

3. Der Piesberg

Der Piesberg liegt nordwestlich des Stadtgebietes von Osnabrück und bildet mit 188 m die höchste Erhebung der Stadt. Der größte Teil des Piesbergs befindet sich auf dem Gebiet der Stadt Osnabrück. Der nordöstliche Teil gehört zum Gemeindegebiet Wallenhorst/ OT Lechtingen. Der Piesberg liegt im Zentrum des Natur- und GEOPARKS Terra.Vita und bildet mit seinen bis zu 300 Millionen Jahre alten Gesteins- und Kohleschichten aus dem Oberkarbon zugleich den geologisch ältesten Teil dieses Großschutzgebietes.

Durch tektonische Kräfte in der Kreidezeit wurden vor etwa 95 Millionen Jahren die Schichten des Oberkarbons an die Oberfläche gerückt und durch enorme Hitzeeinwirkung so verändert, dass sich hochwertige Anthrazitkohle und besonders harter Sandstein (Karbonquarzit) bildete. Wie ein Sattel wölbt sich der Piesberg auf und lässt die sonst tief in der Erde verborgenen Bodenschätze an die Oberfläche treten.

Diese naturräumlichen Gegebenheiten bilden die Grundlage dafür, dass sich am Piesberg über die Jahrhunderte eine bedeutende Kohle- und Steinindustrie entwickeln konnte.

Heute steht der Piesberg für eine überregional bedeutende Industriekulturlandschaft, in der das Beziehungsgeflecht zwischen Natur, Mensch und Technik sowohl für lokale als auch für überregionale Besucherinnen und Besucher erlebbar wird.

3.1. Die Entwicklung der Kohlegewinnung am Piesberg

Bereits im 15. Jahrhundert wurde am Piesberg nachweislich Steinkohle abgebaut, die bis zur Mitte des 18. Jahrhunderts hauptsächlich zum Betrieb der vor der Stadt Osnabrück gelegenen Kalköfen verwendet wurde. Während die Kohle anfänglich oberirdisch, in sogenannten Pingens, abgebaut wurde, wurden um 1730 erste Stollen angelegt. 1799 setzte der Rat der Stadt Osnabrück eine Bergwerkskommission ein, die sich dafür einsetzte, das Bergwerk ertragsfähig zu machen. 1830 begann man im Nordosten des Piesberg mit dem Bau des Lechtinger Oberstollen, bei dem erstmals der Durchschlag zu den Flöz Dreibänke und Mittel gelang. Mit dem Bau des Lechtinger Tiefstollens um 1850, wurde auch die Lechtinger Kaue mit einem Eingangsgebäude in den Stollen und Wasch- und Umkleideräumen für die Bergleute sowie eine Kohlenniederlage mit Verladerampe errichtet. Zu dieser Zeit wurden bereits 48% der Einnahmen der Stadt Osnabrück vom Bergwerk getragen.

Mit dem Bau der Eisenbahn begann Mitte des 19. Jahrhunderts die Blütezeit des Bergwerks. Der Kohleabbau erhielt über die Grenzen des damaligen Königreiches Hannover hinaus Bedeutung. 1855 wurde die Hannoversche Westbahn Löhne - Rheine eröffnet und zwei Jahre später die neue Anbindung an die Piesberger Zweigbahn mitsamt Zechenbahnhof in Betrieb genommen. Bereits 1856 wurde der Durchschlag des Hasestollens mit einer Verbindung zum Zechenbahnhof erstellt. Ab 1869 ging man zum Tiefbau über und errichtete am Südhang die baulichen Anlagen des Hasestollens sowie am Nordflügel den Stüveschacht. Im Umkreis der Schachtanlagen entstanden nicht nur verschiedene Anlagen des Bergbaubetriebs, sondern aufgrund der anfallenden Gesteinsmengen auch der Steinverarbeitung. Nach schweren Wassereinbrüchen und einem Streik der Arbeiter wurde die Zeche Piesberg und damit die Kohleförderung 1898 stillgelegt.

3.2. Die Entwicklung der Piesberger Steinindustrie

Neben dem Bergbau betrieb die Stadt Osnabrück auch einen Steinbruch am Piesberg. Bereits 1832 waren zwei kleinere Steinbrüche in Betrieb. Im Jahre 1859 wurde mit der ersten größeren Erschließung der Steinvorkommen begonnen. Die Hauptproduktion bestand aus handgeschlagenen Pflastersteinen und Trottoirplatten. Die gehauenen Steine wurden auf den Steinbruchsohlen in Loren mittels Pferdebahnen transportiert. Zur Überwindung der Höhenunterschiede wurden Anfang der 1880er Jahre Bremsberge errichtet. Der Steinbruch wurde durch eine Bremsberganlage mit dem Zechenbahnhof verbunden.

Im Zechenbahnhof wurden Verladeanlagen u.a. für den Vertrieb aus dem Steinbruch (Pflaster-, Bau- und Bordsteine) hergestellt. Der Georgs – Marien - Bergwerks- und Hütten-Verein wurde 1889 Besitzer von Zeche und Steinbruch und nahm um 1900 die Produktion von Gleisschotter auf, um die Mengen an anfallenden Gesteinsresten zu verwerten. Die erste Brechanlage mit vier Schotterbrechern wurde in Betrieb genommen und zerkleinerte die Steinabfälle auf die gewünschte Korngröße.

Zur besseren Verwertung der bei dieser Form der Steingewinnung angefallenen Unterkörnungen wurde 1902 eine „Zementwarenfabrik“ errichtet. Dieses bis in die 1980er Jahre erfolgreich betriebene Durilit - Werk, wurde erst durch die Herstellung des neuen Betriebszweiges Steinbrecher ermöglicht.

1916 wurden der Osnabrücker Stichkanal als Verbindung zum Mittellandkanal und der Piesberger Hafen errichtet, wodurch neben der Straße und Schiene nun auch der Versand sämtlicher Produkte der Steinindustrie auf dem Wasserweg möglich wurde.

Die Zunahme der Schotterproduktion aber auch gestiegene Qualitätsansprüche machten in den 1920er Jahren die Errichtung einer neuen größeren Brecheranlage dringend notwendig. Der Bau der heute noch erhaltenen alten Steinbrechanlage erfolgte 1927/28 neben dem alten Bremsberg und neben dem Steinlagerplatz in der Vosslinke. Die Anlage war bis zum Jahr 2003 in Betrieb (siehe Kapitel 4.1).

Bereits 1957 erfolgte eine Vollmechanisierung des Steinbruchbetriebes. Die Handproduktion wurde endgültig aufgegeben und die schienengebundene Beförderung zugunsten von Schwerlastkraftwagen eingestellt. Im Laufe der Jahre wurden die Anlagen modernisiert und erweitert. 1960 wurde erstmals 1 Million Tonnen Material erzeugt. Der Steinbruch gilt als der größte Hartsteinbruch Mitteleuropas und wird heute durch die GP Günther Papenburg AG betrieben.

3.3. Industriekulturelles Erbe

Neben den in der Landschaft sichtbaren Veränderungen infolge der industriellen Nutzungen (Steinbrüche, Halden, Bremsberg) sind bis heute zahlreiche Gebäude, Gebäudereste, Anlagen und Maschinen Zeugen des industrikulturellen Erbes am Piesberg. Als bauliche Anlagen sind auf dem Gebiet der Gemeinde Wallenhorst etwa die Lechtinger Käue, die Villa des Bergmeisters Pagenstecher und das Arboretum zu erwähnen. Auf dem Gebiet der Stadt Osnabrück sind z.B. die begehbarer Ruine der Stüveschachtanlage sowie das gesamte Gebäudeensemble zwischen dem Piesberger Hafen und dem Haseschachtgebäude zu nennen (siehe Abb. 1).

