

Landesbibliothek Oldenburg

Digitalisierung von Drucken

Jahrbuch für das Oldenburger Münsterland

Vechta, Oldb, 1969-

Horst-Alfons Meissner: Zur topographischen Lage Vechtas. und ihrer Bedeutung für die räumliche Entwicklung und innere Gliederung der Stadt

urn:nbn:de:gbv:45:1-5285

Zur topographischen Lage Vechtas

und ihrer Bedeutung für die räumliche Entwicklung und die innere Gliederung der Stadt *)

VON HORST-ALFONS MEISSNER

Eine stadtgeographische Untersuchung schenkt den Lagebeziehungen des Untersuchungsobjektes besondere Beachtung, weil sie Entwicklung, Bild und Funktion einer Stadt vielfach beeinflussen. Dabei wird zwischen der großräumigen oder *geographischen* und der kleinräumigen oder *topographischen* Lage unterschieden (Schwarz 1966, Hofmeister 1969).

Die geographische Lage beinhaltet die Lage einer Stadt im politischen, wirtschaftlichen und kulturellen Beziehungsgeflecht eines größeren Raumes. Als sichtbarer Ausdruck der Bedeutung in diesem Gefüge gilt — inhaltlich verkürzt — allgemein die Fernverkehrslage. Letztere bleibt nicht über alle Zeiten hinweg konstant, sondern verändert sich entsprechend der Verlagerung oder Neuentstehung politischer und wirtschaftlicher Zentren. Die geographische Lage darf deshalb zu Recht als das dynamische Element im Leben einer Stadt angesehen werden (Dörries 1930), dem das Auf und Ab ihrer Entwicklung und Bedeutung zu verdanken ist. Interessiert die Frage, weshalb Vechta während seines Bestehens im Vergleich zu anderen Städten niemals über die Bedeutung einer mittleren Kleinstadt hinausgekommen ist, so kann darauf nur nach Prüfung der geographischen Lage eine Antwort gefunden werden (Meißner 1969).

Demgegenüber steht die topographische Lage eines Siedlungsplatzes. Wir verstehen darunter die lokalen physiogeographischen Faktoren wie Untergrund, Relief, Gewässernetz, Vegetation und manchmal auch ein spezifisches Klima, die auf einem Siedlungsplatz zu naturräumlichen Einheiten unterschiedlicher Ausstattung integriert sein können. Obwohl sie auch Veränderungen unterworfen sind, stellen sie für menschliche Maßstäbe ein statisches Element dar, dem sich besonders die kleinen Städte anpassen müssen. Die Anpassung wird meistens sichtbar in der Physiognomie und der inneren Gliederung der betreffenden Stadt. Es scheint, daß die langgestreckte Form Vechtas lagebedingt ist, und deshalb soll hier der topographischen Lage und ihren Auswirkungen auf die räumliche Entwicklung und die innere Gliederung der Stadt nachgegangen werden.

Wenn im folgenden von der *Stadt Vechta* die Rede ist, so ist damit die Stadt im geographischen Sinn gemeint, kurz: der Bereich, der eine städtische Bebauung trägt. Dazu zählen Industrie- und Lagerflächen auf dem Flugplatzgelände ebenso wie weiträumige Sportanlagen. Der Begriff *Stadtgemeinde* wird im verwaltungsrechtlichen Sinn verwendet und umfaßt den Raum innerhalb der Gemeindegrenzen. *Altstadt* steht für den Teil Vechtas, der zwischen Bremer Tor im Norden, Münstertor im

*) Aus dem Geographischen Seminar der PHN, Abt. Vechta



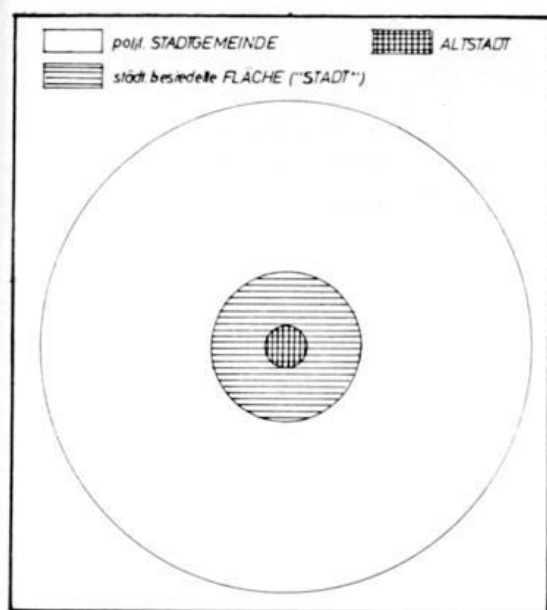


Abb. 1: Flächenverhältnis der drei Teile der Stadtgemeinde Vechta

Süden, Kolpingstraße im Westen und der Wassermühle im Osten liegt. Daß eine Aufgliederung¹⁾ der Stadtfläche angebracht ist, zeigt Abbildung 1:

Stadtgemeinde	5407 ha — 100,00 %	} der Gesamtfläche
Stadt	494 ha — 19,13 %	
Altstadt	29 ha — 0,53 %	

Während in Vechta die städtische Bebauung noch nirgends die Gemeindegrenzen erreicht hat, ist das bei den meisten größeren Städten Deutschlands umgekehrt, wo die Stadt im geographischen Sinn längst über die Verwaltungsgrenzen hinausgewachsen ist. Die Abgrenzung der Stadt Vechta geht aus Abbildung 5 hervor.

Abbildung 2 verdeutlicht, daß das Gebiet der Stadtgemeinde Vechta von je einem höher gelegenen Bereich im Norden und Süden und von einer Niederung, die beide trennt, geprägt wird. Die Höhenschichtenkarte gibt in der vorliegenden Abstufung die Dreigliederung des Raumes und den unterschiedlichen Charakter der beiden Höhegebiete eindrucksvoll wieder, obwohl die Höhenunterschiede gering sind. Es handelt sich im Norden um Teile der Cloppenburger Geestplatte und im Süden um den nördlichen Ausläufer des Dammer Höhenzuges, der hier die dritte Einheit, die Hunte-Hase-Ems-Niederung, an der schmalsten Stelle bis auf knapp einen Kilometer Breite verengt. Die drei aufgrund von Höhenverhältnissen ausgegliederten Bereiche stellen ihrer Genese und Ausstattung nach drei verschiedene Naturräume dar.

Als Teile der glazialen Aufschüttungslandschaft Nordwestdeutschlands verdanken sie Entstehung und Oberflächenformen hauptsächlich dem Eis und einem Kälteklima in Eisrandnähe. Hinzu kommen aber auch Veränderungen während des Eem-Interglazials und des Holozäns wie Nieder- und Hochmoorbildung in den tiefer gelegenen Räumen.

Für die pleistozänen Sedimente dieses Raumes sind die Elster- und Saale-Kaltzeit verantwortlich, für die glaziäre Überformung jedoch nur das Drenthe-Stadium des Saale-Glazials. Während des Warthe-Stadiums (2. Abschnitt der Saale-Vereisung) und des Weichsel-Glazials lag Nordwestdeutschland im Periglazialbereich und war damit klimatischen Faktoren ausgesetzt, die eine rasche Einebnung des vom Eis geschaffenen Reliefs bewirkten.

