

## Ruhrgebiet-Exkursion der Erdkunde-Kurse der Q2

*„1-2-3: Gute Laune!!!“*



Mit dem Ausruf „1-2-3: Gute Laune!!!“ begrüßten sich die Schülerinnen und Schüler der Erdkundekurse von Frau Schöne, Herrn Kampmann und Herrn Bopp aus der Q2 um 7:45 Uhr an der Bushaltestelle der Loburg. Bei ca. 0°C ging es bei Sonnenaufgang mit dem Bus los Richtung Ruhrgebiet!

### **Standort I: Duisburger Innenhafen**

Die Busfahrt verlief reibungslos und so erreichten wir unser erstes Ziel Duisburg bei strahlendem Sonnenschein, aber noch immer eisiger Kälte und einem scharfen Wind!

„Sie befinden sich in einer Stadt auf geschichtsträchtigem Boden!“ So begrüßten uns unsere Ansprechpartner vor dem historischen Rathaus der Stadt Duisburg in unmittelbarer Nähe des Innenhafens.

Seine Anfänge fand Duisburg bereits zu Beginn des 5. Jahrhunderts als die Römer die heutige Altstadt zur Sicherung des Rheinübergangs und der Ruhrmündung besiedelten. Da die Siedlung auf einem Ausläufer der Niederterrasse lag, bestand trotz der Nähe zur Ruhr keine Hochwassergefahr. Dennoch wurde Duisburg ständig mit Rheinverlagerungen und Uferabbrüchen konfrontiert. Der ausschlaggebende Punkt zur Stadtwerdung war jedoch die Errichtung der Kaiserpfalz, eine Herberge für den reisenden deutschen Kaiser im 8. bis 10. Jahrhundert.



Im 13. Jahrhundert wurde, wie im Mittelalter üblich, die Stadtmauer gebaut, dessen heute noch vorhandenen Überreste wir sogar „live“ betrachten konnten. Die Keimzelle Duisburgs stellt der Burgplatz dar. Hier starteten wir auch unsere Führung und betrachteten staunend das alte, beeindruckend große Rathaus, sowie die beeindruckende Salvatorkirche aus dem 14. Jahrhundert.

Wie auch die Kirche wurde das Rathaus im Laufe der verschiedenen Epochen an die jeweiligen „städtebaulichen Trends“ angepasst und verändert. In der Zeit der Industrialisierung blühte die Stadt auf. Die Eröffnung der ersten Schiffswerft und der Beginn des Kohlenbergbaus im Jahre 1867 führten Duisburg zu wirtschaftlichem Aufschwung. So entwickelte sich die Stadt innerhalb weniger Jahrzehnte zu einem europaweit bedeutenden Zentrum, das bis heute noch Bestand hat.

Während unserer Stadtführung durch Duisburg machten wir uns auf den Weg zum größten Binnenhafen Europas, der mit einer Wertschöpfung von 3 Milliarden Euro pro Jahr und ca. 36.000 Arbeitsplätzen zu einer der 50 größten Containerhäfen der Welt gehört.

Mit der Zeit der Industrialisierung entdeckte man den Nutzen der Ruhr als Handelsweg und für den Warenumsatz. Im Laufe des 18. Jahrhunderts wurden die ersten befestigten Hafenanlagen gebaut, die vorrangig dem Kohleumsatz dienten und später im 19. Jahrhundert auch der Stahl- und Eisenindustrie. Um 1900 begann der Bau eines Hafenkanals, der dem Zugang zu neuen Hafenbecken sowie zum „Duisburg-Ruhrort-Bahnhof“ diente und eine Verbindung zum Rhein-Herne-Kanal schuf. Ende des 19. Jahrhunderts entstanden am Innenhafen zudem die bedeutenden Rheinischen Mühlenwerke.

Der 2. Weltkrieg führte jedoch im Duisburger Innenhafen zu schwerwiegenden Folgen, wie z.B. starke und langanhaltende Zerstörungen der Verkehrsinfrastruktur. Erst das sog. Wirtschaftswunder in den 50er-Jahren ließ den Warenumsatz wieder steigen und sorgte bald sogar für einen enormen Aufschwung in der Eisenerz- und Stahlindustrie. Der Hafen durchlebte einen ständigen Wandel, wurde durch neue Technologien verbessert und expandierte.

In den 80er Jahren wurde ein modernes Roll-on/Roll-off System errichtet und im Jahre 1991 wurde der Duisburger Innenhafen der erste deutsche Freihafen im Binnenland. Diese günstigen Standortfaktoren verstärkten sich durch das trimodale Verkehrsnetz und dank seiner zentralen Lage in Europa gewann der Hafen Duisburgs immer mehr an Bedeutung, entwickelte sich zudem zu einem wichtigen Logistikstandort.