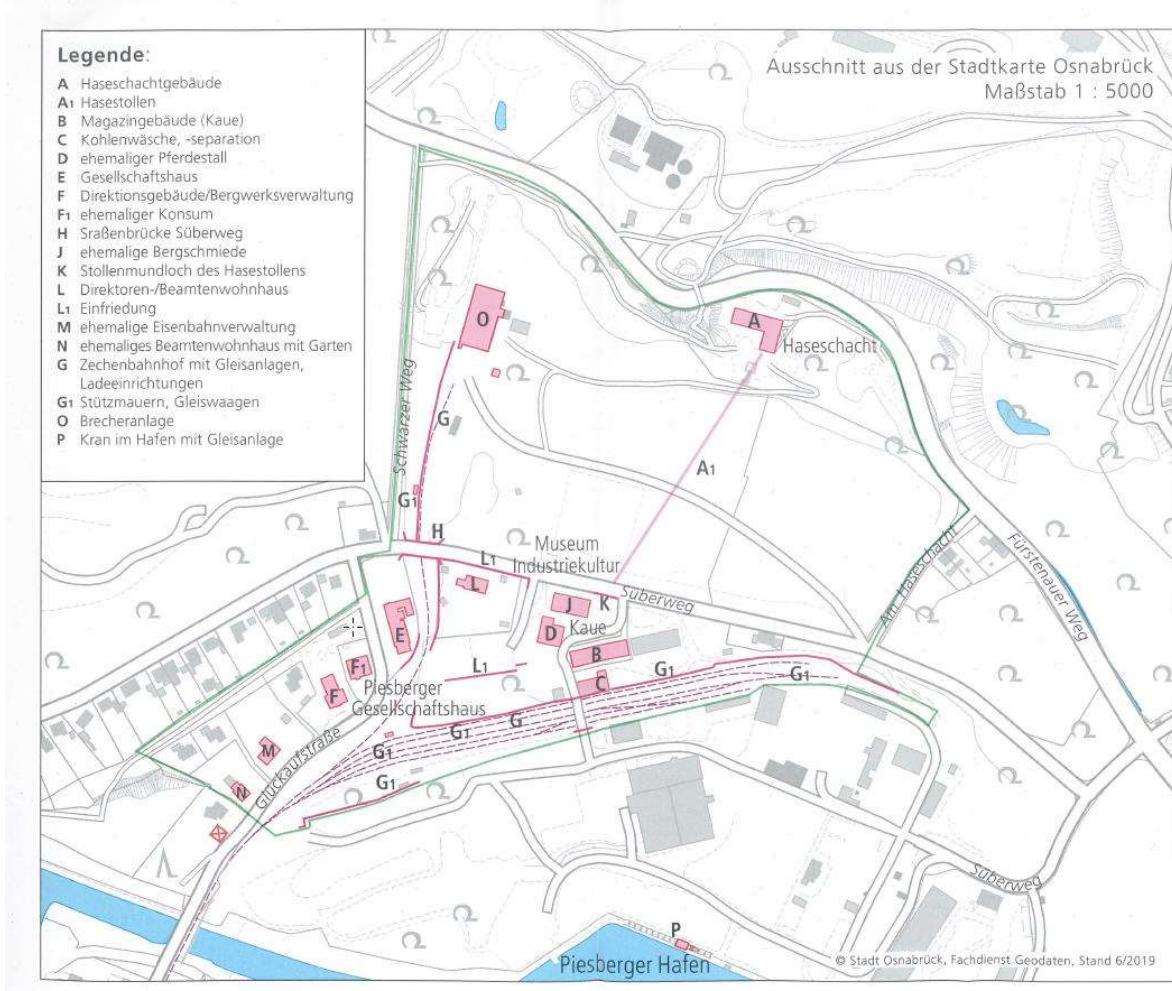


Abb. 1: Gebäude der Industrielandschaft am Südhang des Piesbergs (Quelle: Stadt Osnabrück, Fachdienst Bauordnung und Denkmalpflege)

Hier befindet sich auch die alte Steinbrechanlage, die über Gleise an den Zechenbahnhof und über die Vosslinke an die umliegenden Gebäude angebunden ist (Abb. 1, Gebäude O).

Die Aufnahme der Gebäude der Steinkohlenzeche bzw. des Steinbruchbetriebs in das Verzeichnis der Baudenkmale der Stadt Osnabrück erfolgte 1993 als Teil der funktional aufeinander bezogenen Gesamtanlage Zechen-/Steinbruchanlage Piesberg. Die besondere Bedeutung der Anlagen am Piesberg wurde nochmals in 2017 in einem Schreiben des Niedersächsischen Landesamtes für Denkmalpflege bestätigt:

„Die Objekte sind Zeugnis der bergbaulichen Vergangenheit zur Gewinnung von Kohle und Gestein im nordwestlichen (Anmerkung der Verfasser: „südwestlichen“) Niedersachsen. Sie stellen ein funktional aufeinander bezogenes Ensemble dar, das nur in seiner Gesamtheit den besonderen Denkmalwert darzustellen vermag. Als in wesentlichen Teilen überkommene Zechenanlage aus den Anfängen des industriellen Aufschwungs der Stadt Osnabrück sowie in Verbindung mit der Eisen- und Stahlindustrie in Georgsmarienhütte kommt dem Ensemble (...) im Rahmen der Orts- und Landesgeschichte sowie aufgrund des Zeugnis- und Schauwertes für die Wirtschafts- und Technikgeschichte eine besondere geschichtliche Bedeutung zu.“

3.4. Deponie und regenerative Energieerzeugung

Bis in die heutige Zeit kennzeichnet das Spannungsfeld zwischen Natur, Mensch und Wirtschaft die Entwicklungen am Piesberg. Nach Erschöpfung der abbauwürdigen Gesteinsvorräte im Südfeld des Steinbruchs wurde 1973 in diesem Bereich eine Zentraldeponie für die Stadt und den Landkreis Osnabrück eröffnet. Bis zu ihrer Schließung im Jahr 2005 wurden 7,5 Millionen Tonnen Müll eingelagert. Seit 1998 wird die Oberfläche der Deponie abgedichtet, nachgesorgt und rekultiviert.

1990 begann am Piesberg die regenerative Energieerzeugung durch die Verstromung von Deponiegas und die Errichtung der ersten Windkraftanlage auf dem höchsten Punkt des Piesbergs, der sogenannten Felsrippe. Heute werden am Piesberg durch das Deponegas und drei Windenergieanlagen etwa 6.000 Osnabrücker Haushalte mit lokalem, regenerativen Strom versorgt. Neben der Stromgewinnung leistet die Gasnutzung einen weiteren Beitrag zum Klimaschutz.

3.5. Natur- und Landschaftsschutz

Durch den Abbau der Kohle und des Gesteines haben sich am Piesberg wertvolle Sekundärlebensräume für Tiere und Pflanzen entwickelt, die es zu erhalten und zu entwickeln gilt. Die ursprünglich bewaldete Kuppe des Piesbergs ist durch den Gesteinsabbau einem canyonartigen Steinbruch gewichen, der wie ein gigantischer hohler Zahn das Gesicht des Berges prägt. Entstanden sind dynamische Lebensräume wie offene Steilhänge, Gesteinsflächen, hohe Halden, humusarme Rohböden, Pionierwälder, Schlammteiche mit Verlandungsbereichen sowie sommertrockene Gewässer. Hieraus hat sich ein ökologisch wertvolles Nebeneinander von Lebensräumen unterschiedlichen Alters entwickelt. Von den Gewässern profitieren vor allem die Amphibien, von denen ein Großteil in der Roten Liste als gefährdet geführt wird. Insbesondere für die zahlreich vorkommende Kreuzkröte stellt der Piesberg ein herausragendes Insel- und Rückzugsbiotop dar. Als typische Steinbruchleitart gilt der in Niedersachsen stark gefährdete Uhu, der regelmäßig in den Steilwänden des Steinbruchs brütet.

Durch den Gesteinsabbau und die ehemalige Steinkohleförderung sind insgesamt zehn Untertagehohlräume entstanden, die als Überwinterungsquartiere für Fledermäuse dienen. Alle 16 am Piesberg vorkommenden Fledermausarten sind streng geschützt. Der Lechtinger Tiefstollen und der Heintzmannsche Stollen wurden in das europäische Schutzgebietsnetz Natura 2000 aufgenommen.

Ende 2019 wurde das 294 ha große Landschaftsschutzgebiet „Kultur- und Landschaftspark Piesberg in der Stadt Osnabrück“ ausgewiesen. Wesentliche Ziele der Unterschutzstellung sind:

- Erhalt und Wiederherstellung der Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Naturhaushaltes
- Erhalt und Entwicklung der Vielfalt, Eigenart und Schönheit der Landschaft und der besonderen kulturhistorischen Bedeutung
- Landschaftsgebundene Erholung und Umweltbildung
- Sicherung der geologischen Aufschlüsse

Im Jahr 2021 wurde der Piesberg von der deutschen Geologischen Gesellschaft zu einem der ansprechendsten und wissenschaftshistorisch bedeutendsten Aufschlüsse in Deutschland gekürt.