Die Cloppenburger Geestplatte²⁾, die nicht nur im Abbildungsausschnitt am Südrand stark zergliedert ist, stellt eine drenthestadiale Grundmoräne dar, die auf Vorschüttungen lagert (Dewers 1950). Im

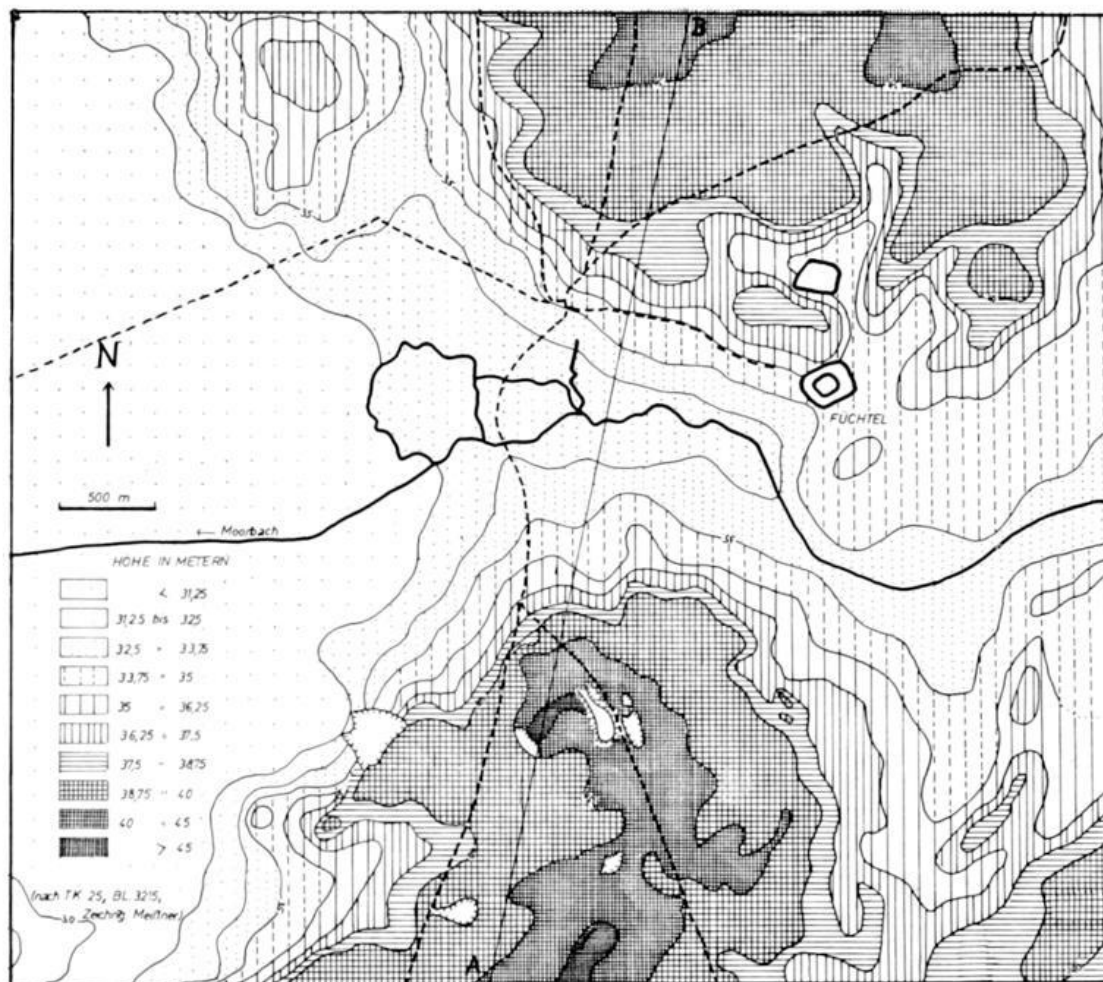


Abb. 2: Höhengschichtenkarte des Raumes Vechta

Bereich der Stadtgemeinde hat sie noch nicht die auffallend rötliche Färbung wie im Raum Langförden/Schneiderkrug, die dort von einem großen Rapakiwi-Reichtum herzurühren scheint, dessen rote Kalifeldspäte leicht verwittern (Eisstrom aus nordöstlicher Richtung, Richter 1968). Im Bereich Vechtas hat der Geschiebelehm der Grundmoräne heute eine gelbbraune Farbe. Er führt kein Wesermaterial wie die Stauchmoräne im Süden, dagegen auffällig viel Feuerstein. Somit ist anzunehmen, daß der Eisstrom mehr aus nördlicher Richtung gekommen ist.

Die oberen Partien der Grundmoräne zeigen zuweilen Frostspalten, in denen sich erste gröbere Flugsande erhalten haben, die an der Oberfläche später wieder erodiert wurden. Darüber lagern an einigen Stellen geringmächtige Flugsande, die vom Wind bei dürrtiger Vegetation abgesetzt worden sind. Daraus geht hervor, daß an der Einebnung der Grundmoräne seit Abschmelzen des Eises neben Wasser auch Frost und Wind mitgearbeitet haben. Die Cloppenburger Geest weist deshalb heute nur geringe Höhenunterschiede auf. Trockene, langgestreckte, niedrige Rücken oder Bodenwellen und ellipsenförmige, schildartige Erhebungen (Eschinseln) wechseln

ab mit breiten, aber sehr flachen und feuchten Tälern, die sich nur am Geestrand stärker eingeschnitten haben.

Durchschnittlich liegt dieser Teil der Cloppenburger Geest im Bereich der Stadtgemeinde etwa 40 m hoch, die höchsten Stellen erreichen knapp 50 m. Podsoliierte Braunerden stellen nach S. Meisel einen verbreiteten Bodentyp dar und sind auf den un bebauten Gebieten die Grundlage für einen relativ ertragreichen Ackerbau, während sie ursprünglich Buchen-Traubeneichen- oder Eichen-Hainbuchenstandorte darstellen (Meisel 1959). Der Übergang zur Niederung ist oft kaum merklich und weist nur an wenigen Stellen eine niedrige Kante auf (z. B. Klänenesch b. Petersburg).

Aufschlüsse am nördlichen Rand der Moorbachniederung zeigen, daß die Grundmoräne, die an der Füchteler Straße nur wenige Dezimeter unter der Oberfläche ansteht, rasch unter erst anmoorige, dann sandige Schichten abtaucht. Eine Bohrung auf der Zitadelle, nicht ganz im Zentrum der Niederung, hat den Geschiebemergel 26,5 m unter der Oberfläche angetroffen (Rohling 1941). Das Drenthe-Eis kann einer bereits vorgebildeten Vertiefung gefolgt sein, oder es hat — und das ist wahrscheinlicher — aufgrund einer Eisstauung, hervorgerufen durch im Untergrund liegende Tone, hier stärker erodiert. Das spricht für eine mindestens drenthestadiale Anlage der Moorbachschenke, die damit nicht nur morphologisch, sondern auch geologisch als ein Zweig des stark übertieften Bersenbrücker Zungenbeckens (Hartung 1954) anzusehen wäre. Nach Richter (1951) könnte es sich bei der abtauchenden Grundmoräne auch um sogenannten Geestrandgeschiebelehm handeln, der durch periglaziales weichseleiszeitliches Abfließen zustande gekommen wäre. Die Moräne im Bereich der Zitadelle ist dafür aber mit 4,90 m sicher zu mächtig.

