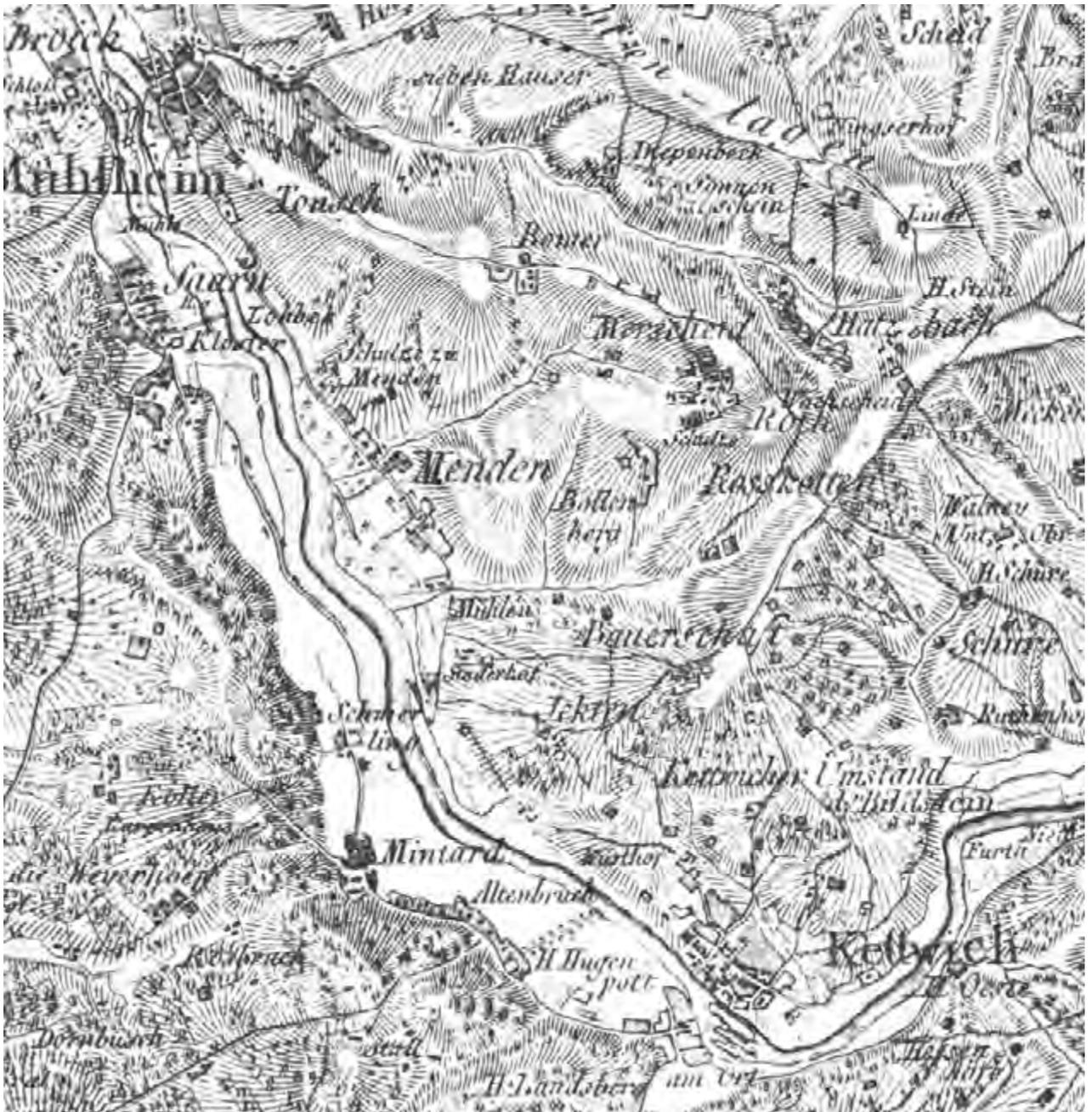
**> Typische Baumaterialien und örtliche Bauentwicklung**

In den beiden Siedlungskernen Menden und Hesseln sind einzelne Fachwerkbauten erhalten, die als prägende Bau- und Konstruktionselemente im Ortsbild wahrzunehmen sind. Hofanlagen des späten 19. Jhs. zeigen die prägende Ziegelarchitektur mit spezifischem Dekor, die bei den insgesamt zahlreichen Hofneubauten und Hoferweiterungen dieser Zeit häufig vorzufinden ist.

## 1.3.15 HISTORISCHER ORTSKERN MENDEN

## ABBILDUNGEN

Abb. 17.1:  
Topografische Karte von  
Nordwestdeutschland,  
Karl Ludwig von Lecoq  
1805 (Blatt XV, Aus-  
schnitt), Quelle: Wikiped-  
ia/Bez.-Reg. Köln





## 1.3.15 HISTORISCHER ORTSKERN MENDEN

## ABBILDUNGEN

Abb. 17.3:  
Gemeinde Charte des  
Parzellar Katasters der  
Gemeinde Menden  
1820/21, gez. vom  
Geometer Becker (Aus-  
schnitt), Nachträge bis  
1871



## 1.3.15 HISTORISCHER ORTSKERN MENDEN

## ABBILDUNGEN

Abb. 17.5:  
Karte der Bürgermeisterei Heißen 1902, Quelle:  
StA MH Sign. 1501/24  
(Ausschnitt)



## 1.3.15 HISTORISCHER ORTSKERN MENDEN

## ABBILDUNGEN

Abb. 17.4:  
Karte der Bürgermeisterei Mülheim a. d. Ruhr,  
Gemeinde Menden, Section A (Ausschnitt),  
gez. W. Maibusch 1820





## 1.3.15 HISTORISCHER ORTSKERN MENDEN

## ABBILDUNGEN



Abb. 17.8:  
TK 25 1984 (Ausschnitt,  
montiert)

Abb. 17.9:  
Luftbild aktuell, Quelle:  
TIM Online



## 1.3.16 HISTORISCHER ORTSKERN RAADT

## HISTORISCHE HERLEITUNG

Die kleine, ländlich geprägte Gemeinde Raadt ist im *Gemeinde Chartre des Parcellar Katasters der Gemeinde Raadt* von 1821 als gleichnamige Bauernschaft dargestellt, die im Bereich der Forstbachquelle lag (Abb. 18.2, vgl. Karte von Müffling Abb. 18.1). Unweit dieser Bauernschaft lag die Grenze zur benachbarten Gemeinde Menden, deren naturräumliches „Rückgrat“ der Richtung Ruhr fließende Forstbach mit seinem Taleinschnitt bildet. Die nordöstliche Grenze zur Gemeinde Haarzopf – bis 1910 Teil der Landbürgermeisterei Mülheim, seither Landkreis Essen bzw. Stadt Essen<sup>1</sup> – war der Rumbach, der weiter westlich als Rumbach am Mülheimer Zentrum vorbei (bzw. aufgrund der dortigen Verrohrung: unter dem Zentrum) in die Ruhr fließt.

Der neue Flughafen Essen-Mülheim wurde 1925 an der Grenze zu Essen errichtet. Mit der Eröffnung des Flughafens am 1.9.1925 setzte ein reger Flugbetrieb ein.<sup>2</sup> Der Flughafen wurde zunächst mit einem runden Flugfeld erstellt, in dessen Mitte eine Rauchfackel die Windrichtung visualisierte und den Piloten damit Hinweise gab, aus welcher Richtung diese bevorzugt abfliegen sollten. Auf seinem geplanten Gelände liegt der mit 15 m ü. NN höchste Punkt des Mülheimer Stadtgebiets. Beim Ausbau des Flughafens mit neuem Abfertigungsbauwerk und neuem Flugleitgebäude 1932 (Arch. Ewald Brecklinghaus im Duktus der Moderne) wurde seine Grundform zum Oval, da sich die Windanfälligkeit der Flugzeuge vermindert hatte.

Interessanterweise wurde das Rund des Flughafens 1929 bei der kommunalen Neugliederung geteilt, sodass es zur Hälfte auf Mülheimer, zur Hälfte auf Essener Gebiet liegt (Abb. 18.5).

Ab 1938 fungierte er als Zentralflughafen des Ruhrgebiets und war ab Kriegsbeginn Standort eines Jagdgeschwaders, für das der Flughafen ab Ende 1942 weiter ausgebaut wurde; in dem Plan der Stadt Mülheim von 1945 zeigt sich die Flughafenfläche deutlich nach Westen Richtung Wöllenbecktal erweitert (Abb. 18.6).

Der Flughafen lag bei Beginn des Flugbetriebs in einem agrarisch geprägten Bereich mit geringer Bebauung. Wie bei vergleichbaren Ansiedlungen – etwa den Zechen und Hüttenwerken „auf der grünen Wiese“ – entstand ab den späten 1920er-Jahren mit der Richthofensiedlung eine sog. Fliegersiedlung, wenig später ergänzt durch die hufeisenförmige Rumbachsiedlung auf Essener Gebiet (Abb. 18.6).

Die Richthofensiedlung – benannt nach dem bekannten Jagdflieger Manfred von Richthofen († 1918) – schloss nördlich an den alten Siedlungskern von Raadt an, der

sukzessive in ihr aufging. Die Fliegersiedlung wurde im Rahmen des 3. Bauabschnitts des Programms für Erwerbslosen- und Kurzarbeitersiedlungen 1933/34 um 31 Siedlerstellen und im 4. Bauabschnitt um 26 Siedlerstellen erweitert, dann 1937/38 um weitere 119 Siedlerstellen in Einzel- und Doppelhäusern.<sup>3</sup> Ein 1939 gezeichneter Lageplan zeigt die Siedlung im damaligen Ausbaustadium und mit den Standorten für drei geplante, aber offenbar nicht realisierte Bunker (Abb. 18.4).

Der nach Kriegszerstörungen wieder aufgebaute Flughafen Essen-Mülheim diente zunächst den Alliierten als Reparaturflughafen, ab 1950 konnte der Flughafen auch wieder für Segelflugzeuge genutzt werden; erst 1959 wurde die Zulassung für die allgemeine Luftfahrt erneut erteilt. Die heutige Start- und Landebahn liegt leicht aus der Ost-West-Achse gedreht und reicht von der Lilienthalstraße, die das vormalige Rund des Flughafens auf Essener Seite umfuhr, nach West-Südwest zur früheren Hoflage Auf der Heide, heute Kreuzung Horbeckstraße/Bollenberg (Abb. 18.9).

Der Flughafen war zuletzt in seinem Bestand als Verkehrslandeplatz bis 2024 bestätigt,<sup>4</sup> allerdings bestehen mittlerweile Überlegungen für eine bauliche Nachnutzung.

Die ehemalige Werdener Straße wurde als Zeppelinstraße für die Zufahrt zum Flughafen ausgebaut, der unweit von Raadt gelegene ältere Verlauf blieb dabei als Parsevalstraße erhalten. Zwischen den beiden parallel laufenden Straßen bildete sich nach dem Zweiten Weltkrieg eine Erweiterung von Raadt bzw. eine Ergänzung der heute schlicht als Flughafensiedlung bezeichneten ehem. Richthofensiedlung.

## Fußnoten:

<sup>1</sup> Josef Schäfer: Mülheim a. d. Ruhr. Stadtgebiet und Bevölkerung seit 1808, In: Verkehrsverein Mülheim: 150 Jahre Stadt Mülheim an der Ruhr. Jahrbuch 1958. Mülheim o. J. [1958], S. 40-46. – Kurt Willer, Kurt Ortmanns: Karten zur Stadtgeschichte. Mülheim 1978.

<sup>2</sup> Frank Radzicki: 80 Jahre Flughafen Essen-Mülheim. Erfurt 2005, S. 7-8. Weitere Angaben, soweit nicht anders nachgewiesen, nach dieser Quelle.

<sup>3</sup> Josef Menzenbach: Vom Industriebauernhof zur Kleinsiedlung. Entwicklungstendenzen im Kreise Mülheim-Ruhr. Düsseldorf 1940 (Diss. Rhein. Friedrich-Wilhelms-Univ. Bonn), S. 44-54. – Das Programm für Erwerbslosen- und Kurzarbeitersiedlungen geht auf die 3. Notverordnung der Kabinetts Brünig 1931 zurück. Die praktische Umsetzung beruhte auf den im November 1931 erlassenen ‚Richtlinien für vorstädtische Kleinsiedlungen und Bereitstellung von Kleingärten für Erwerbslose‘ und wurde nach 1933 unter leicht geänderten gesetzlichen Vorgaben fortgesetzt.

<sup>4</sup> Siehe Internetpräsenz des Flughafens Essen-Mülheim: <https://www.flughafen-essen-muelheim.de/fem/historie> (zuletzt abgerufen 10.2018).

## 1.3.16 HISTORISCHER ORTSKERN RAADT

## ANALYSE

**Raadt – Analyse****> Ausdehnung historischer Ortskern**

Der historische Siedlungskern von Raadt ist an der Kontaktfläche zwischen Flughafen und Flughafensiedlung auf einzelne Höfe und Bauten nördlich der Brunshofstraße reduziert (in der Karte der Stadt Mülheim von 1945: u. a. Hof Sellerbeck).

**> Bedeutende Wegebeziehungen**

Die Zeppelinstraße und die halbrund um den Flugplatz führende Lilienthalstraße bilden eine wichtige, auf den Flughafen bezogene Wegführung. Daneben sind auch historische Wege der ehem. Gemeinde Raadt erhalten: die Parsevalstraße (als ehem. Teil der Werdener Straße, heute Zeppelinstraße) und die früheren Flurwege Dellberg, Schürfeld und Böllrodt. Auch die Wegezüge Brunshofstraße/Horbeckstraße (ehem. Weg von Kettwig nach Raadt) und die davon abzweigende Straße Bollenberg sind historische Wegebeziehungen.

**> Lage und Zusammenhang mit der Landschaft**

Der Flughafen ist aufgrund seiner typischen Charakteristika ein eigenständiger, aber nicht kulturlandschaftsferner Bestandteil der umgebenden Landschaft. Im Übergang zu Menden, Ickten und Schuir grenzt an seinen südlichen Rand der regional bedeutsame Kulturlandschaftsbereich Mendener Höfe/Schuir (KLB 293).

**> Typische Baumaterialien und örtliche Bauentwicklung**

Typische Baumaterialien und eine im Sinne des Denkmalpflegeplans identifizierbare örtliche Bauentwicklung sind nicht vorhanden.

## 1.3.16 HISTORISCHER ORTSKERN RAADT

## ABBILDUNGEN

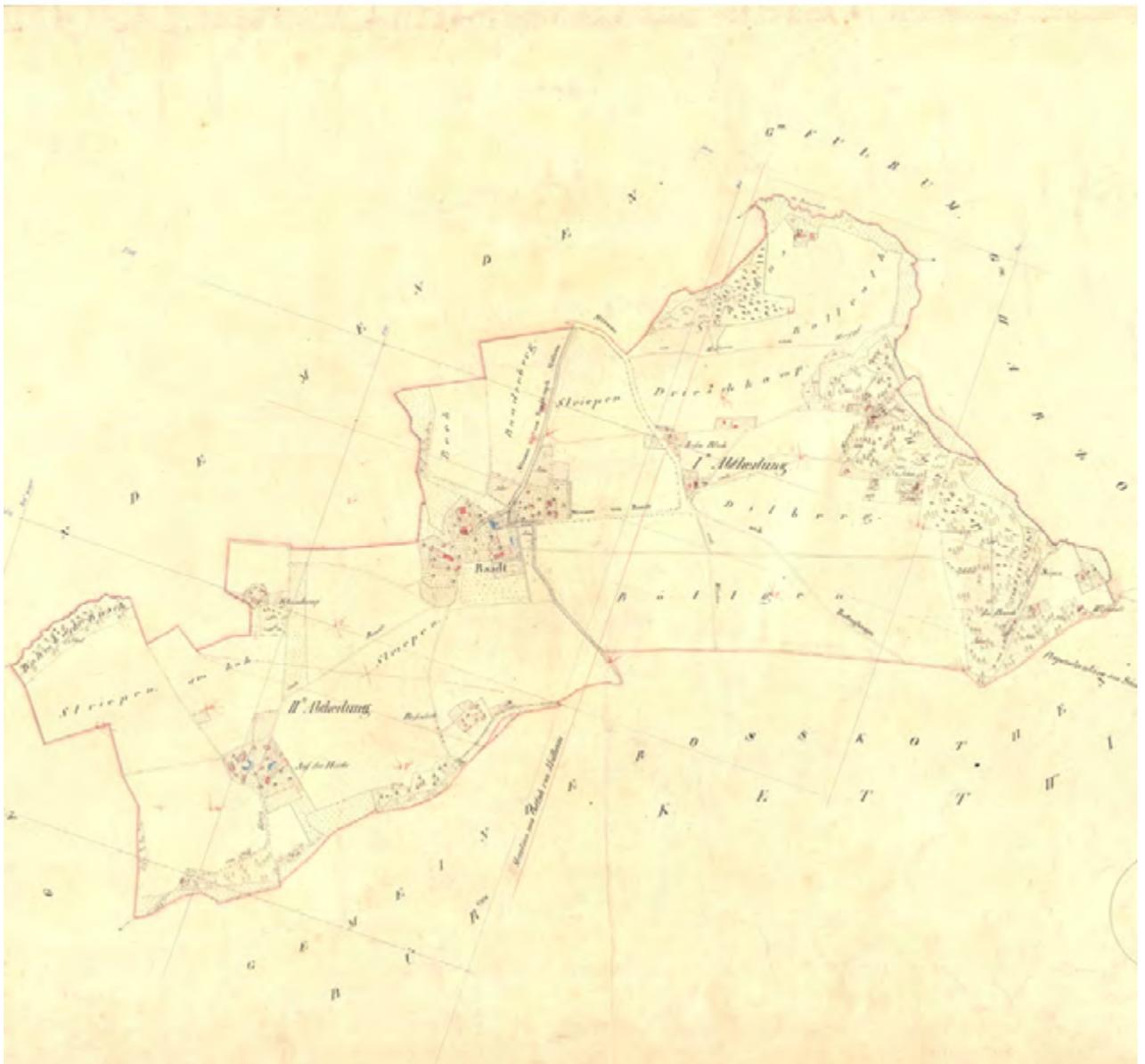
Abb. 18.1:  
Kartenaufnahme der  
Rheinlande (Ausschnitt),  
Blatt Duisburg/Mülheim  
a. d. Ruhr, von Müffling  
1824, Quelle: TIM-On-  
line



## 1.3.16 HISTORISCHER ORTSKERN RAADT

## ABBILDUNGEN

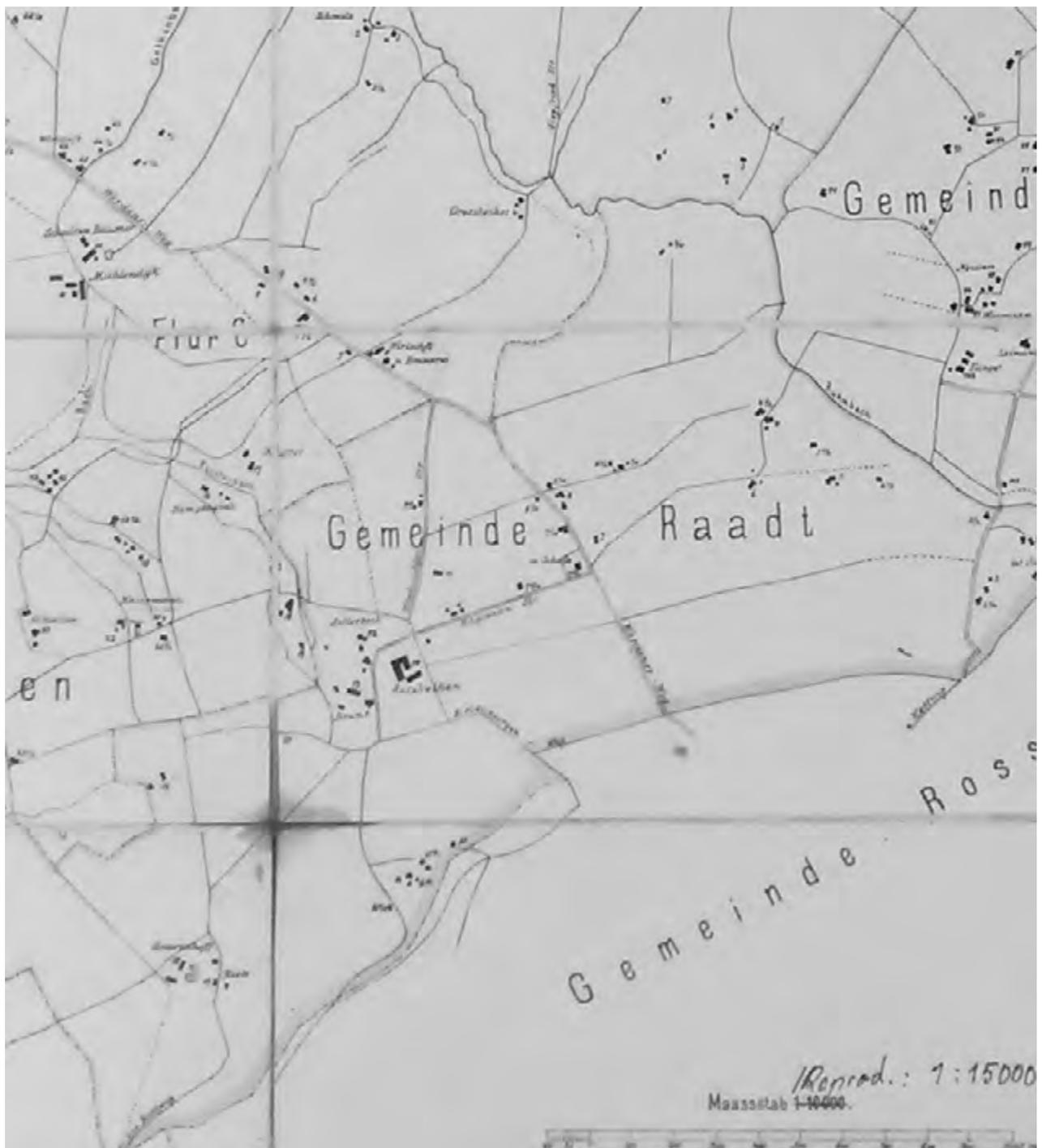
Abb. 18.2:  
Gemeinde Charte des  
Parzellar Katasters  
der Gemeinde Raadt  
1820/21, gezeichnet  
vom Geometer Becker  
(Ausschnitt), Nachträge  
bis 1871



## 1.3.16 HISTORISCHER ORTSKERN RAADT

## ABBILDUNGEN

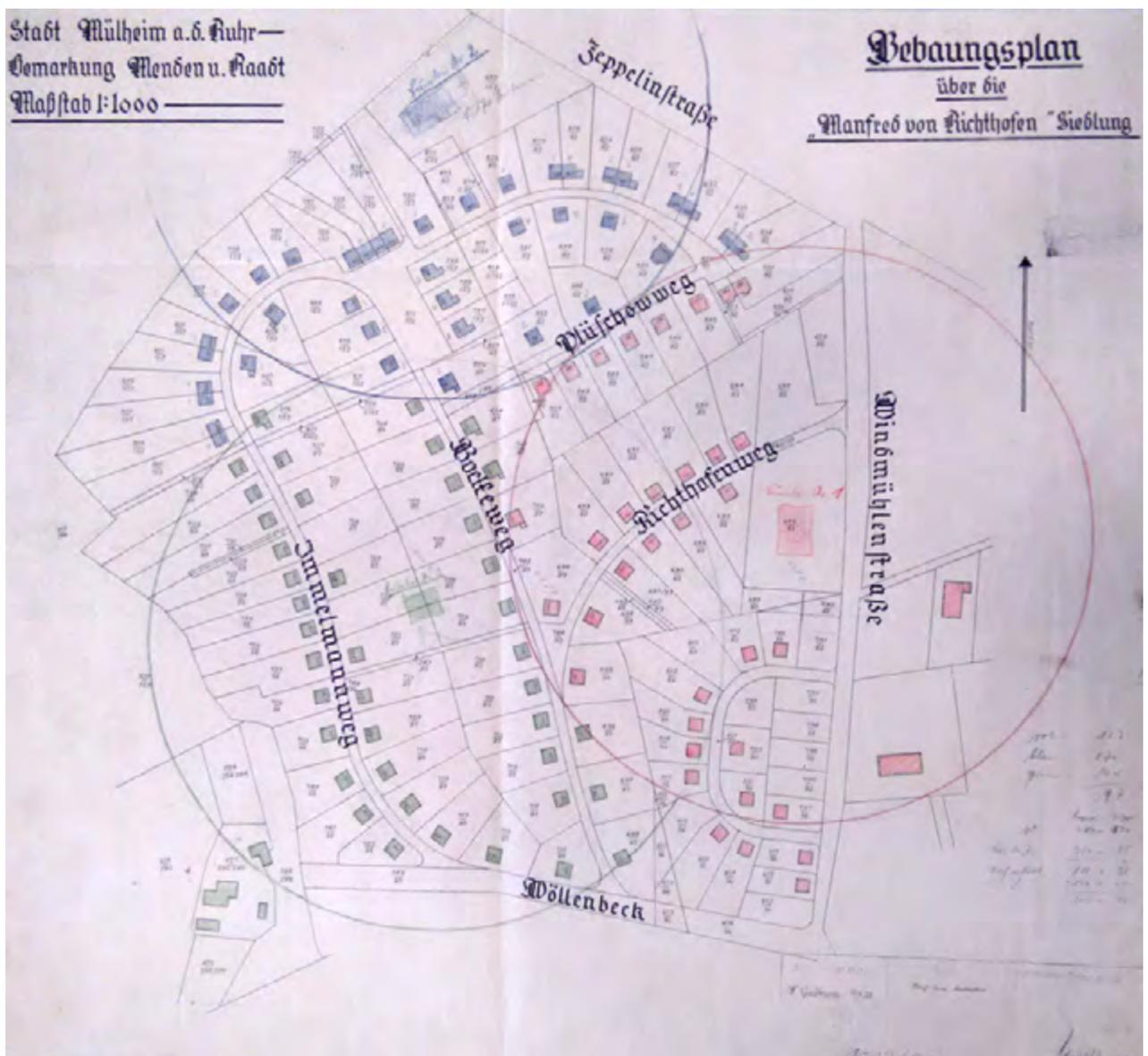
Abb. 18.3:  
Karte der Bürgermeisterei Heißen 1902, Quelle:  
StA MH Sign. 1501/24  
(Ausschnitt)



## 1.3.16 HISTORISCHER ORTSKERN RAADT

## ABBILDUNGEN

Abb. 18.4:  
Bebauungsplan über die  
„Manfred von Richthofen“ Siedlung 1939, StA  
MH Sign. 1503/81



## 1.3.16 HISTORISCHER ORTSKERN RAADT

## ABBILDUNGEN

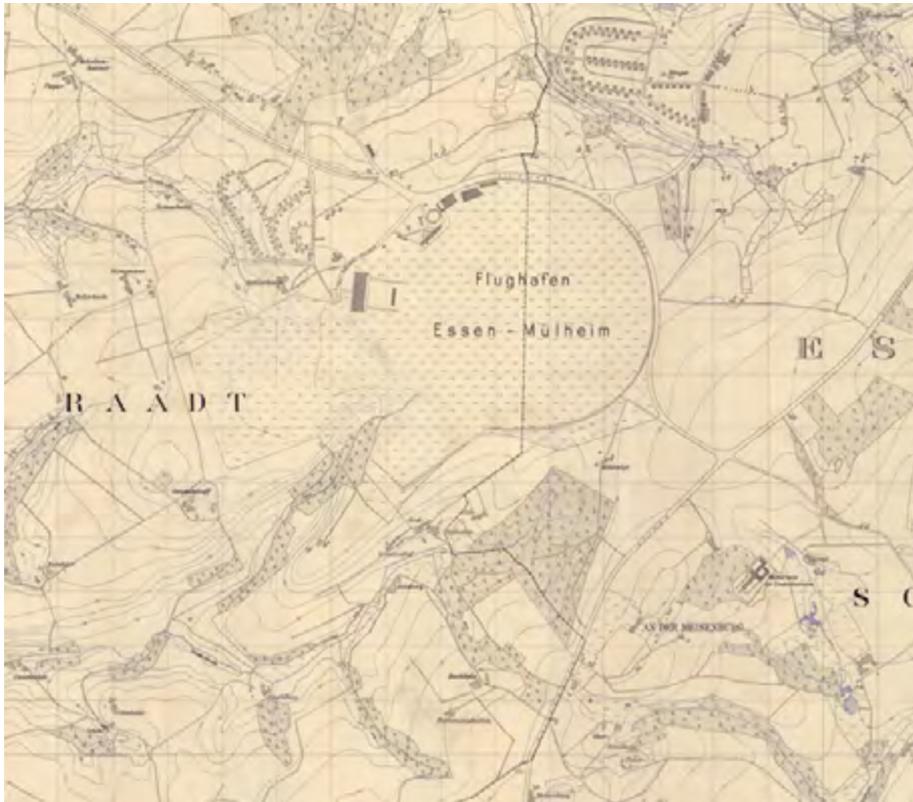
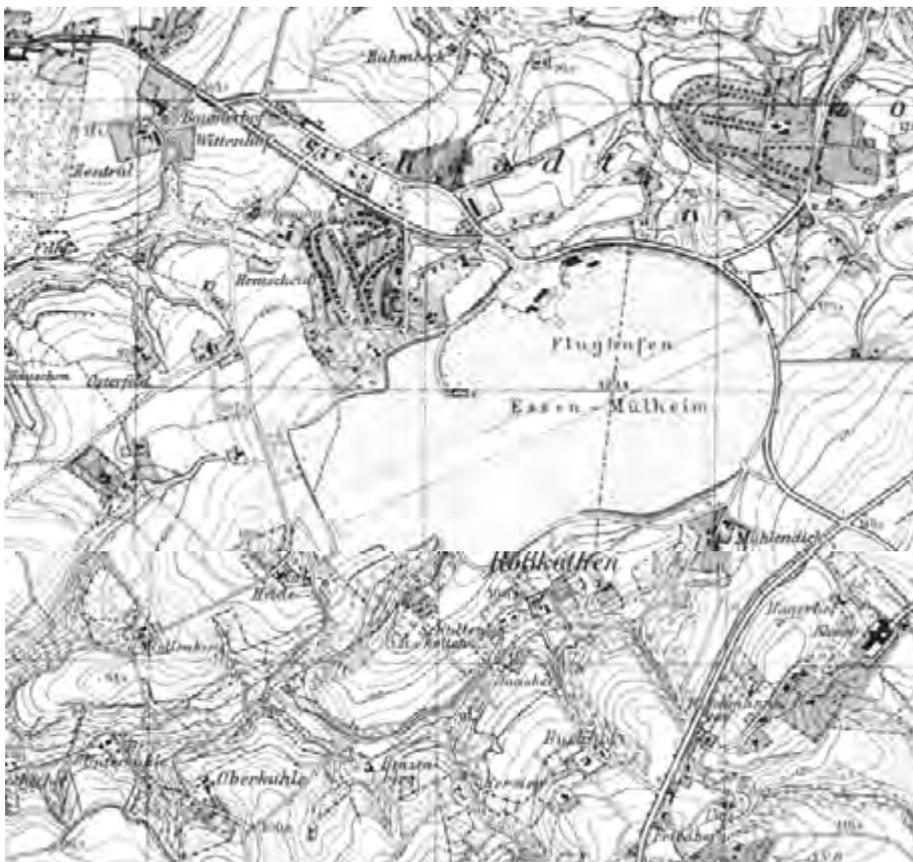


Abb. 18.5:  
Plan der Stadt Mülheim  
1945 (Ausschnitt), StA  
MH Sign. 1501/113

Abb. 18.6:  
TK 25 1954 (Ausschnitt,  
montiert)



## 1.3.16 HISTORISCHER ORTSKERN RAADT

## ABBILDUNGEN

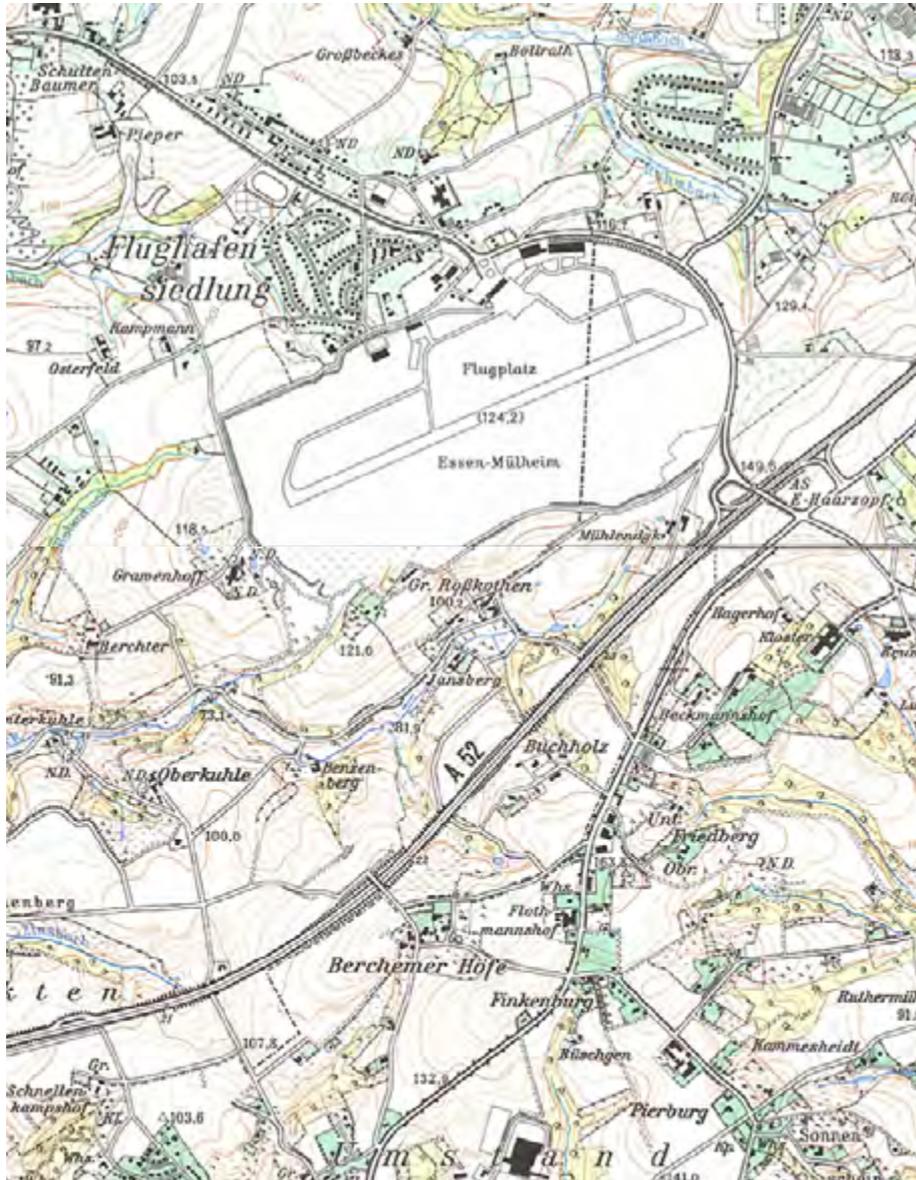


Abb. 18.9:  
TK 25 1984 (Ausschnitt,  
montiert)

## 1.3.17 HISTORISCHER ORTSKERN ICKTEN

## HISTORISCHE HERLEITUNG

Die ehemalige Gemeinde Ickten gehört kommunalrechtlich zu den jüngeren Bestandteilen der Stadt Mülheim: Der überwiegende Teil des Gemeindegebiets wurde 1929 infolge der damaligen Gebietsreformen in das Mülheimer Stadtgebiet integriert, zusammen mit kleineren Bereichen der östlich angrenzenden Landgemeinden Umstand und Roßkothen (siehe Einleitung). 1822 gehörte Ickten noch zur Bürgermeisterei Kettwig im Landkreis Essen, 1875 bildete es mit Roßkothen und einem größeren Teil von Umstand die Gemeinde Dreihonnschaften im Amt Kettwig-Land.<sup>1</sup>

Der Name Dreihonnschaften deutet die ländlich geprägte Siedlungsstruktur an, die auch in der vom Geometer Maibusch gezeichneten *Gemeinde Charte des Parcellar Katasters der Gemeinde Ickten* vom Juni 1822 deutlich wird (Abb. 19.3). Ickten liegt am Ostufer der Ruhr, das Gelände steigt hier rasch auf das Terrassenniveau von mehr als 100 m über NN an. Die nördliche Grenze der Gemeinde Ickten entsprach 1822 dem Rossbach/Rossenbecke; die südlich des Bachs stehenden Höfe wie Flother Hof und Unterkuhle befanden sich entsprechend auf Icktener Gebiet (vgl. Abb. 19.1/19.2).

Den Icktener Ruhrhang gliedern weitere Taleinschnitte: der Zinsbach, an dem u. a. der Blumerhof und der Kremershof liegen und der mit einem Nordschwenk in den Rossbach mündet, sowie weitere Bachläufe im Bereich Schibusch (mit dem Overbeckshof) und der Ickter Mark (mit dem Schnellenkampshof und dem Neu Schnellenkampshof).

Als besonders prägnante Hofanlagen treten im Plan 1822 der Schultenhof (später: Schottenhof) und der Staader Hof hervor, die beiden in Ruhrnähe liegen – der Schultenhof auf einem kleinen Plateau, der Staader Hof auf Höhe der benachbarten Aue (Abb. 19.4 und 19.5). Diese ist 1822 als Staader Weide bezeichnet und von einem weitgehend verlandeten Altarm abgetrennt, der nördlich des Staader Hofes als breiteres Altwasser „Staader Ort“ erhalten ist. Im Tranchot-Plan ist die östlich des Staader Hofes dargestellte Ansiedlung mehrerer Höfe als Ickten bezeichnet.

Diese Strukturen hatten sich bis Mitte des 20. Jahrhunderts kaum verändert; eine Siedlungsentwicklung setzte lediglich auf Kettwiger Seite ein, wo ab den 1930er-Jahren unweit des Blumskottens die Icktener Siedlung entstand (Abb. 19.6-19.8). Den deutlichsten Einschnitt bildete der Bau der BAB 52 mit der Mintarder Ruhrbrücke ab 1960, die südlich des Staader Hofes als Hochbrücke über die Ruhr führt (Abb. 19.9., s. a. Abschnitt

Ruhrbrücken). Die BAB-Trasse leitet dabei direkt an der bei Tranchot mit Ickten bezeichneten Ansiedlung vorbei, ein östlich davon angelegter Rastplatz trägt den Namen der Bauernschaft.

Die Mehrzahl der historischen Wege im Nahbereich der BAB sind als Unter- oder Überführungen erhalten (Abb. 19.10). Die Bauernschaft Berchem/Berchener Höfe östlich von Ickten, ehemals zu Roßkothen gehörend, ist heute als Buchholz-Hof bekannt.

Fußnote:

<sup>1</sup> Josef Schäfer: Mülheim a. d. Ruhr. Stadtgebiet und Bevölkerung seit 1808, In: Verkehrsverein Mülheim: 150 Jahre Stadt Mülheim an der Ruhr. Jahrbuch 1958. Mülheim o. J. [1958], S. 40-46. – Kurt Willer, Kurt Ortman: Karten zur Stadtgeschichte. Mülheim 1978. – Der Name Umstand resultierte aus den Hofanlagen, die Kettwig umstanden.

## 1.3.17 HISTORISCHER ORTSKERN ICKTEN

## ANALYSE

**Ickten – Analyse****> Ausdehnung historischer Ortskern**

Ickten erscheint bis heute als ländlich geprägt, wobei die Hofanlagen Staader Hof und Schultenhof prägnant hervortreten. Die topografische Lage ist bis heute durch die verschiedenen Bachläufe, u. a. den Rossbach und den Zinsbach, sowie die Staader Ruhraue mit dem Altwasserarm geprägt. Die vormals als Ickten bezeichnete Ansiedlung liegt heute an der BAB 52, die hier bereits als Vorlandbrücke ausgebildet ist. Ein Ortskern im Sinne des Denkmalpflegeplans ist allerdings nicht vorhanden.

**> Bedeutende Wegebeziehungen**

Die Mendener Straße bildete die überörtliche Verbindung zwischen Mülheim und Kettwig, sie ist heute südlich der BAB A 52 im Bereich der Icktener Siedlung begradigt worden.

Daneben stellen die Klingenburgstraße – als Wegeführung entlang des Rossbachs, einschließlich des Wettkamps hinunter zum alten Leinpfad – und der Saalsweg – als Weg am Zinsbach, mit Verschwenkung an der BAB – historische Wege dar, während der Schnellenkampsweg heute aufgrund der BAB-Trasse stark verändert ist.

**> Lage und Zusammenhang mit der Landschaft**

Die Hofanlagen von Ickten sind heute nördlich der BAB 52 in eine agrarisch geprägte Kulturlandschaft eingebettet, die die Mendener Kulturlandschaft nach Süden fortsetzt und damit zu den größeren zusammenhängenden Kulturlandschaftsbereichen Mülheims gehört, die sich nach Osten auf Essener Gebiet Richtung Ruthertal fortsetzen.

**> Typische Baumaterialien und örtliche Bauentwicklung**

Die Hofanlagen zeigen – abhängig vom Zeitpunkt der Erbauung – sowohl Fachwerk als auch Putz- und Ziegelfassaden. Typische Baumaterialien und eine im Sinne des Denkmalpflegeplans identifizierbare örtliche Bauentwicklung sind insgesamt jedoch nicht vorhanden.

## 1.3.17 HISTORISCHER ORTSKERN ICKTEN

## ABBILDUNGEN

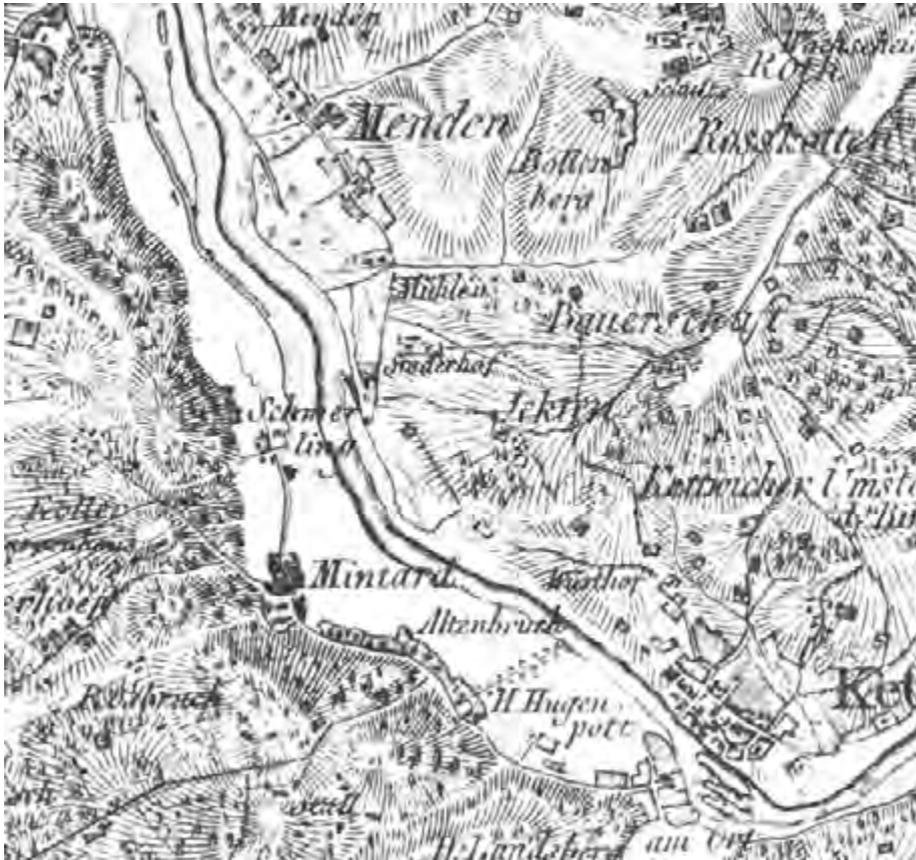


Abb. 19.1:  
Topografische Karte von  
Nordwestdeutschland, Karl  
Ludwig von Lecoq 1805  
(Blatt XV, Ausschnitt),  
Quelle: Wikipedia/Bez.-  
Reg. Köln

Abb. 19.2:  
Kartenaufnahme der  
Rheinlande (Ausschnitt),  
Blatt Duisburg/Mülheim a.  
d. Ruhr, von Müffling 1824,  
Quelle: TIM-Online



## 1.3.17 HISTORISCHER ORTSKERN ICKTEN

## ABBILDUNGEN

Abb. 19.3:  
Gemeinde Charte des  
Parzellar Katasters der  
Gemeinde Ickten 1822,  
gezeichnet vom Geo-  
meter Maibusch (Aus-  
schnitt), Nachträge bis  
1875 [?]



## 1.3.17 HISTORISCHER ORTSKERN ICKTEN

## ABBILDUNGEN

Abb. 19.4:  
Karte der Bürgermeis-  
tereier Mülheim a. d.  
Ruhr, Gemeinde Ickten,  
Section A (Ausschnitt),  
gez. W. Maibusch 1821,  
Nachträge bis 1899



## 1.3.17 HISTORISCHER ORTSKERN ICKTEN

## ABBILDUNGEN

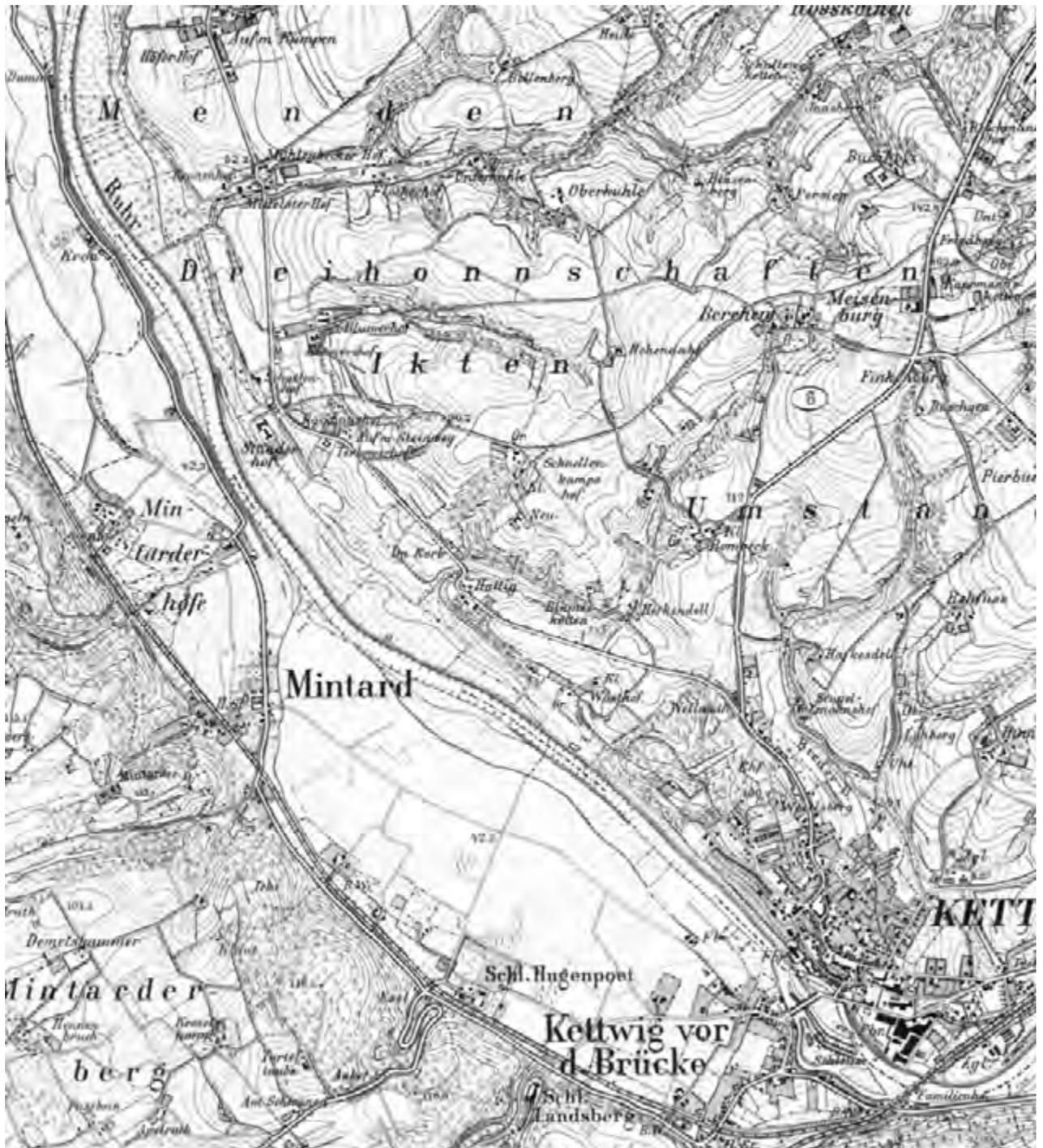
Abb. 19.5:  
Karte der Bürgermeis-  
tereier Mülheim a. d.  
Ruhr, Gemeinde Ickten,  
Section B (Ausschnitt),  
gez. W. Maibusch 1822,  
Nachträge bis 1899



## 1.3.17 HISTORISCHER ORTSKERN IKTEN

## ABBILDUNGEN

Abb. 19.6:  
TK 25 1894 (Ausschnitt)



## 1.3.17 HISTORISCHER ORTSKERN ICKTEN

## ABBILDUNGEN

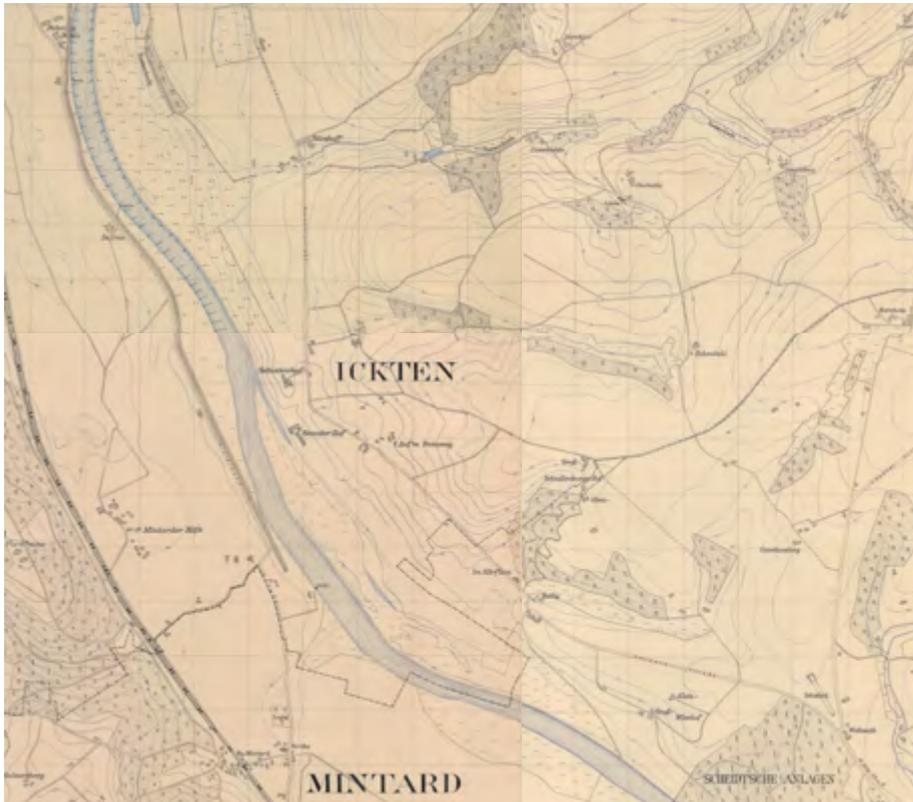


Abb. 19.7:  
Plan der Stadt Mül-  
heim 1945 (Ausschnitt,  
montiert), StA MH Sign.  
1501/113

Abb. 19.8:  
TK 25 1954 (Ausschnitt)



## 1.3.17 HISTORISCHER ORTSKERN ICKTEN

## ABBILDUNGEN



Abb. 19.9:  
TK 25 1984 (Ausschnitt)

Abb. 19.10:  
Luftbild aktuell, Quelle:  
TIM Online



## 1.4 KULTURLANDSCHAFT UND NATURRAUM

## HISTORISCHE HERLEITUNG

Das Denkmalschutzgesetz NRW erwähnt im Kontext des Denkmalpflegeplans Fragen von Kulturlandschaft und Naturraum nicht.

Dennoch hat es sich als sinnvoll erwiesen, die damit verbundenen Fragestellungen im Rahmen eines Denkmalpflegeplans zu erörtern.

Vor dem Inkrafttreten des Baugesetzbuches nach dem Zweiten Weltkrieg verzahnten sich Siedlungsstrukturen und Landschaft in einer Weise, wie sie u. a. in den einzelnen Abschnitten und historischen Plandarstellungen zu den Ortskernen, insbesondere in den Katasterkarten der 1820er-Jahre, deutlich werden. Auch die prägnanten Siedlungen im Mülheimer Stadtgebiet entstanden „auf der grünen Wiese“ ohne eine direkte Anknüpfung an vorhandene Siedlungsstrukturen.

Mit dem Baugesetzbuch wurde eine Dualität aus Innenbereich und Außenbereich etabliert, die auch unsere Wahrnehmung und Definition von Kulturlandschaft und Naturraum prägt. Im Innenbereich kann – vereinfacht gesagt – grundsätzlich und regelhaft gebaut werden, während im Außenbereich das Bauen nur in definierten Ausnahmefällen gestattet ist.

Die agrarisch geprägte Kulturlandschaft ist daher jener Teil des Außenbereichs, der Landwirtschaft, vermehrt auch dem Naturschutz vorbehalten ist und dessen kulturlandschaftliche Charakteristika in der Regel durch entsprechende Ausarbeitung niedergelegt sind (siehe Maßnahmen- und Handlungskonzept Teil 2).

Die Ruhrauen sind – in diesem Sinne – auch in Teilen agrarisch geprägte Kulturlandschaft, in Teilen jedoch (schon) als Naturraum geschützte Bereiche. Der Fluss selbst hat seine Funktion als Verkehrsweg heute weitgehend eingebüßt und erscheint – trotz der älteren Eingriffe in seine Struktur – als Naturraum, woran wiederum die naturnahe Ausgestaltung der Ruhrauen in einzelnen Abschnitten ihren Anteil hat.

In den nachfolgenden Überblicksdarstellungen bleiben jene Bereiche unberücksichtigt, die – wie die Speldorfer Ruhraue – durch jüngere Strukturen überbaut sind, hier durch den aktuellen Mülheimer Hafen (siehe Abschnitte Mülheimer Häfen).