Dennoch blieb auch Duisburg von der Montan- und Stahlkrise nicht verschont und es begann ein enormer Strukturwandel. Ehemalige Speicher und auch die Mühlenwerke standen leer und prägten bald als Brachen das Stadtbild. Nach einigen Jahren wirtschaftlicher Unsicherheit, Stagnation und Orientierungslosigkeit wurde im Rahmen der IBA Emscher Park die Industriebrache zu einem multifunktionalen Dienstleistungspark am Wasser umfunktioniert: Die Mühlenwerke erhielten eine neue Funktion durch Büroräume und neben weiteren Museen und Gastronomie sind nun jede Menge Wohn- und Bürokomplexe errichtet worden. Im Zentrum der Umnutzung steht heute die Nutzungsmischung von Arbeiten, Wohnen, Ausgehen, Kultur und Freizeit. Darüber hinaus ist der „duisport“ mit einer Ansiedlung von ca. 230 Firmen heutzutage nicht nur als eine „zentraleuropäische Logistik-Drehscheibe“ und als bedeutender Warenumsatzplatz zu betrachten, sondern auch als beliebtes Ausflugsziel.



Duisburger Innenhafen 1950



Duisburger Innenhafen heute

## Standort II: CentrO Oberhausen

Mittags ging es dann in das Einkaufszentrum CentrO in Oberhausen. Dort hatten wir einen 1,5-stündigen Aufenthalt zur allgemeinen Orientierung auf dem Gesamtgelände mit verschiedenen Freizeiteinrichtungen, einem Gang durch die verschiedenen Ebenen des Einkaufszentrums und einem abschließenden Mittagessen in der „**CocaCola**-Oase“.

Das CentrO wird auch als „Neue Mitte“ bezeichnet. Die Frage ist jedoch, inwiefern dieser Titel auf die „Stadt in der Stadt“ zutrifft. Hierzu muss man in die Vergangenheit schauen: was war vor dem CentrO?

Während der Großteil der Einkaufsmöglichkeiten im 20. Jahrhundert ausschließlich in der City der Stadt Oberhausen lagen, stand auf dem heutigen Grundstück des CentrOs (ehemaliges Industriegebiet) seit 1929 ein Hüttenwerk. Die „Gutehoffnungshütte“ wurde jedoch, nach dem zweiten



Weltkrieg mitten im Strukturwandel und nach Stilllegung des Gasometers, geschlossen. In den 90er Jahren begannen dann ausgiebige Sanierungs- und Revitalisierungsarbeiten:

die Industriebrachen sollten aufgewertet werden und an neuer Bedeutung gewinnen. So kam es, dass 1996 das CentrO, damals noch einfaches Einkaufszentrum, eröffnet wurde. Heute bietet das CentrO noch einiges mehr als noch vor 20 Jahren:

es kombiniert mehrere Freizeitangebote, viele Shoppingmöglichkeiten mit weiteren Daseinsgrundfunktionen, um den neu erschaffenen Stadtkern funktional aufzuwerten und das Angebot der Stadt Oberhausen zu ergänzen. Im unmittelbaren Umkreis um den Aufenthalts-Center sind viele verschiedene Touristenattraktionen angesiedelt, wie beispielsweise das „Sea Life“, ein AquaPark, ein Trampolinpark, das LEGOLand Discovery Centre, mehrere Sportmöglichkeiten, ein Kino, und vieles mehr.

Die Wahl des Standorts dieser Unternehmen in der Nähe des CentrO zeigt ein weiteres Mal die wirtschaftliche Bedeutung des Centers und die pull-Effekte, die es ausübt. Außerdem wird so auch die Verlagerung der Stadtkerne deutlich: während der historisch-genetische Stadtkern an Besuchern sowie an Relevanz verliert, gewinnt das CentrO durch die guten Verkehrsanbindungen (große Reichweite des Einzugsgebietes, gute Bahn-/Bus-Verbindungen) sowohl an Besuchern (und somit wirtschaftlicher Bedeutung) als auch an Bedeutung für die Stadt Oberhausen selbst.

Mit 220 Markenshops und Europas größtem Food-Court bietet das CentrO ein vielfältiges Angebot, nationale und internationale Besucher.