Beim Abschmelzen des Drenthe-Eises sowie während des Warthe-Stadiums und der Weichsel-Kaltzeit bis ins Holozän hinein wurde die Vertiefung durch Talsande und Material der umliegenden Höhen aufgefüllt, so daß das Moorbachtal heute an der engsten Stelle ein sehr flaches, feuchtes Muldental darstellt, das im Zentrum weitgehend von Niedermoor bedeckt wird und somit keinen guten Baugrund abgibt. Östlich Vechta geht das Niedermoor in Hochmoor über, das über Jahrhunderte jeden Kontakt nach Osten erschwerte, aber die Grundlage für Vechtas Torfindustrie ist. Westlich Vechta trägt die sich zur „Marsch“ erweiternde Moorbachniederung ausgedehnte Grünlandflächen. Wegen des Rückstaus der Vorfluter würde der Moorbach ohne menschlichen Eingriff sein Bett oft verlegen und stark mäandrieren, denn zur Ausbildung eines Flußtales ist es über weite Strecken noch nicht gekommen (Dienemann 1941). So ist das ganze Niederungsgebiet auch heute noch durch Überschwemmungen gefährdet. Seine ursprüngliche Begrenzung, die durch Entwässerungsmaßnahmen unklar geworden ist, zeigt Abbildung 4.

Auf der Höhenschichtenkarte hebt sich im Süden der nördliche Ausläufer der Dammer Berge (Dewers 1928, Keller 1940 u. 1953, Wager 1952, Mensching 1969) gegen die Niederung ab. Der Dammer Höhenrücken, Teil des drenthestadialen (Rehburger Phase) sich ostwestlich quer durch Niedersachsen erstreckenden Stauchmoränengürtels (Woldstedt 1950, Lüttig 1958 u. 1959), zieht sich in weitem Bogen durch die Hunte-Hase-Ems-Niederung.

Im Galgenberg südlich Vechta wird eine Höhe von 56,2 m erreicht. Das Relief ist unruhiger als das der Geest, denn auf engem Raum wechseln, verursacht durch die Arbeit von Wasser, Frost, Wind und durch menschlichen Eingriff Kuppen, Rücken, Mulden, Gruben und Einschnitte miteinander ab. Die Höhen sind von Nadelwald bedeckt (früher Heide), während die flach geböschten Hänge Ackerland in Form alter Esche und Kämpfe tragen. Beteiligt am Aufbau dieses Teils der Dammer Berge sind Sande, Kiese und Tone. Die Sande enthalten oft Glaukonit, der mittelmiozänen Grünsanden entstammt, die örtlich dicht unter der Oberfläche anstehen. Die Kiese setzen sich überwiegend aus Weserschottern zusammen, die glazifluviatil umgelagert und dann vom Eis gestaucht worden sind. Bei den Tonen handelt es sich um dunkle, blaugraue Septarientone des Mitteloligozäns. Einen guten Einblick in Aufbau und Materialbestand gibt der Aufschluß Tongrube der Ziegelei v. Frydag. Vom Hangenden zum Liegenden zeigt er folgendes Profil (ohne Mächtigkeitsangaben):

1. Plaggenboden;
2. geringmächtige, sandige Moräne mit mehr nordischem als südlichem Material, drenthestadial;
3. mittelmiozäner Grünsand;
4. Transgressionshorizont mit bioturbatem Gefüge, hervorgerufen durch eine Tierwelt ähnlich der im heutigen Wattenmeer;
5. mitteloligozäner Septarienton (Dewers 1928, Rohling 1941, 1954, Borgerding 1971).

Die Schichten lagern söhlig. Vom Plaggenboden reichen in regelmäßigen Abständen schmale Gräben in den ungestörten Untergrund hinein. Sie scheinen Zeichen für mittelalterliche Maßnahmen zur mineralischen Verbesserung des Ackerbodens zu sein. Die Lagerungsverhältnisse sind im übrigen Teil des Höhenzuges durch die pressende Wirkung des oszillierenden Eisrandes und die dadurch hervorgerufenen Dislokationen der Sedimente sehr kompliziert. Bei Ausschachtungsarbeiten zu Bauzwecken sind Stauchungsstrukturen häufig zu beobachten.

Insgesamt kann gesagt werden, daß tertiäre Tone, die an den Flanken des Rückens dicht unter der Oberfläche anstehen, den Kern des Höhenzuges bilden. Darüber liegt eine Decke von teilweise nur geringmächtigen Sand- und Kiesschichten. Abbildung 2 deutet die Lage der Kiese an: Sie bilden als widerstandsfähige Komponenten oft die Kuppen und wurden in kleinen Gruben ausgebeutet (Dewers 1928, 1950, Rohling 1941).

Abbildung 3 zeigt ein Profil durch den Raum Vechta (Schnittlinie s. Abb. 2), durch das die Unterschiede zwischen der Landschaftsnatur der drei Räume und die Möglichkeiten einer Inwertsetzung durch den Menschen deutlicher werden. Der Untergrund wurde versuchsweise aufgrund von Literaturhinweisen und Begehungen dargestellt.

Als siedlungsgünstig erweisen sich die trockene Geestplatte im Norden sowie die Nordabdachung des Dammer Höhenrückens im Süden, als siedlungsfeindlich muß dagegen die Moorbachniederung gelten. Entsprechend können nur wichtige Gründe den Menschen veranlaßt haben, gerade in der Niederung zu siedeln.

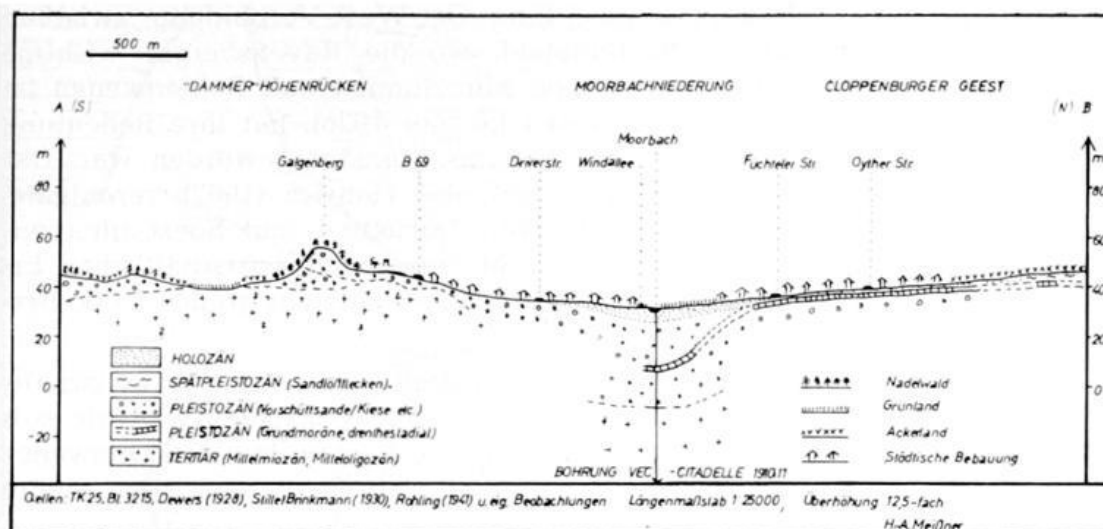


Abb. 3: Nord-Süd-Profil durch den Raum Vechta (Schnittlinie s. Abb. 2)

Die älteste Besiedlung dieses Raumes mied die Moorbachsene und hielt sich an die trockenen oder wechselfeuchten Ränder der höher gelegenen Bereiche im Norden und Süden: Stukenborg, Oythe, Telbrake, Hagen. Dadurch weisen diese Niederlassungen alle eine günstige Position zwischen trockenem Ackerland und feuchter Niederung auf (Sievers 1957, 1969).

Vechta entstand um 1200 an einem nordsüdlich gerichteten Heerweg (Terheyden 1954), der die karolingischen Bischofssitze Osnabrück und Bremen miteinander verband und 851 anlässlich der Translatio St. Alexandri (Rüthing 1930) erstmals erwähnt wurde. Diese Rheinische Straße war bereits vor der Entstehung Vechtias durch einen Dammbau Bischof Bennos II. (um 1060) durch das Wittefeld zwischen Engter und Vörden ganzjährig befahrbar (Rothert 1919) und galt um 1270, nach Gründung Vechtias, als beste Verbindung zwischen Bremen und Köln (Seeger 1926).