Quelle. StA MH, Sign. 1516/80.30 FWH 20

## 1.4.1 AGRARISCH GEPRÄGTE KULTURLANDSCHAFT

## HISTORISCHE HERLEITUNG

Ein bedeutsames Charakteristikum des Ruhrgebiets – als sprachliche Zusammenfassung der entlang der Ruhr gelegenen Großstädte – ist die ineinander übergehende städtische Bebauung, die auch als *Metropole Ruhr* bezeichnet wird.<sup>1</sup>

Dieses (Be-)Siedlungsband ist allerdings, wie immer wieder betont wird, auch ein grünes Band, das von Kulturlandschaftsbereichen durchsetzt ist und bspw. an der Ruhr selbst keine dichte Siedlungsstruktur zeigt.

Um 1820 ist das Mülheimer Stadtgebiet – aus heutiger Sicht – dünn besiedelt; lediglich das Mülheimer Zentrum tritt im Kartenbild stärker hervor (Abb. 20.1).

Andere historische Ortskerne wie Broich, Saarn und Styrum sind stärker durch Grüneintragungen als durch die in Rot gezeichnete Bebauung hervorgehoben. Insgesamt erscheint das Siedlungsbild als lockere Verteilung kleiner Orte und Bauernschaften, wobei die Broich-Speldorfer Waldungen (wie der angrenzende Duisburger Wald) keine Siedlungsstrukturen zeigen.

Ein Vergleich mit einem aktuellen Luftbild verdeutlicht das Stadtwachstum der letzten 150 Jahre (Abb. 20.2), aber auch eine stärkere Trennung zwischen Stadtstruktur und Kulturlandschaft. Die Kanten der städtischen Bebauung sind teilweise in der Bebauung selbst – etwa in Saarn oder an der Duisburger Stadtgrenze in Speldorf – angelegt, teilweise durch Verkehrswege gebildet, etwa im Bereich von Menden (durch sich kreuzende Eisenbahn- und Autobahntrassen).

Der Innenbereich zielt darauf, Lücken zu schließen und Strukturen zu verdichten. Dabei geht – auch in Kommunen mit stagnierenden oder schrumpfenden Bevölkerungszahlen – die Entwicklung meist zulasten des Außenbereichs.

Diese Entwicklungen sind aus Sicht des Denkmalpflegeplans immer dort problematisch, wo bspw. ehemals als frei stehend gedachte Siedlungsstrukturen Gefahr laufen, durch die verdichtete Einbettung in größere bauliche Zusammenhänge an Identität einzubüßen. Dies betrifft die historischen Werkwohnungssiedlungen ebenso wie das Fliedner-Dorf im südlich gelegenen Selbeck oder den Ortskern von Menden (s. a. Maßnahmen- und Handlungskonzept).

Die Kulturlandschaft selbst ist durch eine stetige Ausweitung des Siedlungsgebildes in ebenso stetiger „Gefahr“. Dabei kann – aus historischer Perspektive – die heute erhaltene Kulturlandschaft als Rest der vorindustriellen Landschaft begriffen werden, sie ist jedoch heute eben-

falls in vielfältiger Weise transformiert und daher in Mülheim nicht mit dem Zustand der 1820er-Jahre identisch. Diesem Umstand wird bei den heutigen Zielsetzungen für die Kulturlandschaft in der Regel auch Rechnung getragen. Auf eine kleinteilige Beschreibung der agrarisch geprägten Kulturlandschaft wird daher hier verzichtet, da die mit der heute vorhandenen Kulturlandschaft verbundenen Zielsetzungen und Vorstellungen wesentlich durch unsere heutige Haltung, weniger durch die Geschichtlichkeit der Landschaft geprägt scheinen.

Fußnote:

<sup>1</sup> Achim Prosek u. a. (Hg.): Atlas der Metropole Ruhr. Vielfalt und Wandel des Ruhrgebiets im Kartenbild. Köln 2009

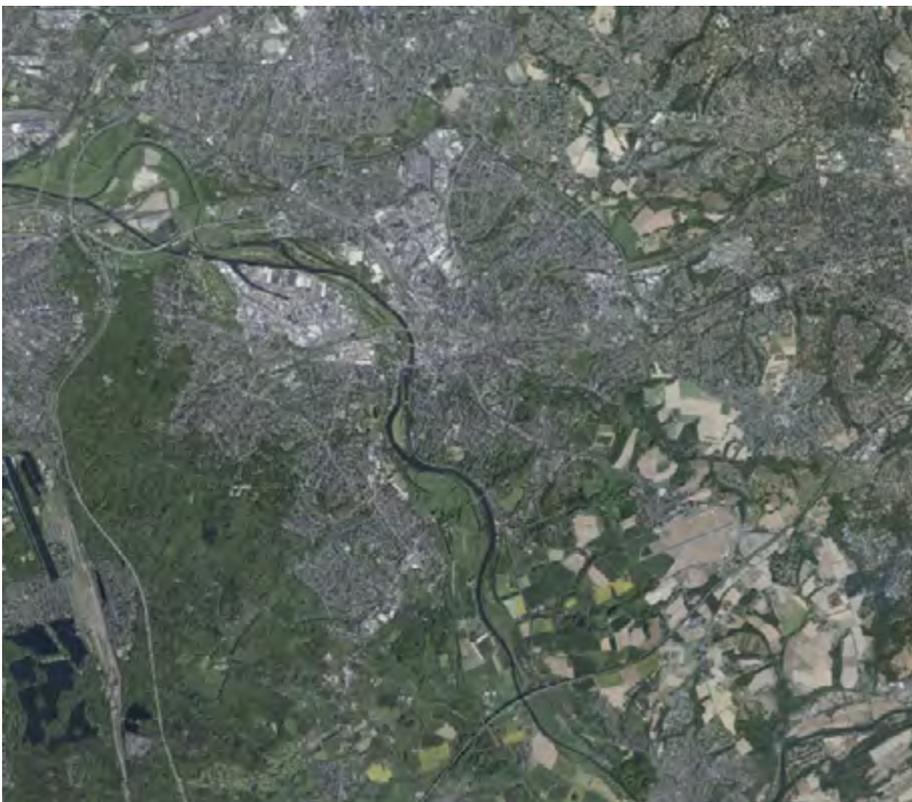
## 1.4.1 AGRARISCH GEPRÄGTE KULTURLANDSCHAFT

## ABBILDUNGEN



Abb. 20.1:  
Kartenaufnahme der  
Rheinlande (Ausschnitt),  
Blatt Duisburg/Mülheim  
a. d. Ruhr, von Müffling  
1824, Quelle: TIM-On-  
line

Abb. 20.2:  
Luftbild 2018, Quelle:  
TIM-Online



## 1.4.2 RUHR UND RUHRAUEN

## HISTORISCHE HERLEITUNG

Flüsse sind historisch sowohl trennend als auch verbindend. Markante Grenzziehung und bedeutsame Verkehrsverbindung, Frischwasserquelle und Abwasserkanal, Energielieferant und Nahrungsreservoir: Die möglichen Funktionen eines Flusses liegen dabei durchaus in einem gewissen Widerspruch zueinander. Sie wurden historisch entsprechend verhandelt, durch Rechte geregelt (bspw. Mühlenrechte) und erzeugten örtliche und überregionale Konflikte.

Die größeren Flüsse stellten mit ihren wechselnden Pegelständen, mit Überflutungen und Eisgang immer wieder auch eine Bedrohung für die am Fluss liegenden Städte dar; Änderungen in der Lage des Flussbetts schnitten Städte vom Flusszugang ab und schufen verlandende Altarme.

Die Ruhr befindet sich in Mülheim an ihrem vergleichsweise breiten Unterlauf und ist hier schiffbar, was den Mülheimer Kohlenhandel der Neuzeit maßgeblich förderte. Zugleich standen die Flussmühlen mit ihren Wehren damit in Konkurrenz. In einer 1735 gezeichneten Ruhrkarte sind daher sowohl die „Überfahrten“ zwischen Mülheim und Broich bzw. zwischen Saarn und Kahlenberg eingetragen als auch die Mühlenschlachten und Gräben (Abb. 21.1).

Unter preußischer Regierung wurde die Ruhr ab 1781 reguliert, um sie dauerhaft ab Holzwickede bis zur Mündung in den Rhein schiffbar zu machen. Dazu wurden Kartenwerke angelegt und in den folgenden Jahrhunderten nachgeführt, um das Flussbett, dessen Sandbänke, Uferlinien und Seitenarme zu erfassen und zu beplanen. Die regulierte Ruhr ist daher seither verstärkt zu einem Kulturfluss geworden, auch wenn sich dies dem Betrachter deutlicher weniger als am Rhein oder an der Emscher vermittelt.

Die bekannte Karte von Wauters dokumentiert die Ruhr vor der ersten umfassenden Regulierung (Abb. 21.3). Dabei werden aus älteren, ebenfalls detailreichen Karten – etwa einer 1753 von Konducteur Hoffele gezeichnete Karte des Ruhr-Mündungsbereichs (Abb. 21.2) – nicht nur das Mitte des 18. Jhs. vorhandene Delta der Ruhr anschaulich, sondern anhand verschiedener Kanäle und Durchstiche auch die älteren Bemühungen für deren Schiffbarkeit.

In dem Wauters-Plan von 1771 ist die Ruhraue bei Saarn noch mit zwei Altwasserarmen dargestellt, die flussabwärts mit der Ruhr verbunden sind und als wasserführend dargestellt sind. Der eine Arm liegt im Scheitel der Saarner Aue, der andere Arm nahe der Hangkante unterhalb von Saarn und wird durch Bach-

läufe gespeist, die u. a. am Kloster Saarn zu Teichen gestaut sind.

Die Mühlenschlacht (Mühlenwehr) der Kahlenbergmühle ist wie diese mit dem Buchstaben E markiert und geht über eine der Mühle vorgelagerte Sandbank (daneben ist die Saarner Fähre eingetragen). Durch punktierte Flächen sind auch die Sandbänke zwischen Mülheim und Broich dargestellt (sowie die Mühlenschlacht der Broicher Mühle).

In der Broicher Ruhraue ist ebenfalls ein ehemaliger Altarm eingezeichnet, der allerdings bereits keine Verbindung mehr zur Ruhr hatte. Auch auf Styrumer Seite zeigt die (offenbar leicht verzerrte) Karte einen bis an das dortige Schloss reichenden Altarm, der allerdings (wie in Saarn) mit dem Fluss verbunden ist. Unweit des Raffelsberghofs schließlich ist der Bereich am dortigen Ruhrbogen stärker durch Ruhrnebenarme aufgefächert, eine dadurch gebildete längliche Insel an ihrer Ostspitze durch einen Steg erschlossen. Auch in dem flussabwärts anschließenden Ruhrbogen Alstaden ist noch ein kurzer, mit der Ruhr verbundener Altarm erkennbar.

Der Wauters-Plan stellt keine präzise Kartierung der naturräumlichen Gegebenheiten in unserem heutigen Verständnis dar; die eingetragenen Altarme, Sandbänke und Inseln geben dennoch einen anschaulichen Eindruck eines durch fortwährende Veränderungen geprägten Flusslaufs.

Ein zweiter, mit 1779 datierter Plan von Wauters zeigt die identische Situation mit ersten Veränderungen bspw. im Abschnitt zwischen Mülheim und Broich, in Lage und Zuschnitt der Sandbänke und Inseln (Abb. 21.4). In der Gegenüberstellung ist zu erkennen, dass die Sandbank unter dem Kahlenberg 1779 ebenso verschwunden ist wie die kleine, nördlichste Sandbank unweit von Broich; die ganze Insellandschaft in diesem Bereich scheint signifikant verändert (Gegenüberstellung Abb. 21.5/21.6).

Das nächstfolgende, im Landesarchiv NRW, Abt. Rheinland überlieferte Kartenwerke zur Ruhr stammen aus den 1840er- und 1850er-Jahre. Aufgrund des größeren Maßstabs sind diese Kartenblätter gegenüber den Karten von 1771/1779 deutlich detaillierter.

So zeigt ein auf 1841 datierter Plan, wie sich der Lauf der Ruhr unweit des heutigen Zentrums u. a. infolge der frühen Industrialisierung veränderte. Dazu gehört der Schleusenkanal am Kahlenberg, der für die Troostsche Fabrik einen Abzweig erhielt (Abb. 21.7). Durch den Schleusenkanal war die sog. Große Weide am Kahlenberg zu einer Insel geworden.

Auch die Insel- und Sandbanklandschaft zwischen Mülheim und Broich ist 1841 gegenüber 1779 deutlich

## 1.4.2 RUHR UND RUHRAUEN

## HISTORISCHE HERLEITUNG

verändert; die Sandbänke entlang der Broicher Mühlenschlucht sind zu einer lang gezogenen Insel verbunden, ebenso die Mülheim vorgelagerten Inseln, sodass nun anstelle der früheren Ansammlung kleinerer Inseln und Sandbänke ein „klares“ Flussbett erkennbar ist. Zugleich wird deutlich, dass der in diesem Plan eingetragene Hafen („Sicherheitsplatz“) vor der Schiffswerft auf einem vormaligen Seitenarm der Ruhr beruhte.

Ein undatiertes, vermutlich ebenfalls in den 1840er-Jahren entstandener Plansatz, der lt. Plankopf Teil eines in neun Sektionen gegliederten Gesamtplans der Ruhr ist, überliefert in der Sektion VIII den damaligen Verlauf der Ruhr (Abb. 21.8-21.10). Die zugehörige Sektion IX hat auf 1842 datierte Teilpläne, wobei sich der letzte Plan der Sektion VIII und der erste Plan der Sektion IX am Mülheimer Stadtkern überlagern (Abb. 21.11).

Der Plan mit Ickten und Mintard zeigt um 1840 gegenüber 1779 keine gravierenden Veränderungen. Dies ist bei dem Plan mit Menden und Saarn schon etwas ausgeprägter: Um 1840 ist lt. Kartendarstellung die kleine Ruhrinsel bei Menden mit dem Ufer verbunden, der Altarm im Scheitel der Saarner Aue zu länglichen Teichen verlandet. Die Darstellung rund um den Schleusenkanal am Kahlenberg entspricht dem o. g. Plan von 1841. Der in der Sektion IX dargestellte Neue Hafen Mülheims (s. a. Abschnitt Mülheimer Häfen) ist flussabwärts, jenseits der Friedrich Wilhelms-Hütte angelegt – nicht wie der Alte Hafen als ehemaliger Seitenarm, sondern als Kunstbau entsprechend dem damaligen Stand der Technik.

In den damals noch ländlichen Bereichen von Styrum und Speldorf sind die 1779 erkennbaren Seitenarme in der Karte von 1842 im Wesentlichen bewahrt; Abweichungen im Detail (bspw. bei der Insel am Raffelsberger Feld) könnten unterschiedlicher Zeichnungsgenauigkeit geschuldet sein.

Die Karten der 1840er-Jahre waren im Maßstab 1 : 5.000 gezeichnet, die 1903-08 angelegten Ruhrstromkarten im Maßstab 1 : 2.500; entsprechend ist die Detaillierung der Darstellung in dem jüngeren Plansatz nochmals erhöht und beinhaltet präzise Angaben zu Höhenschichten, die Lage der Bühnen und Deichanlagen. Hier sind aus historischer Sicht erneut die Planausschnitte der Saarner Aue und des historischen Zentrums interessant (Abb. 21.12 und 21.13).

Die zwischenzeitlich als verlandet dargestellten Altarme in der Saarner Aue sind hier nun so eingetragen, wie sie sich auch heute noch zeigen. Die Insellandschaft mit dem nunmehr über den Fabrikkanal der ehem.

Troostschen Fabrik geführten Schleusenkanal, dessen nördliches Ende verlandet war (im Plan: Standort des Schlachthauses), ist seit den umfassenden Umgestaltungen der Zwischenkriegszeit deutlich gestrafft (Abb. 21.14): die Insel der Großen Weide wurde entlang der Mühlenschlucht nach Norden verlängert, der alte Schleusenkanal für das Wasserkraftwerk verändert wiederhergestellt, die Schleuseninsel als klare Form geschaffen.

Flussabwärts hat sich der Ruhrverlauf im 20. Jh. deutlich stärker als oberhalb von Mülheim verändert. 1910 wurde – vermutlich auch in Konkurrenz zu dem prosperierenden Duisburg-Ruhrorter Hafen – ein neuer, deutlich großflächigerer Hafen beschlossen, der 1928/29 in der bis dahin nur mit einzelnen Höfen besetzten Speldorfer Ruhraue realisiert wurde. In Vorbereitung des neuen Stichhafens entstand zwischen 1915 und 1927 ein Großschiffahrtsweg südlich der Alstadener Ruhrsleife mit Kraftwerk und Schleuse, um den neuen Hafen besser an den Rhein anzubinden (siehe Abschnitt Mülheimer Häfen).

Ein nördlicher Teil der Broich-Speldorfer Ruhraue wurde dadurch zu einer lang gestreckten Halbinsel, die nun eher Styrum zugehörig scheint. Durch Hafen, Rennbahn, Solbad und Wohnbebauungen sind die Altarme am ehem. Raffelsberger Feld und die dortige flussnahe Kulturlandschaft heute verschwunden, auf Styrumer Seite ist der Altarm unweit des Schlosses hingegen erhalten geblieben; dort bilden die offenen Sandfilterbecken des Wasserwerks heute eine besondere Form der Kulturlandschaft.

## 1.4.2 RUHR UND RUHRAUEN

## ABBILDUNGEN

Abb. 21.1:  
Karte von dem Ruhrstrom [...] verfertigt 1735  
durch Konrad Henning,  
Reg. Düsseldorf (Aus-  
schnitt)

Quelle: LAV Abt. Rhein-  
land, Sign. 180.01.000  
RW Karten Nr. 3792



## 1.4.2 RUHR UND RUHRAUEN

## ABBILDUNGEN



Abb. 21.2:  
Karte von dem Ruhrstrom [...] Sept. 1753  
aufgenommen durch  
den Konducteur Hoffele  
(Ausschnitt Meiderich,  
gewestet)  
Quelle: LAV Abt. Rhein-  
land, Sign. 180.01.000  
RW Karten Nr. 3685

## 1.4.2 RUHR UND RUHRAUEN

## ABBILDUNGEN

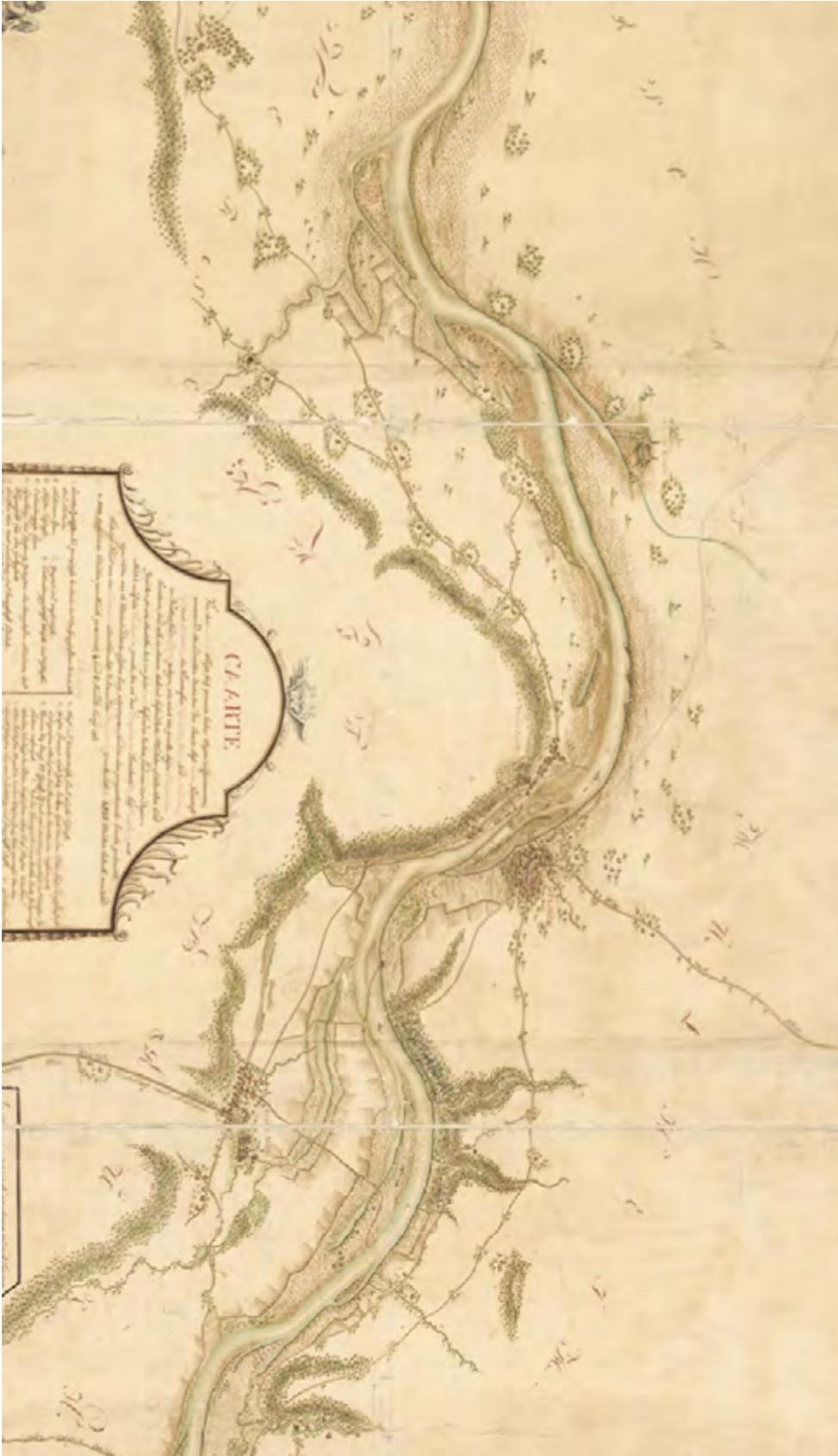


Abb. 21.3:  
Karte von dem Ruhrfluß  
[...] Wauters 1771, Reg.  
Düsseldorf, Wasser-  
bau-Plankammer (Aus-  
schnitt, gewestet)  
Quelle: LAV Abt. Rhein-  
land, Sign. 180.01.000  
RW Karten Nr. 453

## 1.4.2 RUHR UND RUHRAUEN

## ABBILDUNGEN

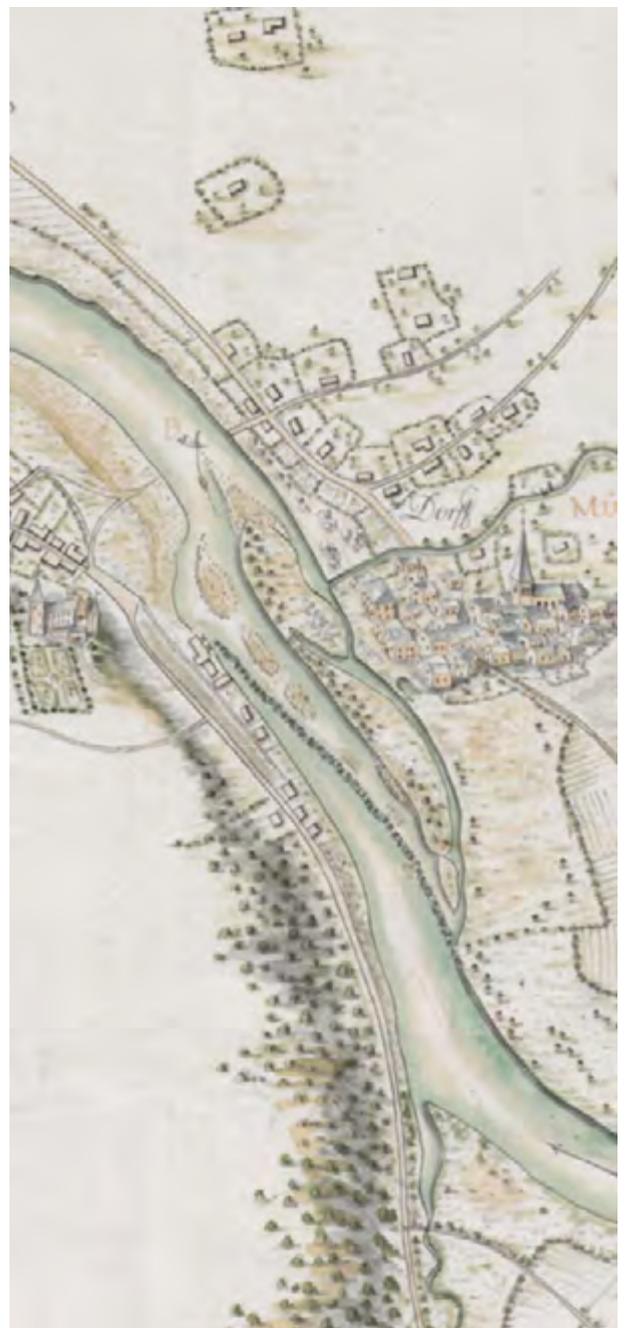


Abb. 21.4:  
Karte von dem Ruhrfluß  
[...] Wauters 1779, Reg.  
Düsseldorf, Wasser-  
bau-Plankammer (Aus-  
schnitt, gewestet)  
Quelle: LAV Abt. Rhein-  
land, Sign. 180.01.000  
RW Karten Nr. 5204

## 1.4.2 RUHR UND RUHRAUEN

## ABBILDUNGEN

Abb. 21.5/21.6:  
Gegenüberstellung Pla-  
nAusschnitte Wauters  
1771 (links) und 1779  
(rechts)  
Quelle: LAV Abt. Rhein-  
land, Sign. 180.01.000  
RW Karten Nr. 453 + Nr.  
5204



## 1.4.2 RUHR UND RUHRAUEN

## ABBILDUNGEN

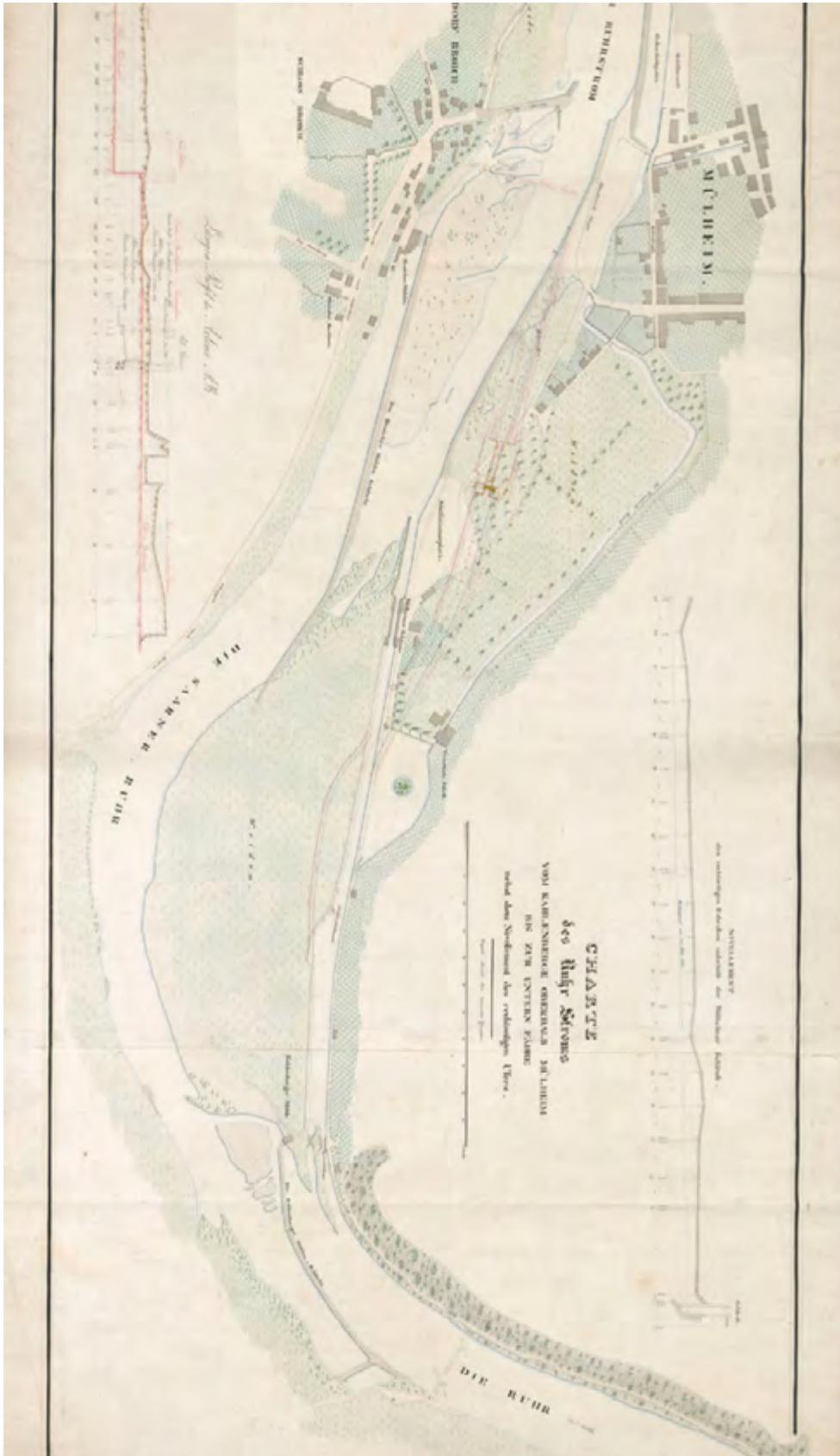


Abb. 21.7:  
Karte des Ruhrstroms  
vom Kahlenberge  
oberhalb Mülheim bis  
zur unteren Fähre [...],  
zum Anschlag vom  
April 1841, Neuenborn,  
Cop. durch Geometer  
Eymann (Ausschnitt,  
genordet)  
Quelle: LAV Abt. Rhein-  
land, Sign. 180.01.000  
RW Karten Nr. 3325

## 1.4.2 RUHR UND RUHRAUEN

## ABBILDUNGEN



Abb. 21.8:  
Karte des Ruhrstroms,  
Section VIII, Von der  
Kettwiger Schleuse bis  
zur Mülheimer Schleuse,  
In IV Blättern, II<sup>es</sup> Blatt,  
Vom Mühlenkamp bis  
zur Unter Weide (ge-  
nordet)  
Quelle: LAV Abt. Rhein-  
land, Sign. 180.01.000  
RW Karten Nr. 3835

## 1.4.2 RUHR UND RUHRAUEN

## ABBILDUNGEN

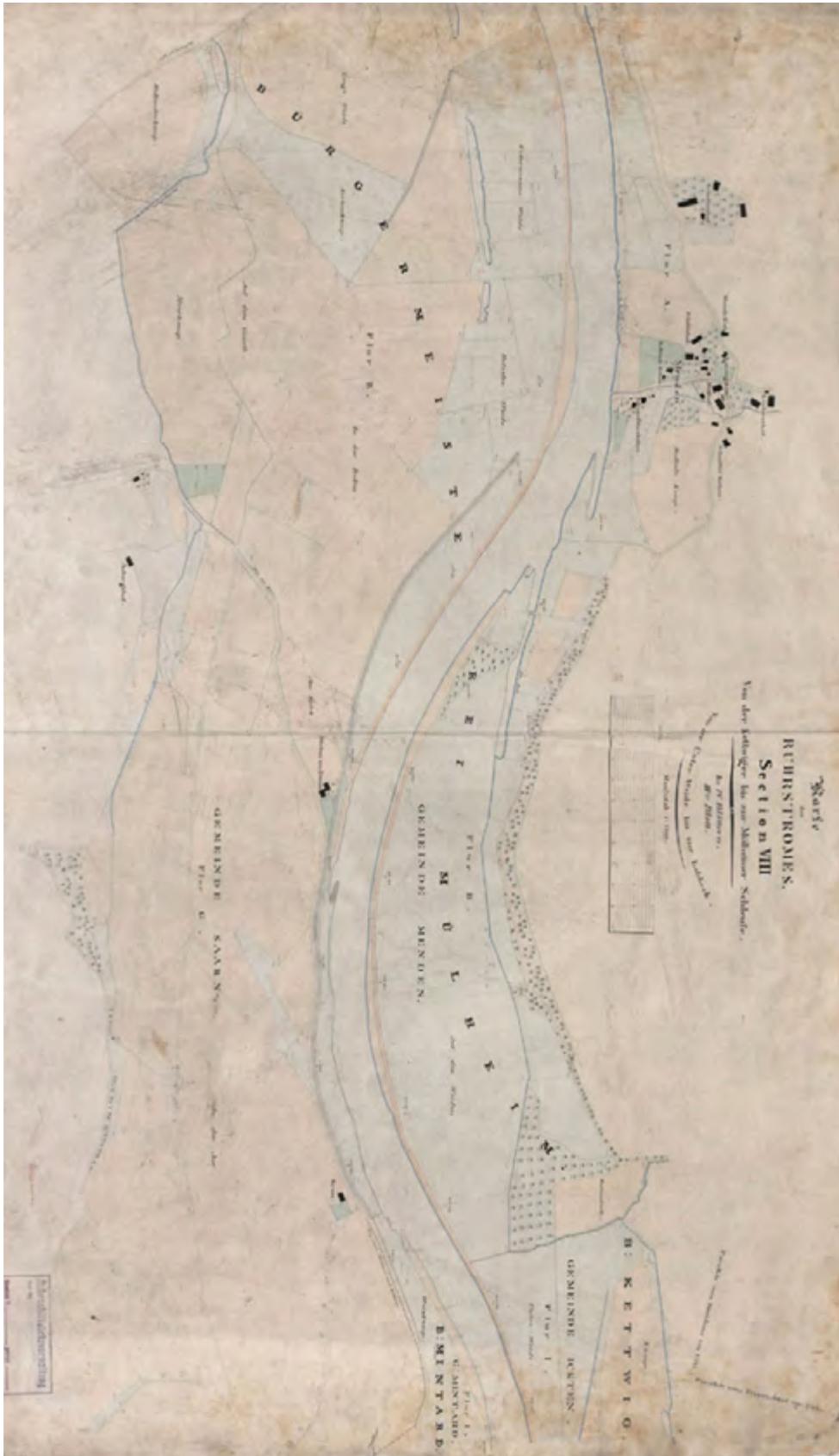


Abb. 21.9:  
Karte des Ruhrstroms,  
Section VIII, Von der  
Kettwiger Schleuse bis  
zur Mülheimer Schleuse,  
In IV Blättern, III<sup>tes</sup> Blatt,  
Von der Unterweide bis  
zur Lohbeck (genordet)  
Quelle: LAV Abt. Rhein-  
land, Sign. 180.01.000  
RW Karten Nr. 3832

## 1.4.2 RUHR UND RUHRAUEN

## ABBILDUNGEN

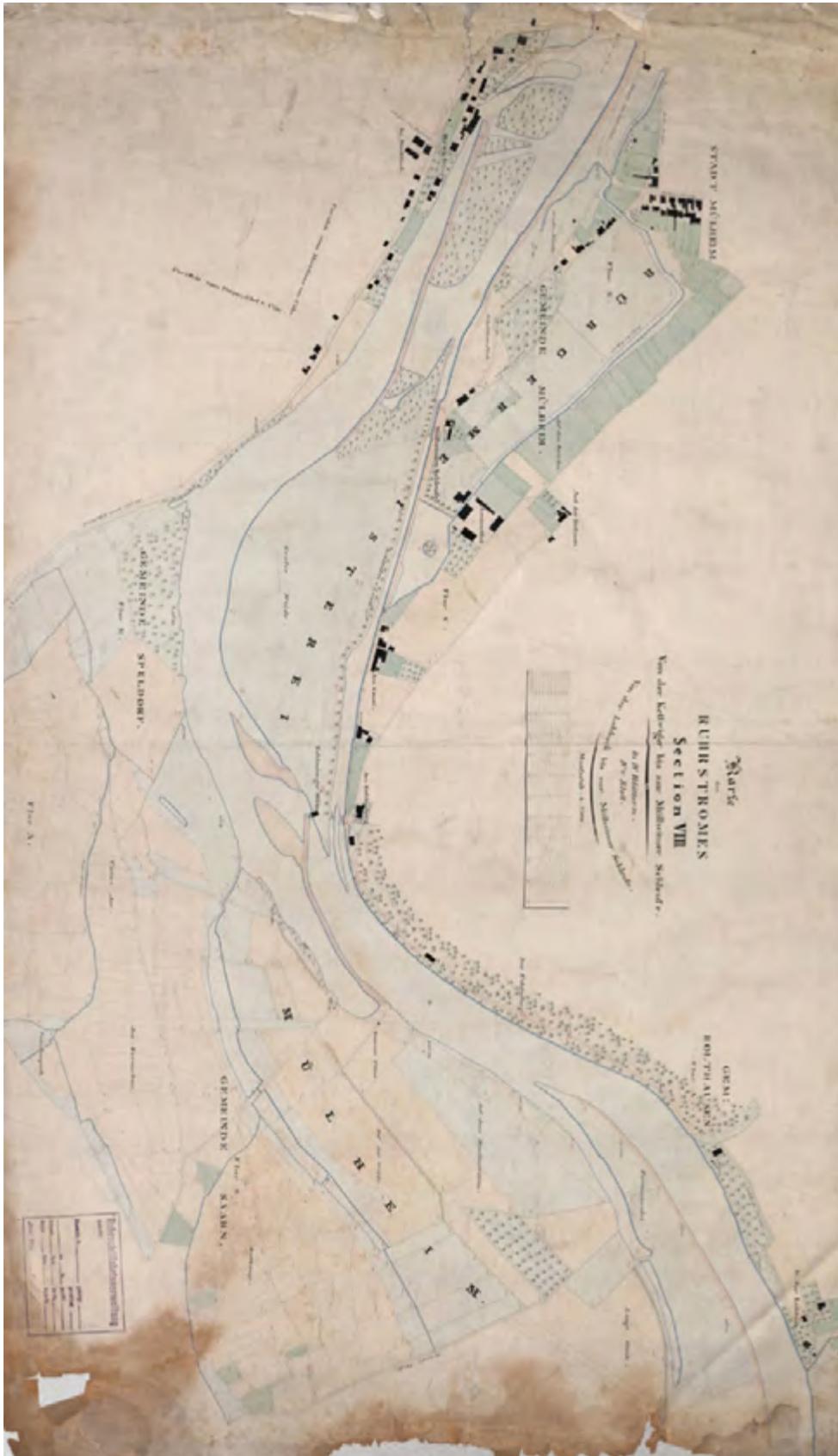


Abb. 21.10:  
Karte des Ruhrstroms,  
Section VIII, Von der  
Kettwiger Schleuse bis  
zur Mülheimer Schleuse,  
In IV Blättern, IV<sup>tes</sup> Blatt,  
Von der Lohbeck bis  
zur Mülheimer Schleuse  
(genordet)  
Quelle: LAV Abt. Rhein-  
land, Sign. 180.01.000  
RW Karten Nr. 3834

## 1.4.2 RUHR UND RUHRAUEN

## ABBILDUNGEN



Abb. 21.11:  
Karte des Ruhrstroms,  
Section IX, Von der  
Mülheimer Schleuse bis  
Ruhort, In III Blät-  
tern, 1<sup>tes</sup> Blatt, Von der  
Mülheimer Schleuse bis  
zum Loh-Grind (ge-  
nordet), dat. 1842, M  
1:5.000

Quelle: LAV Abt. Rhein-  
land, Sign. 180.01.000  
RW Karten Nr. 3834

## 1.4.2 RUHR UND RUHRAUEN

## ABBILDUNGEN

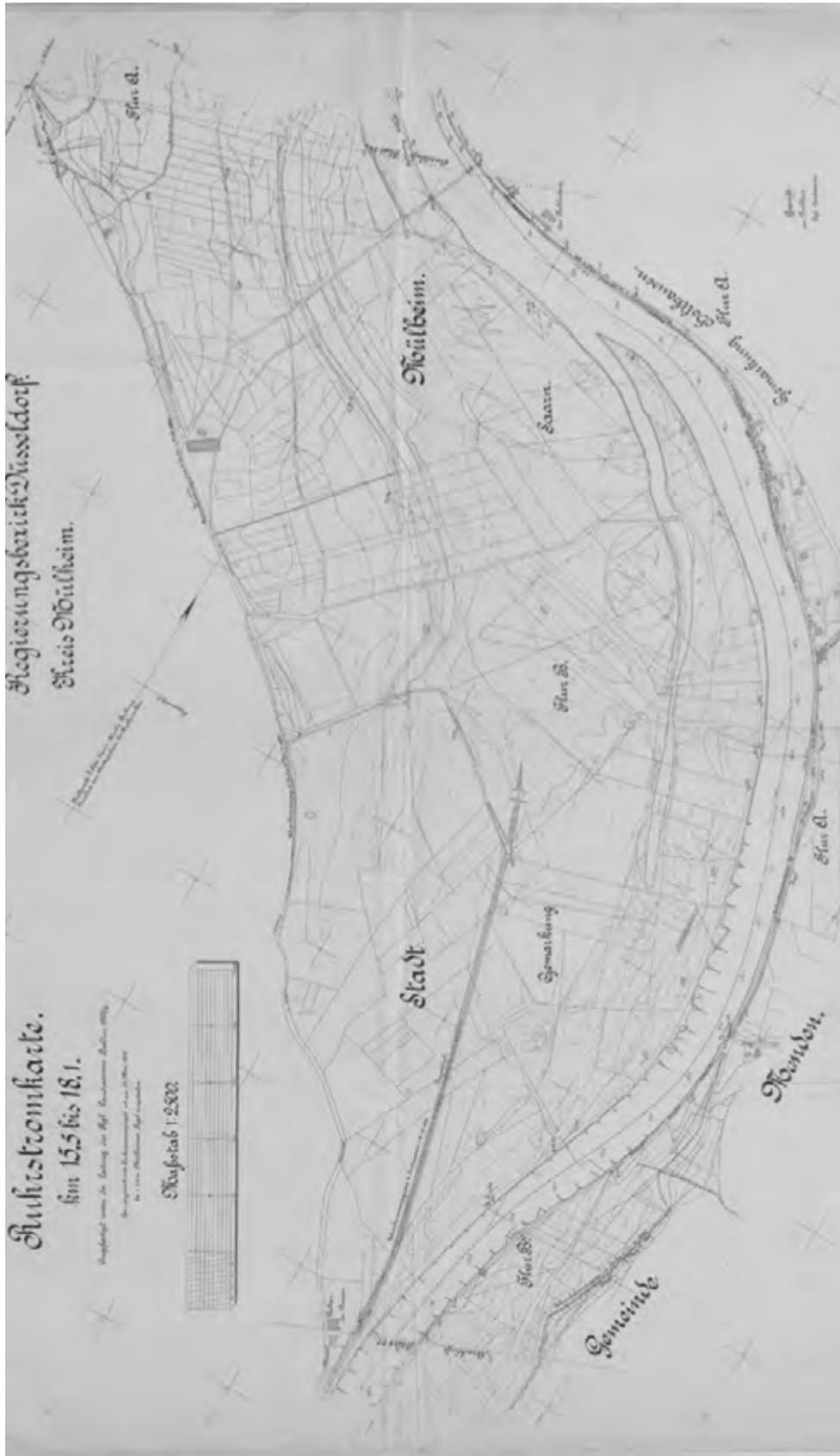


Abb. 21.12:  
 Ruhrstromkarte km 13,5  
 - 20,5, Landvermesser  
 Baldus (genordet)  
 Quelle: LAV Abt. Rhein-  
 land, Sign. 180.01.000  
 RW Karten Nr. 3882b

## 1.4.2 RUHR UND RUHRAUEN

## ABBILDUNGEN



Abb. 21.13:  
 Ruhrstromkarte km 13,5  
 - 20,5, Landvermesser  
 Baldus (genordet)  
 Quelle: LAV Abt. Rhein-  
 land, Sign. 180.01.000  
 RW Karten Nr. 3882c

## 1.4.2 RUHR UND RUHRAUEN

## ABBILDUNGEN

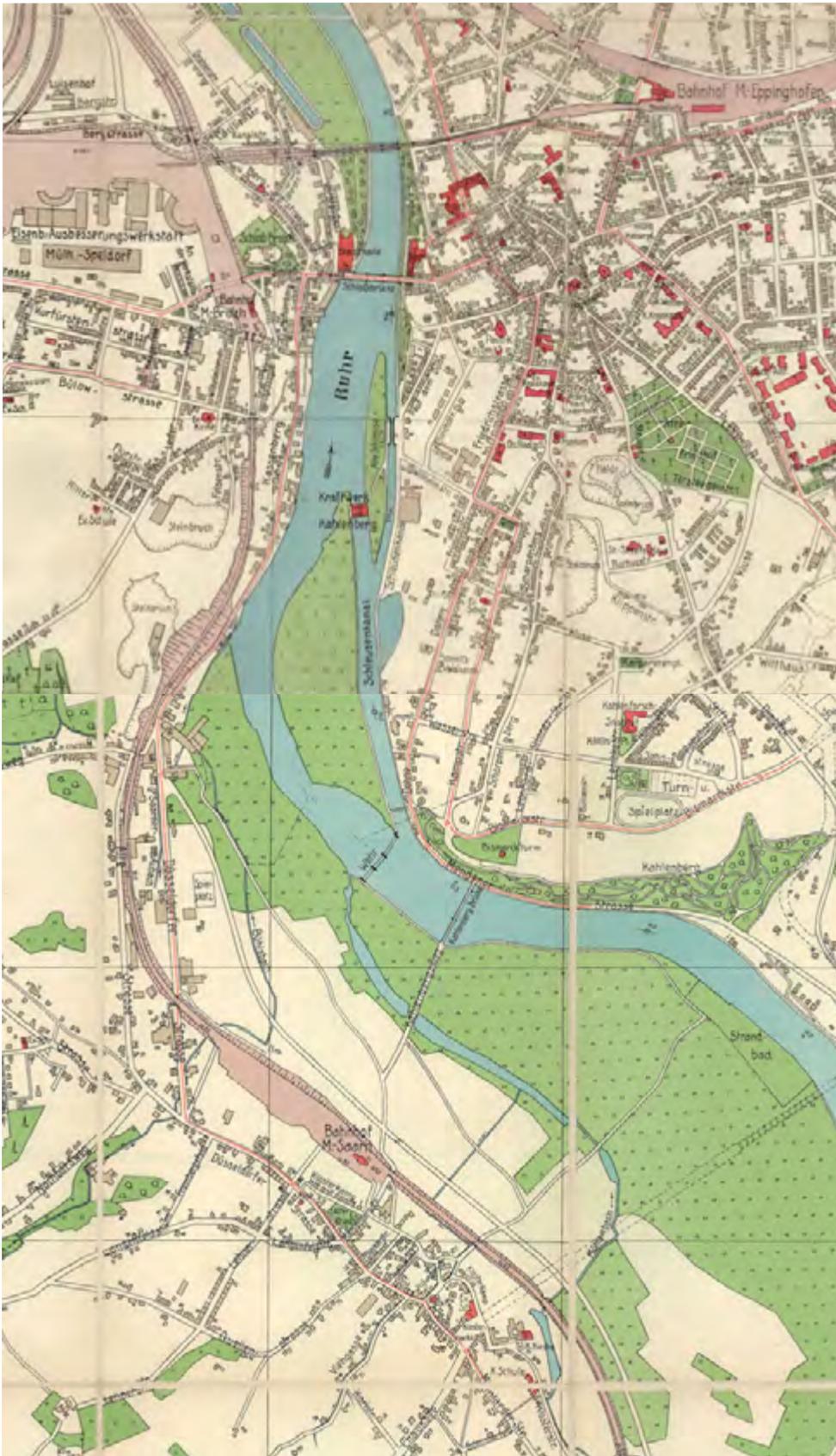


Abb. 21.14:  
Plan der Stadt Mül-  
heim 1926 (Ausschnitt,  
montiert), StA MH Sign.  
1501/38

## 1.5 INDUSTRIE UND GEWERBE

## HISTORISCHE HERLEITUNG

**Mühlen – Gerbereien –****Lederindustrie – Textilindustrie**

Der Name Mülheim für den östlich der Ruhr gelegenen Siedlungskern dürfte sich von den Bachmühlen auf dieser Seite der Ruhr herleiten, die an den verschiedenen Ruhrzuflüssen lagen und Mülheim bereits ab dem 11. Jahrhundert geprägt hatten – so legt es zumindest die für 1093 überlieferte Bezeichnung „Mulinhem“ nahe.<sup>1</sup> Die ältesten Mühlen in Mülheim sind lt. Barbara Kaufhold die vor 1220 gebaute Mühle am Frohnhof Diepenbeck und die ebenfalls im 13. Jh. über den zugehörigen Mühlteich dokumentierte Saarer Klostermühle, die noch auf Karten des 19. Jhs. eingetragen sind. Neben einzelnen Flussmühlen waren es vor allem Bachmühlen, die sich als kleine Familienbetriebe an den insgesamt 300 km Bachläufen (auf heutigem Mülheimer Stadtgebiet) ansiedelten; neben Kornmühlen existierten u. a. Öl-, Loh-, Textil- und Papiermühlen. Bevorzugte Bachmühlenstandorte waren der Rumbach und der Bruchbach auf der Mülheimer Seite sowie der Bühlsbach mit dem Gerberbach und der Speldorfer Bach auf Broicher Seite.

Schnell fließendes Wasser und daraus erzeugbare Energie waren auch für die Mülheimer Lederindustrie unverzichtbar. Grundlegend war zudem – Melanie Rimpel zufolge – die Einrichtung einer Schumacher- und Löherzunft 1639 durch den damaligen Inhaber der Herrschaft Broich.<sup>2</sup> Der Übergang von einer vorindustriellen zu einer industriellen Lederherstellung erfolgte im Laufe des 19. Jahrhunderts und prägte auch das Mülheimer Stadtbild, etwa in Gestalt der Lederfabrik Coupienne unweit des Kaiserplatzes. Auf Broicher Seite siedelten sich industriell produzierende Betriebe bevorzugt im Bereich der heutigen Düsseldorfer Straße an, darunter die Lederfabrik Lindgens.

Mit der Industrialisierung der Lederfabrikation nahm die Zahl der Mülheimer Gerbereien bis in das 20. Jahrhundert sukzessive zu, bis Mülheim um 1920 als führender Standort der deutschen Lederproduktion galt. Waren es 1810 erst fünf Gerbereien, war die Zahl 1840 auf neun gestiegen – darunter Unternehmerfamilien, die auch das übrige industrielle Geschehen in Mülheim mitprägten.<sup>3</sup> Erich Meyer verzeichnet für 1840 folgende Betriebe: Heinrich Pelzer, am Rumbach, Ecke Hindenburg-/Schollenstraße; Christiane Coupienne, am Rumbach, Schollenstraße; Karl Becker, am Bruchbach, späteres Gelände Thyssen & Co.; Heinrich Hörschgen, am Bruchbach in Eppinghofen; Wilhelm Schürmann, am Rumbach, Schollenstraße; Heinrich Coupienne, am Rumbach, Ecke Köhle-/Bachstraße; Wilhelm Kugelmann, Froschenteich/Hindenburgstraße; Wilhelm Pelzer, am

Rumbach, Wallstraße, sowie Georg Wilhelm Wethoff, Gerberbach Saarn.

Dabei bildete Glanzvachette in jener frühindustriellen Zeit den ersten Hauptartikel, für den die Mülheimer fast ein Monopol besaßen, zweiter Hauptartikel war Sohlleder (durch Jean Baptist Coupienne † 1825). Um 1850 bildete Wagenverdeckleder den Hauptzweig der Mülheimer Lederindustrie. 1913 schließlich bestanden 40 Gerbereien, die lt. Erich Meyer eine hochwertige Vielfalt aus Lederprodukten herstellten: Unterleder (v. a. Vachleder für Militärzwecke), Oberleder (lohbares Fahl-, Wichs-, Blank- und Vachettenleder für Schuhoberteile, Koffer und andere Sattlerzwecke, für Geschirr-, Wagenverdeck und Spritzleder; chrombares Leder für versch. Verwendungszwecke) und Feinleder (Vachetten aller Art, lohbares ein- und mehrfarbiges für Sattler-, Polsterer-, Täschner- und Luxuszwecke, Lackvachetten für Schuhe, für Wagen-, Portefeuille- und Automobilzwecke, Kummervachetten, die nicht gefärbt werden, und Glanzvachetten).<sup>4</sup> Für 1937 kartiert Meyer immerhin noch 30 Betriebe (siehe Abb. 22.2).

Parallel zu den Mühlenbetrieben der Lederindustrie existierten bis weit in das 20. Jahrhundert weitere Mühlen fort – als letzte betriebene Bachmühle gilt die Wetzmillie an der Walkmühlenstraße 6, die bis 1954 in Betrieb war.

Als Ruhrmühlen – mit den entsprechenden Eingriffen in den Flusslauf, u. a. durch Mühlenwehre – bestanden traditionell die Broicher Mühle und die Kahlenberger Mühle (Abb. 22.3). Beide waren lt. Barbara Kaufhold herrschaftliche Mühlen, deren Wasserregal (= Wassernutzungsrecht) bei der Herrschaft Broich lag.

Die Broicher Mühle stand im Bereich des heutigen Verwaltungsgebäudes des Rheinisch-Westfälischen Wasserwerks neben der Schlossbrücke auf Broicher Seite. Sie ist 1338 erstmals erwähnt, soll aber bereits 1269 bestanden haben und erhielt im 13./14. Jahrhundert die erwähnten Brückenwehre. Sie diente zunächst als Kornmühle, wurde 1344 um ein zweites Mühlrad für eine Ölmühle erweitert, um 1500 um eine Papiermühle und diente ab dem späten 17. Jh. verschiedenen Verarbeitungszwecken. Die drei unterschiedlichen Mühlwerke wurden vielfach an unterschiedliche Pächter vergeben: Ab 1643 bis 1900 war bspw. die Mülheimer Familie Vorster Pächter der Broicher Papiermühle, die als Hersteller hochwertiger Papiere hervortraten.

Auch die Kahlenberger Mühle am westlichen Ruhrufer, unterhalb des Kahlenberg, war ursprünglich eine Kornmühle und wurde 1269 erstmals erwähnt; zeitweise war sie ebenfalls von der Familie Vorster gepachtet. Auch sie erhielt ein Mühlenwehr über die dortige Ruhrfluss-

## 1.5 INDUSTRIE UND GEWERBE

## HISTORISCHE HERLEITUNG

insel hinweg, blieb in ihrer Bedeutung jedoch hinter der Broicher Mühle zurück.