Zudem liegt der Piesberg im Zentrum des (UNESCO-Global) Natur- und Geoparks Terra.Vita. Ziel des Großschutzgebietes ist es, die Natur und Umwelt sowie das Kernthema Geologie incl. seiner Bedeutung für die wirtschaftliche Entwicklung der Region, erlebbar zu machen. Zu den Aufgaben des Parkmanagements gehören neben dem Naturschutz und die Landschaftspflege, vor allem die Förderung eines sanften Tourismus und eine nachhaltige Regionalentwicklung.

3.6. Der Kultur- und Landschaftspark Piesberg

Mit dem Ziel, das kulturelle Erbe und die Naturlandschaft zu sichern sowie im Hinblick auf eine zukünftige Entwicklung des Steinbruchgeländes und der Rekultivierung der Deponie, stellten sich die Stadt Osnabrück und die angrenzende Gemeinde Wallenhorst der Herausforderung für das Piesberggelände eine Zukunftsperspektive zu entwickeln. Anfangs als Bewerbung zur Bundesgartenschau 2015 geplant, wurde 2006 die Entwicklung eines Kultur- und Landschaftsparks beschlossen. Leitidee ist die langfristige Etablierung eines unverwechselbaren Erholungs- und Freizeitstandortes mit überregionaler Ausstrahlungskraft.

Als Leitfaden für die Entwicklung dienen der „Aktionsplan 2030“ (2007) und das „Entwicklungsconcept 2030“ (2016). Hierin ist folgendes Leitbild formuliert:

„Der Kultur- und Landschaftspark Piesberg ist ein Ort für eine landschaftsgebundene und naturschonende Erholungsnutzung, in dem das Erleben und die zeitgemäße Vermittlung von kulturhistorischen und naturwissenschaftlichen Phänomenen im Vordergrund steht. Die weitere Entwicklung des Kultur- und Landschaftspark Piesberg ist auf den Erhalt und die Stärkung der bestehenden Identitäten sowie der vorhandenen kulturhistorischen und landschaftlichen Qualitäten zu sichern.“

Die Entwicklung dieser Kulturlandschaft zwischen IndustrieNatur und IndustrieKultur gliedert sich dabei in sechs Themenbereiche:

- Industrie als kulturhistorisches Erbe
- Naturwissenschaftliche Bedeutung
- Pflanzen- und Tierwelt
- Umweltbildung
- Erholung und Tourismus
- Erschließung der Infrastruktur

Die Osnabrücker Dampflokkfreunde haben ihr Domizil im Zechenbahnhof. Die Anlagen des Zechenbahnhofs Piesberg umfassen für Osnabrück typische Bahngebäude und Bahnanlagen, die vom Verein errichtet und laufend erweitert werden. Die Vereinsmitglieder restaurieren und betreiben historische Züge, die bei Veranstaltungen präsentiert und für Fahrten eingesetzt werden. In diesem Sinne wurden in den letzten Jahrzehnten viele Projekte und Veranstaltungen umgesetzt, die den Kultur- und Landschaftspark mit Leben füllen und die Osnabrücker Eisenbahn- und Industriegeschichte für Besucherinnen und Besucher erlebbar machen.

Ein wesentlicher Ankerpunkt am Piesberg ist zudem das MIK Museum Industriekultur, welches im Haseschachtgebäude, dem Magazin und dem alten Pferdestall Ausstellungen und Bildungsangebote rund um die Geschichte des Piesbergs und den Themenkomplex „Mensch, Natur, Wirtschaft“ anbietet. Die beiden Museumsbereiche werden unterirdisch durch den wiederhergerichteten Hasestollen und oberirdisch durch den ehemaligen Steinlagerplatz „Vosslinke“ miteinander verbunden. Eine mit ökologischen und regionalen Produkten bewirtschaftete (Außen-)Gastronomie und ein im Bau befindlicher Spielplatz ergänzen das Angebot.

Das Piesberger Gesellschaftshaus, ehemaliges Restaurationsgebäude der Bergleute und Steinhauer, ist heute das Kulturzentrum am Piesberg. Geboten werden den Gästen ein vielfältiges und anspruchsvolles Kulturprogramm sowie ein Sonntagscafé im Kastaniengarten.

Der Feldbahn Piesberg Osnabrück e.V. betreibt eine Feldbahn mit historischen Loren und Loks, die teilweise auch am Piesberg im Einsatz waren. Sie verbinden die Haltestellen Südstieg, Haseschacht und Stüveschacht miteinander.

Die Ruine des Stüveschachtes wurde in den letzten Jahren vom Förderverein Stüveschacht e.V. restauriert und mit Infotafeln zu einer informativen und attraktiven begehbareren Ruine gestaltet.

Verbunden werden die Angebote der Kooperationspartner am Piesberg durch verschiedene Wanderwege. Auf den KulturWegen können Besucherinnen und Besucher den Spuren der Vergangenheit folgen und sich über die historische Bedeutung der Bau- denkmäler zwischen Haseschacht und Zechenbahnhof informieren. Der Anschluss an die Feldbahn und den Steinbruch erfolgt über den 8 km langen Rundwanderweg, der mit Informationstafeln zur Geologie, Natur und Historie des Piesberg ausgestattet ist. Aussichtspunkte bieten Ausblicke in den Steinbruch, den Zechenbahnhof und die Umgebung. Kunstwerke entlang des Weges nehmen den Bezug zum Ort auf. Höhepunkte sind der Aufstieg auf die Felsrippe über die 500 Stufen umfassende Erdzeitaltertreppe und ein Ausblick von der Aussichtsplattform, dem höchsten Punkt Osnabrücks.



Abb. 2 : Karte des Kultur- und Landschaftsparks Piesberg mit dem Rundwanderweg und den touristischen Anlaufpunkten der Industriekulturlandschaft (Quelle: TerraVita 2022).

Neben ihren eigenen Angeboten führen die Akteure regelmäßig gemeinsame Veranstaltungen an jedem ersten Sonntag in den Monaten Mai bis Oktober durch. Beispielhaft zu nennen sind das „Bergfest“, die Veranstaltung „Osnabrück unter Dampf“, der „Anheizertag“ und der „Kulturflohmarkt“. Zu diesen Veranstaltungen kommen regelmäßig mehrere tausend Besucher zum Piesberg. Die Anreise vom Hauptbahnhof oder vom Osnabrücker Hafen ist auch mit historischen Zügen möglich.

4. Die Steinbrechanlage an der Piesberger Vosslinke

4.1 Überblick zur heutigen Situation

Der alte Steinbrechanlage an der Vosslinke kam für fast 80 Jahre eine bedeutende Rolle bei der Steinverarbeitung und der Betonherstellung am Piesberg zu. Nach der Stilllegung 2003 übernahmen die Osnabrücker Dampflokomotivfreunde e.V. im Jahr 2010 per Erbpachtvertrag das unter Denkmalschutz stehende Gebäude und die umliegenden Grundstücke. Heute dient das Gebäude als Werkstatt und Unterstand für historische Eisenbahnen und ist über Gleise an den Zechenbahnhof angebunden.

Außerdem wurde dieser besondere Ort regelmäßig für kulturelle Sonderveranstaltungen genutzt. Aufgrund seiner zentralen Lage an dem riesigen, ehemaligen Steinlagerplatz Vosslinke zwischen MIK Museum Industriekultur, Piesberger Gesellschaftshaus, Zechenbahnhof und Hafen, kommt dem Steinbrecher eine zentrale Rolle bei der Weiterentwicklung des Kultur- und Landschaftspark Piesberg zu. An keinem anderen Ort am Piesberg kann der „Weg des Steins“ für Besucherinnen und Besucher so sichtbar dargestellt und erlebbar gemacht und eine Verknüpfung mit den anderen Angeboten am Piesberg erreicht werden.