Die Linienführung durch den vom Gegensatz feucht-trocken geprägten nordwestdeutschen Raum zeigt starke Abhängigkeit vom Relief. Die Straße hält sich an die höheren Bereiche und überquert die verkehrsfeindlichen Niederungen an den schmalsten Stellen. Da die Dammer Berge die einzige Verkehrsleitlinie durch die weite Niederungszone zwischen Hunte und Ems darstellen, muß dieser Verkehrsweg irgendwo im Bereich des späteren Vechta die Niederung überquert haben³⁾. Damit ist die Lage der zukünftigen Stadt im wesentlichen bestimmt.

Die heute harmlos erscheinende Moorbachniederung bildete zu einer Zeit, als an der Nordsee die ersten Deiche entstanden, durch starke Versumpfung ein großes Verkehrshindernis. Die zuständigen Grafen waren verpflichtet, Heerweg und Übergang technisch wie militärisch zu sichern, und verlegten deshalb ihren Wohnsitz von Calvelage an den Moorbachübergang, der auch ihren Einrichtungen Schutz versprach. Die Gründung Vechta (Burg 1200 fertiggestellt), die vor 1220 zur Stadt erhoben worden sein muß (Terheyden 1954), verdankt ihre Entstehung deshalb ausschließlich dem Vor-

handensein dieses Verkehrsweges. Eine Ost-West-Verbindung zwischen Emden/Haselünne und Vlotho/Bielefeld, wo die Ravensberger wichtige Rechte besaßen und die aufgrund von Münzfunden und Bohlenwegen im Aschener Moor vermutet werden kann (Seeger 1926), hat ihre Bedeutung eingebüßt, als Vechta Grenzort des Bistums Münster geworden war. Das Vorhandensein von Münz- und Zollrecht, das Hanisch (1962) veranlaßte, Vechta den Städten Osnabrück, Münster, Dortmund und Soest gleichzustellen, bedeutet, daß die Gründung nicht zuletzt aus wirtschaftlichen Erwägungen heraus zu einer Zeit vollzogen wurde, als ein großes Verkehrsaufkommen gute Zolleinnahmen versprach.

Nebenbei kann hier erwähnt werden, daß damit eine einseitige wirtschaftliche Abhängigkeit Vechtas vom Nord-Süd-Verkehr gegeben war, die sich bei Nachlassen der Verkehrsspannung oder Verlegung des Verkehrsweges negativ auf die wirtschaftlichen Verhältnisse der Stadt auswirken mußte (Herabsinken zur Ackerbürgerstadt).

Abbildung 4 zeigt die topographische Lage des mittelalterlichen und neuzeitlichen Vechta (Terheyden 1954, Wöhrmann 1964). Burg und Stadt liegen isoliert im Niederungsbereich, ganz im Gegensatz zu den älteren ländlichen Siedlungen der Umgebung. Schon daraus wird ersichtlich, daß es sich bei Vechta nicht um eine aus ländlichen Anfängen hervorgegangene Stadt, sondern nur um eine planvolle Gründung handeln kann. Die Gründer waren besonders am Schutz ihrer Stadt interessiert, wozu sie die natürlichen Gegebenheiten geschickt ausnutzten. Neben der erstrebten Schutzlage wird auch die Brückenfunktion der langgestreckten Stadt im Nord-Süd-Verkehrssystem deutlich. Den natürlichen Verhältnissen entsprechend ist diese Niederungspaß- oder Brückenlage i. w. S. in Nordwestdeutschland keine seltene Erscheinung. In stärkerer Beachtung der Naturräume, die das Gebiet Vechta im Norden und Süden prägen, hat Clemens (1949) die topographische Lage Vechtas als „Zwischenlandschaftslage“ (S. 48 f) charakterisiert⁴⁾.

Die planvollen Absichten der Gründer gehen trotz der Veränderungen nach dem großen Brand von 1684 (Willoh 1898) noch heute aus dem Grundriß hervor. Die älteste Straße (heute Burgstraße) lehnt sich bogenförmig an den Burgkomplex an. Ihre geschwungene Linienführung, die offensichtlich den Neuplanungen nicht zum Opfer fiel, erinnert an eine Furt. Diese Straße dürfte dammartig aufgeschüttet worden (Terheyden 1954) und damit in der Lage gewesen sein, mehrere Aufgaben zu erfüllen: Sie diente dem Verkehr als Übergang, der Burg als flache Stauwehr zur Regelung des Wasserstandes in den Gräben und schließlich den Burgmannen u. a. zur Ansiedlung.

Eine Ausweitung der Stadt konnte nur nach Westen oder — in beschränktem Umfang — nach Norden vorgenommen werden, wenn die Schutzlage nicht verloren gehen sollte. Der ungünstige Baugrund war dabei, wie Funde zeigen, oft nur mit Hilfe von Findlingsblöcken und Pfählen zu meistern. Stichstraßen in westlicher Richtung und deren spätere Verbindung durch einen Parallelweg zur Burgstraße gaben der Stadt einen leiterförmigen Grundriß, der später wegen der Führung des Verkehrs durch den westlichen Straßenzug und die Klosteranlage recht unkenntlich geworden ist.