Die frühindustrielle Textilindustrie besaß wie die Flussmühlen einen hohen Bedarf an Frischwasser und Energie. So siedelte sich im ausgehenden 18. Jahrhundert die Baumwollspinnerei von Johann Caspar Troost (1759-1830) im Bereich der Kahlenberger Mühle an, genauer am Mülheimer Schleusenkanal, der 1780 im Zuge der Schiffbarmachung der unteren Ruhr entstanden war und die Große Weide (mit der Kahlenbergmühle an ihrer Südspitze) inselartig vom Kahlenbergwesthang abteilte.<sup>5</sup> Die 1791 konzessionierte Troostsche Spinnerei führte (kurz nach der 1784 eingerichteten Spinnerei Cromford in Ratingen) die neuen, englischen Fabrikationsweisen für die Garnherstellung im damaligen Herzogtum Berg ein.<sup>6</sup>

Als Wasserzuführung zur Spinnerei legte Troost ab 1800 parallel zum oberen Abschnitt des Schleusenkanals einen Fabrikkanal an, der einen großen Fabrikteich südlich der Spinnerei speiste. An der Krafterzeugung der Spinnerei vorbei führte der zweite Abschnitt des Fabrikkanals, der Z-förmig an der Hangkante entlang bis zur Wallstraße geführt war und dort – an der damaligen Rumbachmündung – in die Ruhr zurückleitete.

Der Auenabschnitt nördlich der Troostschen Spinnerei gab dieser ab 1856 den Namen Louisenthaler AG; 1817 wurde die Spinnerei um eine Weberei und eine Druckerei ergänzt und war 1846 mit mehr als 1.200 Arbeitern der größte Betrieb Mülheims, der dann jedoch einen schrittweisen Niedergang erlebte und nach ihrem Konkurs 1896/97 in den Besitz des Unternehmens Thyssen & Co. überging.<sup>7</sup>

### Zechen

In Mülheim bestand um 1800 seit Jahrhunderten ein Kohlebergbau, der die zutage tretenden Flöze abbaute und Mülheim im 15. und 16. Jh. in Verbindung mit der schiffbaren Ruhr zu einem Zentrum des Kohlehandels werden ließ, wie nicht zuletzt ältere Karten und Darstellungen mit den Kohlelagern am Ruhrufer belegen (Abb. 22.1).<sup>8</sup>

Um 1800 trat der Kohlebergbau organisatorisch und technologisch mit dem Übergang zu den Tiefbauzechen in eine neue Epoche. Mit den Tiefbauzechen konnten die Lagervorkommen unter der Mergelschicht erschlossen und abgebaut werden, wobei diese – auch aus bergrechtlichen Gründen – teilweise auf älteren Zechen und ihrem Felderbesitz aufbauten. Dabei spielten auch die Dampfmaschinen eine wesentliche Rolle, deren Produktion ab dem frühen 19. Jh. in Mülheim selbst erfolgte – in

der weiter unten vorgestellten Friedrich Wilhelms-Hütte der Unternehmer Franz und Johann Dinnendahl.<sup>9</sup>

Zu den frühen Tiefbauzechen mit älterer Vorgängerin gehört die Zeche Caroline in Dümpten, die 1811 eine Dinnendahlsche Dampfmaschine erhielt. Diese eher kleine Zeche verfügte 1816 über drei Schächte und beschäftigte 112 Bergleute; nach einem Wassereintritt 1820 stellte die Zeche kurzzeitig den Betrieb ein und ging 1822 unter dem Namen Vereinigte Caroline wieder in Betrieb. Nach schwankender Förderung und zwischenzeitlicher langjähriger Stilllegung endete die Förderung schon 1866.

Mehr Erfolg hatte die 1814 konsolidierte Gewerkschaft Vereinigte Sellerbeck südwestlich der Mülheimer Aktienstraße, die ebenfalls auf einen schon im 16. Jh. betriebenen Stollenbergbau zurückging, der bei Mellinghofen ins Ruhrtal mündete.<sup>10</sup> Auf dem ersten Schacht Christian begann – mit einer ebenfalls von Franz Dinnendahl gebauten Dampfmaschine – 1820 der Abbau auf einer Fördersohle von 45 Lachtern (= ca. 94 m), seinerzeit die tiefste Grube im Bereich Essen/Mülheim und einer der ersten eigentlichen Tiefbauschächte des Ruhrgebiets.<sup>11</sup> Dieser lag am Oberlauf des Mellinghofer Mühlbachs und ist in Karten der Zeit eher unscheinbar als Christiani Schacht eingetragen. In den folgenden Jahrzehnten gingen mit Hermann und Gertrud (beide Förderbeginn 1829), Müller und Humboldt (beide Förderbeginn 1839) und Carnall (Förderbeginn 1859) weitere Schächte in Betrieb, sodass die Gewerkschaft Ver. Sellerbeck in der zweiten Hälfte des 19. Jhs. längere Zeit als leistungsfähigste Zeche des Ruhrgebiets galt.

1905 ging die Gewerkschaft in den Besitz der Harpener Bergbau AG über, die diese im folgenden Jahr mit der 1847 konsolidierten Gewerkschaft Roland verband; deren Übertageanlagen standen unweit der Bauernschaft In den Dümpterhöfen (auf dem Gelände der heutigen Stadt Oberhausen).

Die Bedeutung und Leistungsfähigkeit der Gewerkschaft Vereinigte Sellerbeck zeigt sich auch in ihrer Infrastruktur. Für den Kohlentransport nahm sie 1847 eine Pferdeisenbahn zum ebenfalls 1847 eingeweihten Bahnhof Oberhausen in Betrieb, die sich nördlich der Zeche Roland mit deren Trasse vereinigte (Abb. 22.5). Diese Bahntrasse wurde später im 19. Jh. zu einer maschinell betriebenen Zechenbahn, deren Lage im Bereich Dümpten heute ungefähr dem Verlauf der heutigen BAB A 40 entspricht. Die südöstlich der Aktienstraße gelegenen Schachtanlagen der Gewerkschaft Vereinigte

## 1.5 INDUSTRIE UND GEWERBE

## HISTORISCHE HERLEITUNG

Sellerbeck im Bereich Winkhausen/Eppinghofen nutzten hingegen eine bereits 1839 in Betrieb genommene Pferdeisenbahn, die zu den Kohlenmagazinen an der Ruhr führte und 1842 lt. eines im Stadtarchiv Mülheim erhaltenen Plans bis auf Essener Stadtgebiet (an den Zechen Hagenbeck und Schöllerpack vorbei bis zur Zeche Matthias) weitergeführt wurde.

Ebenfalls eine frühe Tiefbauzeche, die auf älteren Bergbauaktivitäten gründete, war die im westlichen Teil Heißens gelegene Zeche Wiesche (Abb. 22.7). Sie förderte bereits im 17. Jh. Steinkohle und betrieb zusammen mit den Zechen Leybank und Sellerbecker Stolln (nicht identisch mit der späteren Gewerkschaft Ver. Sellerbeck) einen Förderstollen zur Ruhr. Der Zeche Wiesche gelang nach Stilllegung 1796 der Übergang zur Tiefbauzeche, ab 1809 wurde – nun unter dem Namen Zeche Wiesche Tiefbau – neu abgeteuft. 1810 wurde eine Dinnendahl-sche Dampfmaschine aufgebaut, die schon 1817 durch eine leistungsstärkere Maschine ersetzt wurde.<sup>12</sup> Mit den frühen Schächten Wilhelmine, Emilie und Friedrich besaß die Zeche 1828 kurzzeitig die größte Kohleförderung im Ruhrgebiet – zusammen mit der Leistungsfähigkeit der bereits erwähnten Zeche Ver. Sellerbeck ein bedeutsamer Umstand für die Ansiedlung weiterer Montanindustrie, auch wenn die Nordwanderung des Bergbaus die Bedeutung der Mülheimer Zechen ab 1860 relativierte.

Auch auf der im Osten der Gemeinde Heißens gelegenen Zeche Rosendelle wurde schon ab 1760 Steinkohle gefördert; hier wurde um 1800 der erste Tiefbauschacht Mülheims abgeteuft (mit einer Tiefe von 23,5 Lachtern, d. h. ca. 49 m). Er erhielt eine der ersten Dinnendahl-schen Dampfmaschinen, die 1809 in Betrieb ging.<sup>13</sup> Von den um 1810 bestehenden zehn Steinkohlengruben in Mülheim mit insgesamt 375 Mann Belegschaft entfielen auf die Zeche Wiesche 151 Mann und auf die Zeche Rosendelle 117 Mann, gefolgt von der nächstgrößeren Zeche Caroline mit nur 36 Mann.

Die Bedeutung Dinnendahls für die frühen Tiefbauzechen zeigt sich auch in der Tatsache, dass Franz Dinnendahl als Lohn für die Dampfmaschine auf Zeche Rosendelle neben 8.000 Reichstalern 1/5 des Bergwerks erhielt, verbunden mit der Übertragung der technischen Leitung.<sup>14</sup> Dabei wurden die Dampfmaschinen im Ruhrgebiet noch Mitte des 19. Jhs. mehrheitlich nur zur Wasserhaltung eingesetzt (1843: 20 Tiefbauzechen im Ruhrgebiet mit 54 Dampfmaschinen).<sup>15</sup>

1841 wurden vier Gewerkschaften zur Zeche Vereinigte Rosen- und Blumendelle (kurz: Rosenblumendelle)

konsolidiert, 1854 erfolgte die Teufe eines neuen Tiefbauschachts, 1897 bis 99 die Teufe von Schacht 2 als Förder- und Wetterschacht.

Im nordöstlichen Teil der früheren Gemeinde Fulerum lag die lockere Siedlungsstruktur Auf dem Scheidt, die räumlich als lang gezogener Sporn zwischen der Gemeinde Heißens und dem später zu Essen gehörenden Frohnhausen lag. Hier stand die Zeche Hammelsbeck, auf der bereits in der Zeit um 1765 Magerkohle abgebaut wurde und die 1847 aus verschiedenen Kleinzechen konsolidiert wurde.<sup>16</sup> Der Übergang zur Tiefbauzeche begann 1856, bereits zwei Jahre später wurde eine Tiefe von 106 m erreicht. 1866 wurde die Zeche Hammelsbeck schließlich von der Essener Zeche Humboldt mit Schacht Franz übernommen und bildete seither die Zeche Vereinigte Humboldt.

Der schleichende Bedeutungsverlust der Mülheimer Steinkohlenzechen führte zu sukzessiven Stilllegungen – etwa der Zeche Sellerbeck 1905 – und der Zusammenführung der Mülheimer Zechen unter dem Dach des 1898 gegründeten Mülheimer Bergwerksvereins (Überblick zu den Mülheimer Zechen: Abb. 22.6).<sup>17</sup> Dessen Gründung hatten Hugo Stinnes, Leo Hanau und August Thyssen 1897 durch Kauf der Essener Zeche Hagenbeck vorbereitet; 1905 waren sämtliche Mülheimer Zechen im Besitz des Bergwerkvereins (dazu neben der Zeche Hagenbeck noch die Essener Zeche Kronprinz). 1909 erwarb dieser noch das Feld Sellerbeck von der Harpener Bergbau AG. Gleichwohl ging die Schließung von Zechen- und Förderstandorten weiter: Die Zeche Humboldt, die um 1900 drei Schächte besaß, stellte 1929 die Förderung ein und diente danach noch eine Zeit lang als Seilfahrt, Wetterschacht und Landab-satz; die Zeche Wiesche wurde als Ersatz 1929 bis 34 ausgebaut, jedoch ihrerseits 1952 stillgelegt. Der Mülheimer Bergwerksverein ging 1927 einen Interessengemeinschaftsvertrag mit der Gewerkschaft Mathias Stinnes in Essen-Karnap ein (mit einer Zusammenfassung der Gewinne). 1956 erfolgte der Zusammenschluss der beiden Unternehmen zu den Steinkohlenbergwerken Mathias Stinnes, in die zudem die Bergwerksgesellschaft Diergardt-Mevissen (im linksrheinischen Teil von Duisburg) integriert wurde.

1966 erfolgte mit der Zeche Rosenblumendelle die Stilllegung des letzten Mülheimer Schachtes. Den diese Zeit prägenden Strukturwandel verdeutlicht – in verschiedener Hinsicht – das 1970 bis 73 auf dem Gelände der Zeche Humboldt errichtete Rhein-Ruhr Zentrum an

## 1.5 INDUSTRIE UND GEWERBE

## HISTORISCHE HERLEITUNG

der BAB A 40 (Arch. Walter Brune, Düsseldorf). Das Einkaufszentrum mit Verwaltungshochhaus, das lange durch die Stinnes AG, heute durch die ehemalige Stinnes-Tochterfirma Brenntag AG genutzt wird, setzt damit die gewerbliche Tradition des Standorts unter maßgeblicher Beteiligung der Fa. Stinnes (als vormalige Eigentümerfamilie des Mülheimer Bergwerks-Vereins) fort. Die Mehrheit der Steinkohlezechen-Übertageanlagen wurde auch in Mülheim nach Aufgabe der Förderung abgebrochen. Helmut Hüttenhoff bildet in seiner 1974 erstellten Arbeit zu den Bauten der Mülheimer Steinkohlenzechen mehrere Lagepläne ab (Abb. 22.8 + 22.10), die verdeutlichen, dass immerhin im Bereich der ehemaligen Zeche Wiesche – am Wiescher Weg/Schieferbank) – und der ehemaligen Zeche Rosenblumendelle – am Humboldttring/Am Förderturm – bei den gewerblichen Nachnutzungen Zechenbauten weiterverwendet wurden.

Auf der Broicher Seite des Mülheimer Stadtgebiets wurden Erze gefördert; Grubenverbaue belegten eine ältere Ausbeutung oberflächennaher Vorkommen in vorindustrieller Zeit, wenn auch nur in einem unbedeutenden Umfang.<sup>18</sup> Der dortige Erzbergbau der jüngeren Zeit begann – nach einem Erzfund von Ackerwirt Backhaus – mit der Gründung der Gewerkschaft Selbecker Erzbergbau 1844, die auch die stadträumliche Entwicklung Selbecks nachhaltig prägte (Abb. 22.10/22.11).

Der Abbau in Selbeck blieb im 3. Viertel des 19. Jhs. jedoch unbedeutend; erst mit der Gründung der Gewerkschaft Diepenbrock 1873 durch den Förster Engelhard Diepenbrock (als Mitbesitzer der Nutzungsrechte) und durch die Unterstützung des Steigers Roland Klug wurden oberflächennahe Erz- und Bleierzgänge durch entsprechende Versuchsschächte (bis 14 m Tiefe) erschlossen.

1882 erfolgt die Gründung der Gewerkschaft Selbecker Erzbergwerke zu Köln, Inhaber waren Ed. Dahm (Köln), Freiherr von Ayx-Euskirchen, Anton Dahm (Walporzheim) und Wilh. Dahm (Walporzheim). In den 1880er-Jahren wurden zwei Schächte mit 45 m und 63 m Tiefe abgeteuft, die Zeche Neu-Diepenbrock III entstand am Erzweg unweit der Chaussee und dem dortigen Haubach benachbart. Die Zeche erreichte 1892 ihren wirtschaftlichen Höchststand mit 569 Mann Belegschaft und einer Förderung von 10.333 t Zinkerz, 172 t Bleierz und 172 t Schwefelerz.

Für die Belegschaft entstand der Kern dessen, was dem Besucher heute als Selbeck erscheint: In den 1880er-Jahren erbaute die Gewerkschaft zunächst das sog. Bergmannsdorf mit Steiger-Doppelhäusern und einem Ledigenheim (in deutlicher Distanz zur Zeche), 1892/93

folgten im Zentrum des Bergmannsdorfs die katholische Kirche St. Theresa von Avila sowie unweit der Zeche die Volksschule Selbeck.

Die Zeche, die bei Höchststand der Produktion fast  $\frac{3}{4}$  der westdeutschen Zinkerze förderte, erlebte bereits um 1900 aufgrund niedriger Weltmarktpreise für Zink und Blei sowie infolge von Problemen mit Schwefelkies und Alaunschiefer (Gefahr von Selbstentzündungen) einen spürbaren betrieblichen Rückgang, der 1907 zur Stilllegung des Bergwerks führte. 1916 erwarb die Hugo Stinnes GmbH alle Rechte. Die noch zu Beginn der 1960er-Jahre vorhandenen Übertageanlagen sind weitgehend verschwunden.

Die Gewerkschaft Selbecker Erzbergbau mit ihrem Schacht Diepenbrock III entstand und förderte zusammen mit weiteren Erzzechen im benachbarten Lintorf. Dazu gehörte die Zeche Diepenbrock, deren Standort in der Lintorfer Mark im Rahmen der Gebietsreform 1975/76 und der dabei erfolgten Auflösung des (Land-) Kreises Düsseldorf-Mettmann zu Mülheim kam. Auch hier waren in den vorherigen Jahrhunderten bereits bergbauliche Aktivitäten u. a. eines Blei- und Vitriolwerks „Zur Guten Hoffnung“ erfolgt, um 1840 hatten zudem belgische Bergbauunternehmer Schürfungen vorgenommen.<sup>19</sup> Diese untersuchten mit einem örtlichen Schurfscheininhaber auch den späteren Standort der Zeche Diepenbrock und teuften nach Bleiglanzfinden erste Versuchsschächte ab.

1868 erwarb ein niederländisches Bergbauunternehmen u. a. das stillgelegte Vitriolbergwerk in Lintorf und arrondierte bis 1872 einen zusammenhängenden Grubenbesitz, zu dem auch das Feld Diepenbrock mit Bleierz-, Blende- und Schwefelkies-Vorkommen gehörte. Die Förderung erfolgte ab 1872 auf den Schachtanlagen Auguste Catharina, Friedrichsglück und Diepenbrock, Letztere damals auf Breitscheider Gebiet in einem abgelegenen, von Wald umgebenen Standort.

1889 wurde das durch Brand zerstörte Maschinengebäude des Schachts Diepenbrock durch die moderne Loman-Schachtanlage ersetzt (benannt nach einem der Firmeninhaber). Ebenfalls 1889 erfolgte die Konsolidierung der Ver. Lintorfer Erzbergwerke mit nunmehr zwölf Grubenfeldern (weiterhin unter niederländischer Regie); das Unternehmen stellte jedoch schon 1892 aufgrund verschiedener Probleme den Betrieb ein und nahm diesen erst 1897 – nun mit Haniel & Lueg, Düsseldorf sowie Broekman & Houders, Amsterdam, als Eigentümern – wieder auf. 1902 wurde die Förderung endgültig eingestellt.

## 1.5 INDUSTRIE UND GEWERBE

## HISTORISCHE HERLEITUNG

**Stahlindustrie – Maschinenbau**

Der Maschinenbau bildete u. a. durch den Bau von Dampfmaschinen einen zentralen Motor der Industrialisierung und trat in Mülheim in eine fruchtbare Wechselwirkung mit den um 1800 entstehenden Tiefbauzechen, die die Kraftmaschinen v. a. für die Wasserhaltung benötigten.

Mit den Brüdern Franz (1775-1826) und Johann Dinnendahl (1790-1849), Söhne eines Müllers aus Essen-Steele, kamen kurz nach 1800 zwei Maschinenbaupioniere nach Mülheim, die die Mülheimer Bergwerke mit der notwendigen Födertechnik versorgten.<sup>20</sup> Der ältere Franz Dinnendahl hatte sich nach einer Ausbildung zum Hauer und einer Ausbildung als Mühlen(bau)meister als Baumeister selbstständig gemacht und 1800 an der Errichtung einer Dampfmaschine auf der Zeche Vollmond (für den Freiherrn von Romberg) mitgearbeitet. Das erworbene Wissen setzte er 1804 in die erste im Ruhrgebiet gefertigte Dampfmaschine um.

1807 gründeten die Bürder Johann und Franz Dinnendahl die Maschinenbauwerkstatt Gebr. Dinnendahl in Mülheim, 1808 ergänzt um eine Gesellschaft zur Verwaltung und Finanzierung von Bergwerkseigentum (mit Joh. Heinr. Wiesmann aus Hattingen) – Hintergrund dürfte gewesen sein, dass Dinnendahl beispielsweise für die 1810 erbaute Dampfmaschine auf Zeche Rosenblumendelle neben 8.000 Reichstaler Lohn auch 1/5 des Bergwerks erhielt, verbunden mit der technischen Leitung.

1811 schon trennten sich die Brüder: Während Johann Dinnendahl die Maschinenbauanstalt Mülheim gründete, schuf sein älterer Bruder die Maschinenbauanstalt Franz Dinnendahl in Steele (nahe der Zeche Kunstwerk, deren Hauptanteilseigner F. Dinnendahl geworden war).

1820 errichteten Johann und Franz Dinnendahl unweit der Mülheimer Maschinenbauwerkstatt eine Stahlgussfabrik, um von Zulieferungen für die Maschinenproduktion unabhängig zu werden. Diese erweiterten sie (mit dem Ruhrorter Kaufmann Friedrich Wilhelm Liebrecht als Finanzier) 1832 um zwei Kokshochöfen, von denen einer nach Liebrecht Friedrich Wilhelms-Hütte genannt wurde – und die erst 1849 in Betrieb gehen konnten. Johann Dinnendahls Unternehmerkarriere verlief im Weiteren tragisch: 1837 trat er aus der Friedrich Wilhelms-Hütte aus und verkaufte auch seine 1827 gegründete Dampf-Fruchtmühle in Krefeld, um in Minden einen Neubeginn zu wagen. Dieser Neubeginn mit eigener Eisensteinezeche und eigenem Eisenwerk endete jedoch für Dinnendahl im Ruin und einem Tod in Armut 1849.

Das seit 1852 als Bergwerks-Verein Friedrich Wilhelms-Hütte AG firmierende Mülheimer Unternehmen florierte

hingegen und schuf nördlich des Mülheimer Zentrums zwischen Froschenteich und Ruhr ein größeres Firmenareal. Das ruhrnahe Gelände erwies sich insofern als glücklich gewählt, als dort sowohl die 1862 in Betrieb genommene Trasse der Bergisch-Märkischen Eisenbahn (BME) mit ihrem am Froschenteich eingerichteten Bahnhof als auch die seit 1874 die Ruhr querende Trasse der Rheinischen Eisenbahn (RhE) vorbeiführten. Der Nukleus der Werksanlagen lag nördlich der Carlstraße, an der heutigen Konrad-Adenauer-Brücke, und wuchs von dort in nördlicher Richtung, ohne die Straße Froschenteich (heute: Friedrich-Ebert-Straße) in östlicher Richtung zu überspringen.

In der *Gemeinde Charte des Parzellar Katasters für Mülheim* 1823 (fortgeschrieben bis 1872) ist die Friedrich Wilhelms-Hütte noch als kompaktes Werk gegenüber der Mündung der Aktienstraße eingetragen (Abb. 22.12/22.13). Ein undatiertes, vermutlich um 1880 gezeichneter Plan verdeutlicht die nachfolgenden nördlichen Erweiterungen, die nun auch das 1846 dorthin verlegte Mülheimer Hafen-Bassin von der Ruhr abschneiden (Abb. 22.14). An die als „Alte Hütte“ bezeichneten Bauten schließt die 1862 erbaute Rohrgießerei an, parallel zum Hafen-Bassin erstreckte sich die auch in etlichen Postkartenansichten überlieferte Hochofenanlage.

Die in dieser Karte erkennbare Wohnbebauung nördlich der Alten Hütte und die dortige Gasanstalt sind auch in einem weiteren, auf 1922 datierten Lageplan der Friedrich Wilhelms-Hütte erhalten, nun jedoch durch neue Gießereibauten gerahmt (Abb. 22.15). Für diese Erweiterungen wurde auch das Hafen-Bassin überbaut, weiter nördlich ist noch eine Zementfabrik eingetragen. Im Stadtplan 1926 ist im Grunde das bis heute bestehende Werksgelände ablesbar, das seinerzeit bis zu der – heute nur noch als Radweg vorhandenen – Trasse der Unteren Ruhrtalbahn reichte, die dort mit einer Brücke die Ruhr querte. An der Stelle der Wohnbauten und des Gaswerks befindet sich heute der Hauptzugang in das Werksgelände.

1905 integrierte der Mülheimer Industrielle Hugo Stinnes die Friedrich Wilhelms-Hütte in sein Montanunternehmen Deutsch-Lux (kurz für: Deutsch-Luxemburgische Bergwerks- und Hütten-AG) und errichtete 1907 eine Stahlgießerei.

Ab 1926 kam die Friedrich Wilhelms-Hütte sukzessive zum Stahltrust Vereinigte Stahlwerke, der nach 1945 entflochten wurde. Das Mülheimer Unternehmen durchlief anschließend verschiedene Zugehörigkeiten (u. a. zur Rhestahl AG) und ist seit 2001 unter dem Dach der Georgsmarienhütte Holding AG tätig.

## 1.5 INDUSTRIE UND GEWERBE

## HISTORISCHE HERLEITUNG

Nicht alle Mülheimer Unternehmungen des 19. Jhs. haben derartige Spuren hinterlassen. So war die frühindustrielle Nachnutzung des säkularisierten Klosters Saarn nur von kurzer Dauer: Das ehemalige Zisterzienserinnenkloster aus der ersten Hälfte des 13. Jhs. war ab dem ersten Drittel des 17. Jhs. ein adliges Damenstift und wurde 1803 aufgehoben (siehe Abschnitt Saarn). Ab 1813 unterstand es der Preußischen Domänenverwaltung, unter deren Regie dort 1815 der belgische Fabrikant Sylvester Trenelle eine Gewehrfabrik einrichtete. Diese (früh-)industriellen Nachnutzungen von zumeist großflächigen Klosterbauten waren nicht ungewöhnlich (vgl. Abtei Altenberg bei Odenthal) und bewahrten diese oft vor dem weitgehenden Abriss.

Ab 1840 wurde die nunmehrige Königlich Preußische Gewehrfabrik Saarn vom preußischen Staat selbst betrieben und 1862 u. a. wegen der unsicheren Wasserkraftversorgung (und aufgrund der Nähe zu Frankreich) nach Erfurt verlegt. 1874 siedelte sich eine Tapetenfabrik Niederhoff & Cie. in den Wirtschaftsgebäuden an, auch eine landwirtschaftliche Nutzung wurde implementiert; ab 1905 war der Ruhrindustrielle August Thyssen zeitweilig Eigentümer (bis 1915), 1936 übernahm die Stadt Mülheim das Areal.

Noch kürzer ist die Geschichte der 1845 eröffneten und 1873 geschlossenen Zinkhütte Gewerkschaft Eppinghofen – an ihrem Standort befindet sich heute u. a. die Kirche St. Engelbertus. Besonders langlebig waren dort die Schadstoffe, die nach der Jahrtausendwende in mehreren Bauabschnitten saniert werden mussten.

Stadträumlich prägend ist bis heute das Unternehmen Thyssen & Co. bzw. dessen Folgeunternehmen. Der gebürtig aus Eschweiler stammende Unternehmer August Thyssen (1842-1926) hatte zunächst mit verwandtschaftlicher Unterstützung 1867 ein Eisenwerk in Duisburg begründet, aus dem er sich 1870 auszahlen ließ, um ein eigenes Unternehmen aufzubauen. Dazu erwarb Thyssen 1871 die Flächen des Heckhofs im Nordosten der Bürgermeisterei Styrum und startete mit dem Puddel- und Walzwerk Thyssen & Co. seinen nachfolgend zu einem international bedeutenden Konzern anwachsenden Unternehmensverbund.<sup>21</sup>

Der Standort lag an der 1862 in Betrieb genommenen Trasse der Bergisch-Märkischen Eisenbahn (BME) und unweit des Mülheimer Bahnhofs der BME, der aus topografischen Gründen deutlich vor dem Mülheimer Zentrum positioniert war (heute: S-Bahnhof Mülheim-West). Der Plan der Stadt Mülheim 1885 zeigt, dass sich dort bereits Industrie befand (Abb. 22.13): Neben der Gerberei Becker, die die Bachläufe an einer verlandeten

Ruhrschleife nutzte, befand sich dort die Tafelglashütte Stallmann, Itzenplitz & Schlafhorst, später Glasfabrik Itzenplitz & Nedelmann. Sie produzierte neben dem expandierenden Thyssen-Konzern bis 1912, anschließend erwarb Thyssen & Co. die Baulichkeiten.<sup>22</sup>

Die bauliche Entwicklung des Werksgeländes von Thyssen & Co., später Röhrenwerk Mülheim, verdeutlicht prototypisch die industrielle Dynamik, die sich innerhalb des Siedlungsraums nördlich des Mülheimer Stadtkerns einen eigenen expandierenden Raum schafft, der von der übrigen Stadt abgesondert ist.<sup>23</sup>

Der Nukleus der Walzwerks Thyssen & Co. lag südöstlich der 1894 erbauten Kirche St. Mariä Rosenkranz, die heute in das Werksgelände eingebettete Hüttenstraße bildete in der Frühzeit des Unternehmens eine Grenze zur sich nördlich entwickelnden Siedlungsstruktur Styrum.

Auch im Osten und Süden war das damalige Werksgelände – wie der Stadtplan Mülheims von 1885 zeigt – durch erste Bebauung eingehegt. Jenseits des einseitig bebauten Stehlgens Weg begann 1885 die Gemeinde Mellinghofen mit Ackerflächen, für die aber bereits ein Straßennetz projektiert war. In der TK 1894 zeigt sich das Werksgelände nach Süden um die 1883 übernommene und ausgebaute Maschinenbauparte Mülheimer Maschinenfabrik AG erweitert. Ein bedeutender Produktionszweig war auch die Herstellung nahtloser Rohre im 1878 eingerichteten Röhrenwalzwerk.

Die Erweiterung des Werksgeländes erfolgte zunächst in südlicher und östlicher Richtung. Das 1911 erbaute repräsentative Verwaltungsgebäude an der Wiesenstraße bildete unweit des BME-Bahnhofs den neuen Auftakt aus Richtung des Mülheimer Stadtkerns, das die Siedlungshäuser an der Josefstraße räumlich abzuschirmen scheint. Nach Osten wuchs das Unternehmen baulich über die Mellinghofer Äcker bis an die Mellinghofer Straße, schon in den 1920er-Jahren entstand eine erste Werkhalle nördlich der Hüttenstraße (Abb. 22.19/22.20). Während die Zinkhüttenstraße nach Süden bis heute die Grenze des zusammenhängenden Werksareals bildet, entwickelte sich das Unternehmen in den Nachkriegsjahrzehnten räumlich nordwärts, übersprang (und integrierte) die Hüttenstraße bis an die Dümptener Straße und wuchs bis in den vormals agrarisch geprägten Bereich zwischen Styrum und Dümpten, den Bereich des Bottenbruchs und des dortigen Schultenhof (Abb. 22.21).

Ab 1926 brachte Augusts ältester Sohn Fritz Thyssen (1873-1951) seinen Anteil der Thyssen'schen Unternehmen mit dem Styrumer Werk in den Stahltrust Vereinigte Stahlwerke ein. Nach dessen Entflechtung nach dem

## 1.5 INDUSTRIE UND GEWERBE

## HISTORISCHE HERLEITUNG

Zweiten Weltkrieg kam es 1948 zu den neu gegründeten Rheinischen Röhrenwerken AG und durchlief verschiedene Unternehmenszugehörigkeiten, heute produziert dort die Vallourec GmbH (bis 2013: Vallourec-Mannesmann GmbH) in einem Kontiwalzwerk weiterhin nahtlose Rohre.

In der gut erforschten Geschichte der Thyssen'schen Unternehmungen bildet der Standort Mülheim den Nukleus des Unternehmens, den Thyssen stetig ausbaute, während die Gewerkschaft Deutscher Kaiser im heutigen Duisburger Norden mit dem Hauptstandort Bruckhausen als späteres unternehmerisches Herzstück gilt. Schon im ausgehenden 19. Jh. war das Unternehmensgeflecht von August Thyssen – seit 1877 unterstützt durch seinen Bruder Josef Thyssen (1844-1915) – multinational, die beiden Unternehmer blieben Mülheim jedoch weiter verbunden: Josef Thyssen lebte ab der Jahrhundertwende in einer Villa an der Dohne (im Quartier am Kahlenberg), August Thyssen wohnte bis 1904/05 in einer werksnahen Villa am Froschenteich und zog dann in das ländlich gelegene Schloss Landsberg bei Kettwig, das durch die Untere Ruhrtalbahn gut an das benachbarte Mülheim und die Styrumer Werke angebunden war.<sup>24</sup>

Zum Unternehmensbereich der Familie Thyssen kam 1890 auch das Schloss Styrum, das die niederländische bzw. belgische Linie der Grafen von Limburg-Styrum noch 1866 vergeblich zu erwerben versuchten. Auch hier lagen für August Thyssen unternehmerische Erwägungen zugrunde, ging es den Unternehmern doch um die mit dem Schloss verbundenen Wasserrechte (siehe Abschnitt Mühlen). Thyssen & Co. errichtete unweit des Schlosses einen Wasserturm, der auch die Stadt Mülheim bediente; 1903 war das Wasserwerk Thyssen & Co. größter Wasserversorger im westlichen Ruhrgebiet.<sup>25</sup> Das Schloss selbst diente als werksnaher Wohnsitz für Direktoren von Thyssen & Co. und 1959 ging das Schloss in den Besitz der Stadt Mülheim über.<sup>26</sup>

#### Eisenbahnwerkstätte

Das stadträumliche Wachstum von Broich ist ebenfalls eng mit einem großen Unternehmen verknüpft – mit der Rheinischen Eisenbahn Gesellschaft (RhE), deren Trasse 1874 in Verbindung mit einem Rangierbahnhof und der aus Nippes hierher verlegten Hauptwerkstätte eingeweiht wurde. Obwohl in unmittelbarer Nähe zu Broich errichtet, wurde die Hauptwerkstätte (ab 1880: Preußische Staatsbahn) nach dem westlich angrenzenden Bahnhof Speldorf benannt.<sup>27</sup>

Unter preußischer Ägide expandierte die Eisenbahn-Hauptwerkstätte als Lokomotiv- und Wagenwerkstätte nördlich der Duisburger Straße und zog eine umfang-

reiche Bautätigkeit in den Bereichen südlich der Duisburger Straße (der Werkstätte gegenüber) und nördlich des Bahnhofs Speldorf (in der Nachbarschaft zum Dorf Speldorf, siehe gesonderter Abschnitt) nach sich. In der TK 25 von 1894 und einem Plan der Gemeinde Broich von 1898 sind die bis zur Jahrhundertwende errichteten Kernbauten erkennbar: An der östlichen Stirnseite stand ein Werkstattgebäude, vermutlich die Wagenwerkstätte, auf das ein breiter Gleisstrang von Westen hinführte (Abb. 22.22).<sup>28</sup>

Zwischen diesem Gleisstrang und dem Gleisfächer des Rangierbahnhofs standen zwei halbrunde Ringlokschuppen und – von West nach Ost gesehen – die Lokrichthalle mit der winkelförmig angebauten Dreherei und die lang gestreckte Schmiede. 1904 entstand ein dritter Ringlokschuppen an der nachträglich erstellten Gleisverbindung der RhE-Trasse mit der 1876 eröffneten Trasse der Unteren Ruhrtalbahn, unweit des Broicher Schlosses; nördlich davon steht ein ummauerter Wasserturm mit Klönne-Behälter (Abb. 22.23).

1914 wurde die Güterwagenausbesserung nach Duisburg-Wedau verlegt und das östliche Werkstattgebäude abgebrochen, um Raum für die neue, parallel zur Duisburger Straße stehende Lokrichthalle zu schaffen. Zum gleichen Zeitpunkt wurden auch die östlich der Schmiede stehende Kesselschmiede und das ihr südlich vorgesezte Kesselhaus mit dem prägnanten Schornstein errichtet.

Die nachfolgend als Eisenbahnausbesserungswerk Speldorf bezeichnete Anlage verblieb in dieser Ausbaustufe bis zur Schließung 1959 und wurde 1962 von der Stadt Mülheim erworben. Die Aufgabe der Nutzung korrespondiert mit der Aufgabe der Bahntrassen auf Broicher Seite: So wurde die Ruhrtalbahn 1955 von einer zweigleisigen Hauptbahn zur eingleisigen Nebenbahn und der gesamte Personenverkehr dort 1968 eingestellt. 1981 wurde der Streckenabschnitt Saarn-Broich für den noch verbliebenen Güterverkehr stillgelegt und 1982 demontiert, 1992 auch das Verbindungsgleis nach Speldorf zurückgebaut. Die Bahntrasse wurde nachfolgend zur Anlage von Grünflächen (u. a. dem Darlington-Park am Schloss Broich) genutzt. Die Trasse der RhE über die Ruhr ist seit 2002 stillgelegt.

Im Zuge der MüGa-Planung (Landesgartenschau 1992), bei der das Umfeld des Broicher Schlosses gartenkünstlerisch gestaltet wurde, wurde der Wasserturm des Eisenbahnausbesserungswerks zu einer Camera Obscura umgewidmet, der benachbarte Ringlokschuppen wurde zu einem Kulturzentrum.

Von den Bauten des Eisenbahnausbesserungswerks wurden diejenigen des nordwestlichen Teils – die beiden

## 1.5 INDUSTRIE UND GEWERBE

## HISTORISCHE HERLEITUNG

genannten älteren Ringlokschuppen, die Schmiede sowie die ältere Lokrichthalle (bis auf eine Querachse mit Giebelwand) – abgebrochen. Von der ersten Bauphase 1874 ist somit die Dreherei erhalten, von der zweiten Bauphase 1914 stehen weiterhin die neue Lokrichthalle, die Kesselschmiede und das Kesselhaus.

**Nahrungsmittelindustrie – Einzelhandel**

Zu den bedeutenden mittelalterlichen Wirtschaftsrechten gehörte das Braurecht, das u. a. für das Kloster Saarn verbürgt ist; im 15. Jh. soll auch im Schloss Broich eine Braustätte bestanden haben. Im späten 19. Jh. verfügte Mülheim über zahlreiche Brauereien, die sich infolge der Industrialisierung des Brauwesens bis zur Jahrhundertwende auf etwa zehn verminderten. Von diesen Großbrauereien ist das prägnante mehrgeschossige Gebäude der Brauerei Ibing am Heuweg als Ruine bis heute erhalten. Der repräsentative Ziegelsichtbau (mit gegenüberliegender, kleiner Werkssiedlung) wurde 1863 erbaut und bis 1968 betrieben.

Die 1875 gegründete Berg-Brauerei war u. a. für eine obergärige Mülheimer Biersorte, das sog. Mölmsch, bekannt. Ihr seit 1894 an der Boverstraße bestehendes Werksgelände war bis 1994 in Betrieb und ist heute mit einer kleinen Wohnsiedlung überbaut.

Auch die Schlachtung von Nutztieren wurde im 19. Jh. industrialisiert. Der städtische Schlachthof wurde 1874 auf der Schleuseninsel in direkter Nachbarschaft der Troostschen Fabrik errichtet. Bereits 1910 wurde die Verlagerung von der auch räumlich beengten, innenstadtnahen Lage auf ein damals noch wenig bebautes Areal an der Lindenstraße/Ulmenstraße in Speldorf beschlossen, das durch die dort befindliche RhE-Bahntrasse zudem gut erschlossen war. Dieser 1911 bis 13 nach Plänen des Beigeordneten Helbig erbaute Schlachthof galt als technisch und gestalterisch zeitgemäß, was an der bis heute erhaltenen Kraftzentrale und dem als Polizeigebäude weitergenutzten Verwaltungsgebäude ablesbar ist.

Zeitgleich siedelte sich dort ein weiteres Unternehmen der Nahrungsmittelindustrie an, die ehem. Fa. Wissoll; sie war Nukleus und lange Zeit Bestandteil des Mülheimer Familienunternehmens Tengelmann.<sup>29</sup>

Das 1867 durch Wilhelm Schmitz-Scholl gegründete Unternehmen – Wissoll stellt eine zeittypische Kurzform seines Namens dar – nahm südlich der Lindenstraße 1911/12 eine Kakao- und Schokoladenfabrik in Betrieb und erweiterte diese Anlage in den 1920er-Jahren u. a. um das bestehende Verwaltungsgebäude.

Nach der Schließung des Schlachthofs 1977 erweiterte sich die Fa. Wissoll bzw. Tengelmann auf dessen Areal und integrierte den zwischen beiden Flächen liegenden Abschnitt der Lindenstraße zugunsten eines großflächigen, zusammenhängenden Werksgeländes. 2019 wurde ein möglicher Rückzug der Tengelmann-Gruppe vom Standort Speldorf öffentlich.

## 1.5 INDUSTRIE UND GEWERBE

## HISTORISCHE HERLEITUNG

## Fußnoten:

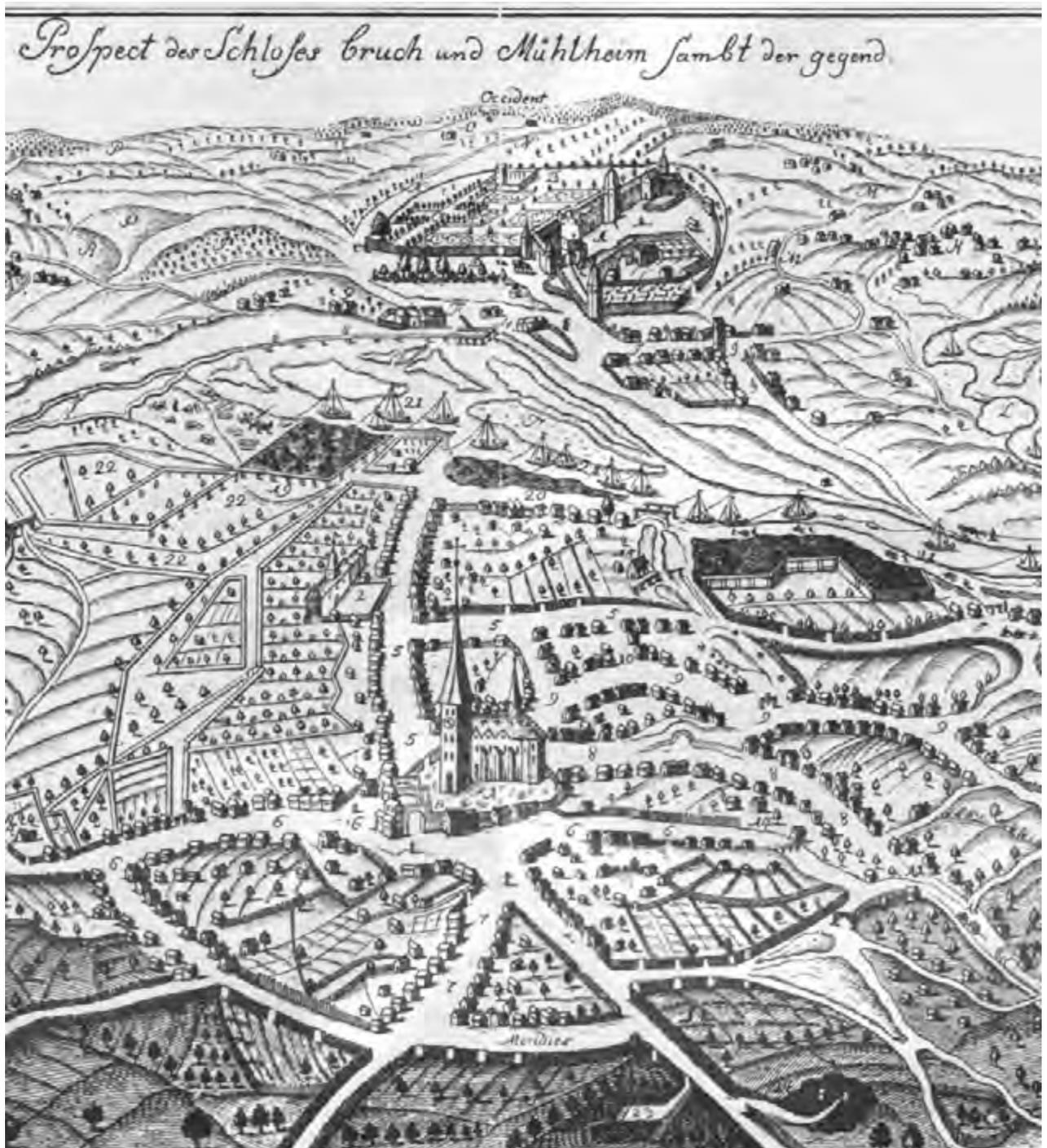
- <sup>1</sup> Barbara Kaufhold: *Leben am Fluss. Mülheim an der Ruhr*. Essen 2011, S. 68.
- <sup>2</sup> Melanie Rimpel: *Mülheim an der Ruhr – Stadt der Gerber und des Leders*, In: *Geschichtsverein Mülheim an der Ruhr (Hg.): Zeugen der Stadtgeschichte. Baudenkmäler und historische Orte in Mülheim an der Ruhr*. Essen 2008, S. 74-81, hier S. 75.
- <sup>3</sup> Erich Meyer: *Die Entwicklung der Lederherstellung in Mülheim/Ruhr. Coburg 1937* (Diss Leopold-Franzens-Univ. zu Innsbruck), S. 33
- <sup>4</sup> Erich Meyer: *Die Entwicklung der Lederherstellung in Mülheim/Ruhr. Coburg 1937* (Diss Leopold-Franzens-Univ. zu Innsbruck), S. 12-13, S. 40.
- <sup>5</sup> Barbara Kaufhold: *Leben am Fluss. Mülheim an der Ruhr*. Essen 2011, S. 110-111.
- <sup>6</sup> Barbara Kaufhold: *Leben am Fluss. Mülheim an der Ruhr*. Essen 2011, S. 84-94.
- <sup>7</sup> Jörg Lesczenski: *Aufstieg eines Wirtschaftsbürgers. Der Lebensweg August Thyssens bis zum Ersten Weltkrieg*, In: U. Hassler/N. Nußbaum/W. Plumpe (Hg.): *August Thyssen und Schloss Landsberg. Ein Unternehmer und sein Haus*. Mainz 2011, S. 55-117, hier S. 79-80.
- <sup>8</sup> Dietmar Bleidick: *Steinkohlenbergbau in Mülheim 1800-1870. Die Anfänge des Tiefbaus und das Aufkommen der Mergelzechen*, In: *Zeitschrift des Geschichtsvereins Mülheim a. d. Ruhr* Nr. 66, Mülheim 1993, S. 363-385, hier S. 363.
- <sup>9</sup> Ulrike Laufer: *Sie brachten die Dampfmaschine an die Ruhr: Die Brüder Franz (1775-1826) und Johann Dinnendahl (1790-1849)*, In: Horst A. Wessel (Hg.): *Mülheimer Unternehmer: Pioniere der Wirtschaft*. Essen 2006, S. 243-269.
- <sup>10</sup> Dietmar Bleidick: *Steinkohlenbergbau in Mülheim 1800-1870. Die Anfänge des Tiefbaus und das Aufkommen der Mergelzechen*, In: *Zeitschrift des Geschichtsvereins Mülheim a. d. Ruhr* Nr. 66, Mülheim 1993, S. 363-385, hier S. 371.
- <sup>11</sup> Dietmar Bleidick: *Steinkohlenbergbau in Mülheim 1800-1870. Die Anfänge des Tiefbaus und das Aufkommen der Mergelzechen*, In: *Zeitschrift des Geschichtsvereins Mülheim a. d. Ruhr* Nr. 66, Mülheim 1993, S. 363-385, hier S. 373.
- <sup>12</sup> Dietmar Bleidick: *Steinkohlenbergbau in Mülheim 1800-1870. Die Anfänge des Tiefbaus und das Aufkommen der Mergelzechen*, In: *900 Jahre Mülheim an der Ruhr 1093-1993. (= Zeitschrift des Geschichtsvereins Mülheim a. d. Ruhr 66)*, Mülheim 1993, S. 363-385, hier S. 372.
- <sup>13</sup> Ulrike Laufer: *Sie brachten die Dampfmaschine an die Ruhr: Die Brüder Franz (1775-1826) und Johann Dinnendahl (1790-1849)*, In: Horst A. Wessel (Hg.): *Mülheimer Unternehmer: Pioniere der Wirtschaft*. Essen 2006, S. 243-269.
- <sup>14</sup> Ulrike Laufer: *Sie brachten die Dampfmaschine an die Ruhr: Die Brüder Franz (1775-1826) und Johann Dinnendahl (1790-1849)*, In: Horst A. Wessel (Hg.): *Mülheimer Unternehmer: Pioniere der Wirtschaft*. Essen 2006, S. 243-269.
- <sup>15</sup> Dietmar Bleidick: *Steinkohlenbergbau in Mülheim 1800-1870. Die Anfänge des Tiefbaus und das Aufkommen der Mergelzechen*, In: *900 Jahre Mülheim an der Ruhr 1093-1993. (= Zeitschrift des Geschichtsvereins Mülheim a. d. Ruhr 66)*, Mülheim 1993, S. 363-385, hier S. 375.
- <sup>16</sup> Joachim Huske: *Die Steinkohlenzechen im Ruhrrevier. Daten und Fakten von den Anfängen bis 2005 (= Veröffentlichungen aus dem Deutschen Bergbau-Museum Bochum 144)*. Bochum 2006.
- <sup>17</sup> Helmut Hüttenhoff: *Die Bauten der Mülheimschen Steinkohlenzechen 1800-1950 als technische Denkmale*. Typoskript 1974 (Staatsexamensarbeit), Stadtarchiv Mülheim Sign. 840/16, S. 62-63.
- <sup>18</sup> Die folgenden Informationen zum Selbecker Erzbergbau nach: Heinz Wilhelm Auberg: *Der Erzbergbau in Lintorf und Selbeck*, In: Horst A. Wessel: *Pioniere der Mülheimer Wirtschaft und Gesellschaft seit dem Ende des 18. Jahrhunderts. Pioniere der Wirtschaft III*. Essen 2017, S. 129-142. – Rolf Kleinschmidt: *Selbecker Zink- und Bleibergwerk. Mülheim 1953* (StA Mülheim, Sign. 810/246).
- <sup>19</sup> Theo Volmert: *Lintorfer Bergbau im 19. Jahrhundert*, In: *Die Quecke. Angerländer Heimatblätter. Sondernummer Juli 1970*, S. 6-43. Weitere Angaben nach dieser Quelle.
- <sup>20</sup> Ulrike Laufer: *Sie brachten die Dampfmaschine an die Ruhr: Die Brüder Franz (1775-1826) und Johann Dinnendahl (1790-1849)*, In: Horst A. Wessel (Hg.): *Mülheimer Unternehmer: Pioniere der Wirtschaft*. Essen 2006, S. 243-269.
- <sup>21</sup> Lutz Hatzfeld: *Thyssen & Co., Mülheim an der Ruhr*, In: Horst A. Wessel (Hg.): *Thyssen & Co., Mülheim an der Ruhr*, Stuttgart 1991, S. 53-178.
- <sup>22</sup> Jens Roepstorff: *Kaufmannstradition und gesellschaftliches Engagement: Die Nedelmans*, In: Horst A. Wessel (Hg.): *Mülheimer Unternehmer: Pioniere der Wirtschaft*. Essen 2006, S. 232-241.
- <sup>23</sup> Horst A. Wessel, Kornelia Rennert: *Das Röhrenwerk Mülheim. Mannekmannröhren-Werke*. Erfurt 2005.
- <sup>24</sup> C. Euskirchen, J. Lesczenski, S. Strauß: *Von der Stadtvilla zur Höhen-*

- burg – Alterssitz in der Waldesfrische?*, In: U. Hasser, N. Nußbaum, W. Plumpe: *August Thyssen und Schloss Landsberg. Ein Unternehmer und sein Haus*. S. 155-170.
- <sup>25</sup> Christian Eiden: *Das Wasserwerk Thyssen. Der Modellfall eines industriellen Wasserwerks*, In: *Geschichts- und Gesprächskreis in der Feldmannstiftung (Hg.): Ein starkes Stück Stadt. 2. Teil. Mülheim 2001*, S. 52-55.
- <sup>26</sup> C. Euskirchen, J. Lesczenski, S. Strauß: *Von der Stadtvilla zur Höhenburg – Alterssitz in der Waldesfrische?*, In: U. Hasser, N. Nußbaum, W. Plumpe: *August Thyssen und Schloss Landsberg. Ein Unternehmer und sein Haus*. S. 155-170, v.a. S. 155-159.
- <sup>27</sup> *Geschichtsverein Mülheim (Hg.): Denkschrift zur Hundertjahrfeier der Stadt Mülheim an der Ruhr. Mülheim 1983 [Nachdruck]*, S. 277-278.
- <sup>28</sup> o.A.: *Festschrift 75 Jahre Ausbesserungswerk Mülheim (Ruhr) - Speldorf, Mülheim 1949. – Michael Schenk: Eisenbahnen im westlichen Ruhrgebiet. Erfurt 2007*, S. 56. – Martin Menke: *Die Bahnanlagen in Broich und Speldorf*, In: *Geschichtsverein Mülheim an der Ruhr (Hg.): Zeugen der Stadtgeschichte. Baudenkmäler und historische Orte in Mülheim an der Ruhr*. Essen 2008, S. 146-153.
- <sup>29</sup> *Architekturführer Mülheim a d Ruhr, Mülheim 1992. – Thomas Urban: Die Gründer der Unternehmensgruppe Tengelmann: Die Familie Schmitz-Scholl*, In: Horst A. Wessel: *Mülheimer Unternehmer. Pioniere der Wirtschaft*. Essen 2006, S. 219-231.