Trotz regelmäßiger Unterhaltungs- und Sanierungsmaßnahmen besteht an dem Gebäude derzeit ein akuter und dringender Sanierungsbedarf, um die historische Gebäudesubstanz zu erhalten und damit die Grundlage für künftige Nutzungen im Steinbrecher zu sichern. Schäden am Dach führen zu Wassereinbrüchen. Bei einem Frühjahrssturm im Februar 2022 wurden schließlich Teile der Dacheindeckung weggerissen. Das Innere des Gebäudes ist somit in großen Teilen der Witterung ausgesetzt und darf zudem auf Grund einer Anordnung der Stadt Osnabrück nur noch von befugten, eingewiesenen Personen in Teilbereichen betreten werden. Insoweit konnte der für die Dampflokomotivfreunde existenziell wichtige Werkstattbetrieb in diesem Bereich mit Einschränkungen fortgeführt werden.

Die Osnabrücker Dampflokomotivfreunde wollen diese dramatische Situation nun zum Anlass nehmen, das Gebäude zukunftsfähig weiter zu entwickeln. Im Rahmen der zunächst erforderlichen denkmalgerechten Sanierung des Daches soll von einem Kooperationspartner eine Photovoltaikanlage errichtet werden. Damit würde ein Beitrag zu den Klimaschutzz Zielen der Stadt Osnabrück geleistet und zugleich eine Verquickung der Belange des Umwelt- und des Denkmalschutzes erzielt werden.

Zudem sollen die verschiedenen bereits erarbeiteten Ideen und Handlungsansätze zur Weiterentwicklung dieses beeindruckenden Gebäudes unter professioneller Begleitung zusammengeführt und mit konkreten Umsetzungsschritten hinterlegt werden. Unter Einbindung aller relevanten Akteure soll ein zukunftsfähiges Konzept für den Steinbrecher erarbeitet werden, das neben der Werkstatt und der Unterbringung von Eisenbahnfahrzeugen weitere Nutzungen im Sinne des Kultur- und Landschaftsparks ermöglicht.

4.2 Die historische Bedeutung der Steinbrechanlage

Der Bau des Steinbrechers erfolgte in den Jahren 1927/1928 neben dem alten Bremsberg in der Vosslinke. Das gewonnene Gestein aus dem Steinbruch wurde vorgebrochen und von dort mit der Feldbahn durch heute noch vorhandene Tunnelanlagen unterhalb des Fürstennauer Weges zur Brecheranlage gebracht. Nach der Vorklassierung wurde es gewaschen und durchlief unterschiedliche Brechvorgänge. Die Verbindung zum Zechenbahnhof (Verladebahnhof) wurde über eine weitere Gleisstrecke hergestellt, so dass Eisenbahnwaggons direkt aus Bunkern, in denen das Material gesammelt wurde, befüllt werden konnten.

Im Laufe der Jahre wurden die Brech- und Klassieranlagen modernisiert und erweitert. Der Abtransport des aufbereiteten Materials erfolgte per Bahn, LKW oder Schiff. Die gewonnenen Brechsande, Splitte und Schotter wurden weitgehend im Straßen- und Schienenbau und als Betonzuschlagstoffe verwendet.

Nach Inbetriebnahme konnte die Anlage in einer Schicht von acht Stunden etwa 1.200 t Steinmaterial verarbeiten. Im Jahr 1999 belief sich die Kapazität der Anlage auf 400-450 t pro Stunde.



Abb. 3: Die Fotografie von 1926 zeigt die Situation an der Vosslinke vor dem Bau der Brecheranlage. (Quelle: Grovermann und Spilker (Hrsg.): Industriekultur in Osnabrück: eine Ausstellung des Museums Industriekultur in Osnabrück, Bramsche 1999, S. 44)

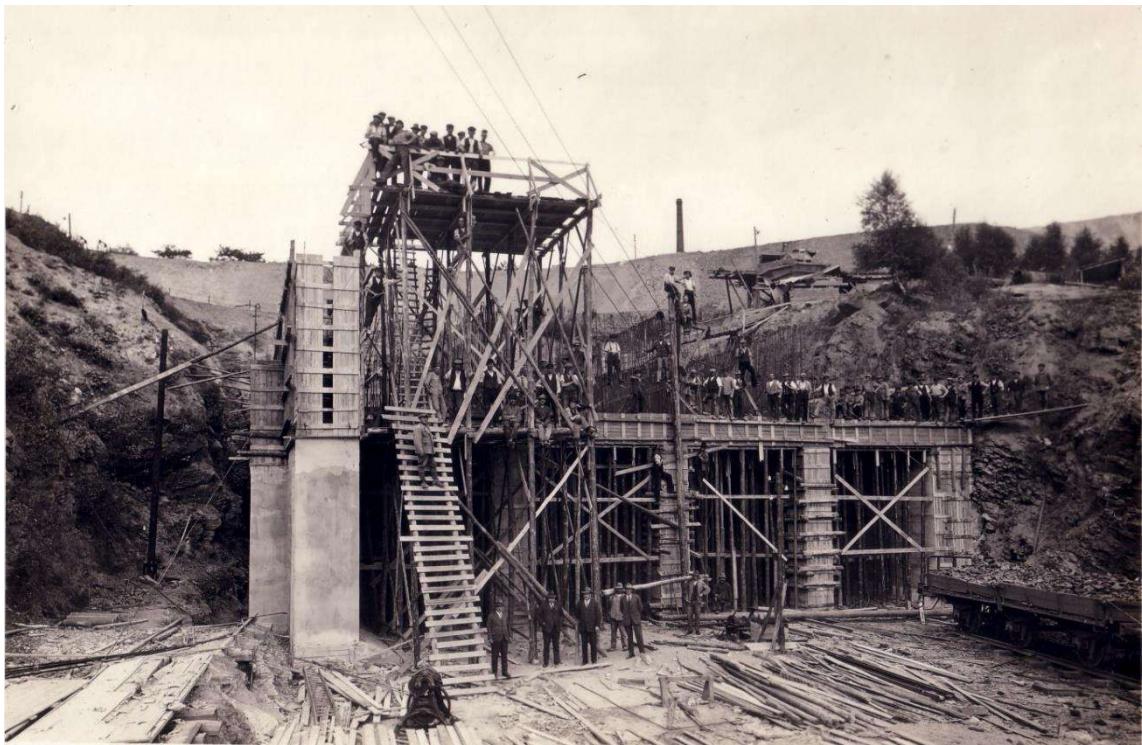


Abb.4: Neubau der Brecheranlage, Fotografie von 1927/28. (Quelle: Grovermann und Spilker (Hrsg.): *Industriekultur in Osnabrück: eine Ausstellung des Museums Industriekultur in Osnabrück*, Bramsche 1999, S. 44)