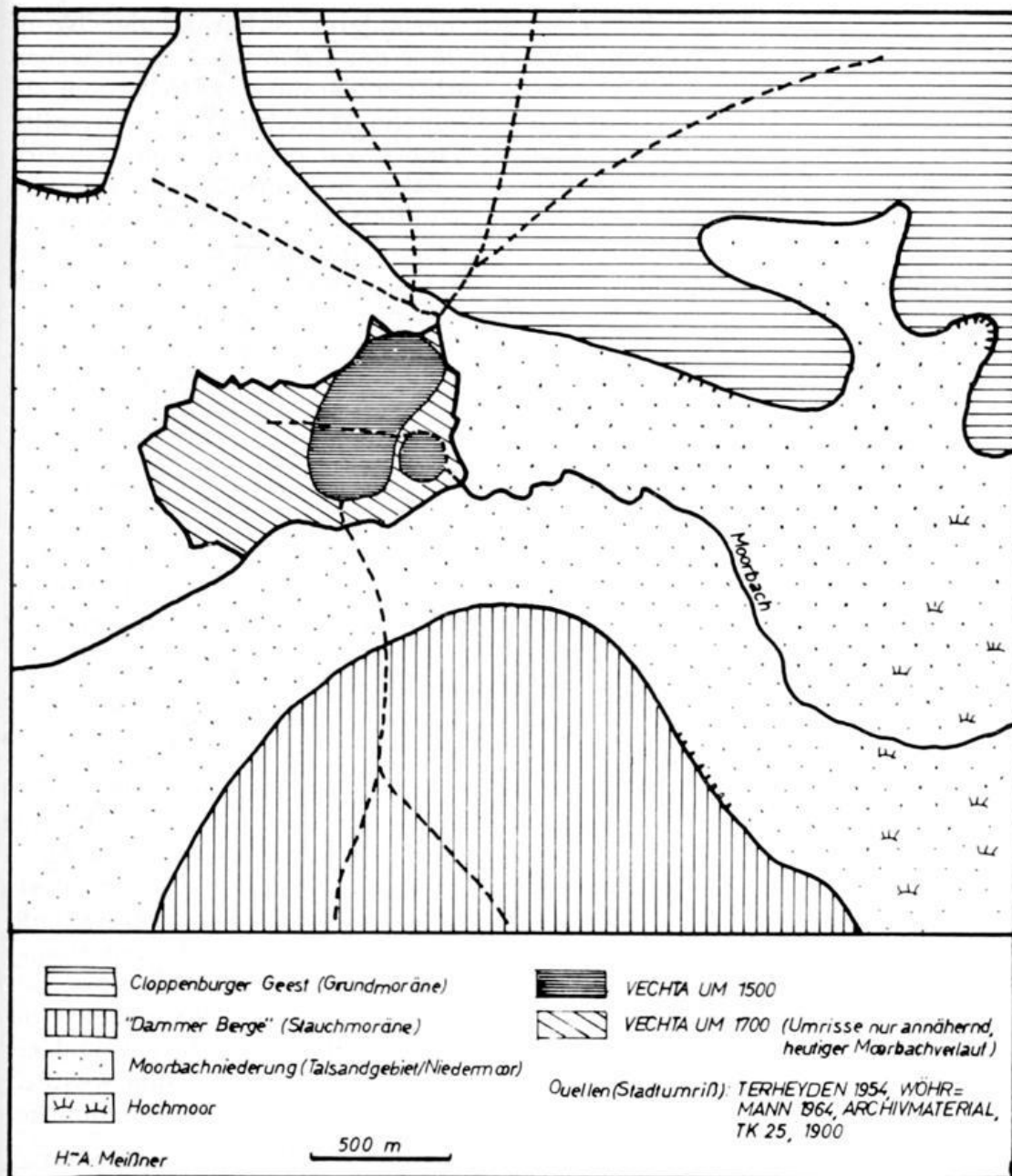


Abb. 4: Die topographische Lage Vechtas (um 1500 und 1700)

Keimzelle der Stadt ist der Burgkomplex. Aus topographischen, aber auch aus wirtschaftlichen Gründen heraus hat sich die Stadt an diesen übermächtigen Kern nur anlehnen, ihn aber nicht umschließen und assimilieren können. Er blieb als Zentrum der Schutz- und Regierungsfunktion der bürgerlichen Siedlung übergeordnet und räumlich deutlich von ihr getrennt. Die Ausdehnung der mittelalterlichen Stadt hatte nach Einbeziehung bescheidener Vorstädte um 1410 einen Umfang erreicht, über den sie erst nach 1870 hinauszuwachsen begann.

Abbildung 4 gibt weiterhin Auskunft über das ungefähre Ausmaß der Erweiterung der Stadt durch militärische Anlagen nach 1667. Der Festungsbau

entsprang dem Wunsch Münsters nach besonderer Sicherung der Nordgrenze des Bistums. Wie dominierend die Idee der Grenzsicherung gewesen ist, geht daraus hervor, daß die Stadt nach dem Brand von 1684, dem sie nahezu ganz zum Opfer fiel, auf den Stoppelmarkt verlegt werden sollte (Willoh 1898). Für den Bau der Festung Vechta war entscheidend, daß sich hier geographische und topographische Lage zu Verteidigungszwecken gut ergänzten. Die eigentliche Zitadelle wurde aber westlich der Stadt in ungünstiger (tiefer) Position erbaut. Die weitere räumliche Entwicklung der Stadt wurde dadurch nachteilig beeinflußt: Während sie im Osten durch die Burg eingeengt war, geschah das nun durch die Zitadelle auch im Westen. Burg- und Festungskomplex beiderseits der langgestreckten Stadt fördern damit ein Nord-Süd-Wachstum. Beide Verteidigungsanlagen trugen zudem durch Wasserstau und Gräben zur weiteren Vernässung des Geländes bei.

Abbildung 5 gibt die räumliche Gesamtentwicklung der Stadt Vechta bis 1969 wieder.

Das bescheidene Wachstum bis 1900 vor dem Münster- und Bremer Tor zielt linienhaft nach Norden und Süden entlang der Straßen auf trockenes Gelände. Daneben gibt es aber auch Siedlungsansätze im Feuchtbereich an den beiden Bahnhöfen und an der Willohstraße. Davon sind nur die Anlagen am Falkenrotter Bahnhof verkehrsbedingt, die Bebauung der Chr.-Bernhard-Bastei und die der Willohstraße wurde von staatlicher Seite zugunsten von Strafanstaltsbediensteten durchgeführt.

Bis 1940 werden die neuen Wachstumstendenzen der Stadt deutlicher sichtbar. Leitlinien sind die vorhandenen Straßen, die im Norden sternförmig auf die Geest hinaufführen. Daneben kommt es zur Erstellung von Siedlungskomplexen ohne baulichen Anschluß zur Stadt (Maisiedlung, Postbedienstetensiedlung), die nahezu sämtlich auf günstigem, d. h. trockenem und billigem Baugrund liegen. Die Siedlungstätigkeit im Niederungsbereich profitiert von Wasserbaumaßnahmen, die das Gelände einer Bebauung allmählich zugänglicher machen. Dennoch beschränkt sie sich im wesentlichen auf die lückenlose Bebauung der Falkenrotter Straße und einige Ansätze in den Moorgärten, der Windallee sowie östlich und westlich der Münsterstraße. Teilweise handelt es sich dabei um villenähnliche, mehrgeschossige Bauten sozial höher stehender Kreise.

Im allgemeinen ist zu erkennen, daß der Wunsch nach günstigem Bauland bestimmend für die Ausbreitung der Stadt wird. Das ist vor allem im Norden gut zu erkennen. Der topographischen Verhältnisse wegen kommt es in Vechta nicht zu einem annähernd ringförmigen Wachstum um die Altstadt herum, sondern zu einer natürlich vorgezeichneten, nordsüdlich gerichteten Ausdehnung. Es ist verständlich, daß die Stadt bei geringer Finanzkraft mit dem Ausbau der Wege lange Zeit nicht Schritt zu halten vermochte.

In der ersten Nachkriegszeit wiederholt sich das inselhafte Vorspringen einzelner neuer Siedlungen in die Umgebung der Stadt. So entstand die Graf-Galen-Siedlung im Süden fast drei Kilometer vom Stadtkern entfernt in völlig isolierter Lage. Es scheint, daß bei der Wahl dieses Geländes gewiß nicht nur preisgünstiges Bauland eine Rolle gespielt hat. Insgesamt