## 1.5 INDUSTRIE UND GEWERBE

## ABBILDUNGEN

Abb. 22.1:  
Prospect des Schloßes bruch und Mühlheim  
sambt der gegend, gez.  
Joh. Jac. Becker um  
1775 (Ausschnitt), mit  
Kohlelagern an der Ruhr



## 1.5 INDUSTRIE UND GEWERBE

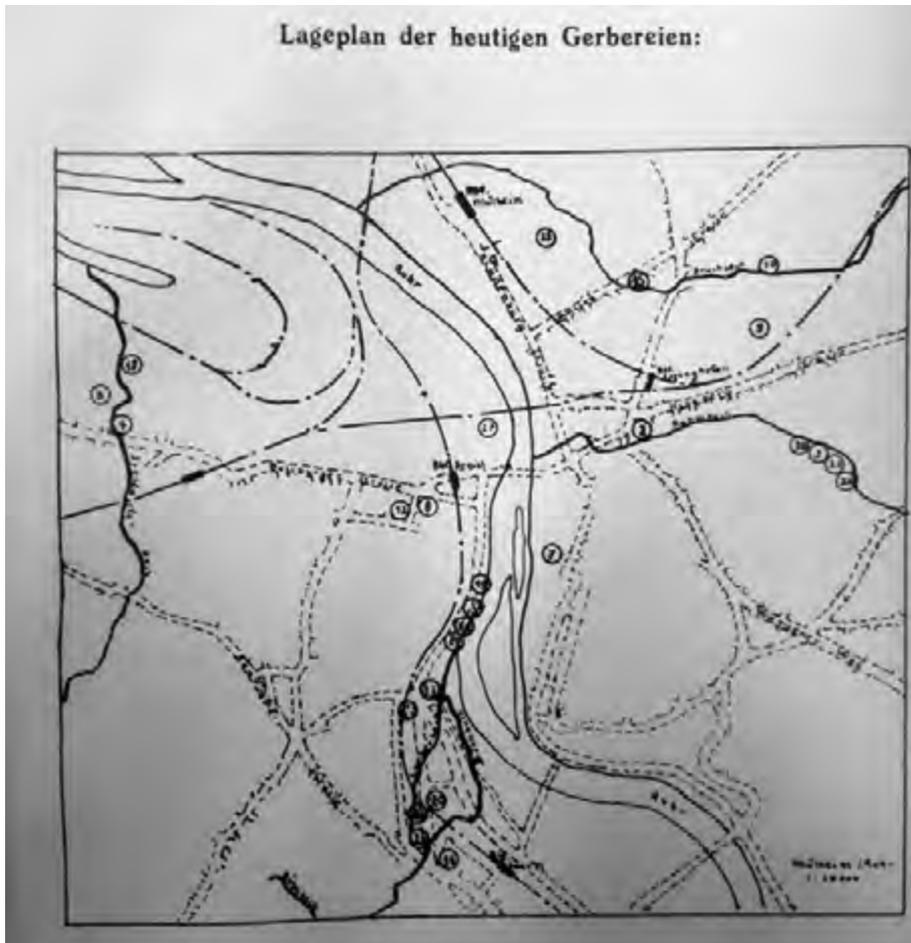
## ABBILDUNGEN

Verzeichnis zum vorstehenden Lageplan:

1. Abel, Karl, Düsseldorferstraße 269.
2. Coupienne, Heinrich, Köhle 11.
3. Fabri, Wilhelm, Walkmühlenstraße 50.
4. Freiburg, Friedrich, Hansastraße 22a.
5. Funke, Wilhelm, Kassenberg 50.
6. Hammann, Wilhelm, Hansastraße 19.
7. Heckhoff, Wilhelm, Wilhelmstraße 13.
8. Herrenbrück, August, Duisburgerstraße 35.
9. Kleinert, Julius, Rückertstraße 2-14.
10. Köster & Co., Neustraße 14.
11. Lanshorst, Rudolf, Kassenberg 32-36.
12. Feldmann, Hermann, Kurfürstenstraße 23.
13. Lindgens, Ludwig, Kassenberg 2a.
14. Mink & Co., Düsseldorferstraße 110.
15. Mallock, Friedrich, Aktienstraße 62.
16. Möhlenbeck, Georg & Co., Düsseldorferstraße 193.
17. Möhlenbeck, Willi, Duisburgerstraße 470.
18. Nebel, Wilhelm, Hansastraße 50.
19. Nöllenberg, Johann, Kassenberg 56.
20. Röhl, Friedrich-Wilhelm, Düsseldorferstraße 176.
21. Röhl, Wilhelm, Düsseldorferstraße 269.
22. Schürmann, Gustav, Walkmühlenstraße 54.
23. Steinhoff, Heinrich, Eintrachtstraße 61.
24. Unterhössel, Gebrüder, Kassenberg 42.
25. Westhoff, Fritz, Düsseldorferstraße 165.
26. Westmüller & Dorgathen, Walkmühlenstraße 60.
27. Witthaus-Eick, Vorsterstraße 35.
28. Ruhrwerke für Lederfabrikation, Wiesenstraße 14.
30. Naff, Ferdinand, Walkmühlenstraße 48.

Abb. 22.2:

Karte und Legende der 1937 vorhandenen Gerbereien, Quelle Erich Meyer: Die Entwicklung der Lederherstellung in Mülheim/Ruhr. Coburg 1937, S. 30-31



## 1.5 INDUSTRIE UND GEWERBE

## ABBILDUNGEN

Abb. 22.3:  
Karte von dem Ruhrfluß  
[...], gez. Wauters 1771,  
Ausschnitt mit Ruhrmüh-  
len und Mühlenwehren  
in der Ruhr  
Quelle: LAV Abt. Rhein-  
land, Sign. 180.01.000  
RW Karten 453



## 1.5 INDUSTRIE UND GEWERBE

## ABBILDUNGEN

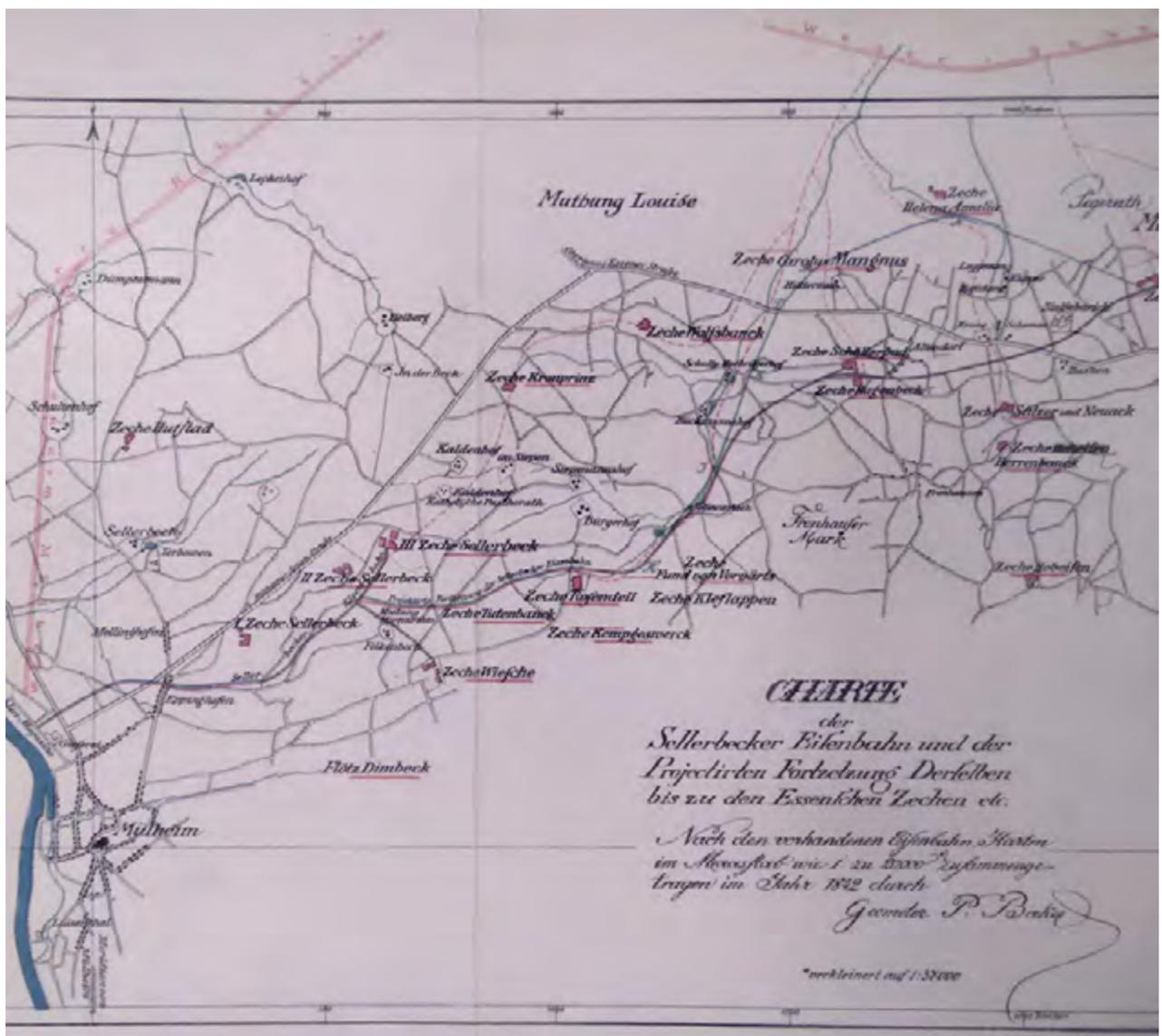
Abb. 22.4:  
Gemeinde Charte des  
Parzellar Katasters der  
Gemeinde Mülheim  
1823 (Nachträge bis  
1872), Ausschnitt mit  
Baumwoll-Spinnerei  
Troost



## 1.5 INDUSTRIE UND GEWERBE

## ABBILDUNGEN

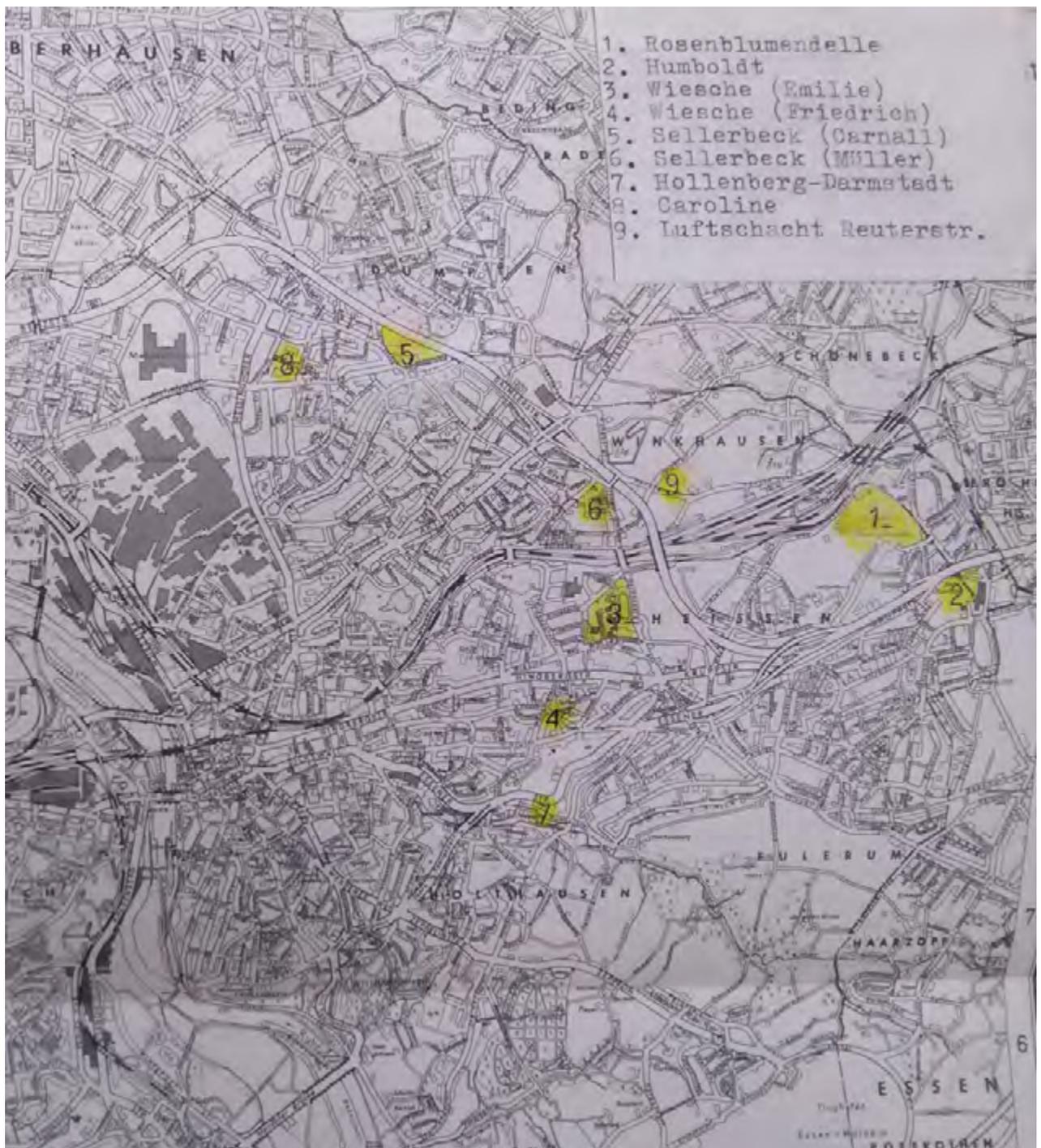
Abb. 22.5:  
 Charte der Sellerbecker  
 Eisenbahn [...], gez.  
 Becker 1842, Quelle:  
 StA MH Sign. 1502/84  
 (Ausschnitt)



## 1.5 INDUSTRIE UND GEWERBE

## ABBILDUNGEN

Abb. 22.6:  
Kartierung Mülheimer  
Steinkohlenzechen  
Quelle: Helmut Hütten-  
hoff 1974, StA MH Sign.  
840/1



## 1.5 INDUSTRIE UND GEWERBE

## ABBILDUNGEN



Abb. 22.7:  
Luftbild Zeche Wiesche  
um 1930

Abb. 22.8:  
Übertageanlagen der  
Zeche Wiesche, un-  
datierter Plan (verm.  
1920er-Jahre)  
Quelle: Helmut Hütten-  
hoff 1974, StA MH Sign.  
840/16



## 1.5 INDUSTRIE UND GEWERBE

## ABBILDUNGEN



Abb. 22.9a:  
Ansichtskarten Zeche  
Rosenblumendelle, StA  
MH Sign. 1516/80.30  
Rosenblumendelle,  
Zeche\_1

Abb. 22.9:  
Übertageanlagen der  
Zeche Rosenblumen-  
delle, undatierter Plan  
(verm. 1950er-Jahre)  
Quelle: Helmut Hütten-  
hoff 1974, StA MH Sign.  
840/16



## 1.5 INDUSTRIE UND GEWERBE

## ABBILDUNGEN



Abb. 22.10:  
Luftbild der Selbecker  
Erzbergwerke um 1960

Abb. 22.11:  
Selbecker Erzbergwerke  
1886,  
StA MH Sign. 1502/5



## 1.5 INDUSTRIE UND GEWERBE

## ABBILDUNGEN



Abb. 22.12:  
Gemeinde Charte des  
Parzellar Katasters der  
Gemeinde Mülheim  
1823 (Nachträge bis  
1872), Ausschnitt mit  
Friedrich Wilhelms-Hütte

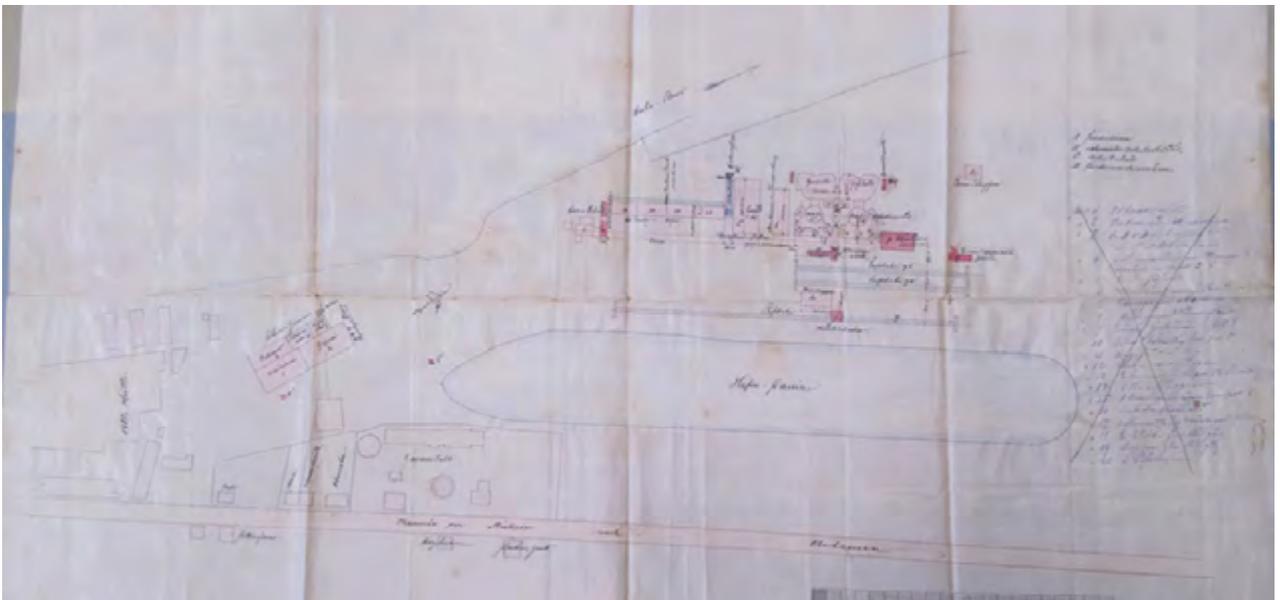


Abb. 22.13:  
Übersichtskarte der  
Stadt Mülheim 1885,  
Ausschnitt mit Friedrich  
Wilhelms-Hütte

1.5 INDUSTRIE UND GEWERBE ABBILDUNGEN

Abb. 22.14:  
Lageplan Friedrich Wilhelms-Hütte, Undatiert (um 1880),  
StA MH Sign. 1503/114

Abb. 22.15:  
Lageplan Friedrich Wilhelms-Hütte, 1922,  
StA MH Sign. 1503/65



## 1.5 INDUSTRIE UND GEWERBE

## ABBILDUNGEN



Abb. 22.16:  
Luftbild Friedrich Wilhelms-Hütte um 1930

Abb. 22.17:  
Übersichtskarte der Stadt Mülheim 1885, Ausschnitt mit Werks-  
gelände Thyssen & Co. (genordet)



## 1.5 INDUSTRIE UND GEWERBE

## ABBILDUNGEN



Abb. 22.18:  
TK 25 1894 (Ausschnitt)

Abb. 22.19:  
Luftbild Werksgelände  
Thyssen & Co., um  
1930, Blickrichtung von  
Süden mit Verwaltungs-  
gebäude Wiesenstraße  
in der Bildmitte



## 1.5 INDUSTRIE UND GEWERBE

## ABBILDUNGEN



Abb. 22.20:  
Plan der Stadt Mül-  
heim 1926 (Ausschnitt,  
montiert), StA MH Sign.  
1501/38

Abb. 22.21:  
TK 25 1984 (Ausschnitt)



## 1.5 INDUSTRIE UND GEWERBE

## ABBILDUNGEN



Abb. 22.22:  
Plan der Stadt Gemein-  
de Broich 1898, StA MH  
Sign. 1501/107, Aus-  
schnitt mit Gelände der  
Eisenbahnwerkstätte  
Speldorf

1.5 INDUSTRIE UND GEWERBE ABBILDUNGEN

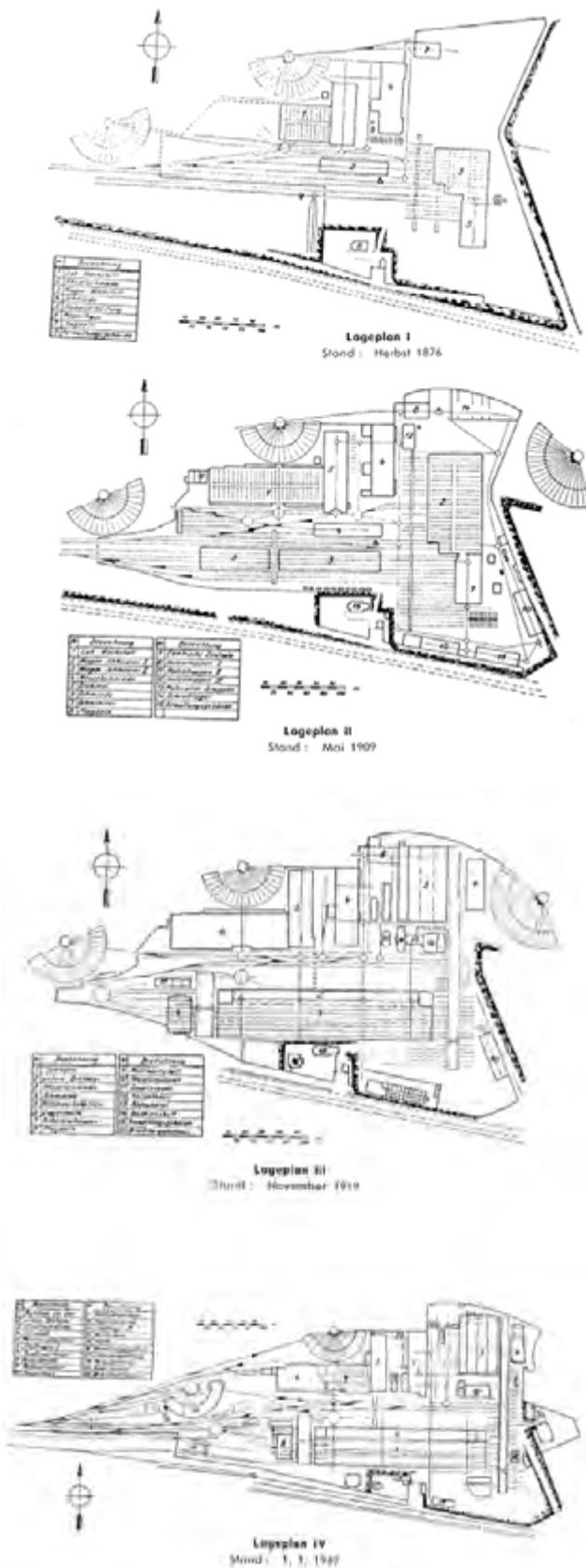
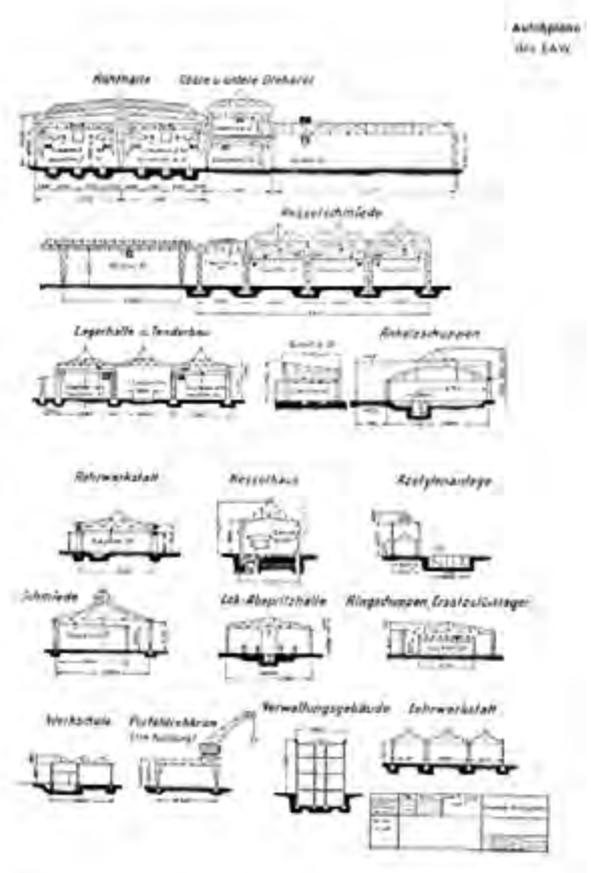


Abb. 22.23:  
Pläne der Eisenbahnwerkstätte Speldorf  
Quelle: Festschrift 75 Jahre Ausbesserungswerk Mülheim (Ruhr) - Speldorf, Mülheim 1949, S. 12, 17 + 38



## 1.5 INDUSTRIE UND GEWERBE

## ABBILDUNGEN

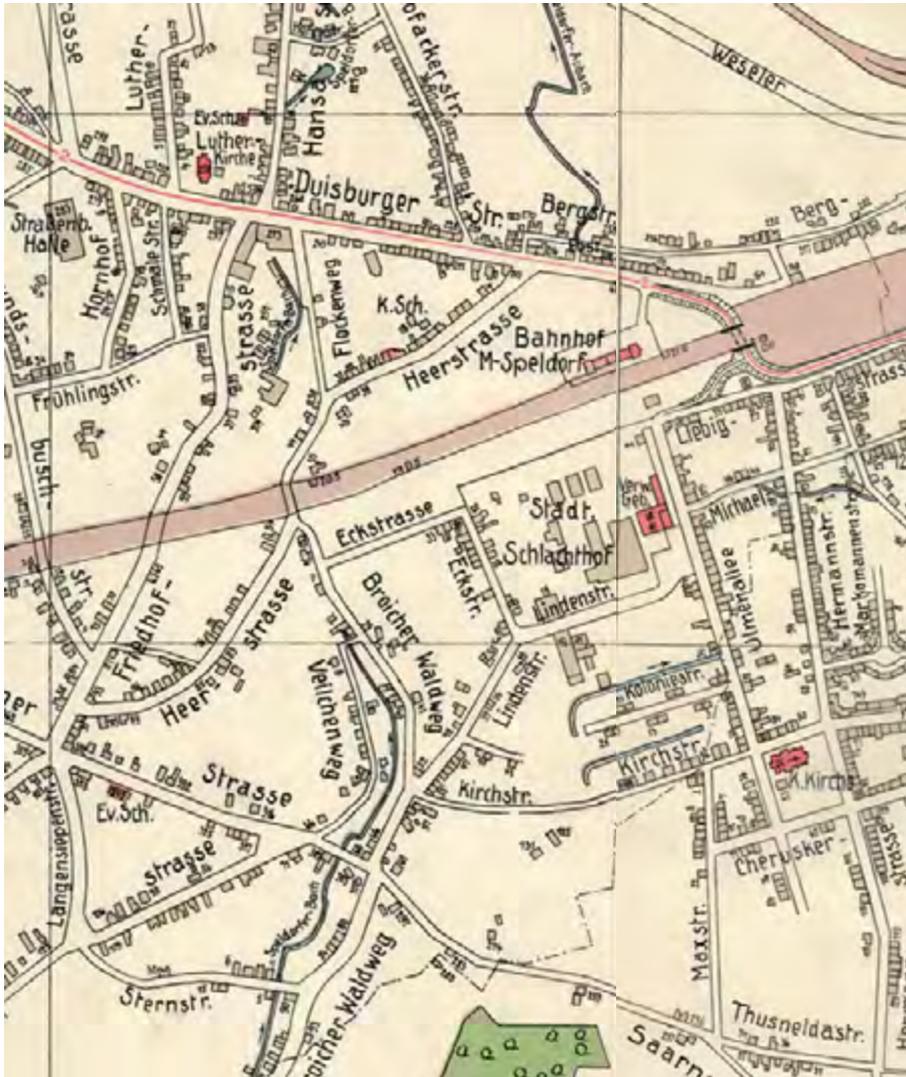


Abb. 22.24:  
Plan der Stadt Mülheim  
1926 (Ausschnitt, mon-  
tiert),  
StA MH Sign. 1501/38

Abb. 22.25:  
Ansichtskarte des  
Wissoll-Geländes,  
StA MH Sign.  
1516/80.30 Wissoll\_01



## 1.6 SIEDLUNGEN UND QUARTIERE

## HISTORISCHE HERLEITUNG

Die Industrialisierung bildete im 19. Jh. auch in Mülheim einen bedeutenden Motor der Stadtentwicklung. An Rhein und Ruhr ist der Zeitraum, ab dem sich diese Veränderungen durch ein signifikantes Stadtwachstum auch im Ortsbild bemerkbar machten, dabei durchaus unterschiedlich. Immer erforderte dieser Prozess jedoch, dass bis dahin stadträumlich vergleichsweise langsam wachsende Städte nunmehr eine auch in dieser Hinsicht neue Dynamik entfalteten.

Dem wurde vielfach durch die Anlage von Stadtbauplänen Rechnung getragen, die dann entsprechend den örtlichen Bedürfnissen fortgeschrieben wurden. Ab 1875 schuf das preußische Baufluchtengesetz (eigentlich: „Gesetz, betreffend die Anlegung und Veränderung von Straßen und Plätzen in Städten und ländlichen Ortschaften“) wichtige Rahmenbedingungen für städtebauliches Wachstum. Dieses Gesetz regelte und ermöglichte auch die private (städte-)bauliche Initiative. Auf dieser Grundlage entstanden in Mülheim Werkwohnungs-siedlungen wie Mausegatt und Papenbusch oder große, privat initiierte Quartiere wie die Siedlung Heimaterde (ausführlicher hierzu: siehe unten).

Für Mülheim ist im Landesarchiv NRW, Abt. Rheinland, ein Stadtbauplan von 1839 (mit Eintragungen 1843) unter dem Titel *Plan zur Vergrößerung der Stadt Mülheim an der Ruhr – Übersichts-Karte* im Maßstab 1 : 5.000 erhalten (Abb. 23.1). Das Stadterweiterungsgebiet ist nördlich des historischen Zentrums mit einer einfachen Blockstruktur vorgesehen; die Aktienstraße ist als Chaussee von Borbeck bzw. als „Wilhelms Straße“ eingetragen und sollte vor der Friedrich Wilhelms-Hütte in einem Wilhelms-Platz enden. An der Kreuzung der Auerstraße mit der damaligen Kirchstraße (später Zwiebelreihe und Charlottenstraße, heute Tourainer Ring) war ein Kirchbauplatz vorgesehen; dieser wurde nicht als solcher genutzt, ergab aber eine zum Wegestern verschobene Einmündung der Zunftmeisterstraße (Abb. 23.3).

Diese Stadterweiterungsplanung von 1839/43 ist bedeutsam, weil sie von der weiteren stadträumlichen Entwicklung rasch überholt wird und dadurch einen Eindruck der spezifischen Dynamik der Zeit gibt. Im Stadtplan 1885 ist das um 1840 konzipierte nördliche Stadterweiterungsquartier durch die Trasse der Bergisch-Märkischen Eisenbahn (BME) und die Anschlussbahn zur (deutlich gewachsenen) Friedrich Wilhelms-Hütte durchschnitten (Abb. 23.2).

Östlich des BME-Bahnhofs hat sich die vorgesehene Straßenstruktur deutlich gewandelt, und anstelle eines größeren Stadtquartiers ist dort vor allem Industrie entstanden – eine Entwicklung, die sich in den folgen-

den Jahrzehnten nochmals verstärkte (Abb. 23.3). Die Wohnbauten entlang der Straße Froschenteich (heute: Friedrich-Ebert-Straße), die wirtschaftsbürgerliche Villen etwa von August Thyssen integrierte, bildeten daher das Fragment einer stadträumlichen Entwicklung, von dem heute nur noch vereinzelte Bauten gegenüber der Friedrich Wilhelms-Hütte zeugen.

Die Entwicklung Mülheims zur heutigen Großstadt kann im Rahmen dieser Darstellung nicht in allen Details nachvollzogen werden. In den folgenden Abschnitten werden daher besondere Siedlungen und Quartiere herausgegriffen, die diese stadträumliche Entwicklung veranschaulichen und die im Stadtgebiet aus denkmalmethodischer Sicht bedeutsam sind.

**Quartier am Kahlenberg – Historische Beschreibung**

Südlich des historischen Mülheimer Siedlungskerns liegt der Kahlenberg, der nach Westen mit einem flacheren Hang zur Ruhr und zu deren Aue („Luisental“) abfällt, während er nach Süden an der dortigen Ruhrschleife einen steileren Hang ausbildet (siehe Abschnitt Topografie). Dort befanden sich um 1820 die Kahlenbergmühle, eine traditionsreiche Ruhrmühle, und die Baumwollspinnerei von Johann Caspar Troost (1759-1830), die beide das Ruhrwasser und dessen Antriebsenergie nutzten.<sup>1</sup> Troost hatte (wie sein Konkurrent Brüggelmann mit der 1784 eingerichteten Spinnerei Cromford in Ratingen) die neuen, englischen Fabrikationsweisen für die Garnherstellung im damaligen Herzogtum Berg eingeführt (siehe Abschnitt Industrie und Gewerbe) und seine 1791 konzessionierte Spinnerei am Mülheimer Schleusenkanal angesiedelt. Dieser war 1780 im Zuge der Schiffbarmachung der unteren Ruhr entstanden und teilte die Große Weide (mit der Kahlenbergmühle an ihrer Südspitze) inselartig vom Kahlenbergwesthang ab.<sup>2</sup>

Als Wasserzuführung zur Spinnerei legte Troost zudem ab 1800 parallel zum oberen Abschnitt des Schleusenkanals einen Fabrikkanal an, der einen großen Fabrikteich südlich der Spinnerei speiste. Dessen Mündung in die Ruhr prägte Mitte des 19. Jhs. auch die Lage Mülheims am Fluss (Abb. 23.4); das 1817 um eine Weberei und eine Druckerei ergänzte Unternehmen war 1846 mit mehr als 1.200 Arbeitern der größte Betrieb Mülheims (um dann bis zu seinem Konkurs 1896/97 einen schrittweisen Niedergang zu erleben).<sup>3</sup>

Der Kahlenbergwesthang mit Mülheimer Schleuse und Fabrikkanal gehörte bis an die heutige Straße Scharpenberg zur Bürgermeisterei Mülheim, als zu Beginn der 1820er-Jahre Flurkarten für Stadt und Landbürgermeis-

## 1.6 SIEDLUNGEN UND QUARTIERE

## HISTORISCHE HERLEITUNG

terei Mülheim gezeichnet wurden (Abb. 23.6.). Neben der Troost'schen Fabrik bestanden hier zu diesem Zeitpunkt nur wenige Bauten, die Parzellierung deutet agrarische Nutzungen an. Lediglich am nördlichen Abschnitt der Straße Scharpenberg, vor der Mündung auf die Dohne, ist eine ältere straßenbegleitende Siedlung eingetragen. Der Stadtbauplan von 1839/1842 sah hier lediglich eine überörtliche Straße nach Kettwig vor (Abb. 23.1), aber noch keine Siedlungsstruktur, Dies hat sich in der *Gemeinde Charte des Parcellar Katasters der Gemeinde Mülheim* von 1823 in den bis 1872 nachgeführten Ergänzungen überwiegend im Bezug auf die Troost'sche Fabrik verändert: Diese erstreckte sich von dem ursprünglichen, östlich des Fabrikkanals gelegenen Areal nordwärts auf Parzellen zwischen dem Fabrikkanal und einem jüngeren Schleusenkanal, der 1846 von dem älteren, versandeten Mülheimer Schleusenkanal abzweigend gebaut wurde und deutlich leistungsfähiger war (Abb. 23.7-23.11).<sup>4</sup>

Der wirtschaftliche Niedergang der Troost'schen Fabrik und ihren Verkauf an Thyssen & Co. (unter der Leitung von August Thyssen) korrespondierte mit der Entwicklung des Kahlenberg-Quartiers zu einem gehobenen Wohnquartier insbesondere für Mülheimer Wirtschaftsbürger.

Die kurz vor der Jahrhundertwende erbaute Villa Josef Thyssen (Dohne 54) bildete einen prägnanten Baustein dieses Quartiers; sie nutzte verbliebene Gebäude der Troost'schen Fabrik als Nebengebäude und integrierte den Fabrikteich in den Villenpark (heute Thyssenpark). Insbesondere an den ruhrzugewandten Westseiten von der Straße Dohne und der stadteinwärts anschließenden Friedrichstraße reihen sich prägnante gründerzeitliche Villenbauten (Abb. 23.12 und 23.13). Der stadtnahe Quartiersteil nahe dem Wilhelmplatz ist hingegen eine gründerzeitliche Blockrandbebauung mit tendenziell ebenfalls höherwertigen gereihten Wohngebäuden. Der Südhang des Kahlenbergs über der Ruhr, oberhalb der Zufahrt in die historische Mülheimer Schleuse, wurde zwischen 1879 und 1913 vom Verschönerungsverein Mülheim zu einer Parkanlage gestaltet, 1908/09 entstand der Bismarckturm. Die Stiftung des Bismarckturms stammte von Johann Hermann Leonhard und seiner Ehefrau Margarete geb. Stinnes, der Entwurf von Baudezernent Carl Linnemann, die Bauleitung übernahm der Stinnes-Neffe Gerhard Küchen.

Um 1900 war die Anhöhe östlich der Straße Scharpenberg auf dem Gebiet der Bürgermeisterei Holthausen noch agrarisch geprägt (Abb. 23.8). Der beiderseits der

Gemeindegrenzen gelegene Siedlungskern Auf der Dimbeck hatte sich seit dem frühen 19. Jahrhundert leicht erweitert, ebenfalls eingetragen sind die Bauernschaften Witthausenhöfe (nahe Werdener Weg) und Auf dem Kirberg (zwischen Kahlenbergpark und Witthausbusch). Einen wesentlichen städtebaulichen Impuls bildete das 1912 bis 14 erbaute Institut für Kohlenforschung, ein maßgeblich durch den Industriellen Hugo Stinnes initiiertes Forschungsinstitut der Kaiser-Wilhelm-Gesellschaft u. a. zur Kohleverstromung. Östlich des Instituts ist im Plan der Stadt Mülheim von 1926 bereits ein dichtes Quartier um Höhenweg und Roeschstraße eingetragen; dieses verband sich erst in den Nachkriegsjahrzehnten (im Kontext der Holthausener Stadtentwicklung) stadträumlich mit dem Kahlenbergquartier (Abb. 23.14/23.15).

**Kahlenberg – Analyse**

Das Quartier am Westhang des Kahlenberg erscheint heute als gründerzeitliches Wohnquartier mit einem signifikanten Anteil an gehobenen wirtschaftsbürgerlichen Villen, insbesondere an den ruhrzugewandten Lagen (Friedrichstraße, Dohne, auch Bismarckstraße). Den eigentlichen Nukleus bildete die Troost'sche Baumwollspinnerei, von der Baulichkeiten in zweiter Reihe erhalten waren, die aktuell (2019) umgebaut bzw. ersetzt werden; die vormalige stadträumliche Prägung der Troost'schen Fabrik inkl. Fabrikteich und -kanal besteht bereits seit Längerem nicht mehr.

Als historische Siedlungskerne sind – rudimentär mit merklicher Überformung – der nördliche Abschnitt der Straße Scharpenberg und der Bereich um die Kreuzung Kluse/Dimbeck erhalten, als bedeutende Wegebeziehungen der Straßenzug Dohne/Mendener Straße und Scharpenberg.

In landschaftlicher Hinsicht bildet das Kahlenbergquartier zur Ruhr zwei Übergangsbereiche aus. Der steilere Südhang ist durch die Kahlenberganlage gartengestalterisch gefasst und wird als landschaftliche Komponente wahrgenommen (siehe Abschnitt Infrastrukturen und Grünanlagen). Nach Westen ist das verdichtete Quartier bis an die Schleusenkanäle herangerückt, die Parks v. a. der wirtschaftsbürgerlichen Villen bilden einen bedeutsamen Übergang zur Ruhr. Nach Osten ist die bis in das 20. Jh. vorhandene Kulturlandschaft mit der dichteren Besiedlung des westlichen Holthausen verschwunden.

**Broich-Speldorfer Gartenstadt –****Historische Beschreibung**

Das Kahlenbergquartier bildet bis heute ein auch architekturegeschichtlich bedeutsames, stadträumlich eher

## 1.6 SIEDLUNGEN UND QUARTIERE

## HISTORISCHE HERLEITUNG

dichtes Viertel mit einer höheren Anzahl an denkmalwerten Bauten. Die Broich-Speldorfer Gartenstadt hingegen war eher suburban, weitläufig konzipiert und sollte großzügige Grundstücke für vermögende Wirtschaftsbürger-Wohnsitze bereitstellen.

Die *Gemeinde Chartre des Parzellars Katasters* der Gemeinde Speldorf, 1821/22 gezeichnet durch Geometer J. W. Cappel, zeigt die auch Broich umfassende Gemeinde noch mit einem nördlichen, ruhrnahen Bereich, der durch ein räumliches Gewebe aus dörflichen Strukturen geprägt ist, und einem spitz zulaufenden südlichen Teil, der durch Plansignatur als Waldgebiet ausgewiesen ist (Abb. 23.16). Flurnamen wie Kreuzberg und Backelsberg, Schemetbruch und Holzenbergs Bruch deuten bereits eine bewegtere Topografie an.

Diese Waldungen gehörten zu einem größeren, Kommunalgrenzen überschreitenden Waldgebiet – außerhalb des Mülheimer Stadtgebiets der nordwestlich benachbarte (und bis heute erhaltene) Duisburger Stadtwald sowie weitere Waldungen u. a. auf Saarner und Huckinger Gebiet, die nach Süden bis Angermund und Tiefenbroich reichten.

In den Mülheimer Waldungen sind 1821/22 auf Broicher und Speldorfer Grund nur wenige Hofanlagen eingetragen, darunter die heute als Hammersteins Hof bekannte Anlage. Der Name verweist auf den Mülheimer Kaufmann und Bankier Walter Hammerstein (1862-1944), der als Initiator einer zu Beginn des 20. Jhs. startenden Terrainentwicklung in diesem Bereich gilt: der Broich-Speldorfer Wald- und Gartenstadt AG.<sup>5</sup>

Diese Aktiengesellschaft wurde 1906 von Duisburger, Mülheimer und Gelsenkirchener Unternehmern gegründet, um hier unter Beteiligung der Stadtgemeinde Mülheim (Beitritt 1906) gehobenes bürgerliches Wohnen in landschaftlich reizvoller Lage zu realisieren. Diese Terrainentwicklung erfolgte dabei – soweit ersichtlich – parallel zur Ansiedlung vermöglicher und bedeutender Unternehmer.<sup>6</sup> Dies verdeutlicht der Kartenbestand zur Broich-Speldorfer Wald- und Gartenstadt AG im Stadtarchiv Mülheim, wonach sich die Flächen der Aktiengesellschaft mit den Flächen dort bereits ansässiger bzw. Flächenbesitzer unternehmer verzahnen (Abb. 23.17).<sup>7</sup> Demnach umfassten die Flächen der Aktiengesellschaft 1.612 Morgen Waldgelände, als Teil eines 25.000 Morgen großen Waldverbandes, während die ansässigen Unternehmer im fraglichen Bereich zwischen 210 Morgen (Emil Kirdorf) und 18 Morgen (Bankier Walter Hammerstein) besaßen (in Summe: 703 Morgen).

Gehobene Wohnsitze in ländlicher Lage inmitten eines

privaten Parks waren um die Jahrhundertwende insbesondere in bürgerlichen Kreisen beliebt, die infolge der Industrialisierung zu großem Wohlstand gekommen waren.<sup>8</sup>

Dazu gehören auch die Eigentümer- und Managerunternehmer, die sich in den Waldungen von Broich und Speldorf ansiedelten: der bei der Gelsenberg AG tätige Managerunternehmer Emil Kirdorf mit dem Streithof, der Eigentümerunternehmer Hugo Stinnes mit dem nur teilweise realisierten Haus Rott und Gerhard Küchen mit dem gleichnamigen Haus Küchen (Letzterer wie Hugo Stinnes ein Enkel von Mathias Stinnes), dazu Fritz Thyssen, Sohn des Montanindustriellen August Thyssen mit der Villa Anita (Abb. 23.18). Diese Wohnsitze sind – mit Ausnahme der Villa Anita/Fritz Thyssen – jeweils auf weitläufigen Grundstücken errichtet.

Die von der Broich-Speldorfer Wald- und Gartenstadt AG initiierten Bauten orientierten sich hingegen an den privatwirtschaftlichen Terrainentwicklungen für Villenkolonien, wie sie seinerzeit u. a. in Berlin-Nikolassee (ab 1901) durchgeführt wurden. Die Aktiengesellschaft orderte entsprechend Musterentwürfe für Villen – von regionalen Architekten wie Heinrich Zeiler (Duisburg) und Franz Hagen (Mülheim), aber auch dem bekannten Berliner Villenarchitekten Hermann Muthesius; die Entwürfe von Zeiler und Hagen datieren von 1904, jene von Muthesius 1912.<sup>9</sup> 1908/09 ließ die Aktiengesellschaft zudem verschiedene Architekten Entwürfe für ein Kurhaus im Abschnitt Uhlenhorst konzipieren.<sup>10</sup>

Dazu kommen vier städtische gärtnerische Anlagen, die lt. Übersichtskarte (Abb. 23.18) eine größere Anlage zwischen Lönsweg und Am Großen Berg, eine winkelförmige Anlage an der Uhlenhorststraße westlich des Broicher Waldwegs (gegenüber dem Jagdhaus Tannenhof), eine lang gestreckte, straßenbegleitende Anlage an der Südseite des Ganghoferwegs westlich des Vogelherdswegs und eine ebenfalls lang gestreckte Anlage gegenüber dem Streithof am dortigen Verlauf des Broicher Waldwegs umfassten.

In den Stadtplänen überlieferte Wegenetze deuten für diese Anlagen spätlandschaftliche Gestaltungen an (Abb. 23.19/23.20); zudem korrespondierte die Aktiengesellschaft mit dem Hannoveraner Stadtgardendirektor Julius Trip 1906/07 über Außenraumgestaltung und einen Bebauungsplan.<sup>11</sup>

Hinzu kam bauliche Infrastruktur: Neben einer um 1928 erbauten Reithalle des Mülheimer Reit- und Fahrvereins (am Broicher Waldweg nördlich des Ganghoferwegs) war bis nach 1945 noch ein Schießstand (nördlich des Schengerholzbachs, unweit der Großenbaumer Straße)

## 1.6 SIEDLUNGEN UND QUARTIERE

## HISTORISCHE HERLEITUNG

integriert, der mit dem mit der Siedlung Am Oemberg (rund um den Saarbrücker Weg) überbauten Exerzierplatz zusammengehangen haben dürfte.

Der Broich-Speldorfer Wald- und Gartenstadt AG war – im Bezug auf die Realisierung einer umfassenden Villenkolonie – kein Erfolg beschieden. Es entstanden lediglich einzelne Bauten im Bereich des Uhlenhorstwegs; nach dem Zweiten Weltkrieg entstanden weitere Wohnbauten u. a. entlang des Hammerstein bis in den Bereich des ehem. Hammerstein-Hofs. Die historische Anbindung an die Stadt Mülheim erfolgte durch eine bis heute erhaltene Straßenbahntrasse parallel zum Uhlenhorstweg, die am ehem. Standort des Gasthauses Uhlenhorst in einer Wendeschleife endet.

Auf einer dem ehem. Besitz Emil Kirdorfs zuzurechnenden Fläche unweit der (auf Duisburger Stadtgebiet errichteten) Siedlung Beckerwerth entstand in der frühen Nachkriegszeit die Siedlung Jakobsbrunnen.

#### Broich-Speldorfer Gartenstadt – Analyse

Die Broich-Speldorfer Wald- und Gartenstadt erscheint heute als Waldbereich mit privaten Teilflächen, in denen großbürgerliche Villen stehen. Den Auftakt bildet eine Reihe großbürgerlicher Villen an der Südseite des Uhlenhorstwegs, die sich am Ganghoferweg und im Weiteren an der Ostseite des Wegs Hammerstein fortsetzt. Auf den Grundstücken der vormaligen Villa Küchen und der vormaligen Villa Anita/Fritz Thyssen sind in jüngerer Zeit nachverdichtende Neubauten entstanden, die nur teilweise vom öffentlichen Straßenraum sichtbar sind. Im Bereich Fuchsgrube/Tannenstraße ist eine jüngere Villensiedlung entstanden, die allerdings von der Broich-Speldorfer Wald- und Gartenstadt abgerückt ist.

Den historischen Karten zufolge bestand zunächst ein auf die Waldnutzung abgestelltes Wegenetz, das nach 1906 durch das Wegenetz der Broich-Speldorfer Wald- und Gartenstadt AG ergänzt und überlagert ist. Diese Wegenetze sind noch vorhanden, allerdings mehrheitlich wieder auf den vorherrschenden Waldcharakter abgestellt; für den Pkw-Verkehr sind noch die das Areal großräumig rahmenden Straßen Uhlenhorstweg, Großenbaurer Straße und Worringer Reitweg nutzbar. Bedeutende Wegebeziehungen im Sinne des Denkmalpflegeplans sind nicht vorhanden.

Die Waldungen des Broich-Speldorfer Waldes gehörten um 1900 noch zu einem großen zusammenhängenden Waldgebiet, das über die Kommunalgrenzen hinweg Flächen in Duisburg, Mülheim, Düsseldorf und Ratingen umfasste. Durch städtebauliche und verkehrliche Maßnahmen ist dieser räumliche und strukturelle Umfang heute nicht mehr gegeben.

Im Südwesten Mülheims ist der Broich-Speldorfer Wald heute Teil eines flächenmäßig reduzierten zusammenhängenden Waldgebiets, das im Norden mit dem Duisburger Stadtwalds beginnt und sich südlich u. a. in der Saarer Mark, in der Benrath Mark (Stadtgebiet Ratingen), in Grindsmark/Huckinger Mark (Stadtgebiet Duisburg) und Heltorfer Mark (Stadtgebiet Düsseldorf) fortsetzt. Diese zusammenhängenden Waldungen gehören zu den größten derartigen Flächen an Rhein und Ruhr.

Die ehemaligen städtischen Anlagen innerhalb des heutigen Broich-Speldorfer Waldes sind heute in den Waldungen aufgegangen und als gartenkünstlerisch gestaltete Bereiche für den Laien aktuell nicht wahrzunehmen.

#### Siedlungen

Der Begriff der Siedlung ist stadtbaugeschichtlich nicht ganz eindeutig, enthält er doch das allgemeine Verb „Siedeln“. In Abgrenzung zu einer Ansiedlung hat sich im allgemeinen Sprachgebrauch die Siedlung als ein gestalterisch und funktional ablesbares, bevorzugt homogenes stadträumliches Gefüge durchgesetzt. An Rhein und Ruhr treten hier die mit einem einheitlichen Baugedanken entstandenen Siedlungen hervor, die im Zuge der Industrialisierung überwiegend auf private Initiative, oft durch montanindustrielle Arbeitgeber entstanden. In das Stadtgefüge Mülheims sind Siedlungen unterschiedlicher Ausdehnung und gestalterischer Qualität, auch unterschiedlichen Erhaltungszustands eingebunden; von diesen repräsentieren die drei nachfolgend vorgestellten Siedlungen Mausegatt, Papenbusch und Heimateerde sowohl unterschiedliche Gestaltungsansätze als auch unterschiedliche Siedlungskonzepte (bspw. hinsichtlich der Trägerschaft).

#### Siedlung Mausegatt

Die Siedlung Mausegatt wurde ab 1899 südlich des Ortskerns von Heißen errichtet und zunächst als Colonie Wiesche bezeichnet – nach der nördlich gelegenen Zeche Wiesche, für deren Belegschaft die streng gereihten Doppelhäuser als Werkwohnungsbauten errichtet wurden.<sup>12</sup>

Der Bau der Siedlung folgte der Konsolidierung der Mülheimer Zechen im Mülheimer Bergwerksverein 1897/1898 unter der Federführung von Hugo Stinnes und August Thyssen (siehe Abschnitt Industrie und Gewerbe). In einem ersten Bauabschnitt entstanden vorrangig an der damaligen Feldstraße (heute: Mausegattstraße), in geringerem Umfang an der sog. Parallelstraße (heute: Kreftenscheerstraße) gereichte Doppelhäuser

## 1.6 SIEDLUNGEN UND QUARTIERE

## HISTORISCHE HERLEITUNG

(Abb. 23.21); nachfolgend wurde die Siedlung nach ähnlichem Muster 1905 an der Kreftenscheerstraße weitergebaut (23.22).

Erst mit dem dritten Bauabschnitt 1911 erfolgt eine leichte Lockerung des städtebaulichen Musters, als im östlichen Abschnitt der Mausegattstraße eine Straßenaufweitung realisiert wurde. Die Typenhausarchitektur der Siedlung Mausegatt mit Putzflächen und Ziegeleinfassungen reflektiert den zeitgleichen Reformsiedlungsbau v. a. der Firma Krupp kaum und bildet eher einen Nachzügler des traditionellen Arbeiterwohnungsbaus des späten 19. Jhs. mit vergleichsweise monotoner Siedlungsstruktur (Abb. 23.23).

Die Siedlung Mausegatt ist heute in den jüngeren Bauungszusammenhang Heißens eingebunden, aber als Siedlung weiterhin wahrnehmbar. Sie ist als Denkmalebereich geschützt und umfasst zusätzlich eine größere Anzahl eingetragener Denkmale, auch wenn einzelne Bauten als gefährdet gelten können. Die historische Straßen- und Platzstruktur von Mausegatt- und Kreftenscheerstraße ist inkl. Querstraßen unverändert erhalten.

#### Siedlung Papenbusch

Das 1871 begründete Werk des Unternehmens Thyssen & Co. am östlichen Rand der Bürgermeisterei Styrum wurde zum Nukleus eines international agierenden Firmenverbands unter der Führung von August Thyssen. Dabei expandierte nicht nur das Unternehmen, sondern auch der Standort, der sich in den folgenden Jahrzehnten auf Mellinghofer und Dümptener Gebiet räumlich ausbreitete (siehe Abschnitt Industrie).

Die Thyssen'schen Unternehmen fokussierten bei ihren Expansionen vielfach zunächst auf den Bau von Werksanlagen, der Werkswohnungsbau folgte oft erst mit einem gewissen zeitlichen Abstand.<sup>13</sup> Dies trifft offenbar auch für das Stammwerk in Styrum zu: In Werksnähe entstanden erst ab 1919 mit der Siedlung Papenbusch umfangreichere Werkswohnungen, deren Bauherrin jedoch nicht das Unternehmen Thyssen & Co. war, sondern die zusammen mit der Stadt Mülheim gegründete Gemeinnützige Baugesellschaft Am Papenbusch.<sup>14</sup>

Die an das damals bestehende Werk angrenzenden Siedlungsflächen wurden durch Thyssen & Co. als Schenkung eingebracht; sie liegen nördlich oberhalb des Horbachtals in einem Bereich, der in der Preußischen Neuaufnahme 1892 mit „In der Sellerbeck“ bezeichnet ist (Abb. 23.24) – zwischen der Mellinghofer Straße im Westen (die es vom Werksgelände Thyssen & Co. trennte), dem Springweg (ehemals Bauernschaft Im Spring) im Osten, dem Zehntweg im Norden und der am Horbachtal entlangführenden Mühlenstraße im Süden.

Seinerzeit befand sich dort ein Steinbruch, an der Mellinghofer Straße standen eine Fabrik für feuerfeste Steine und eine Ziegelei. Bereits in der ersten Bauphase war die Siedlung den Werksanlagen der Thyssen'schen Unternehmungen unmittelbar benachbart (und ist dies unverändert).

Die Planung übernahm – der gewählten Trägerschaft für den Siedlungsbau entsprechend – nicht die Bauabteilung der Thyssen'schen Unternehmen, stattdessen wurde ein Wettbewerb für Kleinwohnungen ausgeschrieben. Die 1919 vom Essener Architekten Otto Schwer (unter Mitwirkung von Franz Hagen) konzipierten acht Typenhäuser prägen die erste Bauphase 1921 bis 25 und fügen sich zu einem differenzierten, die Hanglage berücksichtigenden Städtebau (Abb. 23.25).<sup>15</sup> Die neu angelegten Straßen tragen neben der Papenbuschstraße montanindustriell inspirierte Namen: Tiegelstraße und Gießstraße, Martinstraße, Thomasstraße, Siemensstraße, Schuckertstraße und Stahlstraße.

Der malerische Städtebau ist in zeittypischer Weise mit gekrümmten Straßenverläufen angelegt, durch die die zweigeschossige Wohnbebauung aus gereihten Einzelhäusern, Doppelhäusern und Geschossbauten gut zur Geltung kommt. In die Straßenverläufe sind Aufweitungen integriert, teilweise verspringt hier der Straßenverlauf (bspw. in der Tiegelstraße). Der Platzraum an der Kreuzung Gießstraße/Papenbuschstraße hatte ebenfalls an den Platzecken einmündende Straßen. Andere Verschwenkungen, etwa jene der Papenbuschstraße an der Mündung der Martinstraße, wurden nach 1945 geglättet.