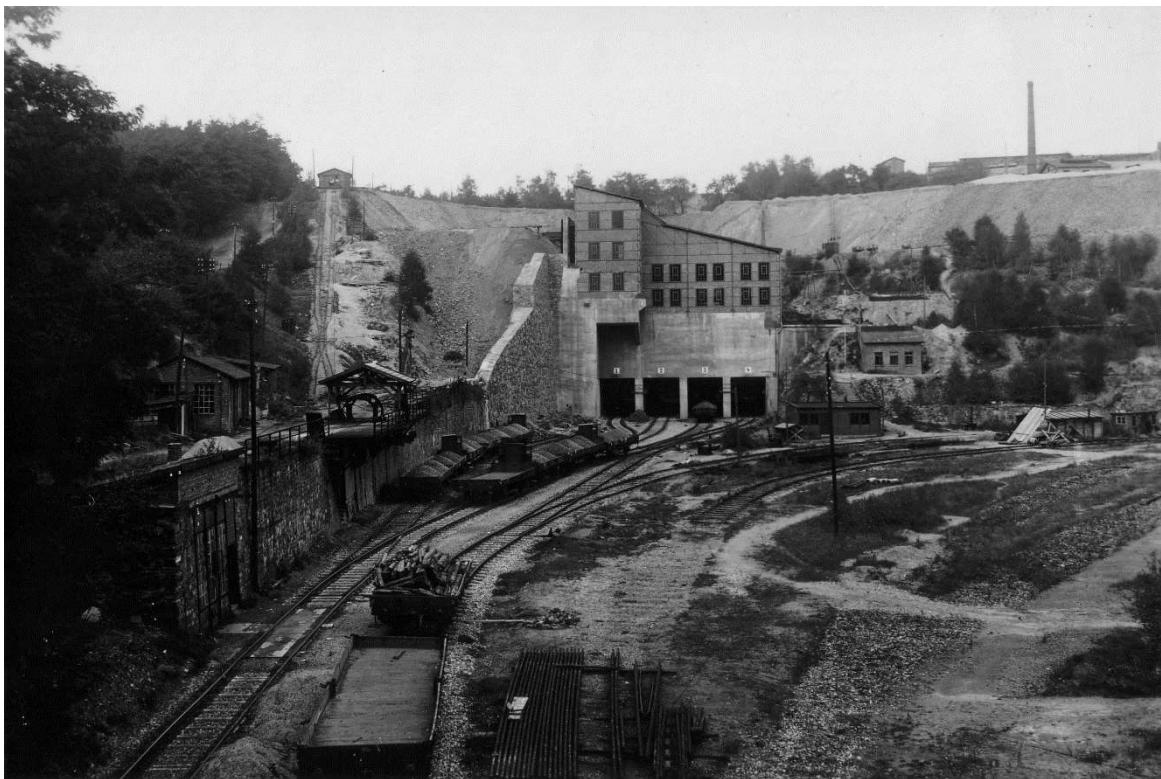


Abb. 5: Brecheranlage nach der Inbetriebnahme, Fotografie um 1928 (Quelle: Grovermann und Spilker (Hrsg.): *Industriekultur in Osnabrück: eine Ausstellung des Museums Industriekultur in Osnabrück*, Bramsche 1999, S. 45)

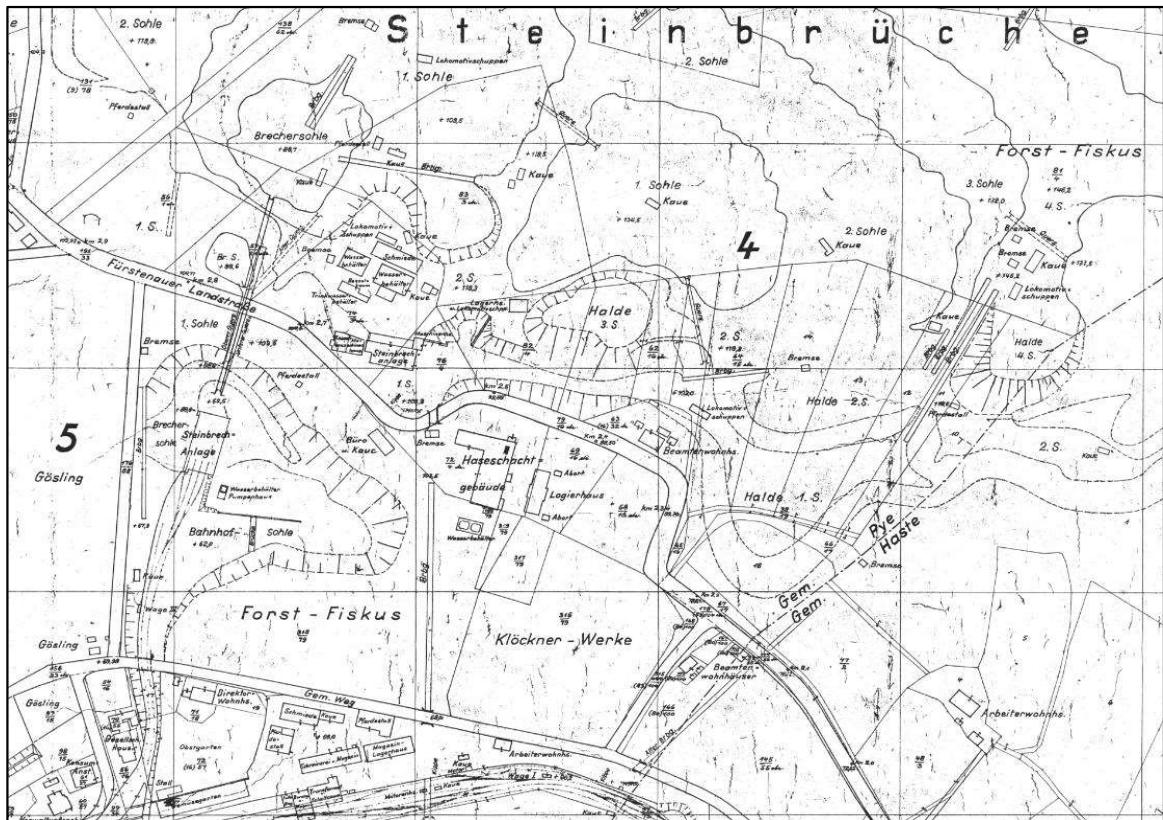


Abb. 6: Die Karte zeigt einen Ausschnitt auf dem „Lageplan der Betriebsanlagen am Piesberg i.d. Gem. Pye von 1929 (Quelle: Stadt Osnabrück, Fachdienst Bauordnung und Denkmalpflege)

4.3 Die Architektur der Steinbrechanlage

Die Bauweise des Steinbrechers kennzeichnet sich durch eine Stahlbetonunterkonstruktion sowie einer darauf aufbauenden Stahlskelettkonstruktion mit Klinkerausmauerung. Das Gebäude wurde an beiden Längsseiten in den Piesberg integriert.

Zwei Hallenschiffe gliedern den Oberbau, welcher im Äußeren mit ca. 55 x 25,5 m bemaßt ist. Das westliche Hallenschiff (ca. 55 x 8 m) ist durch eine Zwischenebene separiert, das östliche Hallenschiff (51,5 x 17,5 m) liegt etwa 2,50 m niedriger als das westliche.

Der aktuelle Dachaufbau ist durch ein Pultdach gekennzeichnet, welches um ca. 2 m höhenversetzt ist. Die Dacheindeckung (nicht original) ist als wasserführende Trapezbleche zu benennen, welche auf einer Lage aus Holzpfetten montiert sind.

Der Arbeitsablauf findet sich in der Architektur des 1927/28 errichteten Gebäudes wieder: Der Unterbau des Steinbrechers ist mit Gleisanschlüssen für die Eisenbahn ausgestattet, darüber liegen Bunkern zur Zwischenlagerung des gebrochenen Steinmaterials. An der rückwärtigen Giebelseite schließt sich ein Tunnel in den Piesberg an.

In den höherliegenden westlichen Teil des Steinbrechers wurde Rohmaterial über Anbauten und Einbringöffnungen angeliefert. In einer Zwischenebene waren Transportbänder untergebracht. Im östlichen Gebäudeteil befinden sich die Bunker, abgedeckt durch einen befahrbarer Boden. Ein großes Tor in der Ostfassade dient als Eingang und Zufahrt.

Ursprünglich bestand das Dach aus drei Elementen, wobei das mittige Pultdach höchstwahrscheinlich der Belichtung diente (vergleiche die historische Abb. 7 mit Abb. 9, Luftbild aus 2020).

Die tragende Konstruktion des Daches besteht aus Holzpfetten, die auf einer Konstruktion von Stahl-Fachwerkträgern aus zusammengenieteten Winkelprofilen in Hallenlängsrichtung aufliegen (Abb. 8).

Etwa Mitte der 1990er Jahre des vorherigen Jahrhunderts wurde das Dach neu eingedeckt. Dabei verzichtete man auf den mittleren Belichtungsbereich und griff auf Trapezbleche mit Kunststoff-Lichtdachplatten in der Dachhaut zurück (Abb. 9).