Dies konnten auch wir bei unserem Besuch beobachten:

Obwohl unser Aufenthalt im CentrO zeitlich eng begrenzt war, konnten wir Menschen mit vielfältigem kulturellen Background sowie unterschiedlichen Altersgruppen begegnen (und das zur Mittagszeit!?). Hinzu kamen die verschiedensten Angebote:

man hatte im CentrO durch das weit gefächerte Angebot eine große Freiheit, was man denn jetzt kaufen könnte.

Daher befinden wir den Begriff „Stadt in der Stadt“ als ziemlich zutreffend, da das CentrO für uns sehr wichtige Daseinsgrundfunktionen optimal auf begrenztem Raum kombiniert und leicht erreichbar macht. Außerdem unterscheidet sich das CentrO und das Lebensgefühl sehr von dem in Oberhausen. Nicht nur sieht die eigentliche Stadt nicht annähernd so modern und attraktiv aus (Kriterien sind u.a. Symmetrie, Proportionen, Ordnung, Helligkeit...), auch bringen die vielen verschiedenen Menschengruppen die dort zusammenkommen, mehr Vielfalt in das CentrO.

### Standort III: Zeche Zollverein – das Wahrzeichen des Ruhrgebiets

Unser letzter Halt der Ruhrgebiets-Exkursion war in Essen in der Zeche Zollverein, die damals als größte Zeche Europas in der Zeit der Industrialisierung glänzte und nun schon mehr als 25 Jahre außer Betrieb ist.

Als wir aus dem Bus ausgestiegen sind, fielen uns direkt die großen Brachen auf, die mitten in der Natur aus dem Boden ragen und die langen Transportschächte, die Unmengen an Kohle transportiert hatten. Wir gingen mühselig die 127 Stufen, die uns ins Museum führten oder nahmen entspannt Europas größte freistehende Rolltreppe hoch, wo uns auch schon eine nette Begleiterin erwartete, um uns durch die Zeche Zollverein zu führen.

Unsere Führung startete in einem der vielen Gebäude der Zeche. Die Anfänge der Zeche wurden uns erklärt und deutlich gemacht, wie kostenaufwendig sie sowohl damals als auch heute ist. Damit wir uns die damaligen Umstände besser vorstellen konnten, wurden uns Fotos, Filme und echte Arbeitsmaterialien gezeigt. Das reichte von Tieren, die monatelang unten in den Stollen hausten (z.B. Grubenpferde) bis hin zu der Toilette für die Bergarbeiter, die sie selber arrangieren mussten um das Ausbreiten von Infektionen zu verhindern. Denn im Bergwerk waren die Kumpel, so heißen die Bergleute, wie eine große Familie, da sie sich meist sogar Wohnungen teilen mussten.

Unsere Begleiterin erzählte uns auch etwas über den harten Arbeitstag der Bergleute, die in den goldenen Jahren der Zeche bis zu 12.000 Tonnen Kohle fördern mussten, um die Ziele und Vorgaben der Zecheninvestoren zu erfüllen und die „Gier nach dem schwarzen Gold“ der Bevölkerung zu stillen. Es wurde jedoch nach immer mehr verlangt, weshalb keine Rücksicht auf die Gesundheit der Arbeiter genommen wurde.

Durch diese Abbaumengen wurde jedoch die Nachhaltigkeit vernachlässigt. Noch heute hat das gesamte Ruhrgebiet mit den Nachwirkungen dieser Zeit zu kämpfen: Unter der ganzen Region verläuft ein riesiges Netz von Stollen und Schächten, die Gefahr laufen sich stetig mit salzhaltigem und daher schädlichem Grubenwasser zu füllen. Dadurch würde jedoch der Grundwasserspiegel steigen, was große Flächen, die zwischenzeitlich bereits durch einstürzende Stollen großflächig um bis zu 20 Meter abgesackt sind, überfluten würde. Ein Beispiel für einen besonders gefährdeten Bereich ist die Essener Innenstadt. Deshalb müssen dauerhaft Pumpen laufen, die riesige Mengen an Wasser aus den Stollen pumpen. Sicher ist, dass diese Pumpen mindestens in den nächsten 200 Jahren weiterlaufen müssen, was danach ist weiß niemand. Daraus und aus weiteren Folgeschäden ergeben sich die sog. „Ewigkeitskosten“ des Kohleabbaus.

Nachdem wir noch die Sortierhallen der Zeche besichtigt haben, haben wir noch die Aussicht von der Plattform auf dem Dach der Zeche in 45 Meter Höhe bestaunt. Man konnte bis nach Gelsenkirchen sehen, was ein absolut gelungener Abschluss der Exkursion war.



Blick in die Sortierhalle



Ausblick vom Dach der Zeche Zollverein