Die südwestlichen Abschlüsse von Siemensstraße, Schuckertstraße und Stahlstraße sind in der ersten Bauphase noch nicht definiert, später beschränkte man sich dort auf schlichte Sackgassen. Die Straße Im Winkel ist in der ersten Bauphase noch unbebaut, zeigt aber mit ihrer T-förmigen Anlage (und dem Straßennamen) einen malerischen Planungsansatz.

Die zweigeschossigen Wohnbauten der ersten Bauphase stehen mit der Längsseite zur Straße und zeigen weit vorkragende Walmdächer. Die Putzfassaden sind mit hohen, bis unter die Sohlbänke des Erdgeschosses reichenden Sockeln versehen. Die Eingänge sind in die Gebäude eingetieft und durch eine schlichte Portalgliederung gerahmt, vorgelagerte Freitreppen führen in die meist erhöhten Erdgeschosse. Die Fenster sind mit Faschen versehen und im Obergeschoss durch ein einfaches Sohlbankgesims verbunden, im Erdgeschoss sind Fensterläden vorhanden.

## 1.6 SIEDLUNGEN UND QUARTIERE

## HISTORISCHE HERLEITUNG

Gereimte Hauszeilen sind meist gestaffelt, besondere städtebauliche Situationen wie die südliche Mündung der Tiegelstraße auf die Papenbuschstraße sind durch spezifische Gebäudestellungen (hier: schmetterlingsförmiger Grundriss) gelöst. Als akzentuierende Elemente werden Eckerker verwendet.

1933 ging die Siedlung in die Obhut der Rheinischen Wohnstätte über, die im Ruhrgebiet umfangreichere Wohnungsbestände der Montanindustrie verwaltete und neu errichtete.<sup>16</sup> In einer zweiten Bauphase errichtete die Rheinische Wohnstätte zweigeschossige Wohnhäuser an der Martinstraße (westlicher Abschnitt), an der nach Norden verlängerten Tiegelstraße sowie an der westlichen Mündung der Gießstraße (dort mit einem in die Zeile eingebundenen, eingeschossigen Ladenlokal) sowie vier eingeschossige Kleinwohnungs-Doppelhäuser an der Ostseite der Tiegelstraße (Abb. 23.26).

Die zweigeschossigen Geschosswohnhäuser übernahmen die querrrechteckige Lage an der Straße und die vorkragenden Walmdächer der ersten Bauphase, die Putzfassaden der Zweispänner waren jedoch abweichend durch ebenerdige Eingänge mit Werksteineinfassungen geprägt. Die eingeschossigen traufständigen Doppelhäuser mit Satteldächern (die heute stark überformt sind) wirken als typische Kleinwohnhäuser der Zeit mit seitlichen Eingängen.

1936 waren die Ziegelei und die Fabrik für feuerfeste Steine lt. historischer Karten bereits nicht mehr vorhanden, anstelle der Ziegelei ist der heute noch vorhandene Sportplatz eingetragen. 1941 wurde ein Luftschutzstollen in den großen Steinbruch oberhalb der Papenbuschstraße gebaut, dessen Zugänge bis zur Tiegelstraße herabgeführt sind.

Weitere Bauabschnitte erweitern nach 1945 die Bebauung an Tiegelstraße und Papenbuschstraße bis zur Zehntstraße, nun mit zweigeschossigen Reihenhäusern und Doppelhäusern (Abb. 23.27). Am westlichen Siedlungseingang (Papenbuschstraße/Martinstraße) entstehen zweigeschossige putzsichtige Geschosswohnbauten, teilweise wieder mit Walmdächern. Sie sind in Geschossigkeit und Baukörperstellung als homogene Fortsetzung des ursprünglichen Baugedankens angelegt.

Die westliche Siedlungszufahrt über die Papenbuschstraße zur Mühlenstraße ist heute verschwenkt, ein jüngerer viergeschossiger Riegel schirmt die Siedlung heute zur Mellinghofer Straße ab.

Der Dokumentation des Arbeitskreises Papenbusch von 1990 zufolge lassen sich diese Erweiterungen in drei weitere Bauphasen gliedern: dritte Bauphase bis 1954

(Tiegelstraße + Papenbuschstraße, Reihenhäuser), vierte Bauphase 1953 bis 56 (Tiegelstraße + Papenbuschstraße, Kleinsiedlerstellen) und fünfte Bauphase 1954 bis 58 (Dr.-Simoneit-Straße).<sup>17</sup>

Als weitere Siedlungsbausteine entstanden die kath. Kirche Heilig Kreuz (erbaut 1964, Arch. Rudolf Büchner/Karlsruhe; seit 2009 Urnenbeisetzungsstätte, siehe auch Kartierung denkmalwerte Gebäude), das evang. Gemeindezentrum Papenbusch (am Springweg) und die Springwegschule, heute Förderschule Wilhelm-Busch-Schule.

Die Siedlung Papenbusch ist mit den Gebäuden der ersten beiden Bauphasen (vor 1945) und einzelnen Geschossbauten der dritten Bauphase (Westabschnitt Martinstraße) als ein Baudenkmal in die Denkmalliste eingetragen. Die Siedlung Papenbusch zeigt daher zwei Umriss: den Umriss des denkmalgeschützten Baubestandes und den Umriss der Siedlung einschl. der Nachkriegs-Bauphasen mit Kirchen und Schule.

Die Straßen und Wege des ersten Bauabschnitts sind prägender Bestandteil der Siedlung Papenbusch. Dazu gehören auch die unterschiedlichen Aufweitungen und Verschwenkungen des Straßenraums, die Fußwege – etwa zwischen Martinstraße und Thomasstraße – und die Mistwege zu den Rückseiten der Hausparzellen. Die Siedlung Papenbusch ist heute Teil eines größeren Siedlungsgefüges. Der Steinbruch in Siedlungsmitte ist heute als Grünanlage gestaltet. Die Lage über dem Horbachtal wird in der unbebauten Hanglage entlang der Mühlenstraße akzentuiert.

Die Siedlung Papenbusch ist durch putzsichtige Fassaden und ziegelgedeckte altfarbene Dächer sowie eine maximal zweigeschossige Bebauung geprägt. Die Gebäude stehen auf rechteckigem Grundriss mit der Längsseite zur Straße. In der umfangreichen, prägenden ersten Bauphase herrschen Walmdächer vor, die Gebäude zeigen eine reformhistorische Gliederung mit zurückhaltend eingesetztem Baudekor. Die späteren Bauphasen orientieren sich in Gebäudestellung, Geschossigkeit und Putzsichtigkeit an den früheren Bauphasen, zeigen zugleich aber jeweils zeitgenössische Gestaltungen. Bei den jüngeren, nicht denkmalgeschützten Doppelwohnhäusern und Geschossbauten sind verschiedentlich Um- und Anbauten erfolgt.

#### Siedlung Heimaterde

Die zwanzigbändig angelegte Reihe *Jahrbuch des Vermögens und Einkommens der Millionäre* von Rudolf Martin, publiziert kurz vor dem Ersten Weltkrieg, führt in der Einleitung des Rheinprovinz-Bandes die fünf größten

## 1.6 SIEDLUNGEN UND QUARTIERE

## HISTORISCHE HERLEITUNG

Vermögen und Einkommen im Königreich Preußen auf (für das Jahr 1911).<sup>18</sup> Bekanntlich stand die Essener Unternehmensebin Bertha Krupp von Bohlen und Halbach an erster Stelle (mit 283 Mio. Mark), gefolgt von dem schlesischen Magnaten Fürst Henckel von Donnersmarck (254 Mio. Mark). Die nächsten Multimillionäre folgten mit gebührendem Abstand. Unter den Einkommensmillionären lag Bertha Krupp mit knapp 19 Mio. Mark an zweiter Stelle, nur übertroffen von Kaiser Wilhelm II. (22 Mio. Mark). Das Vermögen von Bertha Krupp war allein in den drei Jahren von 1908 bis 1911 um 96 Mio. Mark angewachsen.

Ob dies noch Wohlstand im Wortsinne war, ist vermutlich eine Frage für Wirtschafts- und Sozialhistoriker; immerhin ermöglichte es der Unternehmerin weitreichende, auch sozial begründete, qualitätvolle Siedlungsprojekte im Duktus der zeitgenössischen Reformarchitektur.<sup>19</sup> Unweit der Stadtgrenze zu Mülheim entstand ab 1906 mit der Margarethenhöhe eine eigenständige kleine Stadt, die lt. Stiftung als Projekt der „Wohnungsfürsorge“ angelegt war und die der Architekt Georg Metzendorf in einer umfassenden zeitgenössischen Monografie publik machte.<sup>20</sup>

Der Siedlungsbau der Firma Krupp war – wie das Unternehmen selbst – nicht auf Essener Stadtgebiet beschränkt, und er war – wie bereits die Margarethenhöhe zeigt – nicht auf die Wohnungsversorgung von Werksangehörigen beschränkt. Bei der Mülheimer Siedlung Heimaterde, die ebenfalls eng mit Firma und Familie Krupp verknüpft ist, ging die Initiative 1916 von Max Halbach aus, seinerzeit Prokurist der Fa. Krupp, und hatte ein genossenschaftliches Modell zur Grundlage.<sup>21</sup>

Die durch Halbach am 1.12.1916 mitbegründete Siedlungsgenossenschaft erhielt ein zinsloses Darlehen der Fa. Krupp für den erforderlichen Grunderwerb, der im Bereich Heißen/Fulerum ein größeres, durch Siepentälern malerisch gegliedertes Areal von ca. 350 Morgen umfasste, die Siedlungsplanung erstellte der Mülheimer Architekt Theodor Suhnel (Abb. 23.32). Die Genossenschaft begann ab 1919 mit dem Bau erster Siedlungshäuser an der Amselstraße (nicht erhalten) am Nordrand des Siedlungsareals.

Luftbilder aus den Jahren 1926 bzw. 1928 zeigen die Siedlung in einem ersten Ausbaustand (Abb. 23.34-23.37). Die 1926/27 erkennbare Siedlungsstruktur umfasste vorwiegend traufständige Bauten an einer malerischen, raumbildenden Straßenführung, die u. a. am Rücksprung der Häuser am Sunderweg, gegenüber dem Siepentäl, an der Biegungsgestaltung des Sonnenwegs und der Kreuzung Kolombusstraße/Zwischen den Gärten deutlich wird. Der Innenbereich zwischen

Kolombusstraße, Sunderweg und Sonnenweg ist noch großzügig, ohne die spätere Nachverdichtung durch die Anlage der Konrad-Steller-Straße.

1928 sind 173 Einfamilien-Häuser und 75 Zweifamilien-Häuser im Gebiet der Kolombusstraße realisiert, am östlichen Rand der Siedlung entstehen Schwimmbad, Teich und Sportplatz sowie – durch Umnutzung einer bestehenden Hofanlage – der ‚Krug zur Heimaterde‘ (Abb. 23.36, Vordergrund; vgl. Margarethenhöhe; auch hier wurden zwei bestehende Höfe zu Gasthäusern). Nördlich der Siedlung sind der baumreiche Humboldtthain, der Friedhof Heißen und die ältere Siedlung Humboldtthain erkennbar; das Siepentäl am Finkenkamp zeigt einen jungen Baum- und Strauchbestand.

Die Luftbilder 1926/27 zeigen zugleich einen siedlungsgestalterischen Wandel: Neben der Vielzahl von Einzelhäusern sind am Finkenkamp nördlich des Siepen eng gereihete Wohnblocks erkennbar, deren heller Putz im Foto deutlich hervortritt (Abb. 23.36; Bauten nicht erhalten). Zugleich wird bereits in den Luftbildern deutlich, dass die gesamte Siedlung – wie in einem solchen Fall üblich – aus Typenhäusern (mit Sondertypen) errichtet wurde, die vielfach durch Nebengebäude raumbildend verkettet sind (Haustypen: Abb. 23.33).

Eine weitere Reihe von Luftbildern aus dem Jahr 1939 zeigen die Siedlung Heimaterde in südlicher Richtung erweitert und (weitgehend) in ihrer heutigen Ausdehnung (Abb. 23.38 bis 23.41). Nach den dichteren Geschosswohnungsbauten am Finkenkamp (beiderseits des Siepen) erfolgte der weitere Ausbau wieder mit freistehenden, allerdings tendenziell größeren Haustypen. Die ab 1935 bebaute Kleiststraße wechselt in ihrem mittleren, ab 1936 erbauten Abschnitt zu einer giebelständigen Gebäudestellung und rahmt an der Mündung der Max-Halbach-Straße einen zeittypischen Platzraum. Am ab 1938 erbauten östlichen Abschnitt der Kleiststraße stehen sich traufständige und giebelständige Bauten gegenüber.

An der Straße Neulens Höhe sind hingegen kleinere Doppelhäuser auf großzügigen Grundstücken erkennbar, denen offenbar wieder größere Parzellen zugeordnet sind. Gegenüber den Siedlungsbauten der 1920er-Jahre erscheint die putzichtige Wohnbebauung der 1930er-Jahre in der Siedlung Heimaterde schlichter und stärker an den Reichsheimstättenbauten und vgl. zeitgenössischen Vorbildern orientiert.

Die aufwendige Freiraumgestaltung der Siedlung Heimaterde ist am Siepentäl nördlich der Straße Bromersfeld fortgesetzt: im Luftbild sind u. a. ein Rundbecken am Sunderweg zu sehen, auch das Naturschwimmbad an der Max-Halbach-Straße (vor dem Krug) ist weiterhin

## 1.6 SIEDLUNGEN UND QUARTIERE

## HISTORISCHE HERLEITUNG

vorhanden (Abb. 23.38). An der Mündung der Kellermannstraße auf den Sunderweg wird der Sunderplatz eingefügt, dessen Platzwände Wohn- und Geschäftshäuser mit großen Rundbogenschau fenstern erhielten; nach 1945 wurde an der Platzschmalseite die evangelische Erlöserkirche ergänzt, während der Platzraum an der Kleiststraße (ebenfalls nach 1945) mit der kath. Kirche St. Theresia vom Kinde Jesu vervollständigt wurde.

Die Siedlung Heimaterde ist als Denkmalbereich III der Stadt Mülheim geschützt. Dabei spart der Grundriss den Bereich zwischen Finkenkamp und Amselstraße aus, den Nordrand der Siedlung und Teil der frühen Ausbauphase. Hier hatte eine jüngere Wohnhausbebauung die ursprüngliche Siedlungsbebauung ersetzt, die u. a. in den Luftbildern von 1926/27 erkennbar ist (vgl. TK 1984, Abb. 23.42).

Zugleich integriert der Umriss auch die nach 1939 erfolgten Nachverdichtungen, mit denen umfangreiche Gartenflächen vermindert wurden; dazu zählen die erwähnte Konrad-Steller-Straße und der Bertha-Krupp-Platz, die Straße Zwischen den Gärten und die Theodor-Suhnel-Straße. Die Siedlung Heimaterde ist hierdurch gegenüber der als gartenstädtisch beschriebenen Großzügigkeit stadträumlich spürbar verdichtet.

Die Haustypen der Siedlung Heimaterde entsprechen zunächst einem reformhistoristischen Zeitgeist mit Putzfassade und steilen Dächern (oft Krüppelwalmdächer, in der Regel traufständig mit Gauben). In den 1930er-Jahren wandelt sich dies zu weiterhin putzsichtigen, eher schmucklosen Bauten mit klaren Kubaturen und steilen Dächern (überwiegend Satteldächer, ohne Gauben), die auch eine veränderte städtebauliche Raumwirkung zeigen (geringere Hausabstände, jedoch keine Verketzung).

Der Erhaltungszustand der Gebäude innerhalb der Siedlung Heimaterde ist heterogen, über die o. g. Verluste am nördlichen Siedlungsrand hinaus. Dies zeigt sich in vielfach ersetzten Haustüren und Fenstern, in nachträglichen Fassadenbekleidungen und -dämmungen, in veränderten Gauben und Dachflächenfenstern sowie weiteren Details. Insgesamt vermittelt die Siedlung Heimaterde trotz dieser Einschränkungen weiterhin anschaulich die Siedlungs-idee und deren Modifikation in den 1930er-Jahren.

#### Siedlungsbau der Nachkriegszeit

Die Städte an Rhein und Ruhr wurden im Zweiten Weltkrieg durch Bombardierungen stark beschädigt; hiervon waren vielfach die Innenstädte, aber auch Wohnquartiere betroffen. Die Kriegszerstörungen waren Anlass und

Ausgangspunkt für weitergehende Transformationen in Stadtbild und Siedlungsstruktur, die eine vielfach empfundene Gunst der Stunde zur Umsetzung teilweise radikaler Stadtumbaukonzepte nutzte. Die enge Altstadt und das dichte Gründerzeitquartier galten bereits zuvor als unzeitgemäß, neue Quartiere mit veränderten architektonischen und stadträumlichen Leitbildern ergänzten oder ersetzten diese.

Mit der Inkraftsetzung des Baugesetzbuches wurde die stadträumliche Trennung zwischen Innenbereich und Außenbereich zu einem wesentlichen Faktor der Stadtentwicklung. Entsprechend zeigen sich viele Wohnquartiere, die in der zweiten Hälfte des 20. Jhs. in Mülheim errichtet wurden, als Lückenschluss zwischen vorhandenen Bebauungen mit einer klaren Kante zum Außenbereich. Einen Siedlungsgedanken, wie er in Mausegatt, Papenbusch und Heimaterde (auf unterschiedliche Weise) deutlich wird, zeigen jedoch nur wenige dieser Nachkriegsquartiere.

In Saarn war in den 1920er-Jahren zwischen Broich-Speldorfer Gartenstadt und dem Gewerbe an der Düsseldorfer Straße mit der hufeisenförmigen Siedlung Im Saarnberg eine städtebaulich prägnante, reformhistoristische Wohnbebauung entstanden. Nordwestlich davon ist in der TK von 1938 eine agrarische Kulturlandschaft mit Siepmannhof, Werntgeshof und Böllertshof eingetragen (Abb. 23.43).

Südwestlich der Saarner Straße entstand dort ab 1957 eine umfangreiche Siedlung Krähenbüschken, die vom Mülheimer Architekten Kurt Conle konzipiert und der Bauträgersgesellschaft der Gebrüder Conle umgesetzt wurde. Diese Siedlung kombiniert in zeittypischer, konzeptionell qualitätvoller Weise Hochbauten und Mehrfamilienhäuser mit Reihenhäusern und Atriumhaus-Teppichbebauung (vgl. Maßnahmen- und Handlungskonzept Teil 1). Mit dieser Wohnungsmischung sollten unterschiedliche Wohnbedürfnisse abgedeckt, eine soziale Mischung sollte erreicht und ein funktionsfähiges Quartier realisiert werden, das auch eine Nahversorgung sowie Schule und Kindergarten integriert. Konzeptionell ist die Siedlung Krähenbüschken daher die städtebauliche Fortsetzung von Siedlungskonzepten wie Heimaterde und Margarethenhöhe.

Die HOAG-Siedlung Auf dem Bruch im Südwesten Dümptens, an den Straßen Auf dem Bruch, Ursulastraße, Mariannenweg und Hildegardstraße, entstand ab 1955 und verfolgte ebenfalls eine Mischung unterschiedlicher Wohnformen (Abb. 23.45). Bauherr war die Hüttenwerk Oberhausen AG (HOAG), Nachfolgerin

## 1.6 SIEDLUNGEN UND QUARTIERE

## HISTORISCHE HERLEITUNG

der Gutehoffnungshütte; die Planung und Ausführung erfolgte auch hier durch Architekt Kurt Conle und die Baurägersgesellschaft der Gebr. Conle. Um eine zentrale Ladenzeile sind frei stehende, raumbildend platzierte Mehrfamilienhäuser mit Reihenhäusern kombiniert. Die stadträumliche und architektonische Qualität der (heute überformten) Siedlung Auf dem Bruch erreicht allerdings nicht die der Siedlung Krähenbüschken.

Dieser Befund trifft bspw. auch für die Eichbaum-Siedlung westlich der Siedlung Heimateerde zu, eine um die Filchner-Grundschule mit ihren Sportanlagen konzipierte Mischung aus Zeilenbauten und Reihenhäusern.

Die Siedlung Klotzdelle/Julius-Leber-Straße in Heißen ist stärker auf einen Hochpunkt, das Scheibenhochhaus an der Blücherstraße, hin konzipiert und zeigt auch dadurch eine gewisse Prägnanz. Die umgebenden Einfamilienhäuser sind flach gedeckt und teilweise als gestaffelt platzierte Reihenhäuser, teilweise als Atriumhaus-Tepichbebauung errichtet.

Raumbildend angelegt ist die Siedlung Saarner Kuppe östlich der älteren Oemberg-Siedlung in Saarn. Auch dieses Siedlungsprojekt ist mit den Gebr. Conle verknüpft und nutzt die namensgebende Hügelkuppe bei Oberlehn für eine im Zentrum zirkulare Siedlungsstruktur, vorrangig aus Reihenhäusern und frei stehenden Wohnhäusern ohne prägnante Höhenentwicklung.

Die an der Grenze zu Mülheim gelegene Margarethenhöhe in Essen ist die zeitgenössische Interpretation bzw. Konzeption einer eigenständigen kleinen Stadt. Das Fliedner-Dorf in Selbeck, erbaut ab 1986 in zwei Bauabschnitten, knüpft daran an als zeitgenössische Interpretation einer homogenen Dorfanlage. Nach einem 1982 durchgeführten Wettbewerb entstand der erste Bauabschnitt 1986 bis 89 nach Plänen der Berliner Architekten Eckhard Feddersen und Wolfgang von Herder unter Einbeziehung des Mülheimer Architekten Aribert Riege.<sup>22</sup> Der zweite Bauabschnitt erfolgte unter der Regie Feddersens durch den Luxemburger Rob Krier (mit Christoph Kohl), seinerzeit ein führender postmoderner Stadtbautheoretiker, durch Hinrich Baller sowie die beiden Kölner Architekturbüros von Peter Kulka und Walter von Lom.

Die Möglichkeiten, Quartiersidentität und gestalterische Qualität in zeitgenössischer Weise zu verbinden, zeigt auch die 1999 erbaute Siedlung Westkappeller Ring des Architekten Aribert Riege. Auf einer Tiefgarage als verborgenem Sockel ist eine verkehrsberuhigte, strenge Siedlungsstruktur angelegt, bei der die einander gegen-

überliegenden Gärten durch Mistwege getrennt sind. Zur Kölner Straße schirmen Mehrfamilienhäuser die charakteristisch gestalteten Reihenhäuser ab.

## Fußnoten:

- <sup>1</sup> Barbara Kaufhold: *Leben am Fluss. Mülheim an der Ruhr*. Essen 2011, S. 84-94.
- <sup>2</sup> Barbara Kaufhold: *Leben am Fluss. Mülheim an der Ruhr*. Essen 2011, S. 110-111.
- <sup>3</sup> Jörg Lesczenski: *Aufstieg eines Wirtschaftsbürgers. Der Lebensweg August Thyssens bis zum Ersten Weltkrieg*, In: U. Hassler/N. Nußbaum/W. Plumpe (Hg.): *August Thyssen und Schloss Landsberg. Ein Unternehmer und sein Haus*. Mainz 2011, S. 55-117, hier S. 79-80.
- <sup>4</sup> Barbara Kaufhold: *Leben am Fluss. Mülheim an der Ruhr*. Essen 2011, S. 127.
- <sup>5</sup> Angaben zur AG, soweit nicht anders angegeben, nach: Aktenbestand im StA MH, Sign. 1206/185, 1206/186, 1206/209, 1206/2618 und 1206/2153 sowie: Frank Meßing: *Impulsgeber der Broich-Speldorfer Wald- und Gartenstadt: Walter Hammerstein*, In: Horst A. Wessel: *Mülheimer Unternehmer. Pioniere der Wirtschaft*. Essen 2006, S. 361-365.
- <sup>6</sup> Alexander Kierdorf: *Industriellenwohnsitze im Ruhrgebiet 1900-1914*. Köln 1996, hier u. a. die Abschnitte zum Streithof/Emil Kirdorf, Landhaus Fritz Thyssen, Haus Gerhard Küchen und Haus Rott/Hugo Stinnes. – Barbara Maas: *Im Hause des Kommerzienrats. Villenarchitektur und großbürgerliche Wohnkultur im Industriezeitalter. Das Beispiel Mülheim an der Ruhr*. Mülheim an der Ruhr 1990.
- <sup>7</sup> StA MH, Karten Sign. 1503/60-64, 1503/82-83, 1503/103-104.
- <sup>8</sup> Siehe hierzu auch Haus Hartenfels im Duisburger Stadtwald (Bauherr Peter Klöckner) und die als Kurhotel erbaute Wolfsburg in den dort auf Mülheimer Seite angrenzenden Waldungen.
- <sup>9</sup> StA MH, Sign. 1500/93. – Zur Mülheimer Villa Schönstedt, um 1910 von Hermann Muthesius siehe: *Akademie der Künste Berlin (Hg.): Hermann Muthesius 1861-1927*. Berlin 1978, S. 84.
- <sup>10</sup> StA MH, Sign. 1500/93: Robert Steeg 1908, C. Dinkler 1909, Adolf Deus 1908.
- <sup>11</sup> StA MH, Sign. 1200/2153. Die Korrespondenz endet durch Trips Tod 1907.
- <sup>12</sup> Kai Rawe: *Die Siedlung Mausegatt – Kreftenscheer*, In: *Zeugen der Stadtgeschichte*. Essen 2008, S. 115-120.
- <sup>13</sup> Stephan Strauß: *Bruckhausen. Geschichte eines Stadtteils*, In: Claudia Euskirchen (Hg.): *Bruckhausen – Geschichte eines Stadtteils im Duisburger Norden*. Archäologie und Denkmalpflege in Duisburg. Band 10, Büchenbach 2011, S. 45-76.
- <sup>14</sup> Stadt Hamm (Hg.): *Siedlungskultur in Quartieren des Ruhrgebietes*. Heft 9. Interkommunales Handlungskonzept Mülheim an der Ruhr-Dümpfen. Siedlung Papenbusch. Hamm/Dortmund 2017.
- <sup>15</sup> Architekturführer Mülheim a d Ruhr, Mülheim 1992
- <sup>16</sup> Andreas Dörschner: *Wohnungswirtschaft für die Vereinigte Stahlwerke AG 1933-1945. Entstehung, Organisation, Bestandsbewirtschaftung und Wohnungsbau der Rheinische Wohnstätten AG, Westfälische Wohnstätten AG, Rheinisch Westfälische Wohnstätten AG und Westdeutsche Wohnhäuser AG*. Frankfurt am Main 2006 (Diss.).
- <sup>17</sup> Arbeitskreis Papenbusch: *Siedlung Am Papenbusch*, Typoskript o. D. [1990], Sign. 810/229.
- <sup>18</sup> Rudolf Martin: *Jahrbuch des Vermögens und Einkommens der Millionäre in der Rheinprovinz*. Berlin 1913, S. II.
- <sup>19</sup> Hermann Hecker: *Der Krupp'sche Kleinwohnungsbau*. Wiesbaden 1917. – Daniel Stemmerich: *Die Siedlung als Programm. Untersuchung zum Arbeiterwohnungsbau anhand Krupp'scher Siedlungen zwischen 1861 und 1907*. Hildesheim 1981.
- <sup>20</sup> Georg Metzendorf: *Die Margarethen-Höhe bei Essen*. Margarethe Krupp-Stiftung für Wohnungsfürsorge. Darmstadt 1913.
- <sup>21</sup> Heinrich Bertrand: *Entstehung und Entwicklung der Siedlung ‚Heimateerde‘ GmbH*. Essen 1928. – Gutachten Roland Günter, Siedlung Heimateerde Mülheim 2001. – Unterlagen im Stadtarchiv Mülheim, u. a. zum Umgemeindungsantrag 1929 (Abtretung an Essen): Sign. 1200/2522, 1200/1586 und 1200/517.
- <sup>22</sup> Gutachten Dr. Elke Janßen-Schnabel zum Denkmalbereich Fliedner Dorf vom 11.2.2019, Objekt Nr. 90711, LVR-Fachamt für Denkmalpflege im Rheinland.

## 1.6 SIEDLUNGEN UND QUARTIERE

## ABBILDUNGEN



Abb. 23.1:  
Plan zur Vergrößerung  
der Stadt Mülheim an  
der Ruhr, Übersichts-  
Karte, Entworfen durch  
den Landbau-Inspektor  
Felderhof, 1839/1843  
Quelle: LAV Abt. Rhein-  
land, Sign. 180.01.00  
RW Karten Sign. 3641

## 1.6 SIEDLUNGEN UND QUARTIERE

## ABBILDUNGEN

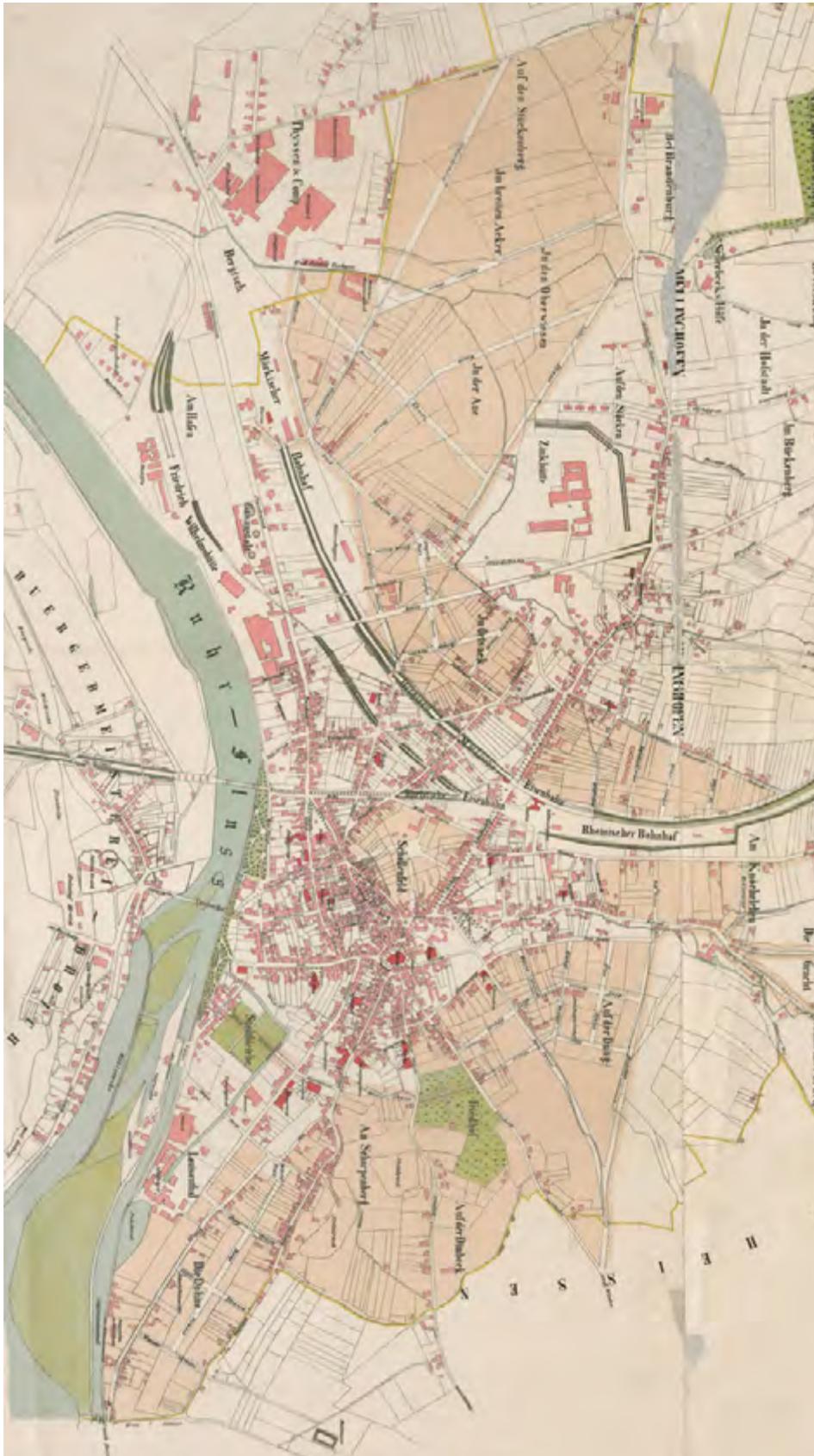


Abb. 23.2:  
Übersichtskarte der  
Stadt Mülheim 1885  
Quelle: LAV Abt. Rhein-  
land, Sign. 180.01.00  
RW Karten Sign. 4599

## 1.6 SIEDLUNGEN UND QUARTIERE

## ABBILDUNGEN

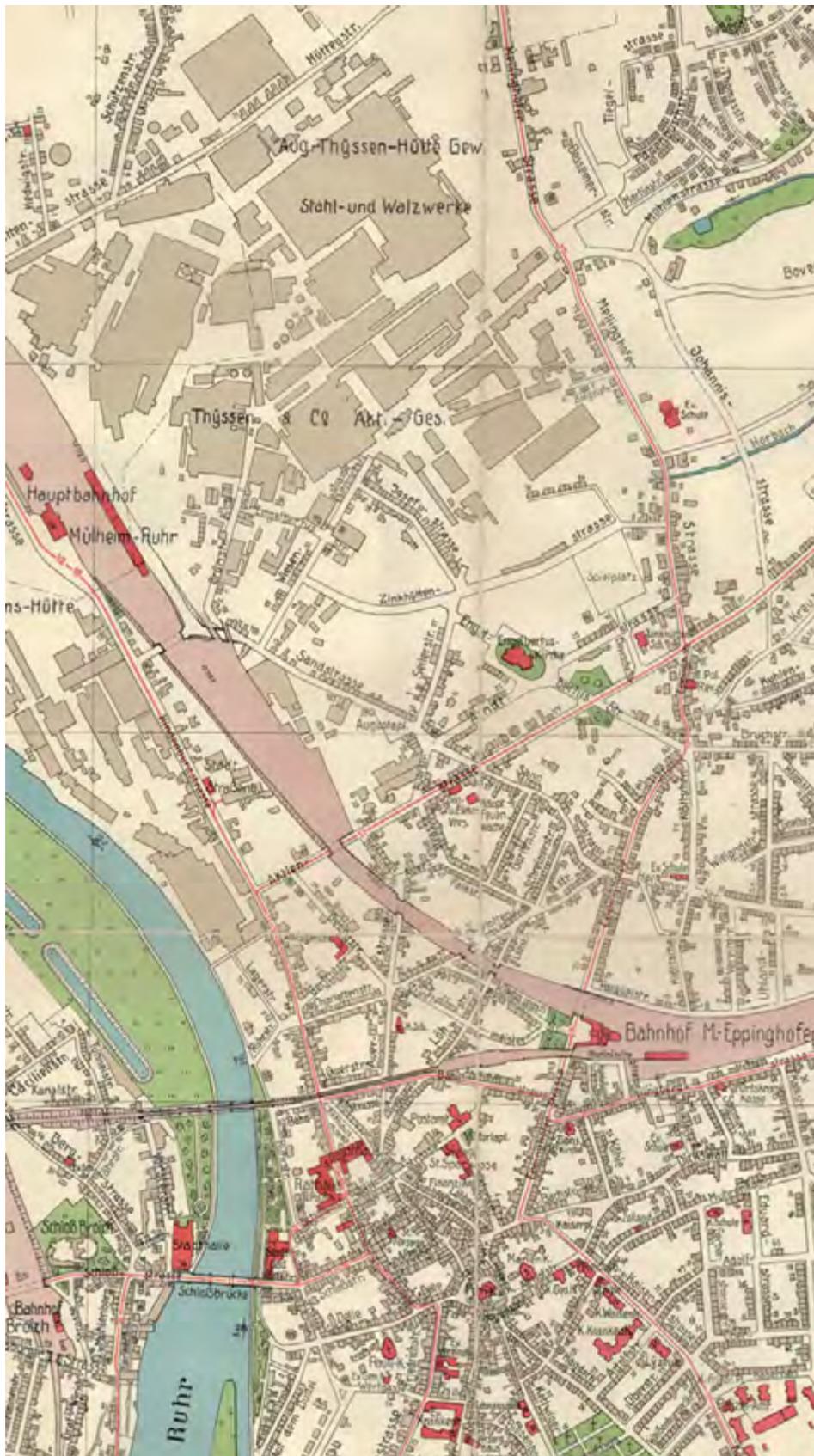


Abb. 23.3:  
Plan der Stadt Mülheim  
1926 (Ausschnitt),  
StA MH Sign. 1501/38

## 1.6 SIEDLUNGEN UND QUARTIERE

## ABBILDUNGEN

Abb. 23.5:  
Karte über die Lage der  
Straßen im westlichen  
Teile der Stadt Mülheim  
[...], Juni 1842, Geome-  
ter Eymann  
Quelle: LAV Abt. Rhein-  
land, Sign. 180.01.00  
RW Karten Sign. 2493



Abb. 23.11:  
Ruhrstromkarte



Abb. 3:  
Flurkarte der Section C  
Schleuse, Bürgermeisterei und  
Gemeinde Mülheim a/d Ruhr  
1823, gez. Geometer P. Becker



## 1.6 SIEDLUNGEN UND QUARTIERE

## ABBILDUNGEN



Abb. 23.8:  
TK 25 1894, Blatt Mül-  
heim (Ausschnitt)

Abb. 23.9:  
Luftbild Schleusenkanal  
und Aue/Insel Große  
Wiese um 1930,  
Quelle Stadt Mülheim



## 1.6 SIEDLUNGEN UND QUARTIERE

## ABBILDUNGEN



Abb. 23.9-23.11:  
Ansichtskarten Schleu-  
senkanal (Oben und  
Mitte: Anfang des 20.  
Jhs., unten: um 1960)  
Quelle: StA Mülheim  
1516\_15.30



## 1.6 SIEDLUNGEN UND QUARTIERE

## ABBILDUNGEN



Abb. 23.12:  
Plan der Stadt Mülheim  
1926 (Ausschnitt, mon-  
tiert),  
StA MH Sign. 1501/38

Abb. 23.13:  
Plan der Stadt Mülheim  
1945 (Ausschnitt, mon-  
tiert),  
StA MH Sign. 1501/113



## 1.6 SIEDLUNGEN UND QUARTIERE

## ABBILDUNGEN



Abb. 23.14:  
TK 25 1954 (Ausschnitt)

## 1.6 SIEDLUNGEN UND QUARTIERE

## ABBILDUNGEN



Abb. 23.15:  
TK 25 1984 (Ausschnitt)

## 1.6 SIEDLUNGEN UND QUARTIERE

## ABBILDUNGEN

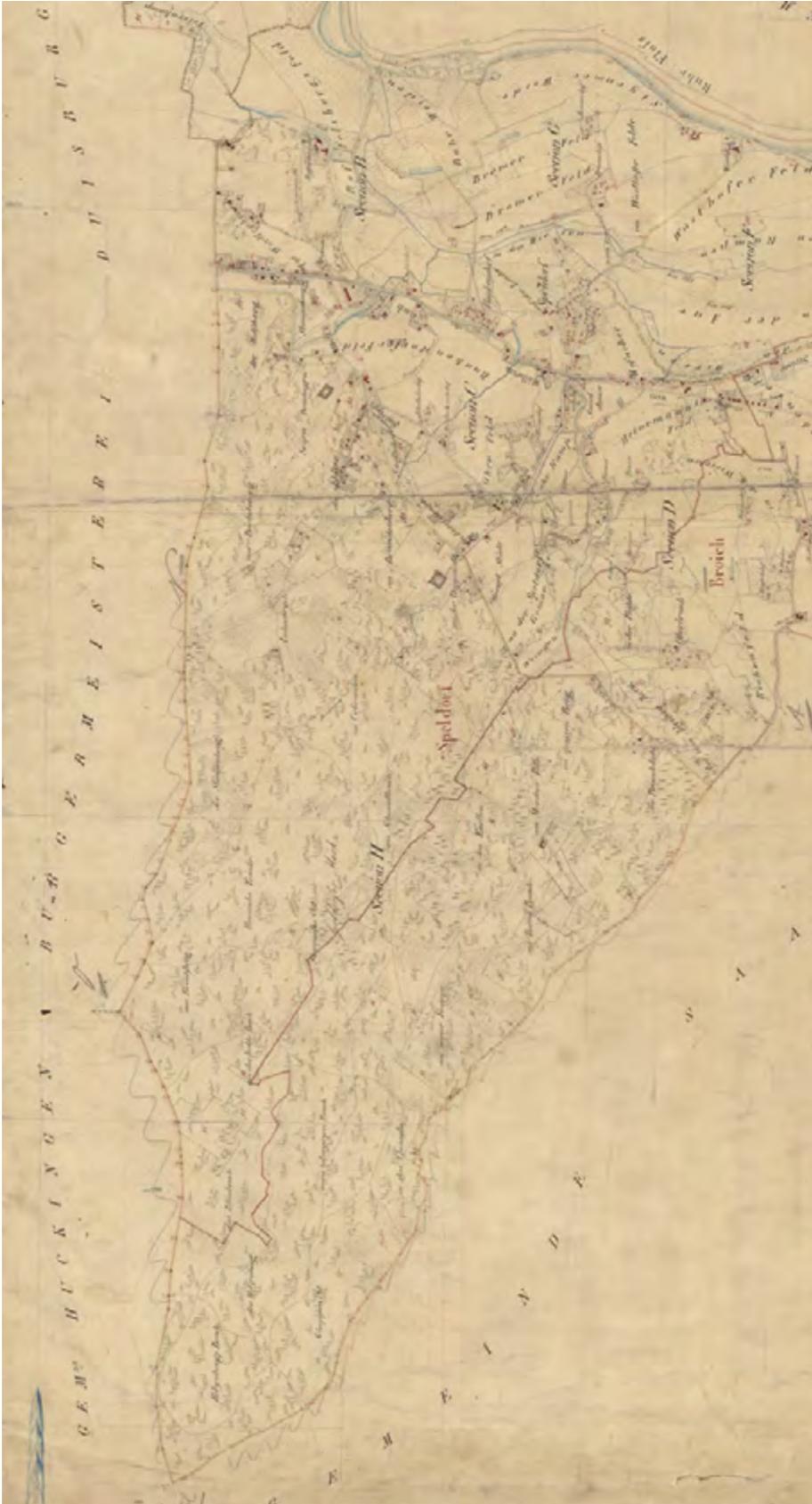


Abb. 23.16:  
Gemeinde Charte des  
Parzellars Katasters  
der Gemeinde Speldorf,  
1821/22 (Ausschnitt)

1.6 SIEDLUNGEN UND QUARTIERE ABBILDUNGEN



Abb. 23.17:  
Höhenkarte der Broich-  
Speldorfer Wald- und  
Gartenstadt AG um  
1906 (Ausschnitt, mit  
Eintragung benachbarte  
Eigentümer),  
StA MH Sign. 1503/62

## 1.6 SIEDLUNGEN UND QUARTIERE

## ABBILDUNGEN

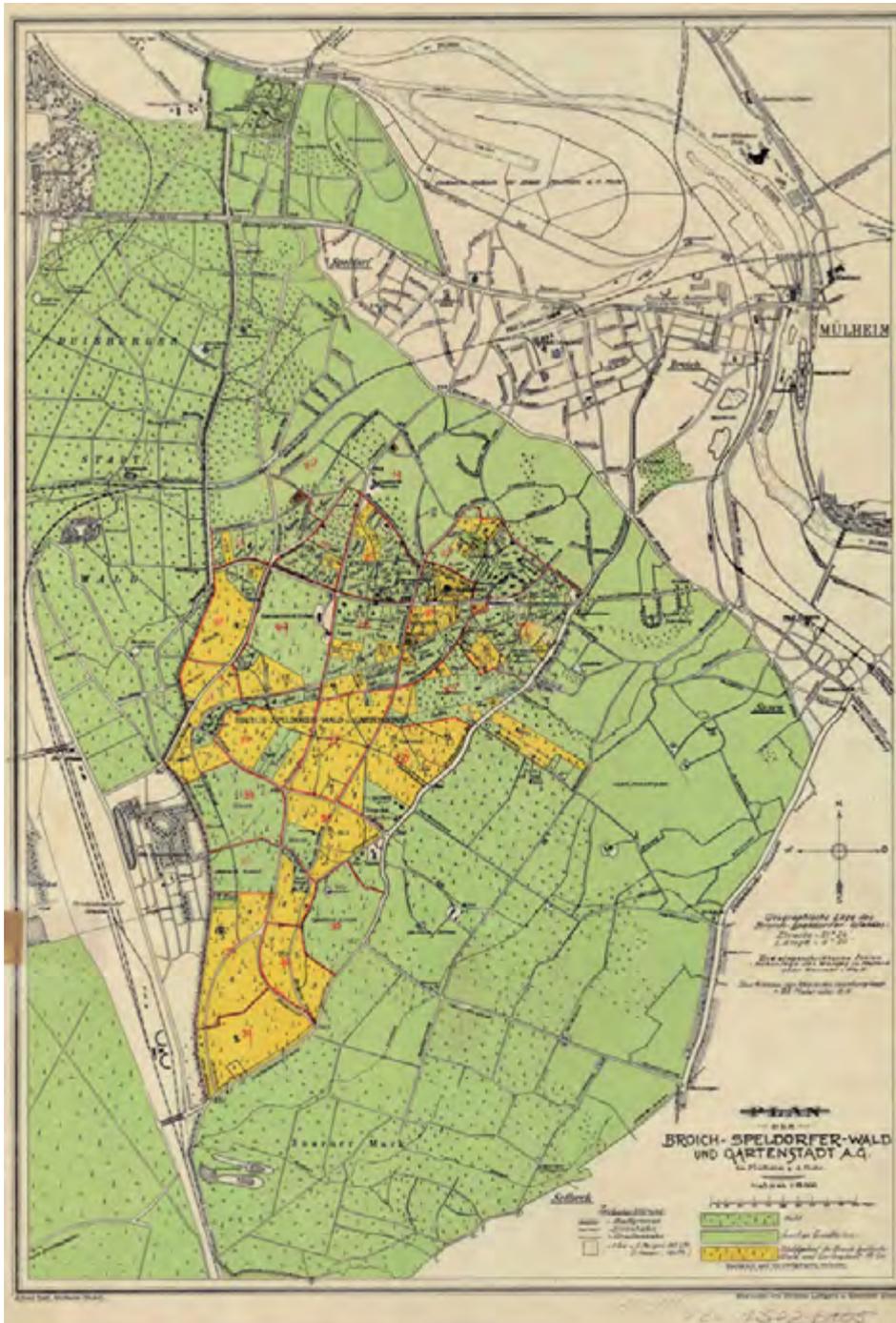


Abb. 23.18:  
Plan der Broich-Speldorfer Wald- und Gartenstadt AG um 1906,  
StA MH Sign. 1503/60

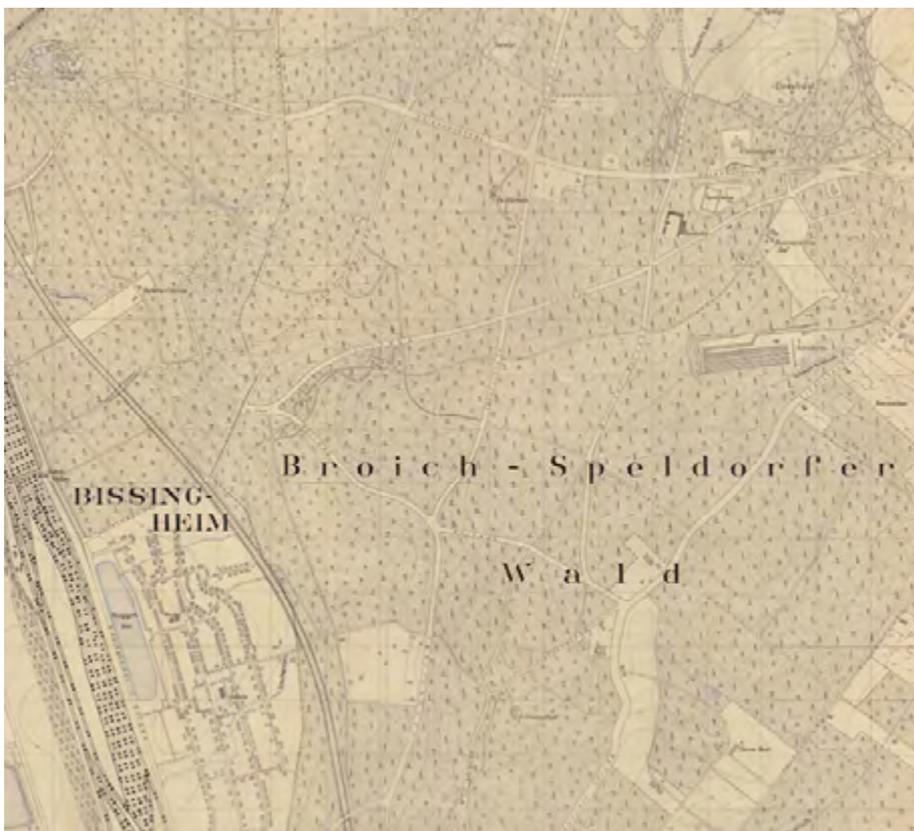
## 1.6 SIEDLUNGEN UND QUARTIERE

## ABBILDUNGEN



Abb. 23.19:  
Plan der Stadt Mülheim  
1926 (Ausschnitt),  
StA MH Sign. 1501/38

Abb. 23.20:  
Plan der Stadt Mülheim  
1945 (Ausschnitt),  
StA MH Sign. 1501/113



## 1.6 SIEDLUNGEN UND QUARTIERE

## ABBILDUNGEN

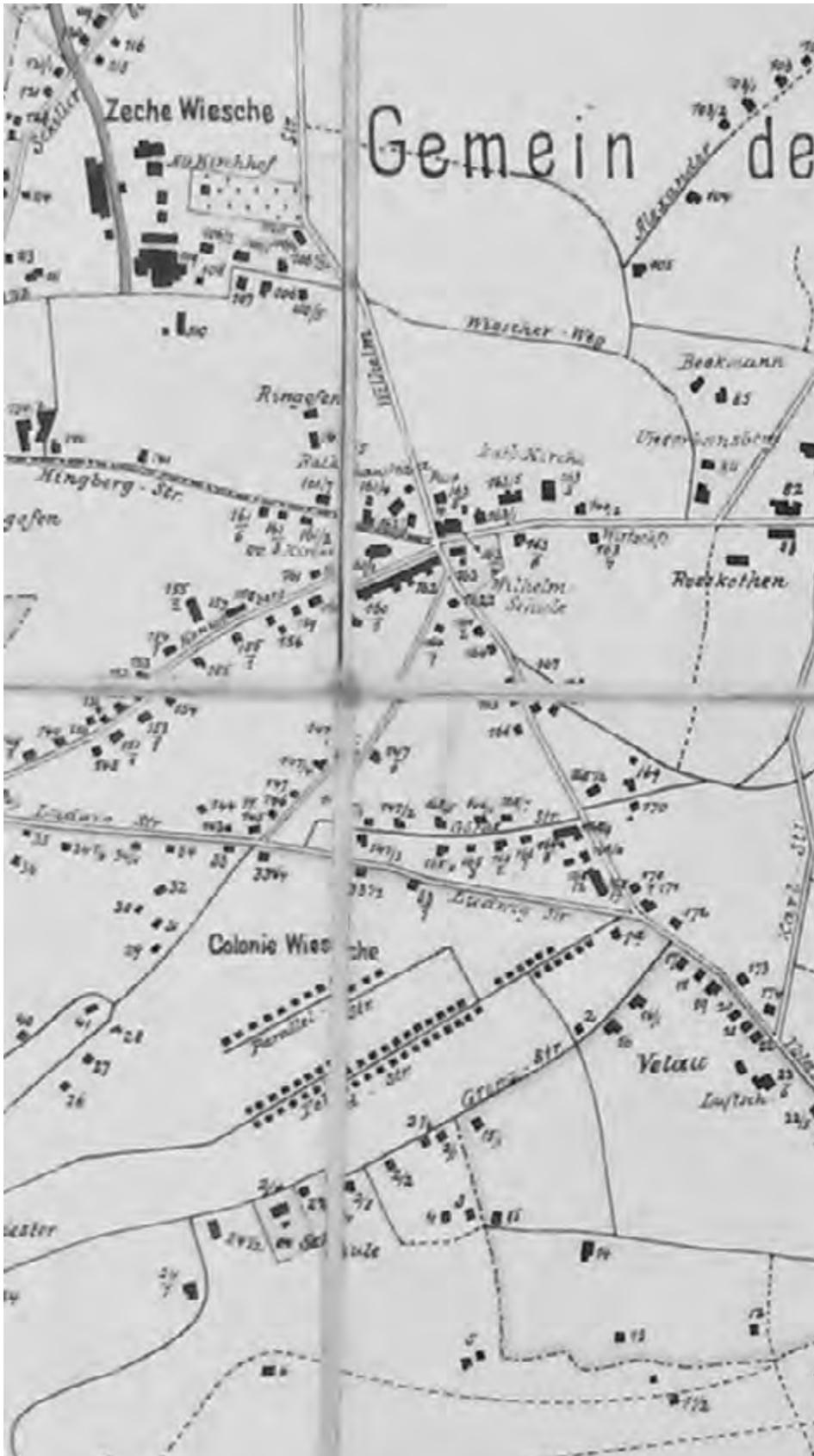


Abb. 23.21:  
Karte der Bürgermeis-  
terei Heißen 1902 (Aus-  
schnitt),  
StA MH Sign. 1501/24

## 1.6 SIEDLUNGEN UND QUARTIERE

## ABBILDUNGEN

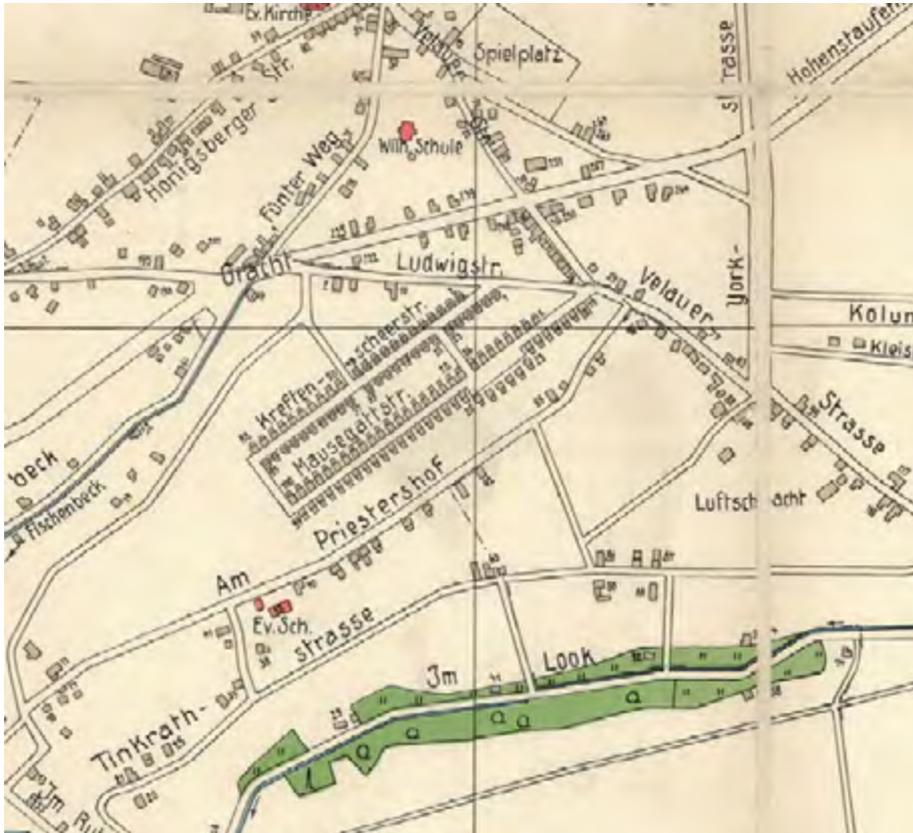


Abb. 23.22:  
Plan der Stadt Mülheim  
1926 (Ausschnitt),  
StA MH Sign. 1501/38

Abb. 23.23:  
Ansichtskarte der ‚Wie-  
scher Colonie‘ um 1915,  
StA MH Sign. 1516/  
80.30 Wiesche, Zeche  
02