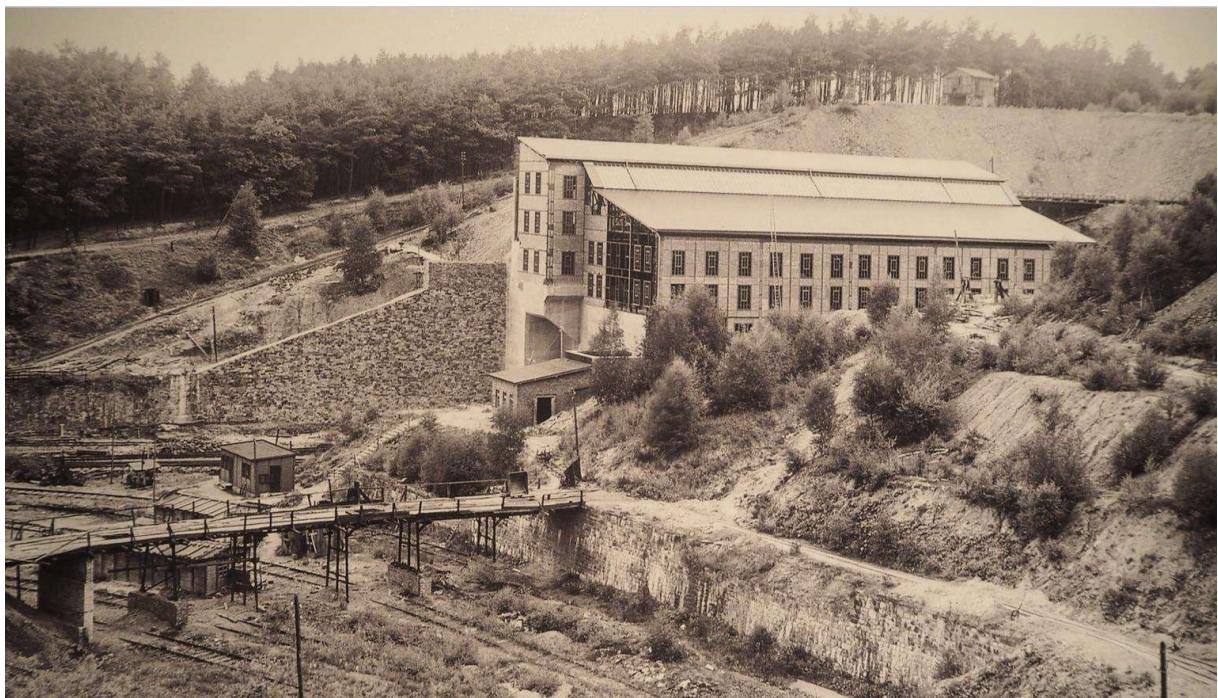


Abb.7: Das Bild zeigt die ursprüngliche Dacheindeckung. Die Belichtung erfolgte vermutlich nur im mittleren Abschnitt des Pultdaches sowie über die Außenwände. (Quelle: Osnabrücker Dampflokkfreunde e.V.)



Abb. 8: Innenansicht mit bereits veränderter Dacheindeckung und einer abgehängten Decke (Quelle: Osnabrücker Dampflokkfreunde e.V.)

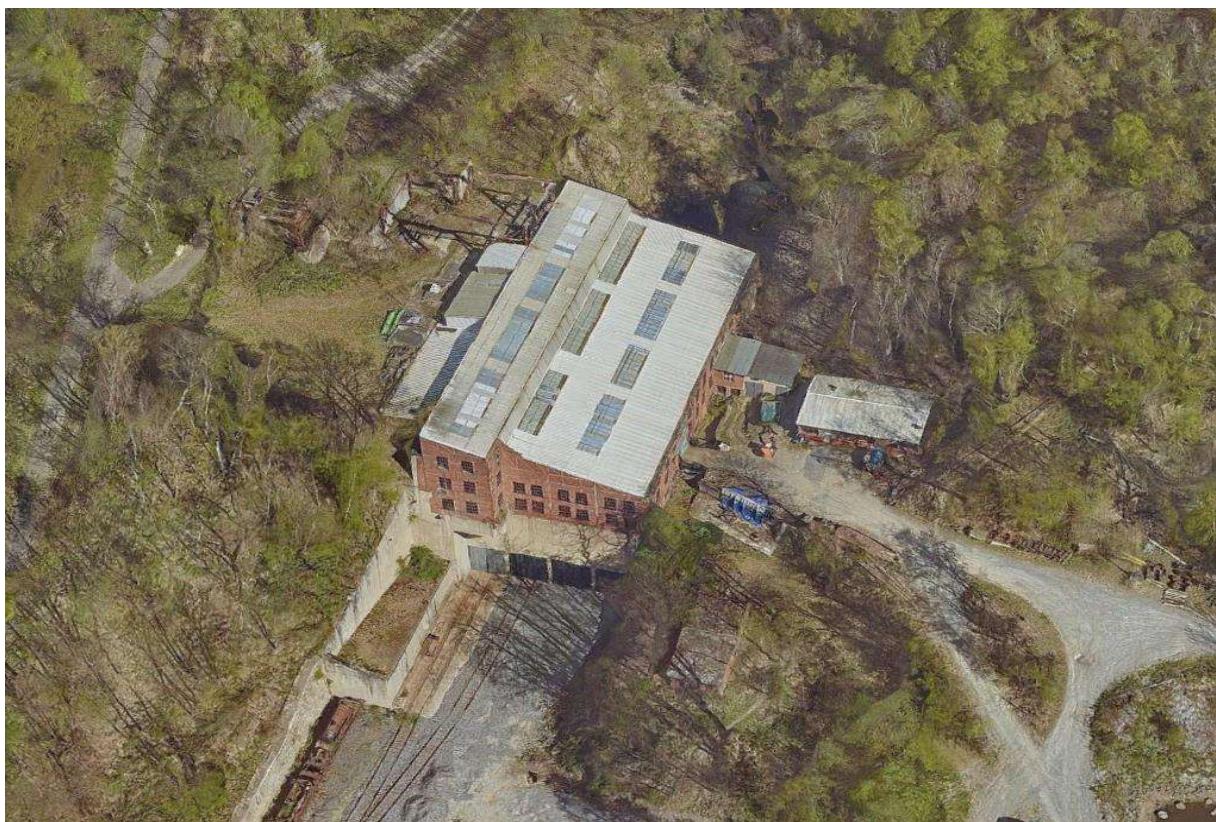


Abb. 9: Luftbild aus 2020; (©2020 AEROWEST, bereitgestellt durch Stadt Osnabrück/Fachdienst Geodaten)

4.4 Nutzung der Steinbrechanlage seit 2004

Der Betrieb der alten Steinbrechanlage wurde 2003 eingestellt. Das Gebäude stand seitdem leer und wurde immer wieder von Vandalismus bedroht.

Die Stadt Osnabrück hat die Grundstücke im Jahr 2008 erworben, auf denen sich die Anlage befindet. Im Jahr 2010 haben die Osnabrücker Dampflokfreunde e.V. mit der Stadt Osnabrück einen bis zum 31.12.2015 laufenden Erbbaurechtsvertrag zur Nutzung und zum Erhalt der Steinbrechanlage und der angrenzenden Flächen abgeschlossen.

Das Gebäude wurde in den folgenden Jahren durch die Osnabrücker Dampflokfreunde im Rahmen ihrer Möglichkeiten saniert, für ihre Zwecke nutzbar gemacht und für die erforderliche Infrastruktur hergerichtet. Heute wird das Gebäude von den Dampflokfreunden im unteren Bereich zur wetterunabhängigen Unterstellung der Loks und Waggons genutzt. Der mittlere Bereich dient ihnen als Werkstatt und Lagerraum. Der obere Bereich mit Zugang zum Schwarzen Weg wurde bis zur behördlichen Sperrung wegen Sturmschäden sporadisch für kulturelle Zwecke benutzt.

4.4.1 Herrichtung und Nutzung durch den Osnabrücker Dampflokfreunde e.V.

Bereits vor der Vertragsunterzeichnung im Jahr 2010 begann der Verein mit den ersten Reparatur- und Sanierungsmaßnahmen. Nach der Reinigung des Brechers, wurden Fassaden- und Mauerarbeiten sowie weitere Sicherungsmaßnahmen durchgeführt. Im Jahr 2006 wurde die Wasserführung korrigiert, 2007 wurden die Blechabdeckungen erneuert, die Stahlkonstruktionen repariert und einfache Reparaturen am Dach vorgenommen.

2010 wurden die vorderen Eisenbahntore zum Gleisfeld saniert. Ein Jahr später folgten Reparaturmaßnahmen an den Dachrinnen. Bis 2014 wurde die historische Verlademauer im Gleisvorfeld von der Waage bis zum Brecher restauriert und mit einer neuen Betonabdeckung und einem Schutzaun versehen. 2017 wurden zwei Nistkästen für Turmfalken angebracht.

Abb. 10: Alte Steinbrechanlage im Jahr 2011
(Quelle: Osnabrücker Dampflokfreunde e.V.)



Zudem konnten die historischen Einbauten in der Mauer, das Waggon-Waagehaus sowie die Maschinenkammer des ehemaligen Bremsberges restauriert und vor weiterem Verfall geschützt werden.