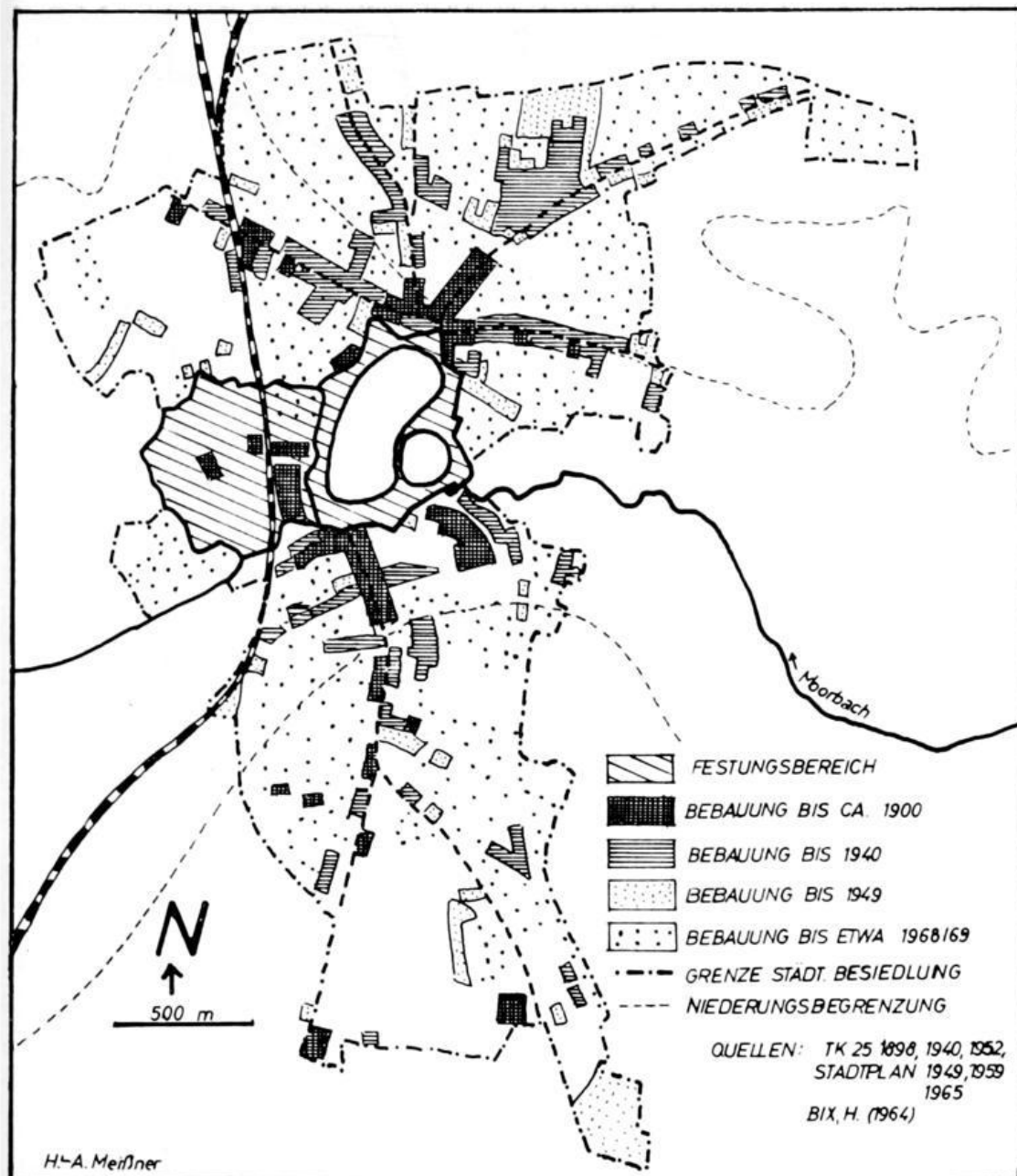


Abb. 5: Die räumliche Entwicklung der Stadt Vechta

gesehen erreicht das extreme Nord-Süd-Wachstum damit seine größte Ausdehnung.

Bis heute kommt es zwar auch noch zu Spitzenwachstum entlang der Ausfallstraßen (Oldenburger Straße), doch wird es hauptsächlich durch Betriebe hervorgerufen, die eine günstige Verkehrslage aufsuchen. Entscheidend ist, daß nach 1949 die Lücken zwischen den Siedlungszeilen und -komplexen allmählich aufgefüllt werden (Sievers 1957, Bix 1964). Bebauungspläne steuern die Siedlungstätigkeit und verhindern die Zersiedlung des Stadtgemeindegebietes. Während sich Vechta in einer Zeit, als weite Wege Mühe machten, linienhaft ausdehnte, werden diese Tendenzen — aus guten

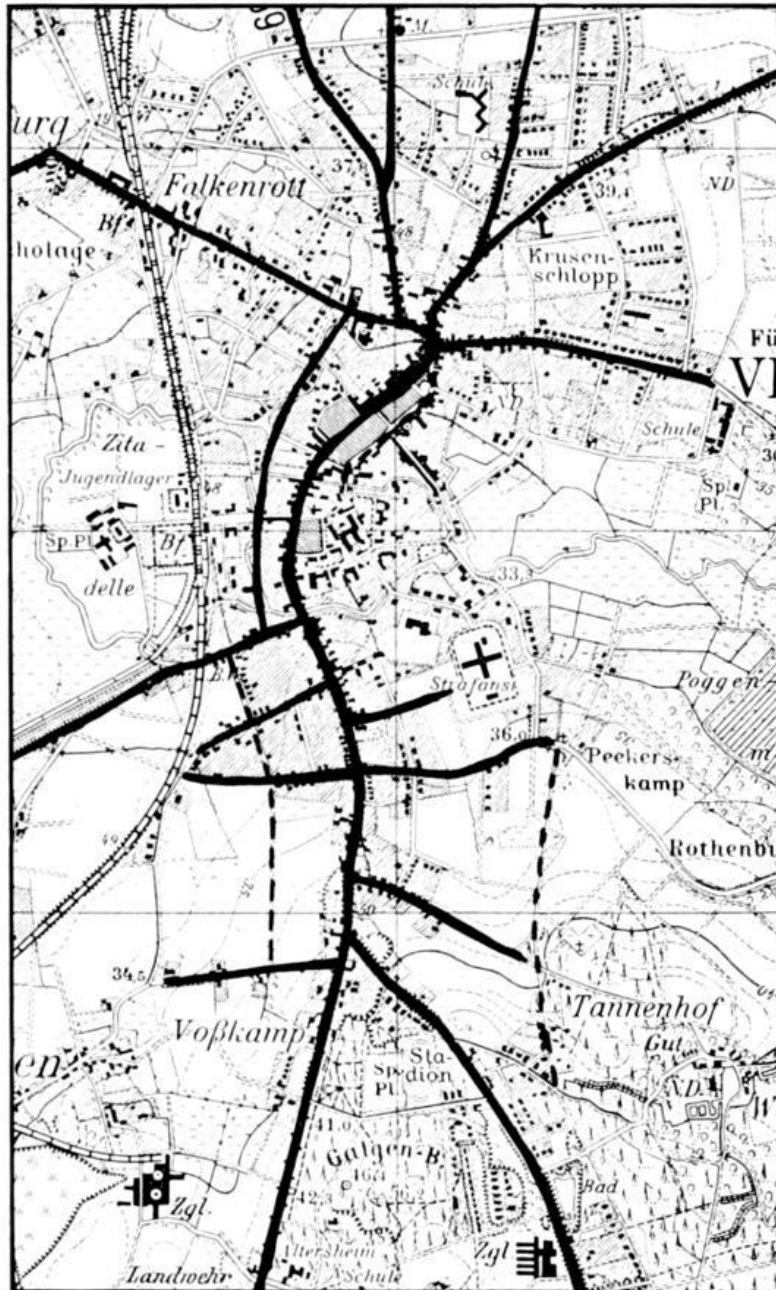


Abb. 6: Das Hauptverkehrsnetz der Stadt Vechta

Gründen — im Zeitalter der Massenmotorisierung gebremst. Auch im Niederungsrandgebiet kommt es zu verstärkter Bautätigkeit, wo verbesserte technische Möglichkeiten ein preisgünstiges Bauen erlauben. Es ist sicher zu begrüßen, daß diese Entwicklung im Osten der Stadt zugunsten einer Nutzbarmachung des Geländes für die Allgemeinheit eingeschränkt wird (Projekt Füchteler See).

Abbildung 6 hebt die Struktur des Hauptverkehrsnetzes der Stadt hervor. Seine deutliche Anpassung an die drei Naturräume wird in einer klaren Dreigliederung sichtbar.

Im nördlichen Geestbezirk läuft das Straßennetz radial auf das Bremer Tor zu, das den Verkehr zum Zentrum und nach dem Süden vermittelt. Es wird dadurch zum wichtigen innerstädtischen Verkehrsknoten.