## 1.6 SIEDLUNGEN UND QUARTIERE

## ABBILDUNGEN

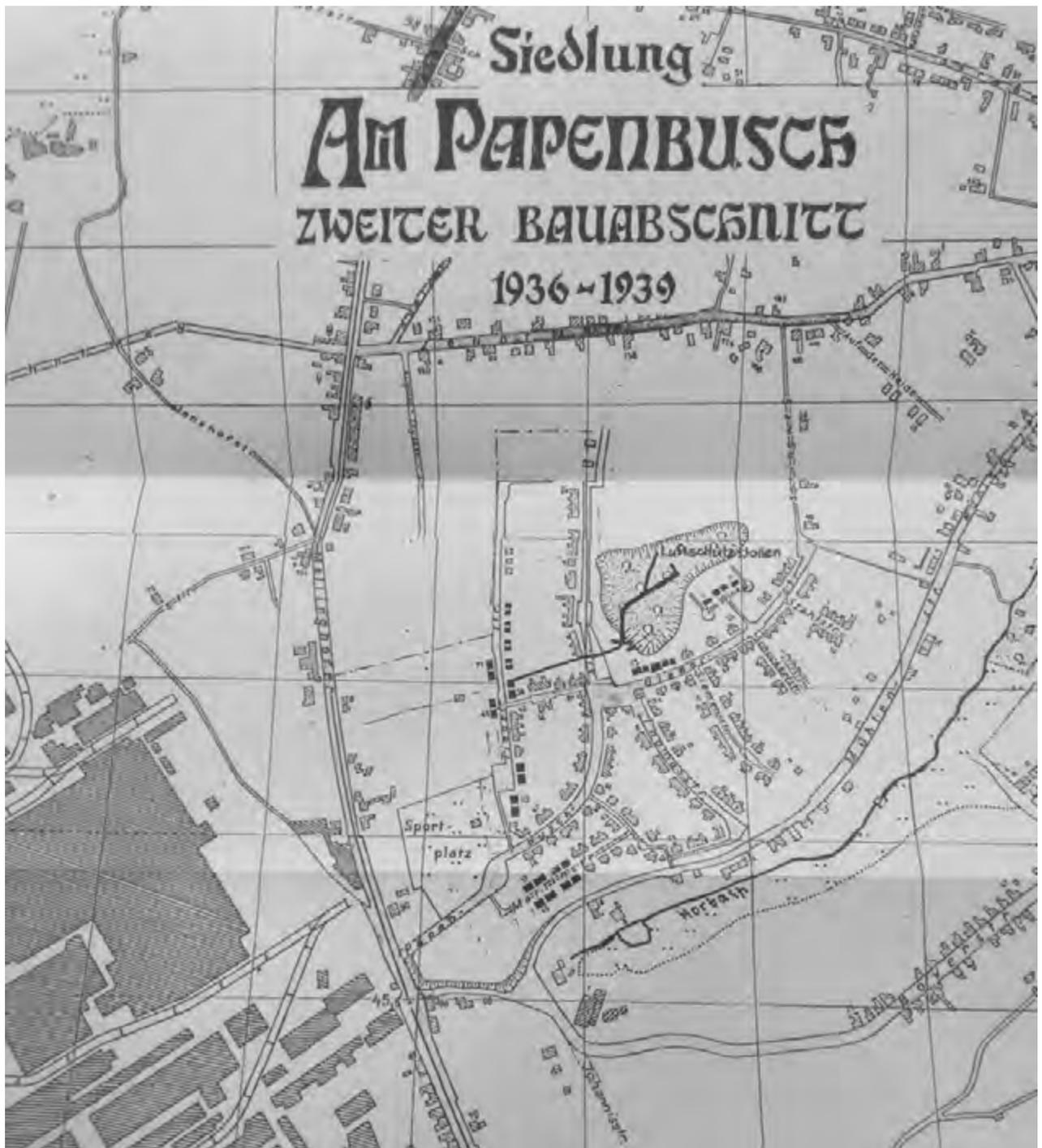
Abb. 23.25:  
Siedlung Papenbusch,  
Erste Bauphase,  
Quelle: Arbeitskreis  
Papenbusch 1990



## 1.6 SIEDLUNGEN UND QUARTIERE

## ABBILDUNGEN

Abb. 23.26:  
Siedlung Papenbusch,  
Zweite Bauphase,  
Quelle: Arbeitskreis  
Papenbusch 1990



## 1.6 SIEDLUNGEN UND QUARTIERE

## ABBILDUNGEN

Abb. 23.27:  
Siedlung Papenbusch,  
Dritte und vierte Bau-  
phase,  
Quelle: Arbeitskreis  
Papenbusch 1990



## 1.6 SIEDLUNGEN UND QUARTIERE

## ABBILDUNGEN



Abb. 23.28:  
Plan der Stadt Mülheim  
1926 (Ausschnitt, mon-  
tiert),  
StA MH Sign. 1501/38



Abb. 23.29:  
Plan der Stadt Mülheim  
1945 (Ausschnitt, mon-  
tiert),  
StA MH Sign. 1501/113

## 1.6 SIEDLUNGEN UND QUARTIERE

## ABBILDUNGEN

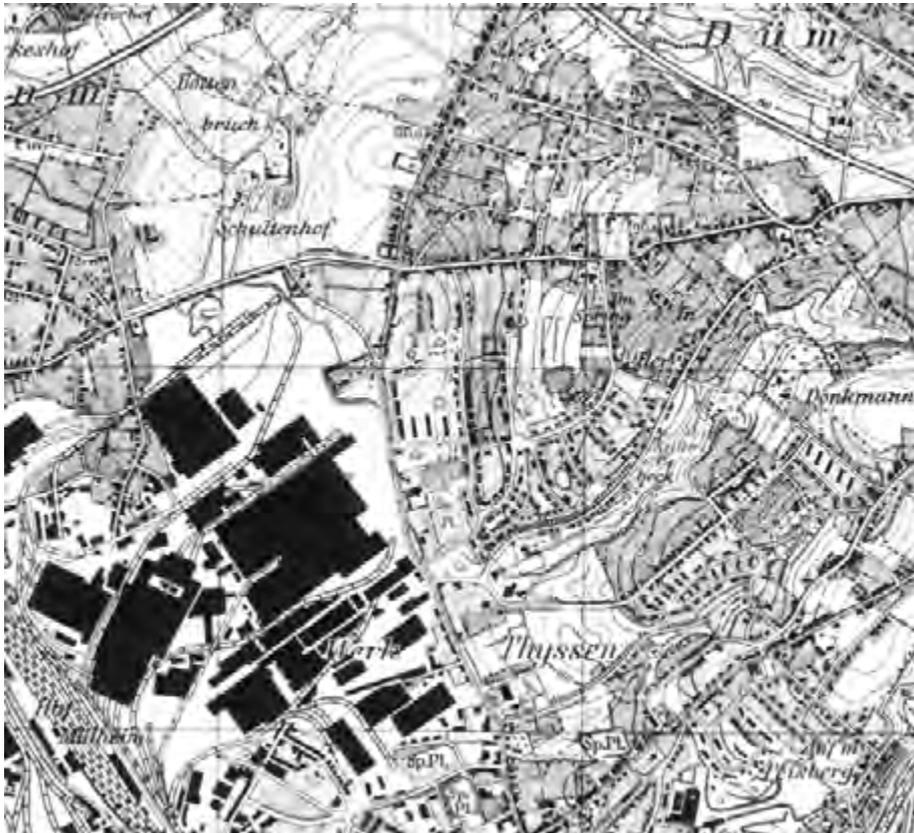


Abb. 23.30:  
TK 25 1954 (Ausschnitt)

Abb. 23.31:  
TK 25 1984 (Ausschnitt)



## 1.6 SIEDLUNGEN UND QUARTIERE

## ABBILDUNGEN

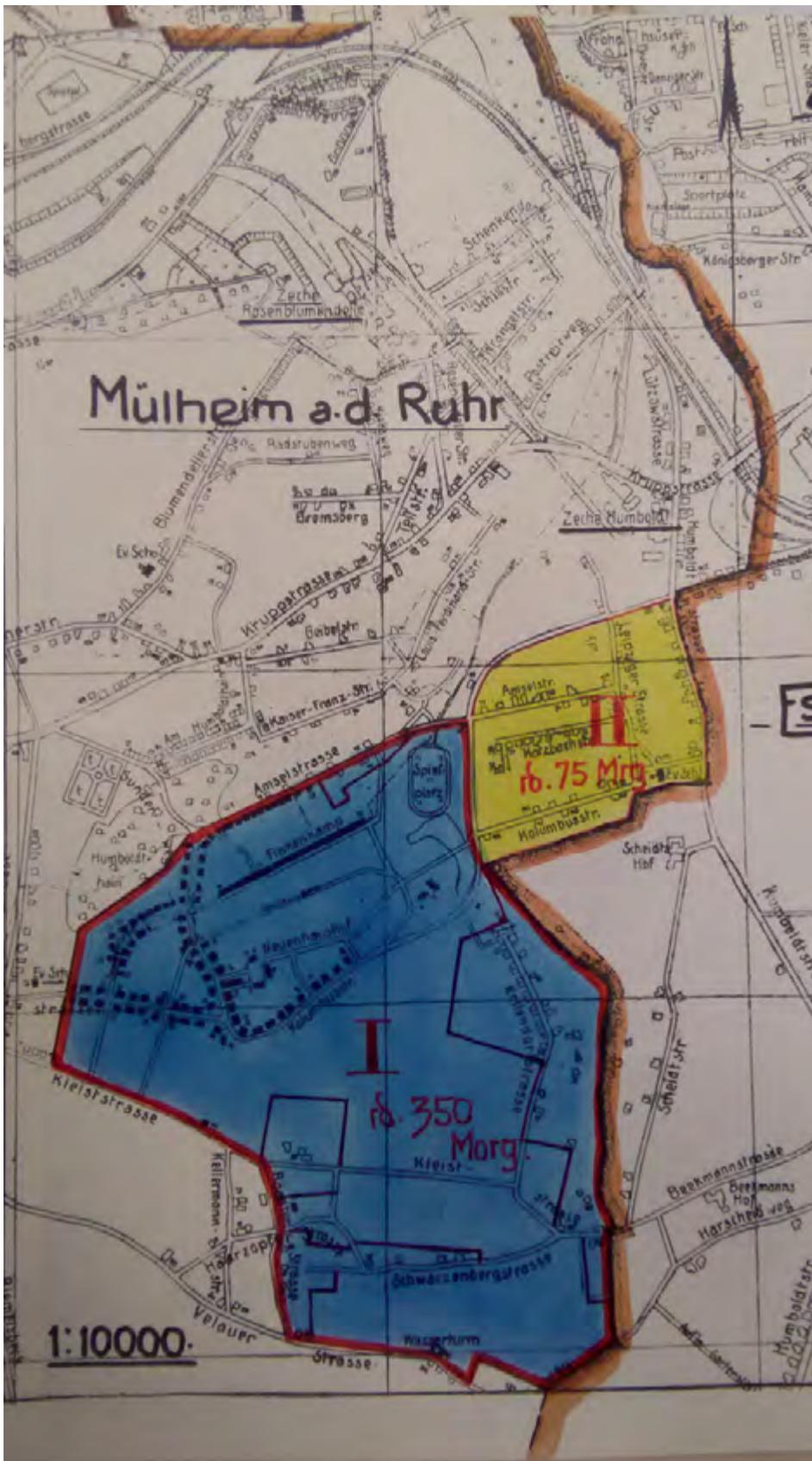


Abb. 23.32:  
 Fläche der Siedlung  
 Heimerde, Kartierung  
 1925  
 Quelle: StA MH, Akte  
 Sign. 1200/2522

1.6 SIEDLUNGEN UND QUARTIERE ABBILDUNGEN



Abb. 23.33:  
Bauphasenplan und  
Haustypen Siedlung  
Heimaterde  
Quelle: Stadt Mülheim

	<b>Siedlungsgruppe 1</b> Bismarckstraße 1-8   Grödenweg 7-13   Gildesstraße 15-22   Kellnerstraße 24-28, 29-45   Finkenstraße 1-15, 2-12		<b>Siedlungsgruppe 11</b> Lindenberg 91-97, 92-98
	<b>Siedlungsgruppe 2</b> Bismarckstraße 47-51   Lindenberg 100   Buchstraße 48-49		<b>Siedlungsgruppe 12</b> Heinrichstraße 2-16, 5-28
	<b>Siedlungsgruppe 3</b> Max-Hellwichstraße 84-110   Buchstraße 1-27, 3-18		<b>Siedlungsgruppe 13</b> Finkenstraße 10
	<b>Siedlungsgruppe 4</b> Max-Hellwichstraße 30-64   Kellnerstraße 23-31, 126-136   Schwanenbühlstraße 68-76, 88-118, 95-105		<b>Siedlungsgruppe 14</b> Sternweg 4-24, 30-32, 10-27
	<b>Siedlungsgruppe 5</b> Max-Hellwichstraße 62, 69-72   Kellnerstraße 104-112, 107-111, 116-124, 127-141   Heidebühlstraße 2-8   Schwanenbühlstraße 80-82   Finkenstraße 16-25		<b>Siedlungsgruppe 15</b> Lindenberg 38-44, 35-27
	<b>Siedlungsgruppe 6</b> Kellnerstraße 21, 35-37   Grödenweg 1-5   Heidebühlstraße 1-3   Heidebühlweg 1-4   Lindenberg 90-94		<b>Siedlungsgruppe 16</b> Finkenstraße 50, 49-61 Lindenberg 73-76, 7-9
	<b>Siedlungsgruppe 7</b> Buchstraße 29-33		<b>Siedlungsgruppe 17</b> Finkenstraße 12-15, 14-59 Kellnerstraße 95-123
	<b>Siedlungsgruppe 8</b> Kellnerstraße 90-102, 113-125		<b>Siedlungsgruppe 18</b> Kellnerstraße 3, 10, 89   Sternweg 29   Lindenberg 37, 46, 62, 61   Finkenstraße 92
	<b>Siedlungsgruppe 9</b> Heidebühlstraße 5-21		<b>Siedlungsgruppe 19</b> Sternweg 2, 11, 23, 34
	<b>Siedlungsgruppe 10</b> Kellnerstraße 19-47		<b>Siedlungsgruppe 20</b> Kellnerstraße 11-47, 63-67, 12-48   Lindenberg 48-58, 62-74, 63-69
			<b>Siedlungsgruppe 21</b> Kellnerstraße 89   91

Querstraßen

## 1.6 SIEDLUNGEN UND QUARTIERE

## ABBILDUNGEN



Abb. 23.34:  
Luftbild Siedlung Hei-  
materde ca. 1926  
Quelle: Stadt Mülheim

Abb. 23.35:  
Luftbild Siedlung Hei-  
materde 1926  
Quelle: Stadt Mülheim



## 1.6 SIEDLUNGEN UND QUARTIERE

## ABBILDUNGEN



Abb. 23.36:  
Luftbild Siedlung Hei-  
materde 1927  
Quelle: Stadt Mülheim

Abb. 23.37:  
Luftbild Siedlung Hei-  
materde 1927  
Quelle: Stadt Mülheim



## 1.6 SIEDLUNGEN UND QUARTIERE

## ABBILDUNGEN

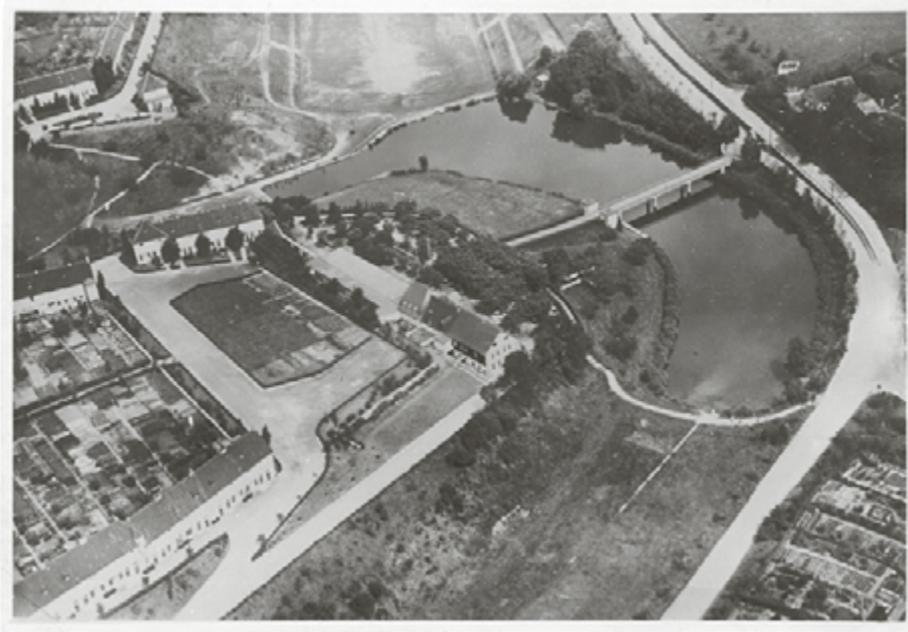


Abb. 23.38:  
Luftbild Siedlung  
Heimateerde 1933,  
Krug-Gaststätte und  
Schwimmbad  
Quelle: Stadt Mülheim

Abb. 23.39:  
Luftbild Siedlung Hei-  
materde 1939  
Quelle: Stadt Mülheim



1.6 SIEDLUNGEN UND QUARTIERE

ABBILDUNGEN



Abb. 23.40:  
Luftbild Siedlung Hei-  
materde 1939  
Quelle: Stadt Mülheim

Abb. 23.41:  
Luftbild Siedlung Hei-  
materde 1939  
Quelle: Stadt Mülheim



## 1.6 SIEDLUNGEN UND QUARTIERE

## ABBILDUNGEN



Abb. 23.42:  
TK 1984 (Ausschnitt)

## 1.6 SIEDLUNGEN UND QUARTIERE

## ABBILDUNGEN



Abb. 23.43:  
TK 1938 (Ausschnitt),  
Markierung: Künftige  
Siedlung Krähenbüsch-  
chen

Abb. 23.44:  
TK 1984 (Ausschnitt)



1.6 SIEDLUNGEN UND QUARTIERE ABBILDUNGEN

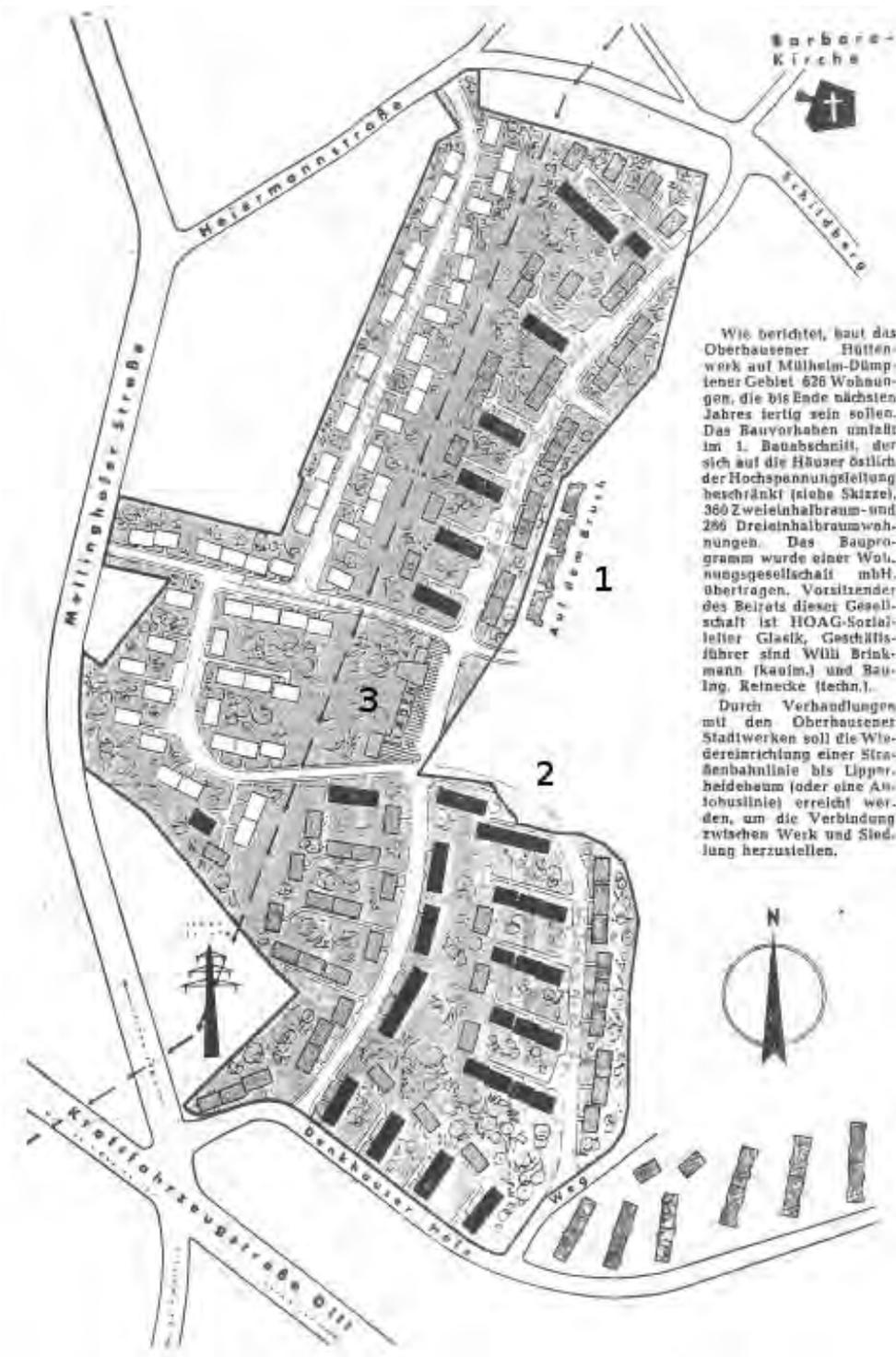


Abb. 23.45:  
Lageplan HOAG-Siedlung, Entwurf 1955  
Quelle: WAZ 8.5.1955

Wie berichtet, baut das Oberhausener Hüttenwerk auf Mülheim-Dämpfener Gebiet 626 Wohnungen, die bis Ende nächsten Jahres fertig sein sollen. Das Bauvorhaben umfasst im 1. Bauabschnitt, der sich auf die Häuser östlich der Hochspannungsführung beschränkt (siehe Skizze), 360 Zweieinhalbraum- und 266 Dreieinhalbraumwohnungen. Das Bauprogramm wurde einer Wohnungsgesellschaft mbH. übertragen. Vorsitzender des Beirats dieser Gesellschaft ist HOAG-Sozialleiter Glasik, Geschäftsführer sind Willi Brinkmann (kaufm.) und Bauling, Reinecke (techn.).

Durch Verhandlungen mit den Oberhausener Stadtwerken soll die Wiedererrichtung einer Straßenbahnlinie bis Lipprheidebaum (oder eine Autobuslinie) erreicht werden, um die Verbindung zwischen Werk und Siedlung herzustellen.

## 1.7 INFRASTRUKTUREN UND GRÜNLAND

## HISTORISCHE HERLEITUNG

**Wegenetze**

Bedeutsame Wegebeziehungen im Stadtgebiet von Mülheim sind in den Abschnitten zu den einzelnen Siedlungskernen benannt. Ihre Bedeutung erschließt sich vielfach nicht im Stadtbild allein, sondern erfordert Kenntnisse der Stadtgeschichte; die Perspektive des Stadtplans erleichtert ihre Wahrnehmbarkeit.

Bedeutsame Wegebeziehungen können „von altersher“ stammen, sie können aber auch Kunststraßen jüngerer Zeit sein – die Chausseen des 19. Jhs. ebenso wie Teile des Landstraßennetzes der Zwischenkriegszeit oder die Schnellstraßen des Autobahnnetzes. Die Katasterkarten der 1820er-Jahre erlauben eine präzisere Verortung der seinerzeit vorhandenen Straßen, die im Stadtgebiet vielfach erhalten sind; in der Kartierung des Berichtsteils Historisches Wissen sind diejenigen Wege hervorgehoben, die aus Sicht des Denkmalpflegeplans eine gewisse Bedeutung beanspruchen können.

So sind für den westlich der Ruhr gelegenen Teil des Stadtgebiets die von Broich nach Duisburg führende Duisburger Straße, die von Broich über Saarn und Mintard nach Kettwig/Düsseldorf leitende Düsseldorfer Straße und die von Saarn über Selbeck nach Ratingen leitende Kölner Straße hervorgehoben. Zudem werden die Friedhofstraße (als Weg von Speldorf in die südlich gelegenen Waldungen), die Alte Straße (als Höhenweg über der jüngeren Chaussee der Düsseldorfer Straße) und der Kahlenbergweg (als ehemaliger Weg zur Saarner Fähre) als bedeutsam erachtet.

Östlich der Ruhr prägen einige aus dem Mülheimer Zentrum herausführende historische Wege – ungeachtet der Veränderungen der Nachkriegszeit – das Wegenetz; dazu gehören die von dem Ring um den Kirchenhügel ausgehenden Straßen bzw. Straßenzüge Delle, Kettwiger Straße/Dimbeck, Hagdorn/Werdener Weg/Zeppelinstraße, Teinerstraße/Scharpenberg und Bachstraße/Dickswall. Als zentrale Zufahrt von Norden fungiert die Mellinghofer Straße/Eppinghofer Straße.

In Eppinghofen sind es zudem die Bruchstraße, das Oval von Kuhlenstraße/Kreuzstraße sowie die Chaussee der Aktienstraße, die im Stadtbauplan 1842 in einem Platz vor der damaligen Friedrich Wilhelms-Hütte Anfangs- und Endpunkt erhalten sollte.

Im Bereich von Styrum sind die Oberhausener Straße und die ehemalige Dorfstraße Schwerinstraße bedeutsam.

Im Mülheimer Osten sind die beiden aus dem Mülheimer Stadtzentrum herausführenden Straßen Gracht und Hingbergstraße hervorzuheben, zusammen mit dem Wegestern von Heißen (einschl. des Wegezuges Paul-Kosmalla-Straße/Velauer Straße) sowie der vormaligen

Dorfstraße Holthausener Höfe. In Dümpten sind Oberheidstraße/Schildberg prägend.

Aus der Tradition der Chausseen (als überörtliche Schnellverbindungen) heraus entstand in der Zwischenkriegszeit die Ruhsiedlungsverbandsstraße R 1, die als neuer Hellweg von Aachen bis Königsberg konzipiert war. Die erwähnte Kölner Straße war Bestandteil dieser Schnellstraße, die die Ruhr mit der 1928-30 erbauten Mendener Brücke querte. Am Ostufer der Ruhr leitete die R 1 zwischen Kahlenberganlage und Witthausbusch hangaufwärts (als Untere Saarlandstraße) und führte durch den Oppspring weiter Richtung Essen (als Obere Saarlandstraße/Essener Straße). Heute gehört der Straßenzug zur Bundesstraße B 1.

In den 1930er-Jahren entstand als Abzweig der auch als Ruhschnellweg bezeichneten Ruhsiedlungsverbandsstraße eine nördlich des Mülheimer Zentrums verlaufende Schnellstraße, die 1938 von Osten bis nach Styrum herangeführt und nach dem Zweiten Weltkrieg in westlicher Richtung fortgesetzt wurde. Durch den weiteren vierspurigen Ausbau dieser Schnellstraße 1954 bis 63 wurde hieraus zunächst die BAB A 430, seit 1992 BAB A 40. Ihre Trassenführung ist prägend für den Mülheimer Norden und kumuliert in dem aufwändigen Autobahnkreuz Kaiserberg auf Duisburger Seite, als dessen Ausläufer die Mülheimer BAB-Ruhrbrücke bei Alstaden betrachtet werden kann (siehe Abschnitt Ruhrbrücken weiter unten).

Auch der zweite BAB-Abschnitt auf Mülheimer Stadtgebiet, die BAB A 52 im Südosten, war als Teil des überörtlichen Schnellstraßennetzes zunächst als Bundesstraße B 288 geplant und erbaut worden, zusammen mit der eindrucksvollen Mintarder Ruhrtalhochbrücke. Die Trassenführung zielte auf eine Verbindung mit den Niederlanden, das Ende liegt an der Grenze bei Roermond und ist auf niederländischer Seite als N 280 fortgeführt. Die Planungen für den Teilabschnitt der BAB A 52 (die bis heute keinen durchgängigen Verlauf hat) auf Mülheimer Stadtgebiet starteten 1952 und wurden 1963 bis 66 ausgeführt. Die Zuordnung als Bundesautobahn (BAB) erhielt die heutige A 52 erst 1975.

## 1.7 INFRASTRUKTUREN UND GRÜANLAGEN

## HISTORISCHE HERLEITUNG

**Eisenbahntrassen**

Das Eisenbahnzeitalter begann in Mülheim nicht mit einer Dampfeisenbahn, sondern mit einer Pferdeisenbahn und nutzte so das tradierte Wissen um spurgebundene Trassenführungen wie auch die Zuverlässigkeit des Pferdes als Zugtier. Die südöstlich der Aktienstraße gelegenen Schachtanlagen der Gewerkschaft Vereinigte Sellaerbeck im Bereich Winkhausen/Eppinghofen nutzten eine 1839 in Betrieb genommene Pferdeisenbahn, die zu den Kohlenmagazinen an der Ruhr führte und 1842 bis auf Essener Stadtgebiet (an den Zechen Hagenbeck und Schöllerpack vorbei bis zur Zeche Matthias) weitergeführt wurde (Abb. 24.1). Sie diente vorrangig dem Kohlentransport, der zuvor im Mülheimer Raum das natürliche Gefälle zur Ruhr genutzt hatte.

Zu diesem Zeitpunkt bestand in Großbritannien bereits ein Dampfeisenbahnnetz; die als erste deutsche Eisenbahntrasse geltende Verbindung Nürnberg–Fürth war 1835 in Betrieb gegangen. Zugtiere blieben im Transport jedoch bis in das 20. Jh. hinein bedeutsam, sodass auch die zweite Mülheimer Pferdeisenbahn parallel zu den ersten Dampfeisenbahntrassen erbaut wurde: 1847 nahm die Gewerkschaft Ver. Sellaerbeck eine Trasse zum ebenfalls 1847 eingeweihten Bahnhof Oberhausen in Betrieb, die sich nördlich der Zeche Roland mit deren Trasse vereinigte (Abb. 24.2). Diese Bahntrasse wurde im weiteren Verlauf des 19. Jhs. zu einer maschinell betriebenen Zechenbahn, deren Lage im Bereich Dümpten heute etwa dem Verlauf der heutigen A 40 entspricht.

Auch die überörtlichen Bahntrassen entstanden in der Mitte des 19. Jhs. in den deutschen Ländern auf private Initiative, durch konkurrierende Eisenbahngesellschaften, die erst gegen Ende des 19. Jhs. verstaatlicht und dadurch zusammengeführt wurden. Zunächst führte die Konkurrenz um Kunden – gerade auch Transportkunden aus der Industrie – zu eigenständigen, unverbundenen Trassenführungen, die an neuralgischen Punkten auch parallel zueinander verliefen und bspw. in Duisburg zu einem Doppelbahnhof (an der Stelle des heutigen Hauptbahnhofs) führten.<sup>1</sup>

Die erste Dampfeisenbahntrasse auf heutigem Mülheimer Stadtgebiet wurde 1862 durch die Bergisch-Märkische Eisenbahn-Gesellschaft (BME) in Betrieb genommen. Sie war ein Teilabschnitt der Verbindung zwischen Witten/Dortmund und Oberhausen/Duisburg. Sie führte – von Osten kommend – an der Nordgrenze der Gemeinde Heißen (auf Gelände der Gemeinde Winkhausen) entlang; der eigentlich auf Winkhauser Gemeindegebiet liegende Bahnhof firmierte aufgrund der prägenden Siedlungsentwicklung als Bahnhof Heißen.

Hier wurde für die benachbarten Zechen ein entsprechender Abzweig für eine Zechenbahntrasse realisiert. Die BME-Trasse führte nördlich des Mülheimer Stadtzentrums entlang und erhielt dort einen weiteren, lange als Mülheimer Hauptbahnhof geltenden Bahnhof unweit der Straße Froschenteich. Anschließend leitete die Trasse über Styrumer Gebiet und von dort nördlich der Ruhr weiter bis Ruhrort (mit dem dortigen Rheintrajekt). Sie ist bis heute die prägende Bahntrasse im Mülheimer Stadtgebiet.

Bereits 1866 eröffnete die Konkurrenzgesellschaft der Rheinischen Eisenbahn-Gesellschaft (RhE) eine weitere Trasse auf Mülheimer Gebiet, die westlich des Mülheimer Zentrums parallel zur BME-Trasse geführt wurde (Übersicht: Abb. 24.3). Ihr zentrumsnaher Bahnhof entstand am Standort des heutigen Mülheimer Hauptbahnhofs, dort verließ die Trasse der Rheinischen Eisenbahn die gemeinsame Trasse mit der BME und querte die Ruhr mit der bis heute bestehenden Eisenbahnbrücke mit Viadukt auf der östlichen Ruhrseite. Die RhE-Trasse erhielt zusätzliche Bedeutung durch die Eisenbahnwerkstätte auf Broicher Seite, die mit einem Rangierbahnhof kombiniert war (ab 1880: Preußische Staatsbahn, siehe Abschnitt Industrie und Gewerbe). Seit der Jahrtausendwende besteht die Trasse auf Broicher Seite nicht mehr, die Ruhrbrücke und das Viadukt sind Teil eines Rad-schnellwegs geworden.

Als Ergänzung dieser beiden Ruhrgebietsstrecken in Ost-West-Richtung nahm die Bergisch-Märkische Eisenbahn-Gesellschaft 1876 eine am Thyssen-Werksengelände von der BME-Trasse abzweigende Strecke in Betrieb, die am Westufer der Ruhr über Saarn bis Kettwig verlief (Abb. 24.4). Sie querte den Schlosspark von Broich, trennte durch den Bahndamm Saarn von der Aue und führte in Mintard durch den Dorfkern (siehe zugehörige Abschnitte zu den Ortskernen Saarn und Mintard). Diese Bahnverbindung verband u. a. den Alterswohnsitz von August Thyssen, Schloss Landsberg bei Kettwig vor der Brücke, mit den Thyssen'schen Werken in Styrum. Sie wurde sukzessive aufgegeben; 1955 von einer zweigleisigen Hauptbahn zur eingleisigen Nebenbahn abgestuft, wurden 1968 der gesamte Personenverkehr und der Güterverkehr auf dem Abschnitt Kettwig-Saarn eingestellt. 1981 legte man auch den Streckenabschnitt Saarn-Broich (für den noch verbliebenen Güterverkehr) still, 1982 erfolgte die Demontage. Die hoch liegende Trasse ist als Saarner Damm mittlerweile zum Radweg umgewidmet, der Bahnhof Saarn zugunsten einer Wohnbebauung abgebrochen.

## 1.7 INFRASTRUKTUREN UND GRÜANLAGEN

## HISTORISCHE HERLEITUNG

**Mülheimer Häfen**

Mülheim liegt am Unterlauf der Ruhr, der seit Jahrhunderten als schiffbar galt (wenn auch mit entsprechenden jahreszeitlichen und klimatisch bedingten Schwankungen).<sup>2</sup> Im 18. Jh. hatte der Kohlentransport auf diesem Abschnitt der Ruhr für Mülheim eine hohe wirtschaftliche Bedeutung, zu der auch Familien wie die künftige Mülheimer Industrielldynastie Stinnes beitrugen. Um 1740 wurde die Ruhr schiffbar gemacht und ihr Flusslauf auch in Mülheim signifikant verändert (siehe Abschnitt Ruhr und Ruhrauen).

Erfolgte das Be- und Entladen der Ruhrschiffe – älteren Darstellungen wie dem Stich von J. J. Becker um 1750 zufolge<sup>3</sup> – zu dieser Zeit in Mülheim noch am Ruhrufer, wurde 1794 ein erstes Hafenbecken (mit Schiffbauplatz) am Ausfluss des Troost'schen Fabrikkanals angelegt (Abb. 24.5)

Dieser Stichhafen lag im heutigen Bereich der Ruhrpromenade zwischen Schlossbrücke und Eisenbahnbrücke. Die namensgebende, heute mehrheitlich überbaute Ruhrpromenade entstand dort um 1880, nachdem das Hafenbecken 1877 zugeschüttet worden war.

1846 hatte man ein weiteres, größeres Hafenbecken (ebenfalls als Stichhafen) flussabwärts in der Nachbarschaft des Bahnhofs der Bergisch-Märkischen Eisenbahn und nördlich des damaligen Werksgeländes der Friedrich Wilhelms-Hütte erstellt (Abb. 24.6). Bereits 1869 wurde dieses jüngere Hafenbecken verfüllt, um als Erweiterungsfläche der Friedrich Wilhelms-Hütte zu dienen; Barbara Kaufhold zufolge war dies auch in einem Rückgang der Ruhrschifffahrt begründet.

Der Ruhrorter Hafen an der Ruhrmündung entwickelte sich in den folgenden Jahrzehnten zum dominierenden Binnenhafen der Region, mit der Eingemeindung Ruhrorts nach Duisburg (infolge preußischen Regierungshandelns) 1905 als Duisburg-Ruhrorter Hafen mit besseren räumlichen Expansionsmöglichkeiten.

1910 beschloss die Stadt Mülheim dessen ungeachtet, zur Förderung des ortsansässigen Gewerbes einen neuen Hafen anzulegen, der 1928/29 in der bis dahin nur mit einzelnen Höfen besetzten Speldorfer Ruhraue realisiert wurde (Abb. 24.7). In Vorbereitung dieses neuen Stichhafens entstand ab 1915 (bis 1927) – nördlich von Solbad und Rennbahn Raffelberg – ein Durchstich der Alstadener Ruhrschleife mit Kraftwerk und Schleuse (als Großschifffahrtsweg).<sup>4</sup>

Die Lage des Hafens ist seither nicht auf Mülheimer, sondern auf Broicher Ruhrseite, die den Hafen erschließenden Bahnen zweigen von den Broicher Schienenwegen nördlich des zentralen Eisenbahn-Ausbesserungswerks ab.

Auch der Abschnitt, der zwischen dem Abzweig der Ruhr und der Schleuse vor dem 1915 bis 27 angelegten Schifffahrtskanal liegt, ist als Hafen ausgewiesen und genutzt, weshalb der Stichhafen auch als Südhafen firmiert (Abb. 24.8).

Bauten finden sich im Hafengebiet bis 1945 nur vereinzelt, hier v. a. an der Ruhrorter Straße und dem westlichen Abschnitt der Weseler Straße unweit des Südhafens. 1945 ist auch Beekmanns Hof – als historische Hofanlage in der Speldorfer Ruhraue – noch im Plan der Stadt Mülheim eingetragen. Die Bebauung nördlich und östlich des Südhafens erfolgt in den folgenden Jahrzehnten, dabei wird auch der Beekmanns Hof abgebrochen (Abb. 24.9/24.10).

Die beiden älteren Hafenbecken, die für die Mülheimer Ortsgeschichte wie für die Mülheimer Wirtschafts- und Sozialgeschichte sicherlich auch substantiell eine große Bedeutung hätten, sind in einer Phase des Rückgangs der Mülheimer Binnenschifffahrt überbaut worden und aus dem Stadtbild verschwunden. Der heutige Hafen in der vormaligen Ruhraue vor Speldorf und Broich bildet – zusammen mit dem Großschifffahrtsweg/Schifffahrtskanal flussabwärts mit Kraftwerk und Schleuse – eine jüngere technische Infrastruktur, die aus Sicht des Denkmalpflegeplans keinen schützenswerten Umriss besitzt.

Der heutige Mülheimer Hafen erscheint als großmaßstäbliches Gewerbegebiet ohne Bezug zur umgebenden Kulturlandschaft. Die hoch liegende Eisenbahntrasse der Hafenbahn, die das Hafengebiet in einem östlichen Halbkreis umfährt, fungiert in gewissem Umfang als Abgrenzung zu den verbliebenen Ruhrauen gegenüber der Friedrich Wilhelms-Hütte und beiderseits der Konrad-Adenauer-Brücke.

**Ruhrbrücken Mülheim**

Brücken bildeten bis zur Regulierung der schiffbaren Flüsse im deutschsprachigen Raum wartungsintensive Bauten, die durch Hochwasser und Eisgang immer wieder bedroht waren bzw. zerstört wurden und die – wie die Rheinbrücken – vielfach auch politisch-militärischen Restriktionen unterworfen waren. Mehr noch als Brücken kreuzten daher Fährverbindungen bis in die frühe Neuzeit die schiffbaren Flüsse. Fuhrten bildeten bevorzugte Siedlungsorte, so auch für das Dorf Mülheim und den Standort der Burg Broich. Das erste Brückenbauvorhaben in Mülheim bzw. Broich wird auf die Mitte des 15. Jhs. datiert, parallel zur Wiederherstellung des kriegsbeschädigten Schlosses Broich; diese Brücke wurde allerdings nicht realisiert.<sup>5</sup>

## 1.7 INFRASTRUKTUREN UND GRÜANLAGEN

## HISTORISCHE HERLEITUNG

Stattdessen bestanden lange Fährverbindungen über die Ruhr: Die 1408 erstmals erwähnte Broicher Fähre soll lt. Barbara Kaufhold als Seilfähre bestanden haben, die beiden weiteren Fähren in Saarn und Styrum wurden ebenfalls bereits 1446 erstmals erwähnt.

Am Rhein wurde aus politisch-militärischen Erwägungen noch bis Mitte des 19. Jhs. an Fähren bzw. Trajekten festgehalten – die 1871 bis 73 erbaute Duisburg-Hochfelder Eisenbahnbrücke gehörte zu den frühen Rheinquerungen außerhalb von Garnisonsstädten. An der Ruhr waren diese Überlegungen weniger bedeutsam, die Initiative für eine Brücke zwischen Mülheim und Broich ging daher 1835 von der königlich-preußischen Regierung in Düsseldorf aus und trug der stadträumlichen und industriellen Entwicklung Mülheims im Laufe des 19. Jhs. Rechnung.

Die 1842 bis 44 erbaute erste Mülheimer Brücke – die sog. Kettenbrücke – entstand zwischen Broich und Mülheim im Bereich der historischen Furt und war mit zwei hohen, zeittypisch fortifikatorisch ausgestalteten Portalrahmen konstruiert, zwischen denen die Fahrbahn geführt war und an denen die Kettenglieder der Hängebrücke montiert waren (Abb. 24.11 + 24.15).<sup>6</sup> Die Portale waren aus Gusselementen, die Kettenglieder hingegen aus Schmiedeeisen – Letzteres gefertigt von der Mülheimer Friedrich Wilhelms-Hütte, die dazu Puddeleisen der Fa. Hoesch aus Düren verarbeitete.

Ab der Jahrhundertwende erwies sich die Fahrbahnbreite der Kettenbrücke von ca. 7,50 m für das gestiegene Verkehrsaufkommen und die Integration einer Straßenbahntrasse als zu schmal. Bei dem 1907 ausgetragenen Wettbewerb ging das reichsweit tätige Bauunternehmen Grün & Bilfinger mit seinem Beitrag als Sieger hervor.

Für die architektonische Gestaltung hatte das Unternehmen den seinerzeit prominenten Karlsruher Architekten Hermann Billing engagiert, mit dem Grün & Bilfinger kurz zuvor schon die viel beachtete Duisburg-Ruhrorter Rheinbrücke (1903-07) realisiert hatte.<sup>7</sup>

Der zeitgenössisch u. a. für seine reformhistorischen, materialsichtigen Monumentalbauten bekannte Billing konzipierte eine mit Ruhrsandstein bekleidete Bogenbrücke, die zwei Stropfpfeiler besaß (Abb. 24.16/24.17). Die massiven Brüstungen waren über den Stropfpfeilern bastionsartig vorgewölbt und mit Kandelabern besetzt, unter der Fahrbahn spannten die aus Klinkern gemauerten Segmentbögen. Die Brückenbreite betrug nun 12 m. Die beiden Flusspfeiler verdeutlichen auch den Niedergang der Ruhrschifffahrt im späten 19. Jh. und die schrittweise Verlagerung des Mülheimer Hafens flussab-

wärts; die Kettenbrücke war noch ohne Flusspfeiler und somit ohne Hindernisse im Fluss errichtet worden.

Die nunmehr als Schlossbrücke bezeichnete Ruhrquerung wurde schließlich 1958/59 durch die heutige Hohlkastenbrücke ersetzt, die eine Brückenbreite von 24,20 m hat (Abb. 24.18). Sie wurde von dem bedeutenden zeitgenössischen Tragwerksplaner Fritz Leohnhardt und dem Kölner Brückenarchitekten Gerd Lohmer konzipiert und durch die Fa. Fried. Krupp Maschinen- und Stahlbau Rheinhausen realisiert.

Die ab Dezember 1959 in Betrieb genommene neue Brücke wurde parallel zur bestehenden Schlossbrücke erstellt und nach deren Sprengung (im Februar 1960) im September 1960 an die Position der alten Schlossbrücke geschoben.

Die 1842 bis 44 erbaute Kettenbrücke bildete die erste Mülheimer Ruhrbrücke; fast parallel zu ihr entstand bezeichnenderweise eine Eisenbahnbrücke: die Brücke der Cöln-Mindener Eisenbahn-Gesellschaft im Ruhrbogen Alstaden, erbaut 1845 bis 47 (Abb. 24.13/Abb. 24.14 + 24.21). Hier trafen die Trasse von bis zur Verstaatlichung miteinander konkurrierenden Bahngesellschaften aufeinander.

Dies führte dazu, dass sich die Rheinische Eisenbahngesellschaft (RhE), die Cöln-Mindener Eisenbahngesellschaft (CME) und die Bergisch-Märkische Eisenbahngesellschaft (BME) auch im Raum Mülheim für teilweise parallel, teilweise alternativ verlaufende Trassen mit den zugehörigen Querungen entschieden.

Während die Haupttrasse der BME zwischen Ruhrort und Witten/Dortmund den Alstadener Ruhrbogen nordwärts umfuhr, wird der Ruhrbogen bei Alstaden von einem Trassenfächer gequert, dessen Trassen aus Duisburg kommend eng beieinanderliegend erst den Schifffahrtskanal (am Kolkmannshof) und dann, bereits weiter auseinanderliegend, auch die Ruhr queren.

Die genannte CME-Brücke steht nördlich des Ruhrparks und damit bereits auf Oberhausener Gebiet. Eine zweite, flussaufwärts gelegene Brücke dieses Trassenbündels befindet sich unweit des Ruhrstadions (und leitet nach Styrum), sie wurde 1860 bis 62 von der BME erbaut (Abb. 24.21).

Die flussaufwärts nächstfolgende Brücke quert heute als „Blaue Brücke“ die Ruhr zwischen Broich und Styrum, sie gehörte zu der als Untere Ruhrthalbahn der BME geführten Trasse an der westlichen Ruhrseite (erbaut 1874 bis 76, Abb. 24.22).

Die prominenteste Eisenbahnbrücke Mülheims dürfte die stadtnahe Bogenbrücke der RhE sein, die der Kettenbrücke nördlich benachbart war und ab 1866 die Ruhr

## 1.7 INFRASTRUKTUREN UND GRÜANLAGEN

## HISTORISCHE HERLEITUNG

als Teil der Bahnstrecke Osterath-Dortmund Süd querte. Zwischen der Ruhrquerung der BME in Kettwig und der genannten Brücke der RhE zwischen Broich und Mülheim existier(t)en keine Eisenbahn-Ruhrbrücken.

Die prägnante Eisenbahnbrücke der RhE zwischen Mülheim und Broich (Abb. 24.19/24.20) ist von Osten über eine lange Vorlandbrücke herangeführt, die entlang der Bahnstraße zwischen der Unterführung der Löhstraße und der Unterführung der Friedrich-Ebert-Straße 22 eng gestaffelte Mauerwerksbögen, bis zu den bastionsartigen Brückenkopfpfeilern nochmals zehn Bögen aufweist (sog. Stadtviadukt).

Ein erster Bogen überspannt die ufernahe Ruhrstraße, zwei weitere Bögen die Ruhr: In historischen Fotografien ist die bauzeitliche Konstruktion mit eisernen Segmentbögen erkennbar, die über Eisenfachwerk die Fahrbahn tragen. Auf Broicher Seite schließen sich weitere sieben Mauerwerksbögen an, deren Spannweite jedoch deutlich größer ist als jene der Mülheimer Seite.

Die Eisenbahnbrücke der RhE wurde 1864/65 von der Kölnischen Maschinenbau AG nach Plänen von Emil Hartwich errichtet; 1926 wurden die drei zentralen Bögen gegen eine nunmehr über die Fahrbahn ragende Gitterbogenkonstruktion ersetzt. Die neue Konstruktion war von der Reichsbahndirektion Essen konzipiert und vom Düsseldorfer Stahlbau-Unternehmen Hein, Lehmann & Co. ausgeführt worden.

Der im Zweiten Weltkrieg gesprengte mittlere Bogen wurde 1950 gemäß den erhaltenen Bögen erneuert, 1974 wurden die Brückenkopfpfeiler mit den Treppenaufgängen baulich reduziert. 1926 ergänzt wurde der seitliche Gehweg zur Ruhrquerung (nach Kriegsschäden als Hohlkastenkonstruktion).

Die stadträumliche Bedeutung dieser Brücke ist eng mit der RhE und deren Hauptwerkstätte auf Broicher Seite verbunden; sie expandierte auch unter staatlicher Regie als Lokomotiv- und Wagenwerkstätte nördlich der Duisburger Straße und zog eine umfangreiche Bautätigkeit in den Bereichen südlich der Duisburger Straße (der Werkstätte gegenüber) und nördlich des Bahnhofs Speldorf (in der Nachbarschaft zum Dorf Speldorf) nach sich.<sup>8</sup>

Die Fachwerkträgerbrücke zwischen Broich und Styrum gehörte zur Unteren Ruhrtalbahn, die zwischen Kettwig und Styrum verlief und 1876 durch die Bergisch-Märkische Eisenbahn-Gesellschaft (BME) in Betrieb genommen wurde. Diese Trasse leitete westlich von Schloss Broich durch den ehemaligen Schlosspark, in dem auch das Bahnhofsgebäude errichtet wurde; die bestehende RhE-Trasse wurde rechtwinklig gekreuzt und erst nach

der sukzessiven Verstaatlichung der privaten Bahngesellschaften bei Schloss Broich untereinander verbunden.

Die Vorlandbrücke auf Broicher Seite ist mit fünf weit gespannten Bögen herangeführt, auf Styruer Seite sind sechs Bögen vorhanden. Die historische Brücke bestand aus zwei Fachwerkträgern oberhalb der Fahrbahn, die auf einem mittigen Flusspfeiler und zwei kräftigeren Uferbastionen lagerten. Die als „Blaue Brücke“ bekannte Fachwerkträgerbrücke wurde 1992 als Fußgängerbrücke neu erstellt.

Die 1860 bis 62 erbaute Eisenbahnbrücke der BME im Ruhrbogen Alstaden bedient die Trasse, die am Ruhrstadion vorbei nach Styrum führt (Abb. 24.21). Historische Luftbilder zeigen sie mit den fünf gleichmäßigen Jochen und Stropfpfeilern; die älteren beiden Gleise sind unverändert paarweise von über der Fahrbahn liegenden Fachwerkträgerträgern überspannt. Die Ruhr fließt unter dem mittleren Segment hindurch. Die beiden jüngeren Gleise (bei insgesamt vier Gleisen) entstanden 1974 im Zuge des S-Bahnbaus.

Die genannte Brücke der Cöln-Mindener Eisenbahn-Gesellschaft im Ruhrbogen von Alstaden, erbaut 1845 bis 47, führt heute auf das Stadtgebiet von Oberhausen. Über die Aue des Ruhrbogens Alstaden führt die heute aus zwei Gleisen, aber mit deutlich breiteren Flusspfeilern errichtete Brücke von Duisburg aus zunächst mit vier Jochen heran, nach einem breiten Stropfpfeiler mit kräftiger, stromaufwärts zeigender Spitze schließen sich weitere fünf Joche an. Der mittlere dieser fünf Joche überspannt die Ruhr. Das südöstliche Gleis wird beidseitig von Fachwerkträgern getragen, das nordwestliche Gleis unterstützt ein Kastenträger.

Weitere Straßenbrücken über die Ruhr entstanden in Mülheim (nach der genannten Kettenbrücke) erst ab dem frühen 20. Jahrhundert. Im Zuge der Neuplanung des Hafens und des Ruhrschiffahrtskanals entstand 1914 die Raffelbergbrücke, in deren Nachbarschaft 1923 bis 26 das Wasserkraftwerk Raffelberg erbaut wurde (Abb. 24.22).

Sie bildet im Grunde einen Brückenzug, der auf Speldorfer Seite Schleuse und Kraftwerkskanal überspannt, weiter nördlich dann als lang gestreckte Flutbrücke auf Stropfpfeilern ausgebildet ist; die 1943 zerstörte Brücke wurde nach dem Zweiten Weltkrieg wiedererrichtet. Der Brückenabschnitt über dem Schiffahrtskanal besteht aus geraden Stahlbrückensegmenten, die auf werksteinbekleideten Auflagern liegen; die Werksteinbe-

## 1.7 INFRASTRUKTUREN UND GRÜNLAND

## HISTORISCHE HERLEITUNG

kleidungen sind als raumbildende Brüstungen hochgeführt. Das die Ruhr überspannende Segment des nördlichen Brückenabschnitts ist als Fachwerkträgerbrücke erstellt, die übrigen Abschnitte sind aus Stahlbeton. An der Steinkampstraße (auf Styruer Seite) ist der Beginn der Brücke durch eine bastionsartige Verbreiterung mit Brüstungsmauer markiert.