Im Jahr 2009 existierten nur noch die Gleise des Strangs A im Steinbrecher. Die Anbindung an den Zechenbahnhof Piesberg war unterbrochen. 2010 wurde mit einem Architekturbüro ein Gleisplan zur Herstellung der Gleisharfe zur Anbindung des Brechers aufgestellt (siehe

Abbildung 11). Die im Plan eingezeichnete Errichtung eines Lokschuppens und einer Drehscheibe lassen sich voraussichtlich nicht verwirklichen. Ziel derzeit ist es, sämtliche vier 50 Meter langen Gleise im Steinbrecher an die vorhandenen Gleisanlagen im Außenbereich anzubinden.

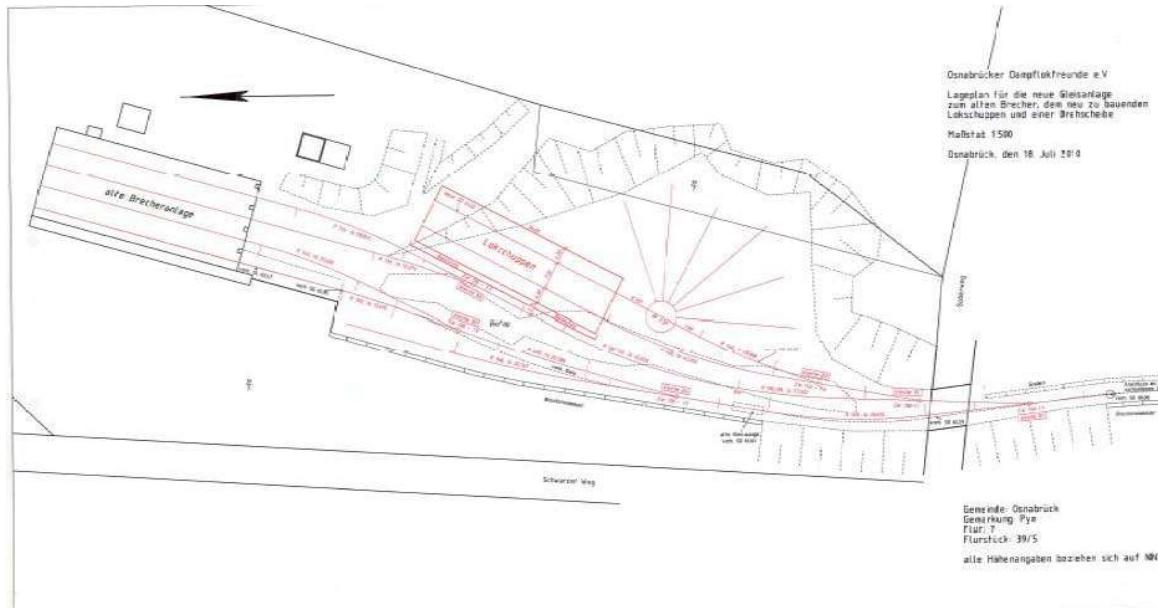


Abb. 11: Gleisplan Steinbrecher (2010)

Bei der Wiederherrichtung der Gleise wird auf Gleisjoche zurückgegriffen, die vom ehemaligen Bahnhof in Fürstenau übernommen wurden. In 2015 konnte auch eine gebrauchte Weiche erworben werden, die als Einfahrtsweiche unter der Süberwegbrücke verlegt wurde. Ab Winter 2016 wurde mit dem Verlegen der Gleise in den Boden der alten Steinbrechanlage begonnen. Seit 2018 sind alle vier Gleise im Steinbrecher in den Betonboden eingegossen und die äußeren Einfahrten A und B nutzbar. Zudem wurden umfangreiche Drainagearbeiten zur Abführung des Wassers auf der Gleisebene des Steinbrechers und im Gleisvorfeld vorgenommen.

Ein weiterer Glücksfall war, dass im Jahr 2017 auf dem ehemaligen Industriebetrieb der IAG Magnum (früher Stahlwerk Osnabrück) drei Weichen mit den exakten Radien für das Gleisvorfeld gefunden wurden und der Verein sich mit dem Insolvenzverwalter einig wurde. Die Bergung der Weichen wurde ehrenamtlich im Frühjahr 2018 vorgenommen. Mittlerweile ist eine Weiche eingebaut und eine zweite zur Anbindung der Stränge C+D in Vorbereitung (Stand Juli 2022).

Derzeit ruhen die Gleisarbeiten im Außenbereich des Steinbrechers wegen der städtischen Auflagen im Anschluss an Sturmschäden im Dachbereich (siehe Abschnitt 4.).

Oberhalb der Gleisfläche befindet sich die Ebene mit den riesigen Steinbunkern, in denen noch aus der Produktionszeit des Brechers Gesteinsreste lagern. Dieser Bereich ist nahezu unverändert.



Abb. 12 und 13: Gleisbauarbeiten im Brecher und Gleisvorfeld (2017) (Quelle: Osnabrücker Dampflokfreunde e.V.)

Über den Bunkern befinden sich eine Lager- und darüber eine Werkstattebene. Die Werkstatt wird seit 2009 von den Dampflokfreunden genutzt und ist von der Vosslinke aus über ein großes Tor erreichbar. Von Osnabrücker Industrieunternehmen konnten immer wieder Zerspanmaschinen übernommen werden, so dass dieser Bereich zu einer Metallwerkstatt mit Halbzeuglager und diversen Maschinen wie Drehbänke, CNC-Fräse, Sandstrahlkabine ausgebaut ist. Insbesondere für die Aufarbeitung und künftige Unterhaltung und Wartung der Osnabrücker Dampflokomotive 41 052 („Schinkellok“: früheres Denkmal im Stadtteil Schinkel) ist der Werkstattbereich im Steinbrecher von zentraler Bedeutung.



*Abb. 14: Werkstattebene mit neuem Boden ohne Einrichtung ca. 2011
(Quelle: Osnabrücker Dampflokfreunde e.V.)*

4.4.2 Kunst- und Kulturprojekte

Die alte Steinbrechanlage ist sowohl von außen als auch von innen ein sehr imposantes Gebäude mit einem ganz besonderen Flair. Zudem ist die Akustik des Gebäudes sehr gut für Konzerte geeignet, da es über eine geringe Nachhallzeit verfügt. Daher bietet es ideale Rahmenbedingungen für die Durchführung von Kunst- und Kulturveranstaltungen. Zwischen 2009 und 2020 wurden in Kooperation mit verschiedenen Kultureinrichtungen unter Beachtung erforderlicher Sicherheitsauflagen unterschiedliche Veranstaltungsformate durchgeführt:

- 2009 Konzert Axel Zwingenberger „Train Boogies“ am Vorabend des ersten Dampflokfestes „Osnabrück unter Dampf“.
Veranstalter: Osnabrücker Dampflokfreunde und Piesberger Gesellschaftshaus
- 2010 Theaterstück „Rettet die Schneckenfabrik!“ im Rahmen des „KUCK MAL! Theaterfestivals Osnabrück“
Veranstalter: Piesberger Gesellschaftshaus
- 2013 Ortsbespielung „Steinwalzer. Versteckte Geschichten am Piesberg“
Thema: Zwangsarbeit am Piesberg. Das Projekt wurde für den BKM-Preis der Bundesregierung vorgeschlagen.
- 2016 „Garderobe 45“, Ortsbespielung Piesberger Gesellschaftshaus zum Thema „Stunde Null“
- 2019 Kunstausstellung Frank Gillich im Rahmen des „Basislager Piesberg“
- 2020 „WerkLabor“ & Ausstellung Basislager Piesberg,
Fünf niederländische Künstler- und Künstlerinnen arbeiteten 14 Tage im Brecher und präsentierten ihre Ergebnisse



Abb. 15: Szene aus „Garderobe 45“, WerkLabor 2016 (Quelle: Piesberger Gesellschaftshaus e.V.)

4.5 Ansatzpunkte für die Weiterentwicklung der historischen Steinbrechanlage und der angrenzenden Vosslinke

Bereits in dem „Aktionsplan 2030“, dem ersten Entwicklungskonzept für den Kultur- und Landschaftspark Piesberg aus dem Jahr 2007, wurden der alte Steinbrechanlage und dem angrenzenden Steinlagerplatz Vosslinke „eine wesentliche Rolle bei der Darstellung der räumlich-funktionalen Bezüge zwischen den bergbauhistorisch bedeutsamen Orten am Piesberg“ zugewiesen. Dieser Bereich ist ein zentrales Bindeglied zwischen Piesberger Hafen, Zechenbahnhof, Piesberger Gesellschaftshaus, Museum Industriekultur und der Feldbahn sowie zentraler Ausgangspunkt zu den Wanderwegen rund um Steinbruch und Felsrippe.