Im Südbezirk sammelt die Münsterstraße den Verkehr der ungefähr rechtwinklig in sie einmündenden Nebenstraßen. Ähnlich wie das Bremer Tor im Norden macht sie sich dadurch — allerdings als langgezogener — Engpaß bemerkbar. Ein radiales Straßennetz wie auf der Geest konnte sich hier nicht entwickeln, weil die Ausdehnung des Trockenbereichs zu gering ist und die Galgenberghöhe ein Hindernis darstellt, das umgangen werden muß. Das Straßennetz dieses Stadtbezirks ist — nördlich vor der Gabelung — rippenförmig ausgebildet. Von der Hauptachse der Münsterstraße zweigen rechtwinklig Seitenstraßen ab, die durch beinahe isohypsenparallelen Lauf eine Anpassung an die topographischen Gegebenheiten zeigen.

Im Zentrum der Stadt vermitteln nach wie vor die Große und die Große Kirchstraße zwischen den beiden Hauptwohnbereichen. Die westliche Entlastung im Zuge der Kolpingstraße ist noch nicht optimal an das übrige Verkehrsnetz angeschlossen und kann deshalb eine echte Entlastungsfunktion nur in Teilbereichen übernehmen. Die ursprüngliche Leiterform des Grundrisses wird damit wieder, ein wenig nach Westen verschoben, aufgegriffen.

Wenn zum Schluß etwas über die innere Differenzierung ausgeführt werden soll, so muß vorausgeschickt werden, daß es zum Wesen der Stadt gehört, viele verschiedene Aufgaben wahrzunehmen. Je größer die Stadt, desto vielseitiger sind in der Regel auch ihre Funktionen, und desto stärker zeigt

sich deren Tendenz zur räumlichen Absonderung. Dementsprechend bilden sich funktional bedingte Stadtteile wie Geschäfts-, Banken-, Regierungsviertel oder Industriegebiete heraus. Bei Kleinstädten ist die funktionale Gliederung des Stadtkörpers meistens nicht sehr weit fortgeschritten. Im Zentrum finden sich reine Wohnhäuser, und wichtige zentrale Einrichtungen gibt es auch am Stadtrand, weil die Entfernungen zumutbar sind.

Demgegenüber ist die funktionale Gliederung Vechtas, wie dem Schema der Abbildung 7 zu entnehmen ist, für eine Stadt dieser Größe erstaunlich weit fortgeschritten und zweckmäßig.

Im Norden und Süden der Stadt befinden sich die Hauptwohnbereiche, die entlang der Hauptstraßen von bandartigen Zonen gemischter Funk-

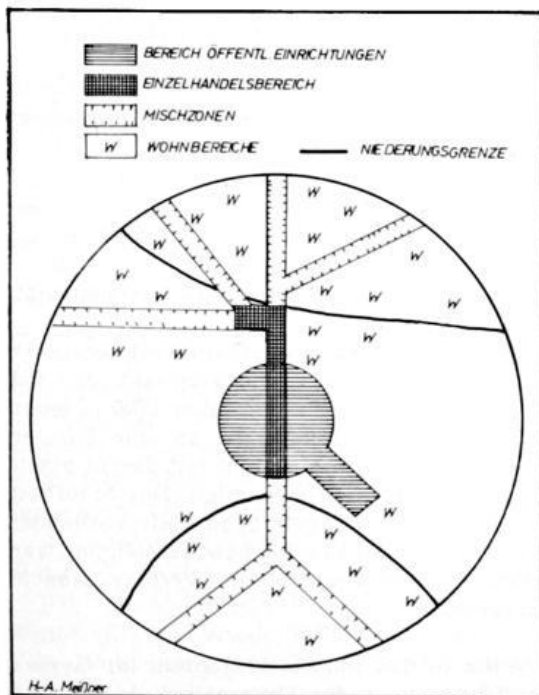


Abb. 7: Schema der funktionalen Gliederung der Stadt Vechta

tion durchzogen werden. Gewerbebetriebe in verkehrsgünstiger Lage wechseln mit Geschäften des täglichen Bedarfs und Wohnhäusern ab. Wir haben oben gezeigt, daß die Lage dieser Wohnviertel topographisch bedingt ist.

Beide Stadtteile werden in der Altstadt von einer langgestreckten, nord-südlich gerichteten Geschäftsstraße verbunden. Der Einzelhandelsbezirk ist extrem linienartig ausgebildet, in den Nebenstraßen findet sich kaum ein Geschäft. Die bandartige Konzentration des Einzelhandels liegt dennoch zentral in der Stadt. Sie verstärkt die Brückenfunktion der Hauptstraße, die als topographisch hervorgerufen erkannt worden war.

Nach dem letzten Krieg haben sich um den Südtail der Geschäftsachse verstärkt öffentliche Einrichtungen von zentraler Bedeutung niedergelassen, so daß sich heute um Kapitelplatz und Neuen Markt alle wichtigen Ämter konzentrieren. Darüber hinaus sind in diesem Bereich weitere Einrichtungen von öffentlichem Interesse besonders kultureller Art, des Gesundheitswesens u. a. zu finden. Eine Aufzählung würde hier zu weit führen. Der Anteil der reinen Wohnhäuser tritt in diesem Bezirk stark zurück. Sehr vorteilhaft darf die Nähe der Geschäftsstraße und das Vorhandensein weit-räumiger Parkplätze genannt werden.

Die Frage nach den Ursachen dieser günstigen Konzentration von zentralen Einrichtungen aller Art führt auf die topographische Lage zurück. Im Feuchtbereich, besonders westlich des Stadtzentrums — große Teile des Neuen Marktes liegen auf ehemaligem Grabengelände — ist die Fundamentierung von Gebäuden mit großen Schwierigkeiten verbunden, so daß privates Bauen hier kaum in Betracht kommen konnte. Die deshalb und natürlich auch wegen entsprechender Besitzverhältnisse freibleibenden Flächen konnten nach 1945 für öffentliche Zwecke nutzbar gemacht werden. Bei größeren Bauten sind hohe Fundamentierungskosten noch am ehesten vertretbar.

Dieses „zentrale Viertel“ zeigt, daß sich die topographischen Gegebenheiten in neuerer Zeit nicht immer nur nachteilig auf die Stadt ausgewirkt haben.

Anmerkungen:

1) Nach Quadratmethode ausgezählt, Zustand 1969.

2) P. Clemens (1949) nennt diesen Teil der Cloppenburger Geest „Bakumer Geestsandgebiet“ (S. 39 u. 46 f).

3) Sello (1917) und Nieberding (1840) glauben, daß der alte Hellweg oberhalb Vechtas im Bereich der heutigen Thekla-Brücke den Moorbach überquert habe. Sello vermerkt, daß sich die 35-m-Isopyhsen hier bis auf 175 m nähern (S. 165). Die Burg wurde aber 1700 m moorbachabwärts errichtet, und die geschwungene Form der Burgstraße, die an eine Furt erinnert, die nur ganz selten einen Fluß in geradem Lauf überquert, scheint mit darauf hinzu-deuten daß es sich hier um den ursprünglichen Moorbachübergang handelt. Der Moorbach neigt in diesem Bereich zur Aufspaltung in einzelne Arme, weil genügend Platz vorhanden ist, so daß ein dammartiger Übergang hier mit geringem Einsatz zu bewerkstelligen war.

4) Diese Bezeichnung ist methodisch nicht glücklich aber sie kennzeichnet Vechtas Lage im Randbereich mehrerer Landschaften recht einprägsam.