Die Mendener Brücke von Saarn nach Menden wurde 1928 bis 30 als Ruhrquerung der Ruhsiedlungsverbandsstraße R 1 erbaut, die als neuer Hellweg von Aachen bis Königsberg konzipiert war. Mit dem 1920 gegründeten Ruhsiedlungsverband war ein Verkehrsbausträger geschaffen worden, der im Ruhrgebiet die für den zunehmenden automobilen Verkehr erforderlichen Fernstraßen nach „neuzeitlichem“ Muster erstellte. Die Stahlbetonbrücke, die bis heute die hellbeige Anmutung der historischen Aufnahmen zeigt, setzt am Saarer Ufer an und leitet mit zwölf Segmentbögen in die Ruhraue, um dann Richtung Menden als abfallender Damm weiterzuführen (Abb. 24.24).

Die drei Bögen, mit denen die Brücke in Saarn ansetzt, überqueren dabei die Ruhr und haben entsprechend zwei Strompfeiler; das mittlere Segment ist breiter und der Segmentbogenradius entsprechend weiter. Den Bau übernahm die Philip Holzmann AG. Die Fahrbahn ist nachträglich verbreitert und krägt nun beidseitig auf schlanken Konsolen über den historischen Brückenkörper hinaus, den seitlichen Abschluss bilden Geländer. Die geringen Spannweiten, die zur Querung der Ruhr bei Mülheim erforderlich sind, erforderten bei den jüngeren Ruhrbrücken kein oberhalb der Fahrbahn sichtbares Tragwerk mehr, wie es die Eisenbahnbrücken des 19. Jhs. noch zeigen.

Dies gilt auch für die sechsspürige Konrad-Adenauer-Brücke, die nördlich von Schlossbrücke und Rhe-Brücke die Ruhr quert. Die Spannbetonbrücke wurde 1969 bis 71 nach einer Planung von Hellmut Homberg von der ARGE Philipp Holzmann AG – Dyckerhoff & Widmann AG erstellt. Sie steht im Zusammenhang mit dem Bau des teilweise als Hochstraße geführten Tourainer Rings und ist, auch in der Ausbildung von seitlichen Zufahrtsanschlüssen, im Grunde ebenfalls eine Hochstraße, die auf Rundstützen steht.

Mit der Ausbildung des Autobahnnetzes entstanden im Mülheimer Stadtgebiet zwei Ruhrbrücken, die in autobahntypischer Weise über das bestehende Wegesystem gelegt sind. Mit dem schrittweisen Ausbau der ehemaligen B 1 und der den Norden Mülheims tangierenden Autobahnverbindung zwischen Essen und Duisburg

entstand mit dem Autobahnkreuz Kaiserberg 1965 bis 67 auch die Ruhrbrücke der heutigen BAB A 40. Sie ist vierspürig mit je einem seitlichen Beschleunigungs- und Verzögerungstreifen für die Anschlussstelle Duisburg-Kaiserberg (Abb. 24.26).

Die Spannbetonbrücke mit Rundstützen ist in der Aue als Hohlkastenbrücke, über der Ruhr als gevoutete Balkenbrücke (mit segmentbogigem Schwung) erbaut. Die Tragwerksplanung stammt vom Büro Thormählen + Peukert, die Ausführung erfolgte durch die Firma Karl Schäfer.

Nur unwesentlich älter ist die Mintarder Brücke, die 1963 bis 66 im Zuge der BAB A 52 errichtet wurde. Die Hochbrücke, deren größte Fahrbahnhöhe 65 m über der Ruhr liegt, erreicht eine Länge von mehr als 1,8 km und spannt damit weit über das Ruhrtal (Abb. 24.27/24.28). Sie war seinerzeit aufgrund der statisch-konstruktiven Merkmale vielbeachtet und ist eine Stahlbrücke (als Hohlkastenbrücke) mit Stahlbeton- bzw. Spannbetonpfeilern, die als längste Stahlbalkenbrücke Deutschlands gilt – aus einer Zeit, als für vergleichbare Dimensionen der Brückenbau mit Spannbeton vorherrschte. Die vom Büro Grassl Ingenieure (mit BAU BOAG) geplante Brücke wurde durch eine „bautechnisch“ gemischte ARGE ausgeführt (Unterbauten: BAU BAOG und Beton- und Monierbau AG, Überbau: F. Krupp GmbH, Rheinstahl AG und Stahlbau Albert Liesegang).<sup>9</sup>

Die beiden Autobahnbrücken und die Eisenbahnbrücken stehen für die verkehrliche Einbindung Mülheims in überörtliche Strukturen. Die bauliche Ausweitung und Verdichtung des Mülheimer Stadtraums im 20. Jh. wird hingegen – über die Straßenbrücken hinaus – in kleineren Brücken und Stegen deutlich, die vorrangig für Fußgänger, teilweise auch im Kontext technischer Bauwerke, stehen.

In flussabwärts gereihter Folge bildet der Brückenzug den Anfang, der von der Westspitze der Kahlenberganlage über den Schleusenkanal und die Ruhrinsel zur Saarer Aue führt. Der schlanke Betonbogen der Florabrücke über den Schleusenkanal entstand 1925 im Zuge der Neugestaltung der Ruhrinsel nach Plänen des Architekten Hans Großmann (Abb. 24.25). An dem zeitgleich erbauten Kahlenbergwehr, das die Ruhr an der Südspitze der Ruhrinsel regulierte, wurde 1962 eine Fußgängerbrücke erstellt, die die vollständige Ruhrquerung in diesem Bereich ermöglicht.

Die flussabwärts nächstfolgende Brücke quert am Wasserkraftwerk Kahlenberg vorbei als Kassenbergbrücke die Ruhr in der Mitte der Ruhrinsel; die auf Betonrahmen aufgesattelte Stahlbrücke führt dabei nicht nur über die

## 1.7 INFRASTRUKTUREN UND GRÜANLAGEN

## HISTORISCHE HERLEITUNG

Ruhr, sondern ist auch im Bereich der renaturierten Ruhrinsel als Brücke ausgeführt.

Als Brücke zur Insel des Wasserbahnhofs fungiert die Schleusenbrücke, die an der namensgebenden, 1927 erneuerten Schleuse von Mülheimer Seite über den Alten Schleusenkanal führt und eine hölzerne Klappbrücke ersetzte.

Keine Ruhrbrücke im eigentlichen Sinne ist der 1990 bis 92 anlässlich der Landesgartenschau MüGa 1992 errichtete Gerbersteg, der auf Broicher Seite uferbegleitend vor dem Becken am ehemaligen Elektrizitätswerk der Thyssen'schen Unternehmungen (Umbau 1928-29, Architekten Pfeifer & Großmann für die Rheinisch-westfälische Wasserwerksgesellschaft) entlangführt.

Brücken können u. a. gestalterisch, bautechnisch, infrastrukturell und städtebaulich bedeutsam sein. Als Ingenieurbauwerke, an deren Gestaltung vielfach Architekten mitwirkten, stehen sie zudem für die unterschiedlichen Herangehensweisen an die gute Form und deren Rezeption. Eine bedeutsame Brücke muss daher nicht im landläufigen Sinne schön gestaltet sein.

So ist die heutige Schlossbrücke infrastrukturell von hoher Bedeutung, während die Kettenbrücke und ihre Nachfolgerin als gestalterisch prägnanter fest im Stadtdächtnis verankert sind.

Die Eisenbahnbrücken mit ihren prägnanten Viadukten verdeutlichen ebenfalls wichtige Wegebeziehungen des überörtlichen (Eisenbahn-)Verkehrs. Dabei ist das Viadukt der RHE-Brücke stadtstrukturell von hoher Bedeutung und wirkt, aufgrund der städtebaulichen Wachstumsimpulse der zugehörigen Broicher Lokomotiv- und Wagenwerkstätte, auch als Zeugnis dieses stadtgeschichtlich bedeutenden Betriebsstandorts. Auch die Styrumer Brücke der Unteren Ruhrtalbahn mit dem 1992 erneuerten Brückensegment über die Ruhr vereint eine stadträumlich prägnante Form mit einer prägnanten Lage in einem noch als Auenlandschaft erlebbaren Abschnitt der Ruhr. Das Trassenbündel am Ruhrbogen von Alstaden gehört in den Kontext der Brückenlandschaft Ruhraue, eines Bausteins der Route Industriekultur.

Die Autobahnbrücke der BAB A 40 nahe Duisburg-Kaiserberg wirkt gestalterisch und bautechnisch wenig herausragend, ganz anders hingegen die Autobahnbrücke der BAB A 52 bei Mintard, die als bautechnisch viel beachtet, landschaftlich prägnant und gestalterisch hervorragend gewürdigt werden kann.

Bei den kleineren Brücken ist insbesondere die Flora-Brücke ein auch bautechnisch reizvolles Zeugnis für die Freiraumplanung der Weimarer Zeit in Mülheim.

### Flughafen Essen-Mülheim

Die Luftfahrt hatte sich nach dem ersten Motorflug der Gebrüder Wright 1903 vergleichsweise rasch zu einer ausgereiften Technologie entwickelt. Nach dem deutlichen Entwicklungsschub, den der Erste Weltkrieg für die Luftfahrttechnik mit sich brachte, setzte in der Zwischenkriegszeit eine verbreitete Verkehrsfliegerei ein, die die deutschen und europäischen Ballungsräume und Metropolen mit Post-, Zeitungs- und Personenverkehr verband. Die Reichweite der damaligen Verkehrsflugzeuge und die Begrenzungen des überörtlichen Kraftverkehrs aufgrund der Straßenverhältnisse führten zu einem ersten, vergleichsweise dichten Netz von Verkehrsflughäfen.

1925 gründete sich die Luftverkehrsgesellschaft Ruhrgebiet AG (LURAG), deren Anteilseigner u. a. Städte, Landkreise und Gemeinden zwischen Düsseldorf, Krefeld und Dinslaken sowie die Städte Essen, Duisburg, Bochum und Recklinghausen waren.<sup>10</sup> Die Bedeutung des Flughafens für die Wirtschaft an Rhein und Ruhr zeigt sich darin, dass zudem Institutionen der Kaufmannschaft und der Industrie LURAG-Anteilseigner wurden. Der neue Flughafen Essen-Mülheim entstand in der Gemeinde Raadt, damals Teil des Stadtkreises Mülheim an der Grenze zu Essen. Mit der Eröffnung des Flughafens am 1.9.1925 setzte ein reger Betrieb ein, der im selben Jahr u. a. fast 450 Personen nach München transportierte.<sup>11</sup> 1930 wurden bereits mehr als 4700 Personen nach München und fast 1400 Personen nach Mannheim transportiert – bei einem Gesamtvolumen von 93.677 beförderten Fluggästen im gesamten deutschen Luftverkehr.<sup>12</sup> Mehr als 80 % davon entfielen auf die Anfang 1926 gegründete Deutsche Luft Hansa AG, die seinerzeit mit Beteiligung der LURAG entstand; Letztere brachte zehn Flugzeuge der Typen Junkers F 13 und G 24 in die neue Gesellschaft ein, die aufgrund der Beschränkungen des Versailler Vertrags in Schweden produziert worden waren. 1927 erfolgte die Gründung der Flughafen AG.

Der Flughafen Essen-Mülheim wurde zunächst mit einem runden Flugfeld erstellt, in dessen Mitte eine Rauchfackel die Windrichtung visualisierte und den Piloten damit Hinweise gab, aus welcher Richtung diese bevorzugt abfliegen sollten (Abb. 25.29). Auf seinem planierten Gelände liegt der mit 152 m ü. NN höchste Punkt des Mülheimer Stadtgebiets.

Beim Ausbau des Flughafens mit neuem Abfertigungsbauwerk und neuem Flugleitgebäude 1932 (Arch. Ewald Brecklinghaus im Duktus der Moderne – Abb. 24.33) wurde seine Grundform zum Oval, da sich die Windanfälligkeit der Flugzeuge vermindert hatte. Interessanter-

## 1.7 INFRASTRUKTUREN UND GRÜANLAGEN

## HISTORISCHE HERLEITUNG

weise wurde das Rund des Flughafens 1929 bei der kommunalen Neugliederung geteilt, sodass es zur Hälfte auf Mülheimer, zur Hälfte auf Essener Gebiet liegt. Ab 1938 fungierte er als Zentralflughafen des Ruhrgebiets und war ab Kriegsbeginn Standort eines Jagdgeschwaders, für das der Flughafen ab Ende 1942 weiter ausgebaut wurde.

Der nach Kriegszerstörungen wieder aufgebaute Flughafen Essen-Mülheim diente zunächst den Alliierten als Reparaturflughafen, ab 1950 konnte der Flughafen auch wieder für Segelflugzeuge genutzt werden; erst 1959 wurde die Zulassung für die allgemeine Luftfahrt erneut erteilt. Die heutige Start- und Landebahn liegt leicht aus der Ost-West-Achse gedreht und reicht von der Lilienthalstraße, die das vormalige Rund des Flughafens auf Essener Seite umfuhr, nach West-Südwest zur früheren Hoflage Auf der Heide, heute Kreuzung Horbeckstraße/Bollenberg (Abb. 24.30). Der Flughafen ist in seinem Bestand als Verkehrslandeplatz bis 2024 bestätigt.<sup>13</sup>

### Friedhöfe

Bis in die frühe Neuzeit lagen Friedhöfe traditionell im Nahbereich der zugehörigen Kirchen.<sup>14</sup> Im 18. Jh. setzte eine Reform des Bestattungswesens ein; so ordnete der Kurfürst Carl Theodor, damals u. a. Herzog von Jülich-Berg, aus stadthygienischen Gründen die Schließung der innerstädtischen Kirchhöfe und die Verlegung der Friedhofsanlagen vor die Städte an.<sup>15</sup> In Mülheim wurde dieser Anordnung allerdings erst ab 1812, in napoleonischer Zeit, mit dem Bau des Altstadtfriedhofs entsprochen.

Bis Anfang des 20. Jhs. entstanden in den historischen Ortskernen vor Mülheim, Broich und Styrum sowie in umgebenden Dörfern kommunale Friedhöfe, die – ergänzt durch fünf konfessionelle Friedhöfe – die heutige Friedhofslandschaft des Stadtgebietes bilden. Die Mülheimer Friedhöfe lassen sich in drei Grundformen unterscheiden, mit denen sich auch unterschiedliche zeitgeschichtliche Phasen der Friedhofsgestaltung überliefern. Diese Grundtypen sind nachfolgend als parzellierte Friedhofsanlagen, als Friedhöfe mit Kreuzallee und als Friedhöfe mit parkartiger Gestaltung benannt.

Der *parzellierte Typus* ist repräsentiert durch den 1812 begründeten Altstadtfriedhof, der als Gartendenkmal und als Bestandteil des Denkmalbereichs I geschützt ist. Im Zuge der erwähnten Verlagerung der Friedhöfe aus dem Siedlungsgefüge wurde dieser südöstlich des Mülheimer Kirchenhügels, zwischen den stadtauswärts führenden Straße Hagdorn und Dimbeck eingerichtet, in einem noch kaum besiedelten Bereich vor der

Stadt (Abb. 24.33 und 24.34). Der u. a. 1835 und 1878 erweiterte Friedhof erhielt 1889 ein repräsentatives Torhaus an der Kettwiger Straße, die Trauerhalle wurde 1907 erbaut. 1900 wurde der Friedhofsweg angelegt; der nördlich davon gelegene, älteste Friedhofsteil wurde 1909 geschlossen.

Die südlich des Friedhofswegs verbliebene und von Mauern umfriedete Anlage des Altstadtfriedhofs ist durch ein Raster aus etwa gleich großen Grabfeldern gegliedert. Entlang der mit Lindenalleen bepflanzten Wege sind Reihengräber angeordnet. Die individuell gestalteten Grabmäler und Grüfte (mit Begräbnisstätten prominenter Mülheimer Bürgerfamilien) zeigen vielfach qualitätvolle Steinmetzkunst, die bis heute erhalten ist. Mit der Eröffnung des neuen Mülheimer Hauptfriedhofs 1916 wurden die Bestattungen auf dem Altstadtfriedhof eingestellt. Der nördliche Teil des Friedhofs (jenseits des Friedhofswegs) wurde 1968 als Denk- und Mahnmal für die Opfer der beiden Weltkriege (Bildhauer Gerhard Marcks) in eine offene Parkfläche umgewandelt.<sup>16</sup>

Der Jüdische Friedhof auf dem Annaberg soll um 1750 angelegt worden sein. Von 1876 bis 1920 wurde die Begräbnisstätte bis zu ihrer jetzigen Größe erweitert. Der auf einem Hanggelände über der Gracht liegende Friedhof weist eine Dreiteilung mit Reihengräbern und eine über eine Pappelallee betonte Mittelachse auf, die sich auf die aus den 1920er-Jahren stammende Trauerhalle bezieht. In dieser Sichtachse erhielt der Friedhof ein Mahnmal für die Opfer der nationalsozialistischen Verfolgung.

Im südlichen, unweit der Straße Gracht liegenden Friedhofsbereich sind eine größere Anzahl historischer Grabstätten erhalten. Im mittleren Teil sind jüngere Gräber insbesondere der Nachkriegszeit, die aktuelle Belegung erfolgt im nördlichen Teil. Neben dem zeitgeschichtlichen Zeugniswert ist der öffentlich zugängliche, zur Gracht hin präsente und unverändert belegte Friedhof Ausdruck einer in das Mülheimer Stadtleben integrierten jüdischen (Begräbnis-)Kultur und hat damit einen hohen gesellschaftlichen Stellenwert.

Wenige Jahre vor der Eröffnung des Altstadtfriedhofs kam die katholische Gemeinde von Saarn der Aufforderung nach, die Begräbnisstätten aus dem Dorfkern zu verlegen. Der 1807 begründete katholische Friedhof in Saarn liegt südlich des historischen Saarner Ortskerns an der Landsberger Straße. Die geometrische Anlage zeigt gleichmäßig angeordnete Reihengräber und eine kleinteilige Bepflanzung mit Solitärsträuchern, Hecken und Baumreihen. Die mittig gelegene Kapelle wurde in

## 1.7 INFRASTRUKTUREN UND GRÜANLAGEN

## HISTORISCHE HERLEITUNG

den 1980er-Jahren erbaut, die bauliche Ausstattung des Friedhofs mit Natursteinmauern, Treppen, Polygonalplatten und Wegeeinfassungen stammt aus den 1950er-Jahren. Am Friedhofszugang sind ältere Grabsteine versammelt, u. a. die Grabstätten Saarner Pfarrer.

Als *Kreuzallee-Typus* werden die durch ein baubeständiges Wegekreuz gleichförmig gegliederten Friedhöfe bezeichnet, in denen die Grabstätten selbst vielfach noch in einer dem parzellierten Typus entsprechenden Weise gereiht sind. Bei den Mülheimer Friedhöfen ist dieses Alleenkreuz teilweise gut erhalten, teilweise nur als Rudiment vorhanden.

1877 wurde die Landbürgermeisterei Mülheim aufgelöst und drei selbständige Bürgermeistereien gebildet. Zugleich wurde diesen neuen Gemeinden die weitere Nutzung des kommunalen Altstadtfriedhofs ab 1878 verwehrt. Dies zog noch im selben Jahr die Neuanlage von Friedhöfen in Broich, Speldorf, Styrum, Heißen, Holthausen und Menden nach sich. 1879 folgte der (ältere) Friedhof in Dümpten am Schildberg.

Der seinerzeit eingerichtete, ältere Teil des Friedhofs in Broich gehört zum genannten Kreuzallee-Typus mit einer zentralen Kapelle (verm. erbaut in den 1920er-Jahren). Die Alleeführung ist dort allerdings nicht mehr vollständig erhalten, erlebbar sind Teilabschnitte aus Zierkirschen und Lebensbäumen. Das südlich angrenzende Siepental ist für Spaziergänger an das Wegesystem des Friedhofs angebunden. Der über eine Brücke erreichbare Erweiterungsteil östlich des Siepentals entstand ab den 1950er-Jahren.

Auch der zeitgleich eingerichtete Friedhof Dümpten I am Schildberg – mit Sichtbezug zur evangelischen Kirche – zeigt eine rechtwinklige Anlage, von dessen Platanenalleen nur noch Reststrukturen erhalten sind. Aufgrund seiner heutigen städtebaulichen Einbindung und räumlichen Offenheit weist er mittlerweile einen platzartigen Charakter auf. Die mittig positionierte kleine Kapelle stammt aus einer Erweiterungsphase um die Jahrhundertwende. Jenseits der Straße Schildberg befindet sich an der Wittkamp-Waldung ein zweiter, separat gelegener Friedhofsteil mit einer in den 1930er-Jahren erbauten zweiten Kapelle.

Der ebenfalls 1878 angelegte Friedhof in Heißen war ursprünglich eine im Grundriss etwa quadratische Anlage mit einem Alleenkreuz aus Rotbuchen, das am nordöstlichen Haupteingang in einem Teilabschnitt noch erhalten ist. Entsprechend dem Grundraster wurden auch hier Reihengräber angelegt und mit Schnitthecken eingefasst. Der im 19. Jh. im südlich angrenzenden Talab-

schnitt im landschaftlichen Stil entwickelte Humboldthain wurde in der Nachkriegszeit an den älteren Friedhofsteil räumlich angeschlossen, bleibt aber bis heute mit diesem konzeptionell unverbunden und erscheint nur noch spärlich mit Gräbern belegt. Die Friedhofskapelle aus den 1950er-Jahren steht an der westlichen Schnittstelle beider Friedhofsteile.

Bei dem Friedhof Holthausen an der Röntgenstraße handelt es sich um eine stark verfallene Begräbnisstätte, die heute vielmehr als Grünfläche wahrgenommen wird. Die schmalrechteckige von Hecken umfriedete Anlage von 1878 wird bereits seit 1918 nicht mehr belegt, von der ehemaligen Grundstruktur mit einer Kreuzallee aus Tannen existiert nur noch der mittlere Weg. Die wenigen erhaltenen Grabsteine stehen vielfach nicht mehr an erkennbaren Grabstellen, sondern in Rasenflächen; Baumstümpfe von Allee- und Solitäräumen lassen die verlorenen Strukturen teilweise erahnen.

Der katholische Friedhof von Mintard liegt nördlich der altherwürdigen Pfarrkirche, deren Ursprung auf das 9. Jh. datiert wird und die lt. Weber 1993 vermutlich früh über eine Begräbnisstätte verfügte. Das kompakte, raumhoch mit Hecke eingefasste Friedhofsareal ist durch Wege viergeteilt; zwei Felder sind mit rechtwinkligen Gräbern belegt, die beiden anderen Felder sind durch Rasenflächen mit einer Solitärbaumbepflanzung aus Riesen-Lebensbäumen geprägt. Die Wegestruktur zeigt noch die Kreuzanlage, die im Bewuchs jedoch nicht mehr ablesbar ist. Die Kapelle in der nordöstlichen Ecke des Friedhofs, neben dem dortigen Zugang von der August-Thyssen-Straße, wurde vermutlich in den 1990er-Jahren erbaut.

Während die katholische Gemeinde von Saarn bereits 1807 – wie erwähnt – einen außerhalb des Dorfkerns gelegenen Friedhof einrichtete, ist der heutige evangelische Friedhof von Saarn, der sog. Aubergfriedhof, erst 1903 eingerichtet worden. Zuvor hatte die Gemeinde ab 1835 auf einem Friedhof an der Kahlenbergstraße bestattet. Der Aubergfriedhof weist eine prägnante Lindenallee in Kreuzform auf. Die vollständig mit Altbäumen erhaltene Alleestruktur sowie die schöne Einbettung in die Wald- und Wiesenlandschaft am Rande des Ruhrtals bestimmen den Charakter der Anlage.

Um die Jahrhundertwende wurde eine intensive Debatte um die Gestaltung von Friedhöfen geführt, die sich auch um landschaftliche vs. formale Gestaltung drehte. Aus nachvollziehbaren Gründen – der rechtwinkligen Grabstelle als regelmäßig kleinste Einheit – setzen sich hier die Friedhöfe in einer stärker an der formalen Gartenkunst orientierten Gestaltung durch.

## 1.7 INFRASTRUKTUREN UND GRÜANLAGEN

## HISTORISCHE HERLEITUNG

Als *Friedhöfe mit parkartiger Gestaltung* treten sie im Stadtbild als Parkanlagen in Erscheinung, die die Grabstellen in einen landschaftsgärtnerischen Gesamtkontext einbetten. Dazu gehört der Mülheimer Hauptfriedhof als bedeutendes Beispiel für ein architektonisches Friedhofskonzept der Reform (Abb. 24.34).

Im Jahre 1915 wurde hierzu ein Ideenwettbewerb ausgeschrieben. Der Siegerentwurf „Grünumhegt“ von Gartenarchitekt Friedrich Bauer und Architekt Walter Günther aus Magdeburg wurde 1916 bis 24 umgesetzt.<sup>17</sup> Wesentliche bauliche Strukturen des Friedhofs entstammen Ergänzungen der 1950er- bis 1960er-Jahre, so auch die 1962 auf der mittigen Querachse errichtete neue Kapelle mit zugehöriger Umfeldgestaltung.

Ausgehend vom Hauptportalgebäude, das 1928 von dem Architekten Theodor Suhnel erbaut wurde, erstreckt sich eine breite Mittelachse mit Säuleneichen und Sichtbezug in das Forstbachtal. Die in Bauphasen realisierten Friedhofsteile wurden über Terrassierungen in das geneigte Gelände eingepasst und mit Mauern, Stufen und Heckenelementen untergliedert. Die orthogonalen und diagonalen Nebenachsen sind ebenfalls mit Alleen, die Kreuzungs- und Endpunkte mit Plätzen und Brunnenanlagen betont. Im westlichen Friedhofsabschnitt befindet sich am Endpunkt der Mittelachse ein großes Rondell mit Brunnen. Im Süden schließt die Kulturlandschaft des Forstbachtals an.

In Styrum befinden sich an der Landwehr insgesamt drei Friedhöfe, von denen die zwei kleineren heute auf Oberhausener Gebiet liegen. Der Friedhof Styrum am Herderweg wurde 1878 direkt an der heutigen Stadtgrenze eingerichtet und sukzessive in südlicher Richtung erweitert; die BAB A 40 trennt ihn heute von der Styruer Wohnbebauung und gibt dem Friedhof aus dieser Richtung eine gewisse Insellage.

Die geometrische Grundstruktur wird von einer als Lindenallee aufgepflanzten Hauptachse bestimmt. Die seitlich anschließenden Friedhofsteile sind über ein Wegeraster mit Alleen aus Baumhasel, Linden und Zierkirschen strukturiert. Während im östlichen Teil bereits viele Grabfelder zu Rasenflächen umgewidmet sind, liegt im westlichen Abschnitt eine homogene Einfassung der Grabstätten mit Schnitthecken vor. Die bauliche Ausstattung mit Eingangstoren und Brunnen aus Naturstein stammt aus den 1950er-Jahren, eine Kreuzigungsfigur weist auf den älteren katholischen Friedhofsteil hin. Im südlichen Abschnitt der Hauptallee wurde in den 1960er-Jahren eine Kapelle errichtet und der Freiraum mit Mauerscheiben aus Betonwaben zeitgenössisch gestaltet. Im an den Duisburger Stadtwald angrenzenden Stadtteil

Speldorf liegen zwei Waldfriedhöfe, die ebenfalls zu den *Friedhöfen mit parkartiger Gestaltung* gerechnet werden können. Dieser Typ entstand vielfach durch die schonende Einpassung der Friedhofsnutzung in einen bestehenden Waldbestand, aber auch durch gezielte wald- oder hainartige Gehölzbepflanzung als landschaftsgärtnerischer Entwurf.

Der Ehrenfriedhof wurde 1914 auf dem Großen Berg in Speldorf errichtet und nahm die gefallenen Soldaten des Ersten, später auch des Zweiten Weltkriegs sowie die bei der Bombardierung Mülheims getöteten Männer, Frauen und Kinder auf. Er kombiniert individuell gestaltete Grabsteine mit den typischen kreuzförmigen Gefallenen-Grabsteinen, die in einen Kiefernwald integriert und über ein einfaches Rundwegesystem erschlossen sind. 1933 wurde die Plastik „Zusammenbrechender Krieger“ von Hermann Lickfeld eingeweiht.

Der Friedhof Speldorf entstand 1878 am Nordrand des Broich-Speldorfer Waldes und wurde mehrfach nach Süden erweitert. Der Waldfriedhof ist durch einen hainartigen Altbaumbestand aus Kiefern und Birken geprägt, das Wegesystem über Längs- und Querachsen geometrisch gegliedert. Während die Grabfelder im Umfeld der aus den 1930er-Jahren stammenden Trauerhalle mit Schnitthecken eingefasst sind, zeichnet sich der südliche Friedhofsabschnitt durch eine parkähnliche Bepflanzung mit frei wachsenden Hecken und Rhododendren aus.

Auf der Mehrzahl der Mülheimer Friedhöfe ist der Wandel der Begräbniskultur von Erdgräbern hin zu oberirdischen Urnenanlagen wahrzunehmen, die den räumlichen Charakter der jeweiligen Friedhofsanlage mitunter signifikant zu verändern vermögen. Sie werden meist als raumbildende Urnengrabwände oder gruppierte Urnenstelen in Teilräumen der Friedhöfe konzentriert. Hier erscheinen die Urnenstelen auf dem Hauptfriedhof und das Urnengemeinschaftsgrab auf dem Altstadtfriedhof als gelungene Integration.

Zugleich werden auch sinkende Bestattungszahlen beobachtet und prognostiziert, auf die in Mülheim mit einer konzeptionellen Studie zum künftigen Umgang mit den bestehenden Friedhöfen reagiert wurde (siehe Maßnahmen und Handlungskonzept, Teil 2).<sup>18</sup>

### Parks – Grünanlagen

Die Ursprünge der ersten historischen Gärten und Parks Mülheims im Umfeld von Schloss Styrum, Schloss Broich und Kloster Saarn verweisen auf das 16. bis 18. Jh.<sup>19</sup> Die maßgebliche Entwicklung des öffentlichen Grüns im Stadtgebiet begann jedoch im späten 19. Jh., als im Zuge der Industrialisierung zunächst die bürgerlichen

## 1.7 INFRASTRUKTUREN UND GRÜANLAGEN

## HISTORISCHE HERLEITUNG

Verschönerungsvereine und ab Anfang des 20. Jhs. die kommunale Grünverwaltung Parkanlagen, Plätze und Promenaden entlang der Ruhrufer und in den Bachtälern und Wäldern Mülheims entwickelte.

Im Jahre 1879 gründete sich der Mülheimer Verschönerungsverein. Es entstanden erste Spaziergänge im Witthausbusch und am Kahlenberg (Abb. 24.36), die städtischen Ruhranlagen sowie einige Schmuckplätze. Ab 1913 übernahm das städtische Gartenamt, geleitet durch den in der königlichen Gärtnerlehranstalt Wildpark-Potsdam ausgebildeten Fritz Keßler, die Verantwortung für die Planung und Pflege der Grünanlagen Mülheims. Ab den 1920er-Jahren begann man unter seiner Ägide grünordnungsplanerische Ziele umzusetzen und die Park- und Waldanlagen im Freiflächenverbund zu entwickeln.<sup>20</sup>

Mit dem Raffelbergpark, entworfen durch den Düsseldorfer Gartenkünstler und Gartendirektor Walter Baron von Engelhardt, besitzt Mülheim ferner ein Gartendenkmal, das den Zeitgeist der Gartenreformbewegung der 1920er-Jahre besonders einprägsam wiedergibt und von besonderem gartenkünstlerischen Wert ist.

Mit der Landesgartenschau Mülheim 1992 wurden die historischen Parkanlagen entlang der Ruhr und an den Schlössern Styrum und Broich stadt- und freiraumplanerisch in einen neuen Kontext gesetzt und zum Teil umgestaltet. Die Realisierung des 65 Hektar großen Gesamtareals wurde von den Landschaftsarchitekten Horst Wagenfeld und Wolfgang R. Müller betreut und reiht sich in den Projektkanon der von 1989 bis 99 im Ruhrgebiet stattfindenden Internationalen Bauausstellung Emscherpark ein.<sup>21</sup>

Die Anlage von Waldparks war eine wichtige freiraumplanerische Aufgabe der Zeitphase 1880 bis 1935.<sup>22</sup> Die Waldflächen hatten speziell für den industriebelasteten Ruhrkohlebezirk eine hohe Bedeutung für den Immissionsschutz und zur Freiraumsicherung.<sup>23</sup> Der Arbeitsschwerpunkt des Mülheimer Gartendirektors Fritz Keßler lag entsprechend ab den 1920er-Jahren in der Entwicklung von Waldparkanlagen.

Keßler erläuterte 1930 in der Fachzeitschrift „Die Gartenkunst“ die hohe Bedeutung der Wälder als Volkserholungsstätten für die Bevölkerung des Ruhrgebietes.<sup>24</sup> Sie sollten als ästhetische und naturnahe Wälder gestaltet sein, die anders als die „Unnatur“ der Forstbestände emotionale, gesundheitliche und biologische Qualitäten aufwiesen. So wurden unter Keßler die um die Jahrhundertwende über den Verschönerungsverein geschaffenen Waldpromenaden Witthausbusch und Kahlenberg überarbeitet sowie um die Waldparks in der Oppspring

und im Höltertal, im Rumbachtal und im Forstbachtal zu einem Grünflächenverbund ergänzt.

Die Promenade am Kahlenberg war eines der ersten Projekte des 1879 gegründeten Verschönerungsvereins (Abb. 24.37). Im November 1890 wurde am Ruhrufer ein Restaurationsbetrieb als Ausflugsziel eröffnet und im Umfeld wurden Spazierwege und eine Aussichtsbastion namens Ruhrblick angelegt. Die aufragende Turmspitze des 1909 auf dem westlichen Plateau erbauten Bismackturms war ein weithin sichtbares Erkennungszeichen des Kahlenbergs.

Heute ist das Baudenkmal des Bismackturms aufgrund des Sanierungsbedarfs aus der Nutzung genommen. Seine historische Umfeldgestaltung mit Mauern, Wegen, Rasenflächen und Solitäräumen ist nicht erhalten. Ein entlang der Hangkante geführter Promenadenweg erschließt das Waldgebiet, die ehemals im Hangbereich liegenden Rundwege sind jedoch verfallen. Ausrichtungen, wie am ehem. Rodelhang, im östlichen Bachtal und Blickbezüge in das Ruhrtal sind zugewachsen. Der Wald weist aufgrund der Schädigung durch das letzte Sturmereignis nur geringen Altbaumbestand auf.

Ebenfalls unter Regie des Verschönerungsvereins wurde westlich des Kahlenbergs das Umfeld des Gutshofs Witthaus von 1890 bis 1912 zum Waldpark Witthausbusch entwickelt. Um 1930 wurde der Witthausbusch durch Gartendirektor Keßler umgestaltet (Abb. 24.37). Von 1954 bis 1967 erfolgte eine Nutzungserweiterung als Tier- und Wildpark. Im mittigen Taleinschnitt wurde ein Hirschgehege angelegt und im Umfeld des nördlich der Spielwiese errichteten Schirrhofs erfolgte die Ergänzung mit Streichelzoo, Vogelvolieren und Spielplätzen. Im Waldpark baute man die Kaskade neu auf und richtete Schutzhütten und einen Ententeich ein.<sup>25</sup>

Im Witthausbusch sind die historischen Grundstrukturen noch ablesbar erhalten. Das Waldtal ist über Spazierwege und einen kaskadenartigen Bachlauf mit Teichen geprägt (Abb. 24.38-24.40), die auf dem westlichen Plateau liegende Spielwiese weist in den Randbereichen einen älteren Solitärbaumbestand auf. Die Nutzungsergänzungen der 1960er-Jahre sowie der Verfalls- und Verwilderungsprozess der letzten Jahrzehnte trugen jedoch insgesamt zu einem Verlust der historischen Gestaltungsqualität des Volksparks bei.

Östlich des Witthausbusch liegt die Oppspringanlage (Abb. 24.41). Es handelt es sich um eine beidseitig der Hauptstraße liegende schmale Grünverbindung, die Fritz Keßler im Frühjahr 1928 als Waldpark anlegen ließ. Der

## 1.7 INFRASTRUKTUREN UND GRÜANLAGEN

## HISTORISCHE HERLEITUNG

Waldbestand wurde als Schonung und Hochwald gepflanzt, ein Hinweis darauf, dass der Wald sowohl nach ästhetischen als auch nach forstwirtschaftlichen Zielen gepflegt wurde.

Das Gesamtkonzept sieht eine Raumbildung mit wechselnden Blickbezügen auf Waldbereiche, Wiesenlichtungen, Teichen und Bachläufen längs der Rundwege vor. Des Weiteren lässt sich auf dem Plan von 1928 der Fernblick zur Rumbachbrücke von einem Sitzplatz oberhalb des nordwestlichen Teiches erkennen.

Von dem mit ästhetischen Mitteln aufgewerteten Waldgebiet sind die Reststrukturen der historischen Gestaltung nur noch rudimentär erhalten, der Waldbestand ist durch Pioniergehölze geprägt.

Westlich des Oppspring schließt sich das Höltertal an. Keßlers Entwurf für die Höltertalanlage aus Jahre 1932 zeigt einen im Grundcharakter als Wiesenlichtung angelegten Waldpark (Abb. 24.42). Dem im Tal verlaufenden Hauptweg schließen sich Rasenflächen mit Solitärbaumgruppen an. Die seitlich begrenzenden Waldkanten sind gebuchtet ausgeformt und mit differenzierter Gehölzauswahl betont.

Die charakteristische Raumstruktur der Höltertalanlage als lang gestrecktes Wiesental mit umrahmenden Gehölzkanten hat sich gut erhalten. Besonders markant sind die mit Koniferen bestandenen Baumgruppen längs des Hauptweges und der noch in Resten erhaltene Baumplatz mit Rosskastanien. Die Feinstrukturen mit Nebenwegen und Rasenspielflächen im südlichen und nördlichen Randbereich sind nicht erhalten.

Diese Waldparkgestaltung strahlte auch in die Kulturlandschaft aus; in den 1930er-Jahren nahm Keßler im Rumbachtal und im Forstbachtal Eingriffe vor, um diese für die Erholungsnutzung zu erschließen.

Die Broich-Speldorfer Wald- und Gartenstadt integrierte auch gartenkünstlerische Anlagen, auf die im entsprechenden Abschnitt eingegangen wird.<sup>26</sup> Gartendirektor Keßler ergänzte die Infrastruktur des Waldes in Broich in den 1930er-Jahren durch die Anlage eines Skiwegs.<sup>27</sup>

Mit dem Dimbeckpark schuf Gartenamtsdirektor Fritz Keßler 1933 in einem aufgegebenen Steinbruch östlich des Altstadtfriedhofs einen innenstadtnahen Park, der als Arbeitsbeschaffungsmaßnahme durchgeführt wurde. Das topografisch bewegte Gelände ließ Keßler zu einem Volkspark mit charakteristischen Teilbereichen umgestalten. Herzstück der Anlage ist die Freilichtbühne vor einer 11 m hohen zerklüfteten Felswandkulisse. Steile Stufen führen entlang der Felswand auf ein oberhalb liegendes

Plateau, das als regelmäßiger Baumplatz mit Aussichtsbastion angelegt ist. Nördlich der Freilichtbühne schließt ein als Rhododendrontal konzipierter Rundweg an.

Die Gehölzkulissen schirmen einen westlichen Parkbereich ab, der mit ebener Ausgangssituation zur Anlage einer offenen Rasenfläche diente. Im Randbereich liegt ein über Heckenkante abgeschirmter architektonischer Senkgarten mit Pergolen und Wassertreppe. Hier verwirklichte Keßler einen „Farblinienstaudengarten“ nach Vorbild des prominenten Staudenzüchters und Gartenschriftstellers Karl Foerster.

Der Dimbeckpark mit Freilichtbühne wurde 2008 als Baudenkmal eingetragen.<sup>28</sup> Die Grundstruktur Keßlers ist erhalten, ab den 1950er-Jahren führten jedoch bauliche Veränderungen und Pflegemängel zu Verlusten denkmalrelevanter Strukturen am Staudengarten, an der Freilichtbühne sowie der Bepflanzungsstrukturen. Aktuell erscheint das Denkmal partiell instandsetzungsbedürftig (siehe Maßnahmen- und Handlungskonzept, Teil 2).

Der Klusepark liegt östlich des Altstadtfriedhofs und des Dimbeckparks. Die Gestaltungsmerkmale der Grünanlage verweisen auf ihren Ursprung in den 1950er-Jahren. Das in Süd-West-Richtung geneigte Gelände ist von weiträumigen Rasenflächen bestimmt. Zwei längliche Teiche, raumbildende Gehölzgruppen und Solitärbäume sowie eine Aussichtsbastion wurden in einen gelungenen gestalterischen Zusammenhang gebracht. Das Wegenetz ist fischgrätförmig entlang einer Mittelache aufgebaut.

Die räumlichen, baulichen und vegetativen Gestaltungsbestandteile erscheinen noch original erhalten (Raumstruktur, Bastion, Wege, Gehölze, Teiche, Geländemodellierung). Der Klusepark ist ein ansprechendes Beispiel für eine funktional gestaltete innerstädtische Grünanlage der 1950er-Jahre.

Der Raffelbergpark ist eng mit der 1907 gegründeten Solbad Raffelberg AG verbunden (siehe unten). Das Gelände an der Ruhraue umfasste bereits eine Waldfläche und einen Bach mit kleinem Teich (historische Situation: siehe Abschnitt Ruhr und Ruhrauen).<sup>29</sup>

Ab 1908 wurde ein Gebäudeensemble bestehend aus Solbad, Kurhaus, Kursaal und einem Pavillon errichtet. Für die Ausgestaltung des Kurparks wurde der Düsseldorfer Gartendirektor Walter Baron von Engelhardt beauftragt. Ab 1925 fand mit dem Bau der Ruhrorter Straße eine Erweiterung des Kurparks nach Norden statt. Durch die mittige Verortung des Gebäudekomplexes auf dem Grundstück wird die Parkanlage in zwei Teilflächen gegliedert. Der südliche Parkbereich ist im Waldcharak-

## 1.7 INFRASTRUKTUREN UND GRÜNLAND

## HISTORISCHE HERLEITUNG

ter gehalten. Der nördliche Teil ist als architektonische Terrassenanlage mit Spiegelweiher angelegt, der westliche Anschlussbereich entlang des lang gestreckten Teiches hingegen mit landschaftlichen Stilmerkmalen ausgestaltet. Ab 1927 entwarf der Mülheimer Gartendirektor Keßler eine Erweiterung des Kurparks nach Norden Richtung Ruhrorter Straße. Die auf das Kurhaus bezogene Achse erhielt nun einen Endpunkt in Form eines von Säulenpappeln eingefassten Platzes. Für den 1994 als Baudenkmal eingetragenen Raffelbergpark wurde 1992 ein Parkpflegewerk aufgestellt, das als Grundlage zur nachfolgenden Sanierung diente.<sup>30</sup> Dem Engagement eines Fördervereins und der Stadt Mülheim ist es sichtbar zu verdanken, dass die Parkanlage einen guten Pflegezustand aufweist; die forstlich gepflegten Randbereiche erscheinen jedoch nicht denkmalgerecht gepflegt. Im Süden der Anlage sind die hohen, stark verschattenden Bäume abgängig; dies soll zur Umsetzung der dort im Parkpflegewerk empfohlenen Maßnahmen genutzt werden.

**Solbad Raffelberg**

Das Solbad Raffelberg mit der benachbarten Rennbahn und dem Kurhaus Wolfsburg ist in zweierlei Hinsicht typisch und bemerkenswert: einerseits als Zeugnis bürgerlicher Infrastruktur für Naherholung und Gesundheitsfürsorge, andererseits als Zeugnis für die umfassende Verwertung montanindustrieller Erzeugnisse.

Die montanindustrielle Vorgeschichte des Solbads Raffelberg ist die Erschließung einer warmen salzhaltigen Quelle in der Zeche Alstaden, die an der Nordseite der Ruhrschleife unterhalb des heutigen Mülheimer Hafens lag, im Jahre 1855.<sup>31</sup>

Das seit 1910 zu Oberhausen gehörige Alstaden war seinerzeit noch Teil der Bürgermeisterei Mülheim, ab 1857 Teil der Bürgermeisterei Mülheim-Land, ab 1878 Teil der Bürgermeisterei Styrum.<sup>32</sup> Die Sole der Zeche Alstaden wurde 1884 bis 1909 zunächst für ein Bad an Schacht 1 genutzt. 1907 beschloss die Stadt Mülheim unter Oberbürgermeister Dr. Lembke die Nutzung der Sole für ein Solbad und gründete mit diversen Mülheimer Unternehmern die Aktiengesellschaft Solbad Raffelberg.

Als namensgebenden Standort wählte man den Raffelberghof (ältere Schreibweisen in den Katastern 1821/22: Raffelsberghof, später Gut Raffelberg) auf der südlichen, Alstaden gegenüberliegenden Ruhrseite. Ruhrschleife und Ruhraue waren in diesem Bereich von teilweise verlandeten Altarmen durchzogen, einer dieser zu Teichen umgewandelten Altarme führte am Raffelberghof vorbei und wurde durch den Speldorfer Buschbach gespeist

(Abb. 24.43).

Diese Standortwahl schloss zugleich an die älteren Entwicklungen auf Duisburger Seite an: zum einen an die Kaiserberganlagen mit Botanischem Garten und künstlichem Wasserfall (ab 1934 ergänzt durch den Tiergarten Duisburg, heute Zoo), zum anderen an den Duisburger Stadtwald als großen Waldpark mit ausgedehntem Wegenetz.<sup>33</sup> Die Anbindung an den Mülheimer Stadtkern (und an Duisburg) erfolgte über die Duisburger Straße, die als überörtliche Verbindung Mülheim und Duisburg verband und zu Beginn des 19. Jhs. chauseeartig ausgebaut und begradigt worden war.

Bereits 1888 war auf dem Raffelberghof eine Kinderheilanstalt begründet worden. Die Anlagen des Solbads wurden dem Gut westlich benachbart errichtet: Im Mai 1909 eröffneten Kurhaus und Badehaus (Architekt: Beigeordneter K. Helbing, Mülheim), die zugehörige Gartenplanung einschließlich Umgestaltung der angrenzenden Altarm-Teiche stammt – s. o. – von dem Düsseldorfer Gartenkünstler Walter Baron von Engelhardt.<sup>34</sup>

Im Juli 1909 wurde das Kindersolbad eingeweiht, 1911 der Kursaal mit 800 Plätzen. Der in der Zwischenkriegszeit fortgesetzte Betrieb erlebte 1921 die Erweiterung des Kindersolbads und 1928 eine Kurparkerweiterung. Die Sole wurde über Leitungen von der Zeche Alstaden zum Solbad gefördert. Nach Schließung der Zeche 1973 stieg man zunächst auf künstliche Sole um, dann wurde Sole von der Oberhausener Zeche Concordia hertransportiert. Bereits ab 1981 diente das Kurhaus dem Theater an der Ruhr (1980 von dem Regisseur Roberto Culli und den Dramaturgen Helmut Schäfer gegründet) als Spielstätte und ist seit der Schließung des Solbads 1992 die zentrale Nutzung.

**Rennbahn Raffelberg**

Der frühere Raffelsbergs Weg, heute Akazienallee, trennt das Solbad mit seinem Kurpark vom Gut Raffelberg. Östlich des Guts siedelte sich der neu gegründete Duisburg-Mülheimer Rennverein Raffelberg an, der 1909 aus dem 1885 begründeten Mülheimer Reiterverein (mit einer Rennbahn in der überschwemmungsgefährdeten Saarer Ruhraue) und seinem Duisburger Pendant hervorging (Abb. 24.44).<sup>35</sup>

1910 konnte die Rennbahn mit Tribünenanlagen eingeweiht werden, die heutigen Stallungen nutzen auch die erhaltenen Baulichkeiten des Guts Raffelberg (Akazienallee 80/82). Im Inneren des großen Rennovals befindet sich seit 1999 ein Golfplatz.

Im Nahbereich von ehem. Solbad und Rennbahn entstand ab 1915 (bis 1927) ein Durchstich unterhalb der Alstadener Ruhrschleife mit Kraftwerk und Schleuse (als

## 1.7 INFRASTRUKTUREN UND GRÜANLAGEN

## HISTORISCHE HERLEITUNG

Großschiffahrtsweg), der den ab 1928/29 erfolgten Bau des (neuen) Mülheimer Hafens in die bis dahin nur mit einzelnen Höfen besetzte Speldorfer Ruhraue einleitete (Abb. 24.45).<sup>36</sup>

1906 entstand (augenscheinlich aus einem privaten Wohnhaus) das Kurhaus der sog. Wolfsburg, erweitert von einem Mitglied der Duisburger Brauereifamilie Böllert; nach langer Nutzung als Ausflugslokal und Hotel erwarb es 1958 das neu gegründete Bistum Essen und nutzte die umgebauten und erweiterten Baulichkeiten ab 1960 als katholische Akademie.<sup>37</sup> 1911 errichtete der Industrielle Peter Klöckner auf Duisburger Seite seinen privaten Wohnsitz Haus Hartenfels.<sup>38</sup>

Zugleich bildeten Solbad und Rennbahn offenbar – zusammen mit der ansprechenden Lage – den Ausgangspunkt einer Siedlungsentwicklung, die zunächst die Bereiche zwischen Solbad/Rennbahn und Duisburger Straße einerseits sowie die als Prinzenhöhe bekannte Anhöhe südlich der Duisburger Straße umfasste (Abb. 24.46). Diese entwickelte sich entlang der Stadtgrenze zu Duisburg südwärts und hat mittlerweile die vormals frei stehende Wolfsburg erreicht, der Mülheimer Teil des Duisburger Stadtwalds wurde in diesem Zuge entsprechend vermindert.

### Sportanlagen

Sportanlagen gehören, seit sich der englische Sport ab dem späten 19. Jh. auch in Deutschland auszubreiten begann, in wachsendem Maße zum Stadtbild deutscher Städte und ergänzten die Turnhallen und durch Turnen genutzten Plätze. Wie Solbad und Rennbahn waren diese stets auch Orte des gesellschaftlichen Austauschs. Dabei lassen sich aus historischer Perspektive baulich und gesellschaftlich voneinander geschiedene Sportnutzungen ausmachen. Das 1925 erbaute Ruhrstadion in Styrum und das benachbarte „Naturbad“, das bei seiner Einweihung als größtes Freibad Deutschlands galt, können eher für einen Breitensport stehen, für robustere Sportarten wie Fußball und für die Leichtathletik (Abb. 24.47).

Die Sportanlage am Kahlenberg präsentiert sich im Luftbild der 1920er-Jahre hingegen mit zahlreichen Tennisplätzen; dieser Sport wurde insbesondere vom Bürgertum ausgeübt. Ein eigener Tennisplatz gehörte in vielen Privatparks des gehobenen (Wirtschafts-)Bürgertums zu den festen Bestandteilen.

Auch die Reitanlage Uhlenhorst geht auf eine Reitbahn zurück, die im Zuge der Broich-Speldorfer Gartenstadt AG angelegt wurde. Sie wurde 1925 in ihrem heutigen Umriss von den Mülheimer Architekten Pfeifer & Großmann neu errichtet, den Architekten u. a. des Mülheimer

Rathauses; eine vergleichbare Anlage gab es bspw. im Essener Stadtwald (Arch. Alfred Fischer-Essen).