Abb. 16: Pläne zum Eingangsbereich Schwarzer Weg 2019 (Quelle: Mutert, Osnabrücker Dampflokfreunde e.V.)

In den vergangenen Jahren seit 2016 wurden bereits Workshops und Treffen durchgeführt sowie Konzepte entwickelt, bei denen verschiedene Ideen zur künftigen Nutzung der Steinbrechanlage erarbeitet wurden:

- 2016 Workshop der Osnabrücker Dampflokfreunde zu Nutzungskonzepten innerhalb des Vereins und mit Anrainern
- 2017 Seminar Hochschule Osnabrück, Fachbereich Landschaftsentwicklung: Die Vosslinke und der Steinbrecher. Präsentationen, Diskussionen, Brainstorming mit Piesberg-Akteuren, Studierenden und Osnabrücker Dampflokfreunden
- 2018 Gespräche und Treffen mit dem Fachbereich Umwelt und dem Büro für Fördermanagement der Stadt Osnabrück: Konzeptideen und Entwicklung der Zusammenarbeit mit Projektpartnern, Begehungen, Besichtigungen
- 2019 Pläne Architekturbüro Mutert: Präsentation der Planungen zum Eingangsbereich Schwarzer Weg bei Sonntagsöffnungen und beim Basislager Piesberg (Abb. 16)
- 2020 Bachelorarbeit „Von Kies, Kauz und Kultur“ – Ein integrierender Entwicklungsprozess für die Vosslinke, Luise Finke & Clara Gedart

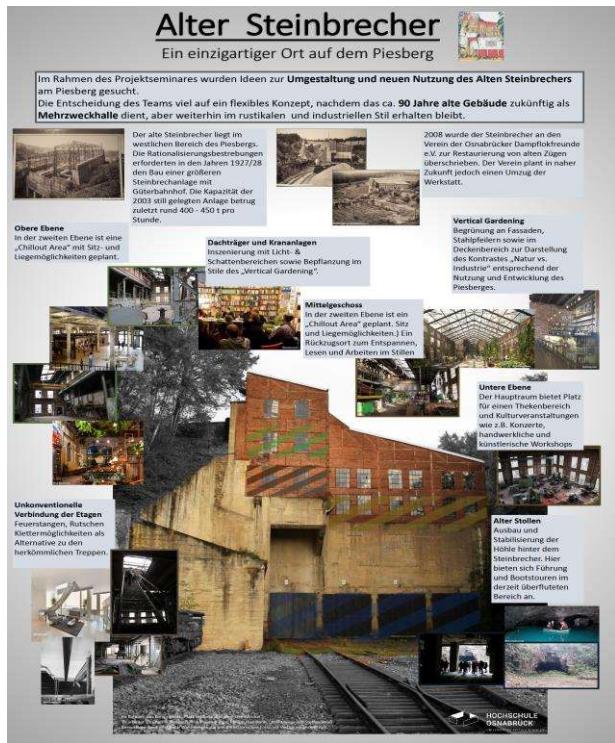


Abb. 17 Entwurf Studierende FH Osnabrück, 2017
(Quelle: Osnabrücker Dampflokfreunde e.V.)

Hieraus wurden wesentliche Ansatzpunkte für eine **künftige Nutzung** entwickelt:

- „Der Weg des Steins“: Anlegung eines Rundwegs um den historischen Steinbrecher und Errichtung einer Aussichtsplattform (Abb. 16), Anbindung an bestehende Wanderwege, Aufstellen von Informationstafeln am Rundweg und am Gebäude zur Historie des Steinbrechers und zur Steinindustrie am Piesberg
- Informationstafeln am Rundweg und am Gebäude zur heutigen Nutzung durch die Osnabrücker Dampflokfreunde
- Offene „gläserne“ Werkstatt und offenes „gläsernes“ Depot der Dampflokfreunde, einsehbar vom Rundweg und von der geplanten Aussichtsplattform. Anlegen von Panoramafenstern für Werkstatt und Depot und / oder Sichtscheiben zwischen den Ebenen
- Einbindung in Veranstaltungen und Führungen mit Informationen für Besucher aus erster Hand. Veranstaltungen mit besonderem Bezug zum Steinbrecher, etwa zum „Tag des Denkmals“
- Verlängerung der Feldbahn durch den vorhandenen Tunnel bis zum Eingang Schwarzer Weg
- Ausstellung von Feldbahnen und/oder Loren im Außenbereich
- Temporäre Ausstellungsflächen oder Aktionsflächen für Dritte
- Integrierender Entwicklungsprozess für die Vosslinke
- Umsetzung von Naturschutzprojekten, auch in Zusammenarbeit mit Projektpartnern

Maßnahmen zur Ermittlung von Praktikabilität und Umsetzbarkeit von Nutzungskonzepten sind in Abschnitt 5.2.3 erläutert.

4.6 Zustand des Gebäudes und des Daches

Trotz regelmäßiger Reparatur- und Wartungsarbeiten kam es immer wieder zu eindringendem Wasser über das Dach in die alte Steinbrechanlage. Dabei wurden nicht nur die Bausubstanz des Steinbrechers sondern auch die Werkstatteinrichtungen durch den Wassereintrag In Mitleidenschaft gezogen.

Mit dem Ziel, die Ursachen für das immer wieder durch das Dach eindringende Regenwasser zu untersuchen, beauftragten die Osnabrücker Dampflokfreunde im Jahr 2021 eine Bauwerksprüfung. Im Rahmen dieser gutachterlichen Prüfung wurde die Konstruktion auf Schäden untersucht sowie die Tragfähigkeit berechnet, auch um statische Aussagen zur möglichen Installation einer Photovoltaikanlage auf dem Dach machen zu können.

Der Prüfbericht ergibt, dass sowohl oberer als auch unterer Dachabschnitt in einem sehr schlechten Zustand sind. Insbesondere bei dem oberen Dach besteht Einsturzgefahr. Durch vormalis fehlerhafte Befestigung der Trapezbleche an den Holzpfteten dringt permanent Wasser ein, so dass die Pfetten stark beschädigt sind. Einige Pfetten sind bereits gebrochen. Die Kunststoff-Lichtdachplatten weisen zudem vielfach Schäden und Abplatzungen auf, so dass sie nicht mehr ausreichend verankert sind. Ein Sturmereignis im Februar 2022 führte zum Abriss einzelner Dachelemente und zum Herabstürzen abgängiger Holzpfteten. Wegen der latenten Gefahr weiterer Abgänge wurde die Nutzung der oberen Ebene bauordnungsrechtlich untersagt. Teile des Steinbrechers im Innenbereich und des Außengeländes dürfen von befugten und eingewiesenen Vereinsmitgliedern weiterhin für notwendige Werkstattarbeiten genutzt werden. Für die Öffentlichkeit sind der komplette Innen- und Außenbereich des Steinbrechers derzeit gesperrt.

Die gutachterliche Untersuchung ergab glücklicherweise auch, dass die Stahlbauteile der Dachkonstruktion insgesamt in einem ausreichend tragfähigen Zustand sind. Durch dauerhaften weiteren Wassereindringen laufen diese jedoch Gefahr zu korrodieren.

Die Aufständerung einer leichten PV-Anlage (gemittelt max. 15 kg/m²) auf der Dachfläche ist laut Gutachten von 2021 nach einer fachgerechten Sanierung möglich.



Zusammenfassend kommt die Prüfung zu dem Ergebnis, dass das Dach der alten Steinbrechanlage erhebliche Mängel aufweist und ein dringender Handlungsbedarf zur Sanierung des Daches besteht. Die Nutzung des Brechers als zentrales Gebäude in diesem Teil des Kultur- und Landschaftsparks Piesberg hängt von einer langfristigen Perspektive ab. Daher bezuschusste 2021 die städtische Denkmalpflege die Erstellung des genannten Prüfberichtes.

Abb. 18: Schäden am Dach der alten Steinbrechanlage nach dem Wintersturm im Februar 2022 (Quelle: Osnabrücker Dampflokfreunde e.V.)