Literatur:

Bix, H.: Der Wandel des Siedlungsbildes von Vechta in den letzten 50 Jahren, in: Gymnasium Antonianum 1714—1964, Festschrift zur 250-Jahrfeier des Gymnasium Antonianum Vechta, Vechta o. J. (1964), S. 19—23

Borgerding, Cl.-A.: Die Südoldenburger Geestlandschaft, in: Oldenburg und der Nordwesten. Vorträge, Exkursionen und Arbeitsberichte, Münster 1971, S. 246—249

- Clemens, P.: Heimatkunde des Oldenburger Münsterlandes, Oldenburg i. O. 1949
- Dienemann, W.: Zur Kenntnis der Talsande zwischen Weser und Ems, Z. dt. Geol. Ges. Bd. 93, 1941, S. 384—392
- Dewers, F.: Beiträge zur Kenntnis des Diluviums in der Umgebung des Dümmer Sees, in: Abh. Nat. Ver. Bremen, Bd. 27, 1928, S. 1—46
- ders.: Einige charakteristische Züge der Oberflächengestaltung des nordwestdeutschen Flachlandes und die bei ihrer Herausbildung wirksamen Faktoren, in: Neues Arch. f. Nieders., Bd. 4, 1950, S. 475—488
- Dörries, H.: Der gegenwärtige Stand der Stadtgeographie, in: Pet. Mitt. Ergänzungsheft 209, 1930
- Hanisch, W.: Süddoldenburg. Beiträge zur Verfassungsgeschichte der deutschen Territorien, Vechta 1962
- Hartung, W.: Zur Kenntnis des Interglazials von Quakenbrück und seiner weiteren Verbreitung im Kreis Bersenbrück und Süddoldenburg, Z. dt. Geol. Ges. 105, 1954, S. 95—105
- Hofmeister, B.: Stadtgeographie, Braunschweig 1969
- Keller, G.: Untersuchungen über die strukturellen und geohydrologischen Verhältnisse in den südlichen Dammer Bergen, Z. f. prakt. Geol., 1940, H. 12, S. 1—7
- ders.: Die Beziehung des Rehburger Stadiums südlich Ankum (Kr. Bersenbrück) zur saale-eiszeitlichen Grundmoräne, in: Eiszeitalter u. Gegenw., 3, Ohringen 1953, S. 58—64
- Lüttig, G.: Heisterbergphase und Vollgliederung des Drenthe-Stadiums, in: Geol. Jb. 75, Hannover 1958, S. 419—430
- ders.: Eiszeit-Stadium-Phase-Staffel, eine nomenklatorische Betrachtung, Geol. Jb. 76, Hann. 1959, S. 235—260
- Meisel, S.: Die naturräumlichen Einheiten auf Blatt 70/71 Cloppenburg-Lingen, in: Geogr. Landesaufnahme, Remagen 1959
- Meißner, H.-A.: Vechta in Oldenburg, eine stadtgeographische Studie, Maschinenschrift, 1969
- Mensching, H.: Geomorphologische Beschreibung, in: Landformen i. Kartenbild, Gruppe I, Nordt. Flachland, Kartenprobe 5, Braunschweig 1969, S. 5—10
- Richter, K.: Die Entwicklungsgeschichte der Täler zwischen Lathen und Verden/Aller, in: Geol. Jb. 65, 1949, S. 641—655
- ders.: Geschiebegrenzen und Eisrandlagen in Niedersachsen, Geol. Jb. 76, Hann. 1959, S. 223—234
- Rohling, J.: Beiträge zur Stratigraphie und Tektonik des Tertiärs in Süddoldenburg, Bonn 1941
- ders.: Vom Baugrund der heimatlichen Erde, in: Festschr. z. Heimatwoche d. Landkreises Vechta, Vechta 1954, S. 6—15 .
- Rothert, H.: Stiftsburg und Flecken Vörden, in: Mitt. Ver. f. Gesch. u. Landeskd. v. Osnabr., Bd. 42, 1919, S. 1—52
- Rüthning, G.: Urkundenbuch von Süddoldenburg, Oldenburg 1930
- Schwarz, G.: Allgemeine Siedlungsgeographie, Berlin 1966
- Seeger, H. J.: Westfalens Handel und Gewerbe vom 9. bis 14. Jahrhundert. Studien zur Geschichte der Wirtschaft und Geisteskultur, Berlin 1926
- Sello, G.: Die territoriale Entwicklung des Herzogtums Oldenburg, Göttingen 1917
- Sievers, A.: Südlicher Cloppenburger Geestrand und Moorbach (-Hase-) Niederung bei Vechta i. O., in: Schrader, E., Die Landschaften Niedersachsens, Hannover 1957, Nr. 60
- dies.: Interpretation Blatt Vechta, in: Deutsche Landschaften. Erläuterungen zur topographischen Karte 1:50 000, Lieferung 2, Bad Godesberg 1969
- Stille, H., u. Brinkmann, R.: Der Untergrund des südlichen Oldenburg und der Nachbargebiete, Abh. d. Preuß. Geol. Landesanstalt, Neue Folge, H. 116, Berlin 1930
- Terheyden, O.: Geschichte der Stadt Vechta im Mittelalter, in: Festschr. z. Heimatwoche d. Landkreises Vechta, Vechta 1954, S. 22—40
- Wager, R.: Saaleeiszeitliche Stauchzone der Dammer Berge, in: Geol. Exkursionsführer f. Osnabrück, Osnabrück 1952, S. 58—59
- Willoh, K.: Der Wiederaufbau der Stadt Vechta nach dem Brande von 1684, in: Jb. f. Gesch. d. Herzogtums Oldenburg, Nr. 7, Oldenburg 1898, S. 87—106
- Wöhrmann, A.: Vechtas Übergang von der Burgstadt zur Festungsstadt. Eine Darstellung nach schwedischen Unterlagen, in: Heimatblätter, Beilage zur Oldenburgischen Volkszeitung, Nr. 4, Dez. 1964, 43. Jg.
- Woldstedt, P.: Norddeutschland und angrenzende Gebiete im Eiszeitalter, Stuttgart 1950

Die Sage von der Krätzeldobbe in Scharrel

(nach Johann Friedrich Minssen)

VON WALTER DEEKEN

Dr. phil. Johann Friedrich Minssen, geb. 1823 zu Jever, war Theologe. Da er für das Amt eines Pfarrers noch zu jung war, hielt er sich 1846 für drei Monate als Sprachforscher im Saterland auf.

Hier verfaßte er seine „Mittheilungen aus dem Saterlande“, die als umfangreiche wissenschaftliche Arbeit in der Zeitschrift „Friesisches Archiv“, die sein Onkel herausgab, veröffentlicht werden sollten. In einem viele Seiten umfassenden „Anhang“ hat Minssen Märchen und Sagen, sowie Erzählungen aus der saterländischen Geschichte und über Sitten und Gebräuche meist in Scharreler Mundart niedergeschrieben. Bemerkenswert ist eine Sammlung von fast tausend Sprichwörtern und Sprüchen.

Der erste Teil dieser „Mittheilungen“ erschien 1854 in der obengenannten Zeitschrift. Die anderen Teile der Handschrift blieben ungedruckt. Später hat Minssen das Manuskript dem Schriftsteller L. Strackerjan übergeben. Dieser übersetzte die Sagen und Geschichten ins Hochdeutsche und veröffentlichte sie in seinem Werk „Aberglaube und Sagen aus dem Herzogthum Oldenburg“.



*Die Krätzeldobbe in Scharrel in der Nähe des Maiglöckchenwaldes im Jahre 1952
Foto: Walter Deeken*