## 1.7 INFRASTRUKTUREN UND GRÜNLAND

## HISTORISCHE HERLEITUNG

## Fußnoten:

- <sup>1</sup> Zur Eisenbahngeschichte der Region siehe: Jürgen Becks, Martin Wilhelm Roelen (Hg.): Eisenbahnen am Niederrhein. Wesel 2005. – Bernd Franco Hoffmann: Die Köln-Mindener Eisenbahn. Schienenwege durch Rheinland und Ruhrgebiet. Erfurt 2019. – Ders.: Die Bergisch-Märkische Eisenbahn. Durch die Täler der Wupper, Ruhr und Volme. Erfurt 2015. – Michael Schenk: Eisenbahnen im westlichen Ruhrgebiet. Erfurt 2007.
- <sup>2</sup> Barbara Kaufhold: Leben am Fluss. Mülheim an der Ruhr. Essen 2011, v. a. S. 96-161, Grafik S. 188.
- <sup>3</sup> Abgedruckt bei: Barbara Kaufhold: Leben am Fluss. Mülheim an der Ruhr. Essen 2011, S. 103.
- <sup>4</sup> Barbara Kaufhold: Leben am Fluss. Mülheim an der Ruhr. Essen 2011, S. 188.
- <sup>5</sup> Zu den Mülheimer Brücken: Barbara Kaufhold: Leben am Fluss. Mülheim an der Ruhr. Essen 2011, v. a. S. 162-205. – Christoph Schmitz: Die Ruhrbrücken. Von der Quelle bis zur Mündung zwischen Einst und Jetzt. Münster 2004. – Melanie Rimpel: Von der Kettenbrücke bis zur Schlossbrücke. In: Geschichtsverein Mülheim an der Ruhr (Hg.): Zeugen der Stadtgeschichte. Baudenkmäler und historische Orte in Mülheim an der Ruhr. Essen 2008, S. 66-73.
- <sup>6</sup> August Malberg: Die Portale der Friedrich-Wilhelms-Kettenbrücke über die Ruhr bei Mülheim. In: Zeitschrift für Bauwesen, Jahrgang I, Heft V bis VIII (vom 1. September 1851), S. 210-224.
- <sup>7</sup> Gerhard Kabierske: Der Architekt Hermann Billing (1867-1946). Leben und Werk. Karlsruhe 1996, S. 72, S. 235
- <sup>8</sup> Geschichtsverein Mülheim (Hg.): Denkschrift zur Hundertjahrfeier der Stadt Mülheim an der Ruhr. Mülheim 1983 [Nachdruck], S. 277-278.
- <sup>9</sup> H. Thul: Stählerne Straßenbrücken in der Bundesrepublik. In: Bauingenieur, Heft Mai 1966, S. 169-189.
- <sup>10</sup> Frank Radzicki: 80 Jahre Flughafen Essen-Mülheim. Erfurt 2005, S. 7-8. Weiter Angaben, soweit nicht anders nachgewiesen, nach dieser Quelle.
- <sup>11</sup> Statistisches Jahrbuch für das Deutsche Reich 1926, Berlin 1927, S. 106 (digital verfügbar unter: [www.digizeitschriften.de](http://www.digizeitschriften.de)).
- <sup>12</sup> Statistisches Jahrbuch für das Deutsche Reich 1931, Berlin 1932, S. 147 (digital verfügbar unter: [www.digizeitschriften.de](http://www.digizeitschriften.de)).
- <sup>13</sup> Siehe Internetpräsenz des Flughafens Essen-Mülheim: <https://www.flughafen-essen-muelheim.de/fem/historie> (zuletzt abgerufen 10.2018).
- <sup>14</sup> Die Abschnitte Friedhöfe und Parks/Grünanlagen basieren auf Texten, die die in der Gartendenkmalpflege tätige Landschaftsarchitektin Elke Lorenz, Düsseldorf im Rahmen des Denkmalpflegeplans Mülheim in Abstimmung mit und im Auftrag des Büros Historische Bauwerke, Krefeld/Bremen erarbeitet hat.
- <sup>15</sup> Weber, Hans: Bestattungsstätten Mülheims in Geschichte und Gegenwart. In: 900 Jahre Mülheim an der Ruhr 1093-1993 (= Zeitschrift des Geschichtsvereins Mülheim a. d. Ruhr, Nr. 66/1993), Mülheim 1993: 521-546. Soweit nicht anders angegeben, Angaben zu den Friedhöfen nach dieser Quelle. – Allgemein: Sörries, Reiner: Ruhe sanft. Kulturgeschichte des Friedhofs, Kevelaer 2009. – Boehlke, Hans-Kurt: Wie die Alten den Tod gebildet. Wandlungen der Sepulkralkultur 1750-1850, Kasseler Studien zur Sepulkralkultur, Bd. 1, Mainz 1979.
- <sup>16</sup> Rimpel, Melanie: Der Alte Friedhof / Altstadtfriedhof. In: Zeugen der Stadtgeschichte - Baudenkmäler und historische Orte in Mülheim an der Ruhr, Geschichtsverein Mülheim an der Ruhr (Hrsg.), Essen 2008: 57-64.
- <sup>17</sup> Friedhofswettbewerb Mülheim a. d. Ruhr, Die Gartenkunst 1915, S. 141-148. – Friedhofswettbewerb Mülheim a. d. Ruhr, Die Gartenwelt 1915, S. 495-496.
- <sup>18</sup> Friedhofsentwicklungskonzept für die Stadt Mülheim an der Ruhr, Büro PlanRat im Auftrag der Stadt Mülheim.
- <sup>19</sup> Die Abschnitte Friedhöfe und Parks/Grünanlagen basieren auf Texten, die die in der Gartendenkmalpflege tätige Landschaftsarchitektin Elke Lorenz, Düsseldorf, im Rahmen des Denkmalpflegeplans Mülheim in Abstimmung mit und im Auftrag des Büros Historische Bauwerke, Krefeld/Bremen erarbeitet hat.
- <sup>20</sup> W. Barkenowitz (u. a.): Grünflächen- und Gartengestaltung im Ruhrgebiet. In: Die Gartenkunst 39.8 (1926): 118 ff., mit Übersichtsplan mit Verteilung von Grünflächen im Stadtgebiet von Mülheim. – Weitere Literatur: Kastorf-Viehmann, Renate (Hrsg.): Die grüne Stadt : Siedlungen, Parks, Wälder, Grünflächen 1860–1960 im Ruhrgebiet. Essen 1998. – Kommunalverband Ruhrgebiet (Hrsg.): Historische Garten- und Parkanlagen Emscherlandschaftspark. Die Erfassung historischer Garten- und Parkanlagen im Bereich der Internationalen Bauausstellung Emscherpark. Teil 1. Bearbeitet von Annegret Müller und Heidemarie Otten. Essen/Oberhausen April 1992.
- <sup>21</sup> Neben der MüGa 1992 fanden im Ruhrgebiet Bundesgartenschauen in Dortmund 1991 und Gelsenkirchen 1997 sowie Landesgartenschauen in Lünen 1996 und in Oberhausen 1999 im Rahmen der IBA statt.
- <sup>22</sup> Ellen Schneider; Der Waldpark. Ideen und Erscheinungsformen in Deutschland zwischen 1880 und 1935. Remagen 2011.

- <sup>23</sup> W. Barkenowitz (u. a.): Grünflächen- und Gartengestaltung im Ruhrgebiet. In: Die Gartenkunst 39.8 (1926): 118 ff.
- <sup>24</sup> Keßler, Fritz: Die Waldungen des Ruhrgebietes als Volkserholungsstätten. In: Die Gartenkunst 43.2 (1930): 21 ff.
- <sup>25</sup> Gaida, Wolfgang/Grothe, Helmut: Ein Steifzug durch historische Gärten und Parks im Ruhrgebiet. Essen 1997.
- <sup>26</sup> Die Gartenwelt 1904, Heft 32, S. 384.
- <sup>27</sup> Keßler, Fritz: Die Waldungen des Ruhrgebietes als Volkserholungsstätten. In: Die Gartenkunst 43.2 (1930): 21 ff.
- <sup>28</sup> Dimbeckpark, Denkmalliste der Stadt Mülheim Denkmallistennr. 693, Eintragung am 15.07.2008.
- <sup>29</sup> Grützner, Felix: Gartenkunst zwischen Tradition und Fortschritt. Walter Baron von Engelhardt (1864-1940). Bonn 1998.
- <sup>30</sup> Raffelbergpark, Denkmalliste der Stadt Mülheim, Denkmallistennr. 683, Eintragung am 10.06.1994. – Wörner, Gustav und Rose: Parkpflegewerk Raffelbergpark. Mülheim 1996. 2 Bände.
- <sup>31</sup> Heiner Schmitz: Das Solbad Raffelberg 1909-2009. Mülheim 2009. Weitere Angaben zum Solbad Raffelberg nach dieser Quelle, sofern nicht anders angegeben.
- <sup>32</sup> Kurt Willer, Kurt Ortmanns: Karten zur Stadtgeschichte. Mülheim 1978
- <sup>33</sup> Sandra Thiel: Die Kaiserberganlagen in Duisburg. Ein Parkentwicklungs- und Nutzungskonzept unter Berücksichtigung der historischen Entwicklung und der heutigen Nutzung. Diplomarbeit FH Neubrandenburg, FB Landschaftsarchitektur und Umweltplanung. Duisburg 2001
- <sup>34</sup> Felix Grützner: Gartenkunst zwischen Tradition und Fortschritt. Walter Baron von Engelhardt (1864–1940). (= Studien zur Kunstgeschichte, Band 3.) Bonn 1998.
- <sup>35</sup> Quelle: [http://www.muelheim-galopp.de/rennbahn/de\\_historie.php](http://www.muelheim-galopp.de/rennbahn/de_historie.php)
- <sup>36</sup> Barbara Kaufhold: Leben am Fluss. Mülheim an der Ruhr. Essen 2011, S. 188.
- <sup>37</sup> Quelle: <https://die-wolfsburg.de/die-wolfsburg/geschichte.html>
- <sup>38</sup> Alexander Kierdorf: Industriellenwohnsitze im Ruhrgebiet 1900-1914. Köln 1996, S. 105-121.



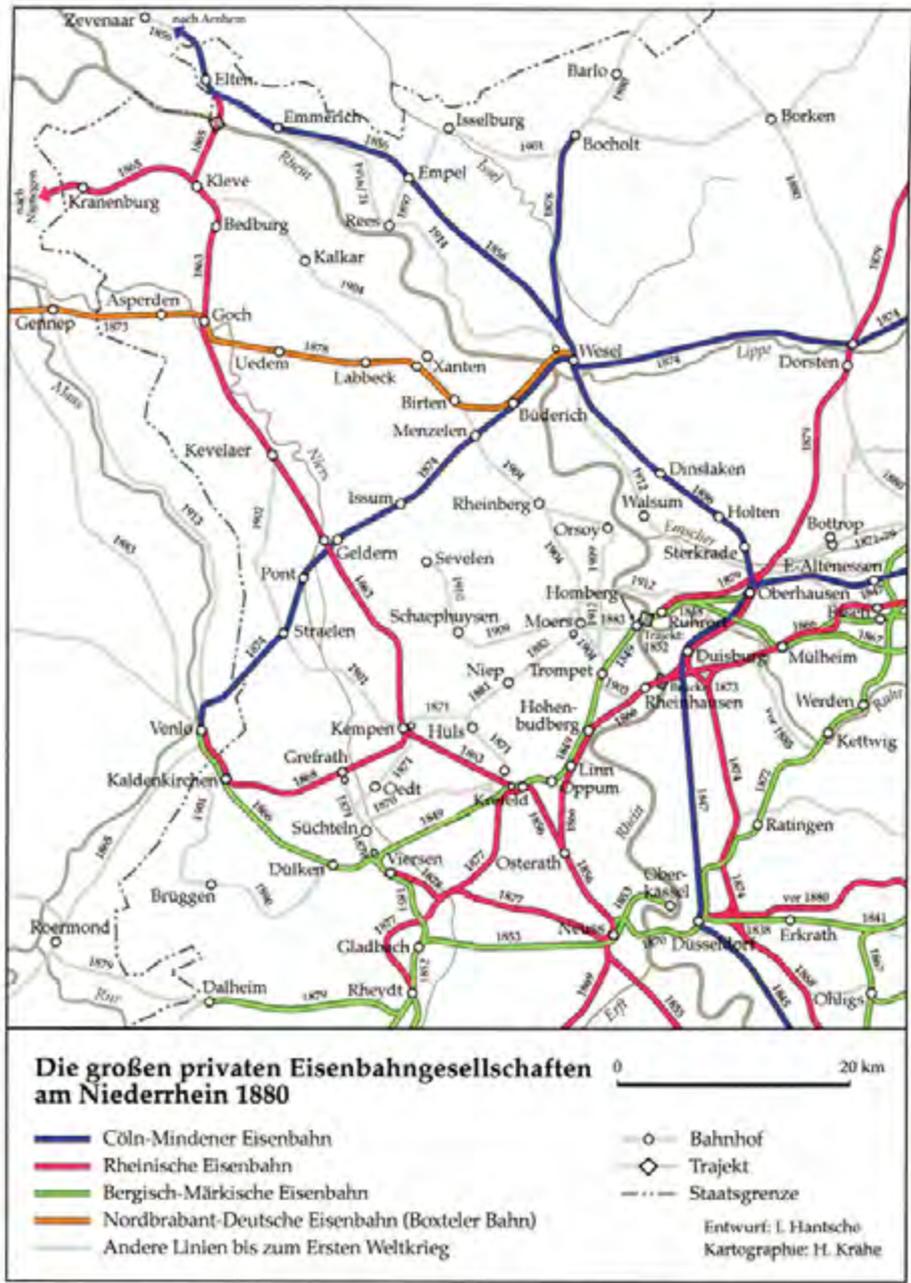
## 1.7 INFRASTRUKTUREN UND GRÜNLANDEN

## ABBILDUNGEN

Abb. 24.2:  
Karte der Bürgermeistereien Dümpten 1909,  
M 1:10.000  
StA MH Sign. 1501/102



1.7 INFRASTRUKTUREN UND GRÜANLAGEN ABBILDUNGEN



Farbbildung 2: Die großen privaten Eisenbahngesellschaften am Niederrhein 1880.

Abb. 24.3:  
Eisenbahntrassen am Niederrhein 1880  
Quelle: Becks/Roelen (Hg.): Eisenbahnen am Niederrhein, Wesel 2007, S. 50

## 1.7 INFRASTRUKTUREN UND GRÜNLANDEN

## ABBILDUNGEN



Abb. 24.4:  
Übersichtskarte der  
Stadt Mülheim 1885, mit  
Bahntrassen der BME  
und der RhE  
Quelle: LAV Abt. Rhein-  
land, Sign. 180.01.00  
RW Karten Sign. 4599

## 1.7 INFRASTRUKTUREN UND GRÜNLANDEN

## ABBILDUNGEN



Abb. 24.5:  
Plan zur Vergrößerung  
der Stadt Mülheim an  
der Ruhr, Übersichts-  
Karte, Entworfen durch  
den Landbau-Inspektor  
Felderhof, 1839/1843  
(Ausschnitt mit Hafen)  
Quelle: LAV Abt. Rhein-  
land, Sign. 180.01.00  
RW Karten Sign. 3641

## 1.7 INFRASTRUKTUREN UND GRÜNLANDEN

## ABBILDUNGEN



Abb. 24.6:  
Karte des Ruhrstroms in IX Sectionen [...] 1891 (Ausschnitt)  
Quelle: LAV Abt. Rheinland, Sign. 180.01.00 RW Karten Sign. 4270

## 1.7 INFRASTRUKTUREN UND GRÜNLAND

## ABBILDUNGEN

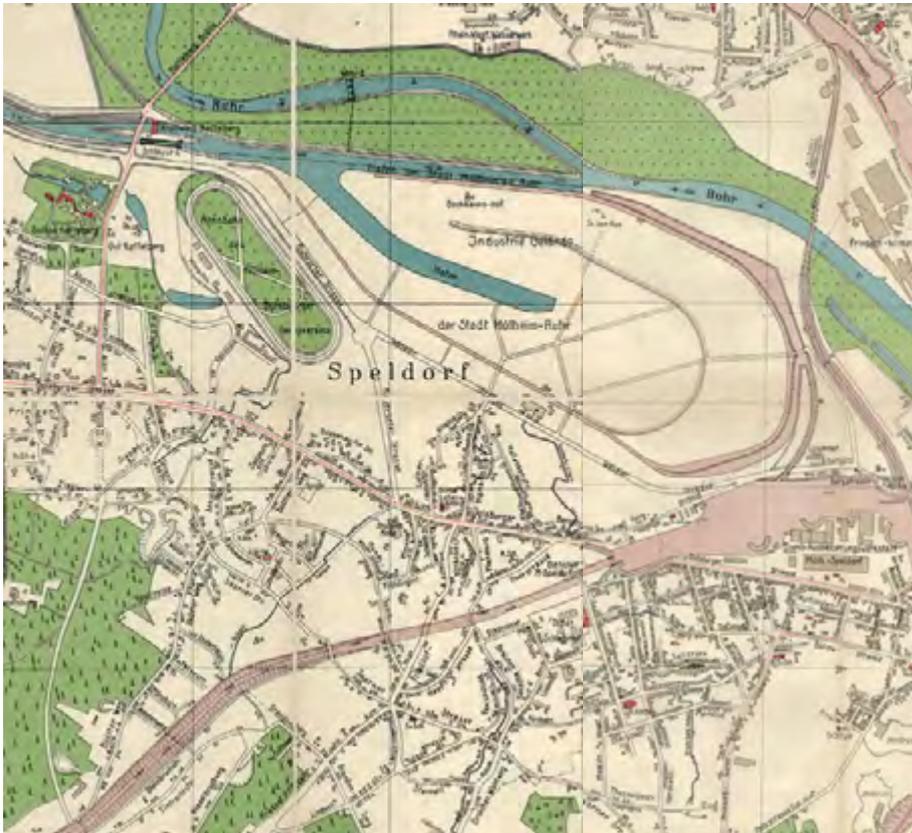


Abb. 24.7:  
Plan der Stadt Mülheim  
1926 (Ausschnitt - Mon-  
tage),  
StA MH Sign. 1501/38

Abb. 24.8:  
Plan der Stadt Mülheim  
1945 (Ausschnitt - Mon-  
tage),  
StA MH Sign. 1501/113



## 1.7 INFRASTRUKTUREN UND GRÜNLAND

## ABBILDUNGEN

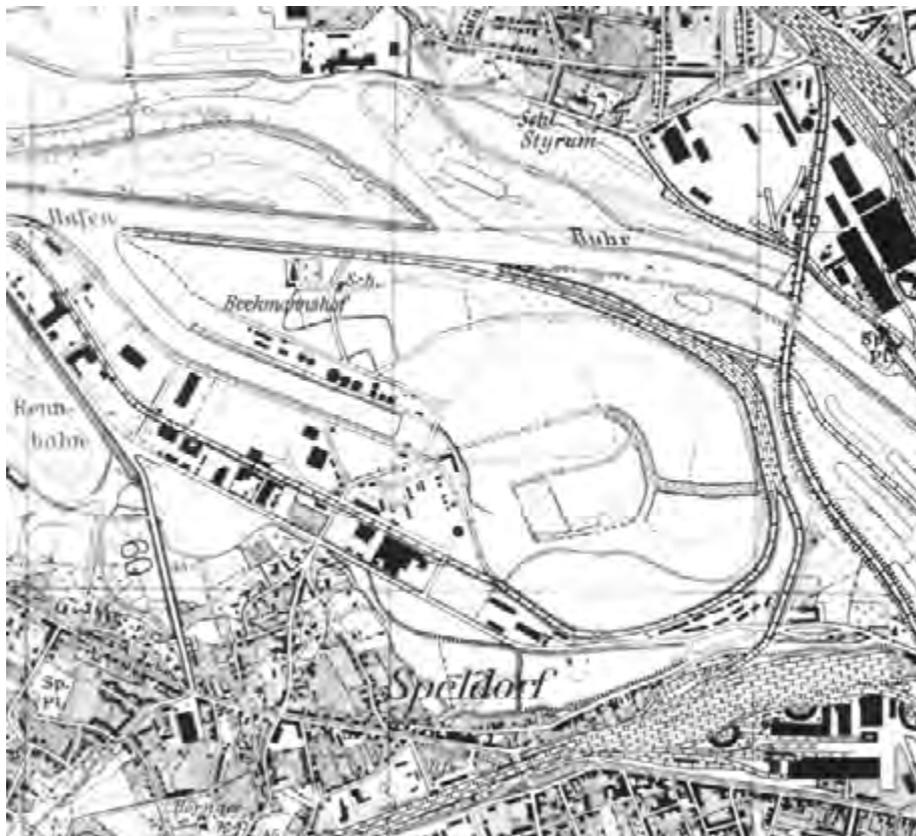
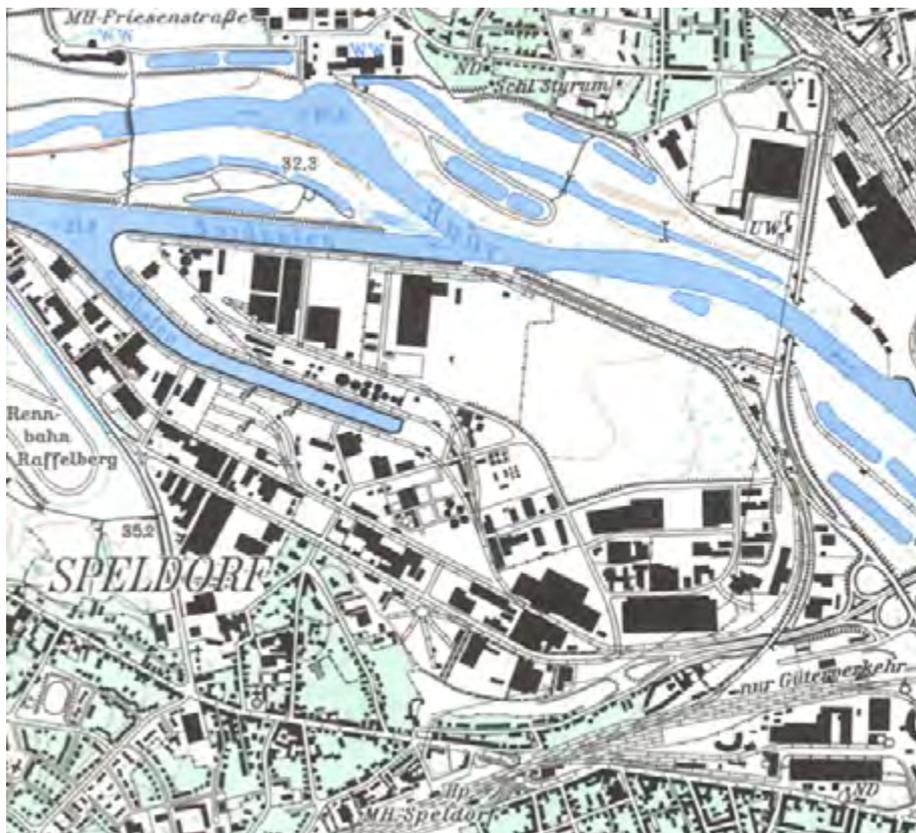


Abb. 24.9:  
TK 25 1954 (Ausschnitt)

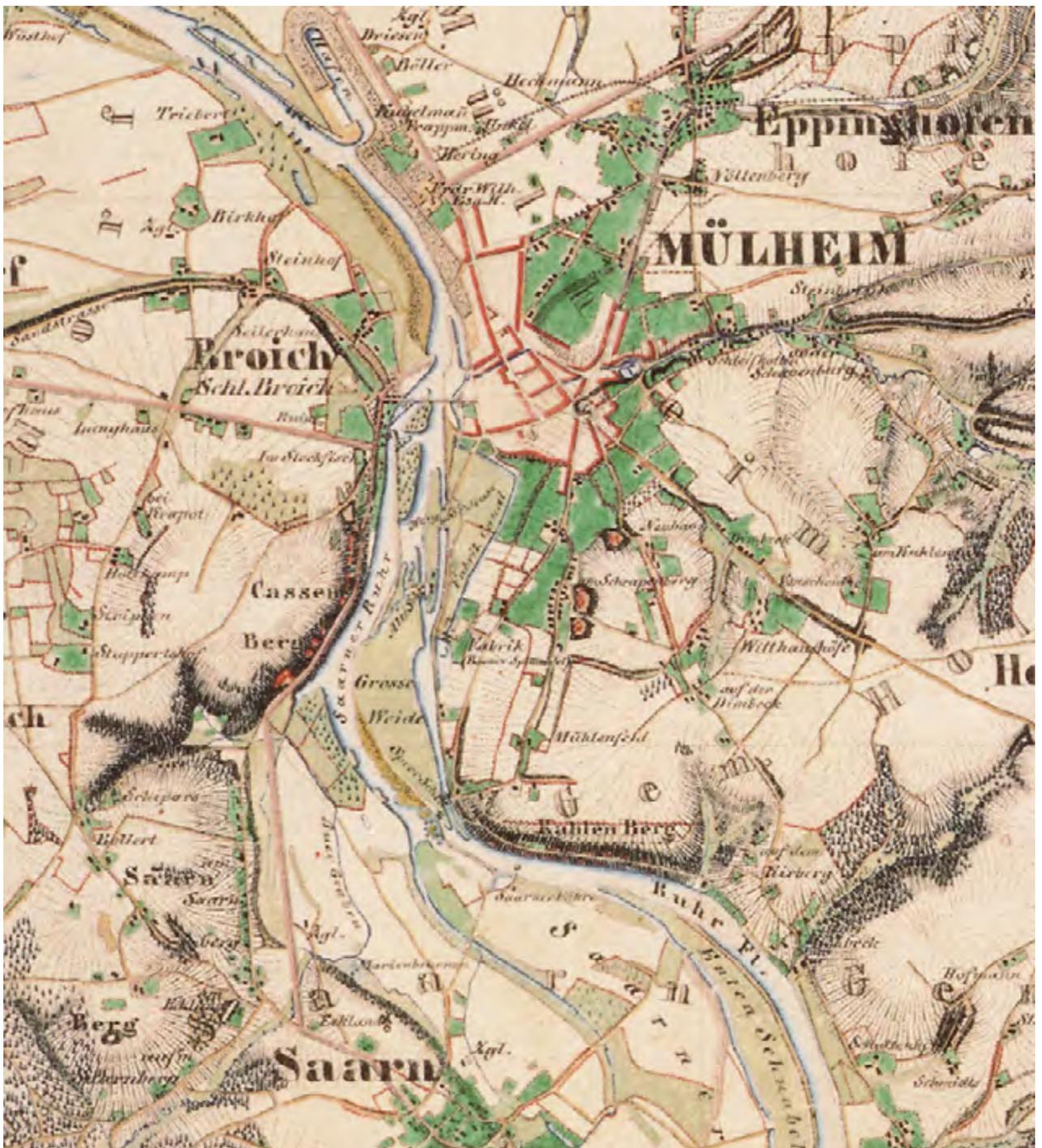
Abb. 24.10:  
TK 25 1984 (Ausschnitt)



## 1.7 INFRASTRUKTUREN UND GRÜNLANDEN

## ABBILDUNGEN

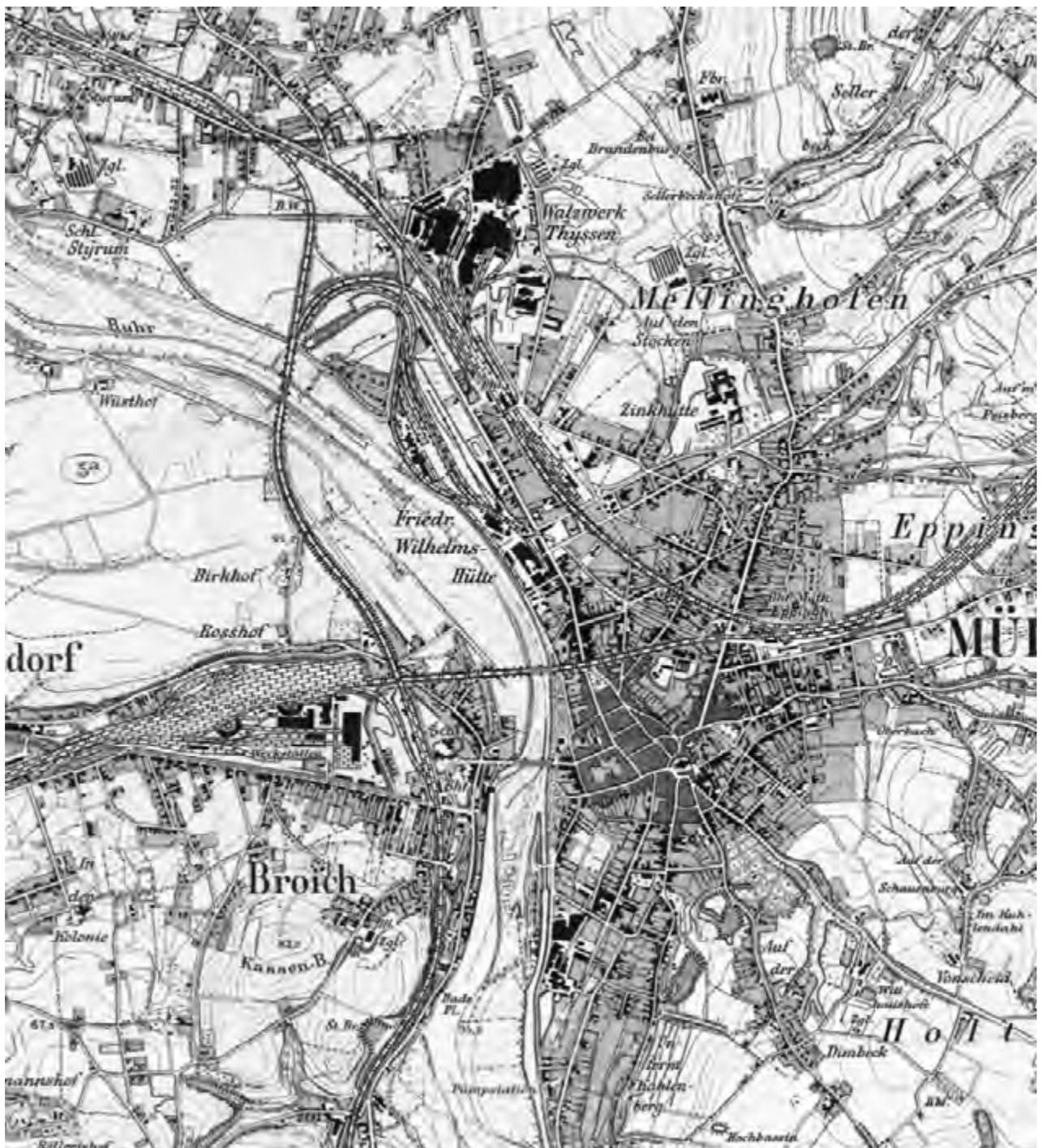
Abb. 24.11:  
TK 25 von 1843, Blatt  
Mülheim mit Kettenbrücke (Blau umrandet) und  
Signatur für die Saarner  
Fähre (rot umrandet)



## 1.7 INFRASTRUKTUREN UND GRÜNLANDEN

## ABBILDUNGEN

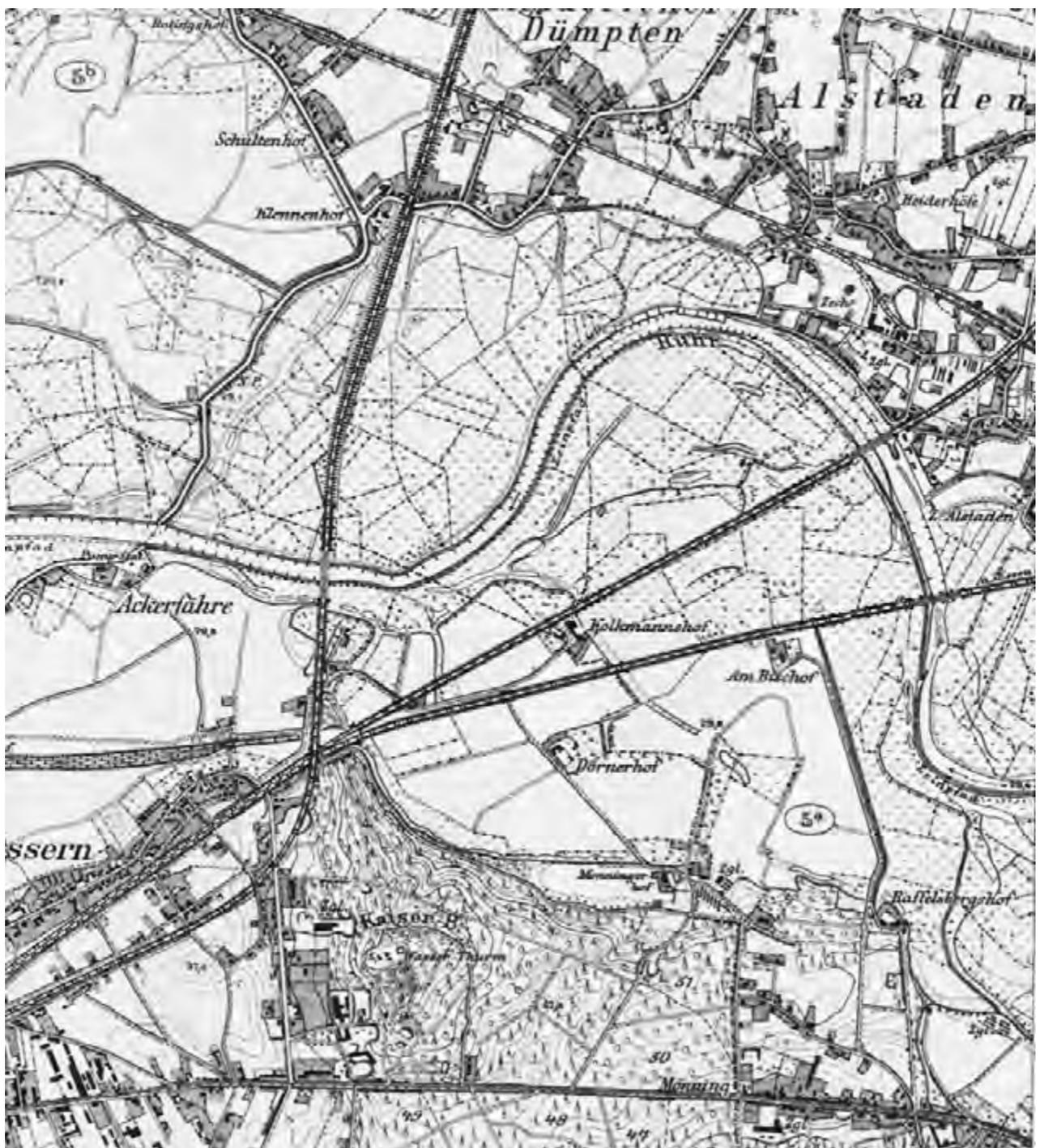
Abb. 24.12:  
TK 25 von 1894, Blatt  
Mülheim mit Rhe-Brü-  
cke (Blau umrandet) und  
Untere Ruhrtalbahn-Brü-  
cke (Grün umrandet)



## 1.7 INFRASTRUKTUREN UND GRÜNLANDEN

## ABBILDUNGEN

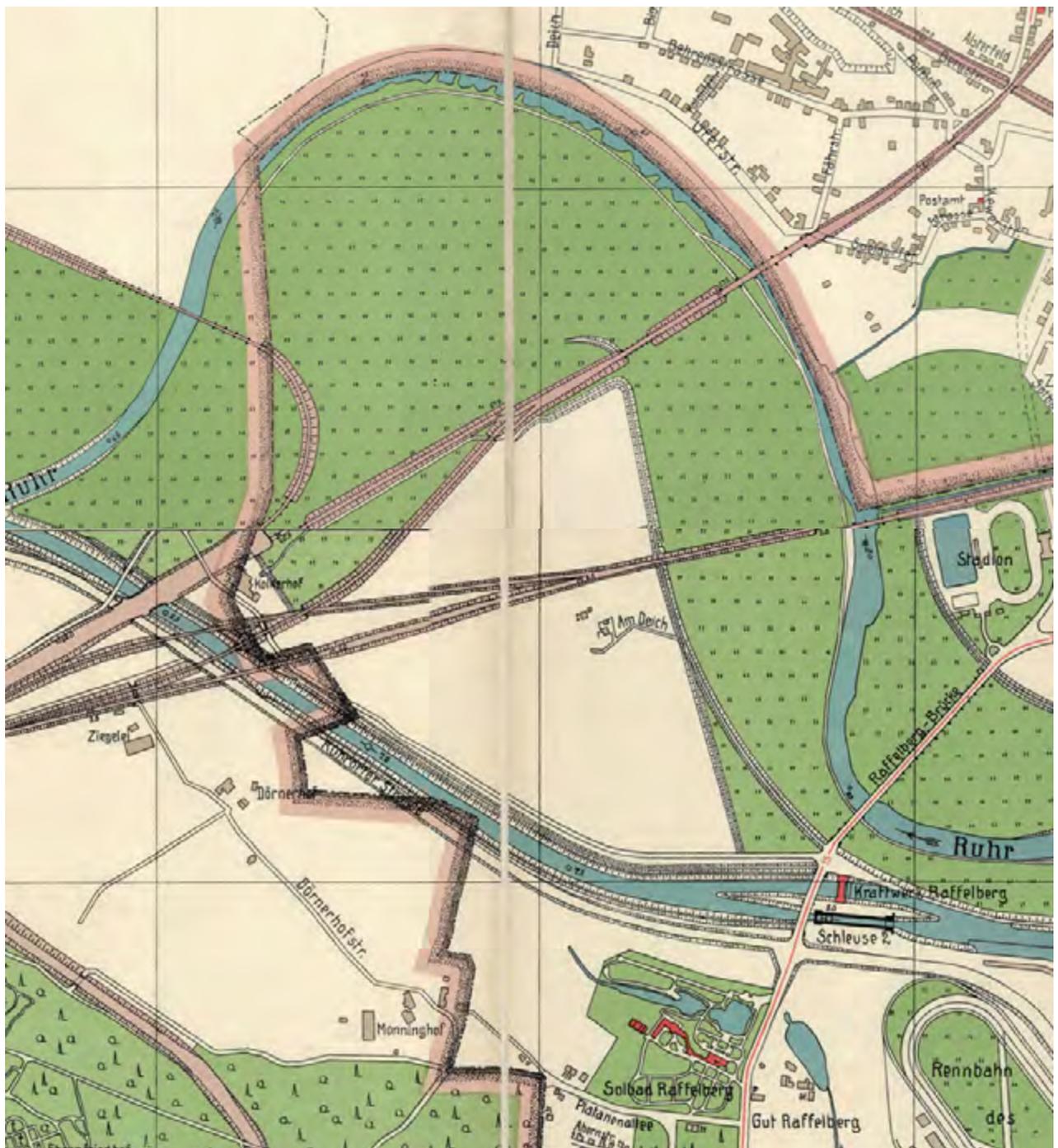
Abb. 24.13:  
TK 25 von 1894, Blatt  
Duisburg mit Brücken im  
Ruhrbogen von Alstaden



## 1.7 INFRASTRUKTUREN UND GRÜNLAND

## ABBILDUNGEN

Abb. 24.14:  
Plan der Stadt Mülheim 1926 (Ausschnitt, montiert) mit Raffelbergbrücke und Eisenbahnbrücken im Ruhrbogen Alstaden, StA MH Sign. 1501/38



## 1.7 INFRASTRUKTUREN UND GRÜNLANDEN

## ABBILDUNGEN



Abb. 24.15:  
Ansichtskarte Kettenbrücke (Blickrichtung Broich), um 1890, StA Mülheim, Sign. 1516/15.50 Kettenbrücke 1a

Abb. 24.16:  
Ansichtskarte Schlossbrücke, um 1915, Blickrichtung Broich StA Mülheim, Sign. 1516/15.50 Schlossbrücke 07



Abb. 24.17:  
Ansichtskarte Schlossbrücke, um 1930, Blickrichtung Broich StA Mülheim, Sign. 1516/15.50 Schlossbrücke 17



## 1.7 INFRASTRUKTUREN UND GRÜNLANDEN

## ABBILDUNGEN



Abb. 24.18:  
Ansichtskarte Schlossbrücke, um 1975, Blickrichtung Innenstadt  
StA Mülheim, Sign. 1516/15.50 Schlossbrücke 122

Abb. 24.19:  
Ansichtskarte RhE-Brücke, 1905,  
StA Mülheim, Sign. 1516/15.50 Eisenbahnbrücke 01

Abb. 24.20:  
Ansichtskarte RhE-Brücke, um 1930, Quelle:  
StA Mülheim, Sign. 1516/15.30 Ruhr\_159



## 1.7 INFRASTRUKTUREN UND GRÜNLANDEN

## ABBILDUNGEN



Abb. 24.21:  
Luftbild Stadion Styrum  
mit BME-Brücke in Bild-  
mitte, CME-Brücke im  
Hintergrund und Raffel-  
bergbrücke im Vorder-  
grund, um 1930,  
Quelle: Stadt Mülheim

Abb. 24.22:  
Ansichtskarte Raffel-  
bergbrücke  
StA MH, Sign. 1516/  
15.50 Raffelberg Brücke  
01



Abb. 24.23:  
Luftbild Friedrich Wil-  
helms-Hütte mit Styru-  
er Brücke am oberen  
Bildrand, um 1930,  
Quelle: Stadt Mülheim



MÜLHEIM-RUHR. Ruhrbrücke beim Stadion

## 1.7 INFRASTRUKTUREN UND GRÜNLAND

## ABBILDUNGEN



Abb. 24.24:  
Luftbild Saarn mit Men-  
dener Brücke, um 1930,  
Quelle: Stadt Mülheim

Abb. 24.25:  
Florabrücke, um 1930  
StA MH Sign. 1516/  
15.32 Kahlenberg 81



## 1.7 INFRASTRUKTUREN UND GRÜNLAND

## ABBILDUNGEN



Abb. 24.26:  
Autobahnkreuz Kaiser-  
berg  
StA MH Sign. 1516/  
15.40 Kaiserberg 01

Abb. 24.27:  
Mintarder Brücke  
StA MH, Sign. 1516/  
15.50 Ruhrtalbrücke 04

Abb. 24.28:  
Mintarder Brücke  
StA MH, Sign. 1516/  
15.50 Ruhrtalbrücke 05



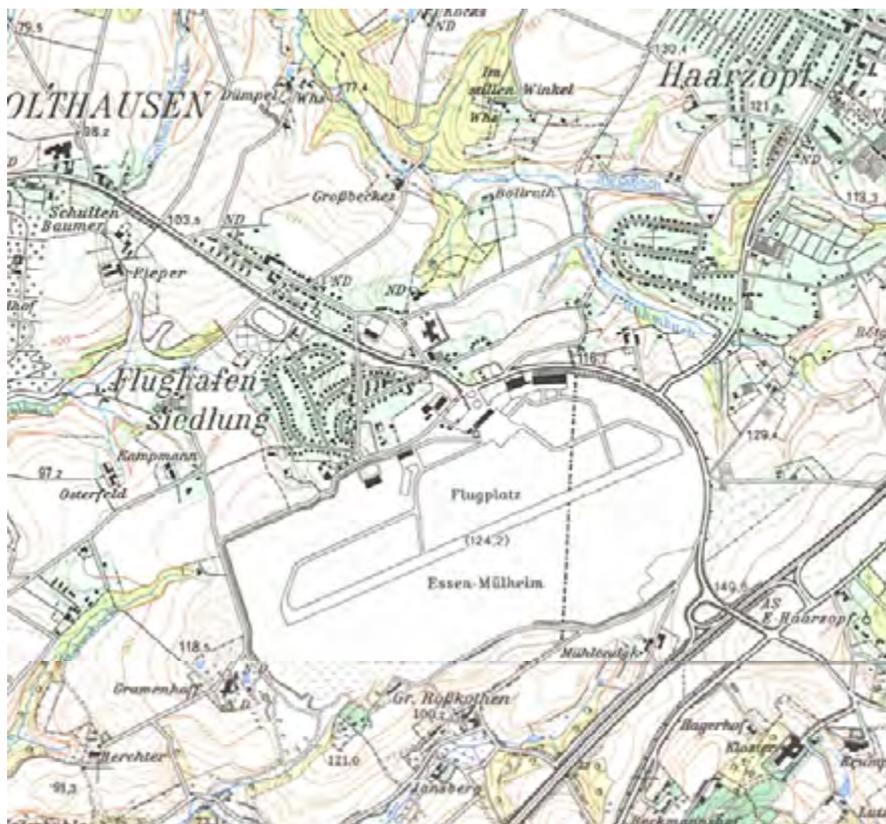
## 1.7 INFRASTRUKTUREN UND GRÜNLANDEN

## ABBILDUNGEN



Abb. 24.29:  
Plan der Stadt Mülheim  
1945 (Ausschnitt),  
StA MH Sign. 1501/113

Abb. 24.30:  
TK 1984 (Ausschnitt,  
montiert)



## 1.7 INFRASTRUKTUREN UND GRÜNLAND

## ABBILDUNGEN



Abb. 24.31:  
Luftbild Flughafen Es-  
sen-Mülheim, Hangar  
Quelle: Stadt Mülheim

Abb. 24.32:  
Luftbild Flughafen Es-  
sen-Mülheim, Flugfeld  
Quelle: Stadt Mülheim

Abb. 24.33:  
Flughafengebäude des  
Flughafens Essen-Mül-  
heim um 1935,  
Quelle: Radzicki 2005



## 1.7 INFRASTRUKTUREN UND GRÜNLANDEN

## ABBILDUNGEN

Abb. 24.33:  
Gemeinde Charte des  
Parzellar Katasters der  
Gemeinde Mülheim  
1823, gezeichnet vom  
Geometer Becker  
(Ausschnitt), Nachträge  
bis 1872  
Quelle: Stadt Mülheim



1.7 INFRASTRUKTUREN UND GRÜNLANDEN ABBILDUNGEN

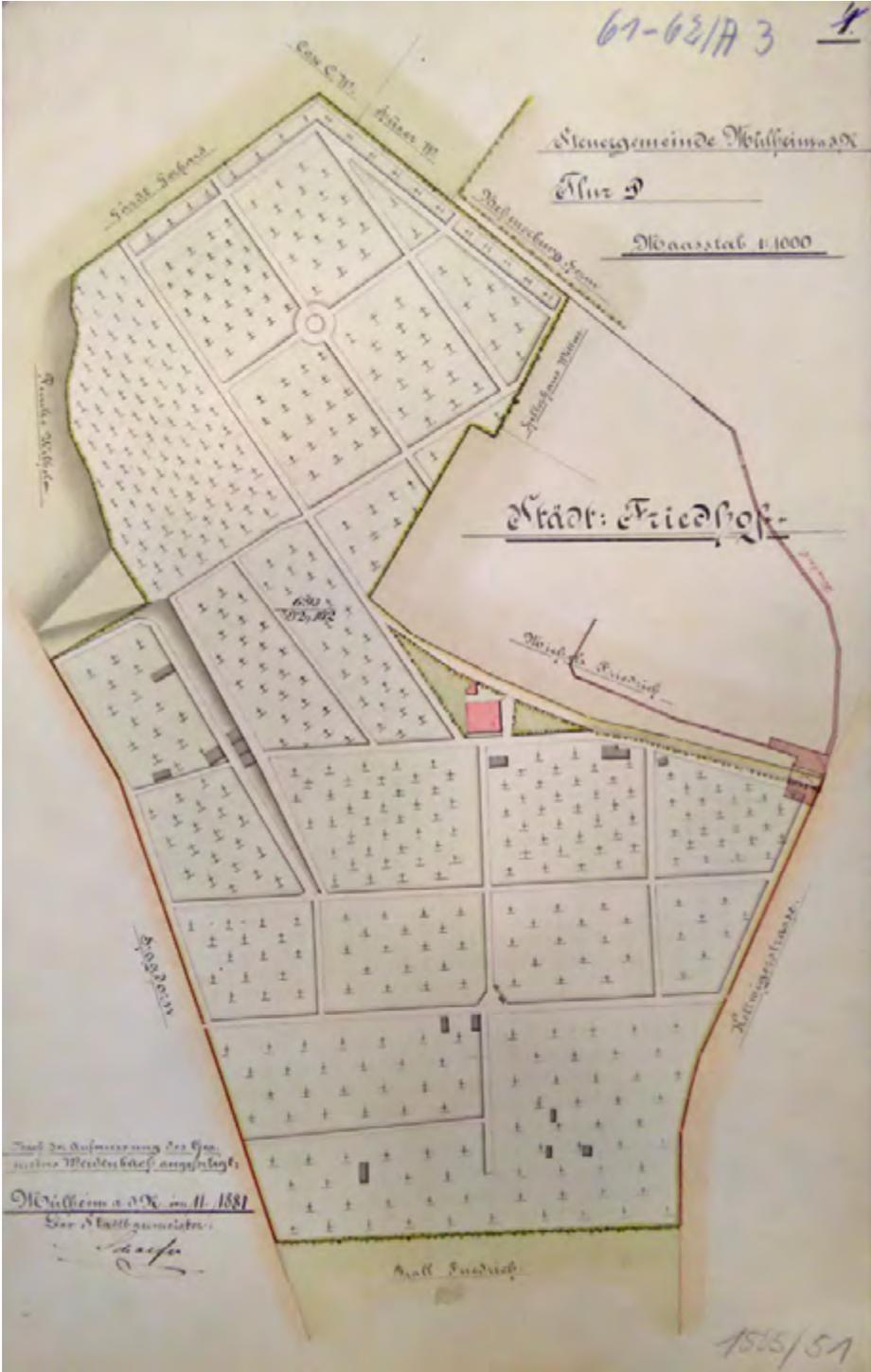


Abb. 24.34:  
Altstadtfriedhof, Plan  
1881  
StA MH Sign. 1525/51

## 1.7 INFRASTRUKTUREN UND GRÜNLAND

## ABBILDUNGEN



Abb. 24.35:  
Hauptfriedhof, Luftbild  
um 1925  
Quelle: Stadt Mülheim

## 1.7 INFRASTRUKTUREN UND GRÜNLAND

## ABBILDUNGEN



Abb. 24.36:  
Ansichtskarte Kahlen-  
berganlage  
StA MH, Sign 1516/  
15.32 Kahlenberg 60

Abb: 24.37:  
Kahlenberganlage und  
Witthausbusch, um 1925  
StA MH 1505/9/7



## 1.7 INFRASTRUKTUREN UND GRÜNLANDEN

## ABBILDUNGEN



Abb. 24.38:  
Ansichtskarte Witthaus-  
busch  
StA Mülheim, Sign.  
1516/15.32 Witthaus-  
busch 01

Abb. 24.39:  
Ansichtskarte Witthaus-  
busch  
StA Mülheim, Sign.  
1516/15.32 Witthaus-  
busch 03

Abb. 24.40:  
Ansichtskarte Witthaus-  
busch  
StA Mülheim, Sign.  
1516/15.32 Witthaus-  
busch 15

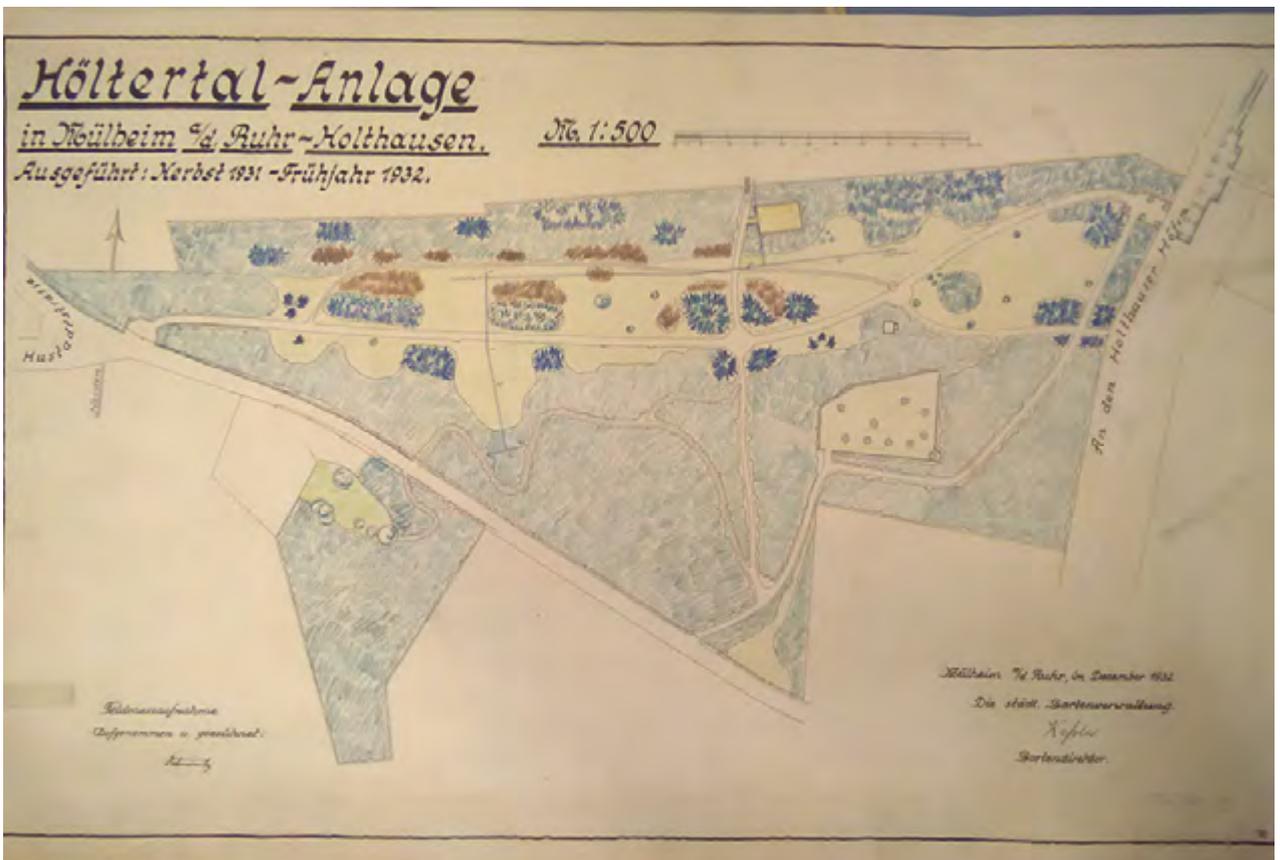


1.7 INFRASTRUKTUREN UND GRÜNLANDEN ABBILDUNGEN



Abb. 24.41:  
Oppspring 1928  
Quelle: privat

Abb. 24.42:  
Höltertalanlage 1932  
StA MH Sign. 1505/11/1



## 1.7 INFRASTRUKTUREN UND GRÜNLANDEN

## ABBILDUNGEN



Abb. 24.43:  
Gemeinde Charte des  
Parzellars Katasters  
der Gemeinde Spel-  
dorf, gez. J. W. Cappel  
1821/22 (Ausschnitt)

Abb. 24.44:  
Luftbild Rennbahn Raf-  
felberg, um 1927  
Quelle: Stadt Mülheim



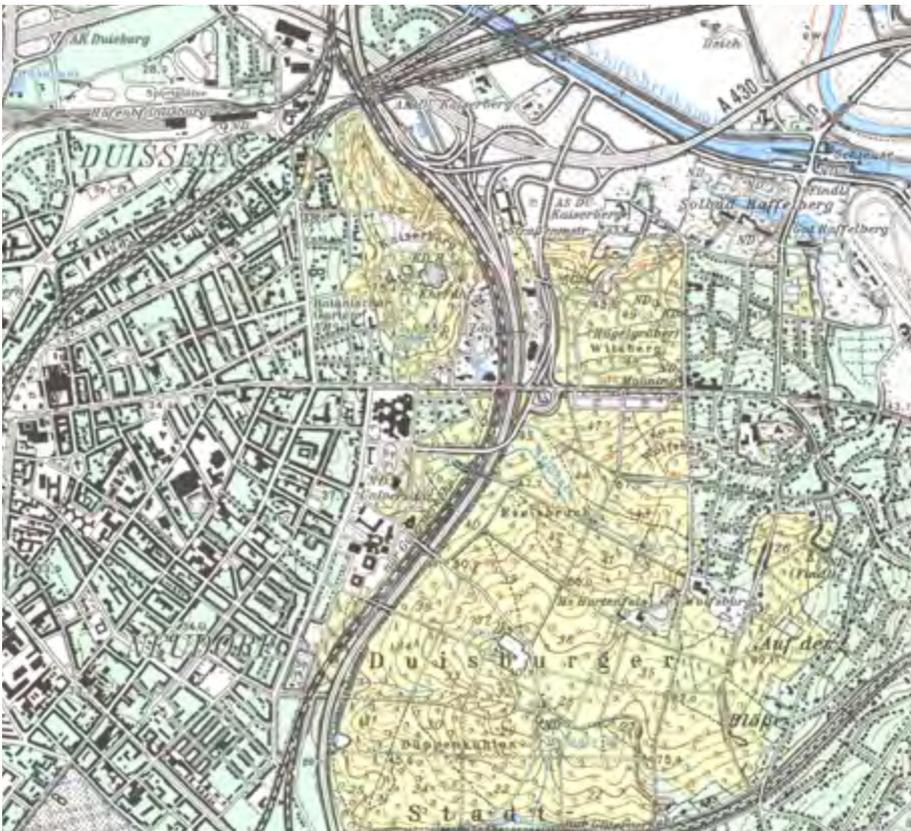
## 1.7 INFRASTRUKTUREN UND GRÜNLAND

## ABBILDUNGEN



Abb. 24.45:  
Plan der Stadt Mülheim  
1926 (Ausschnitt),  
StA MH Sign. 1501/38

Abb. 24.46:  
TK 1984 (Ausschnitt)



## 1.7 INFRASTRUKTUREN UND GRÜNLAND

## ABBILDUNGEN



Abb. 24.47:  
Luftbild Stadion Styrum,  
um 1927  
Quelle Stadt Mülheim



Abb. 24.48:  
Luftbild Sportanlagen  
am Kahlenberg, um  
1927  
Quelle Stadt Mülheim



Abb. 24.49:  
Luftbild Reithalle und  
Sportplatz Uhlenhorst,  
am 1930  
Quelle Stadt Mülheim