

Industriegeschichte als Bindeglied der Metropolregion

Zustimmung zur Route der Industriekultur / FR veranstaltet Schiffstour auf Rhein und Main zu den Objekten der Route

Von Jürgen Schultheis

FRANKFURT A.M. Vielleicht flog der zündende Funke von den Dyckerhoff-Türmen herüber, wo Kalkstein auf 1450 Grad Celsius erhitzt wird, um aus dem Produkt Grauzement herzustellen; vielleicht kam der Impuls von der Wuthschen Brauerei, ein schmucker Backsteinbau von 1905,

Produktion in der Metropolregion Frankfurt/Rhein-Main werden soll – keine museale Route wie im Ruhrgebiet, sondern ein 120 Kilometer langer Pfad von Bingen, Wiesbaden und Mainz über Rüsselsheim, Frankfurt, Offenbach nach Aschaffenburg mit etwa 200 industriegeschichtlich bedeutenden Objekten. Ein Erlebnispfad, der deutlich machen soll, dass die Region

ter Zustimmung sprechen kann. „Die Route der Industriekultur ist eine tolle Idee“, sagt Professor Wolfgang Giere, Vorsitzender des Förderkreises Industrie- und Technikgeschichte und Leiter des Zentrums der Medizinischen Informatik am Klinikum der Goethe-Universität in Frankfurt. „Eine sehr gute Idee“, bestätigt auch der Frankfurter Immobilienentwickler Ardi Goldmann. „Wir sind ja selbst immer bemüht, alte Gebäude der Industriegeschichte vor dem Abriss zu retten“, sagt der Geschäftsmann, der sich mit seinen Projekten im Frankfurter Ostend, entlang der Hanauer Landstraße, einen Namen gemacht hat. Solche Industriegebäude seien bei gewerblichen Mietern beliebt.

Giere und Goldmann sind zwei Stimmen im Chor jener, die die Route befürworten. Herbert Beck, Vorsitzender der Kulturinitiative Frankfurt Rhein-Main, nennt die Route eines von drei Projekten, die die Region in besonderer Weise tragen. Für das Landesamt für Denkmalpflege ist die Route eines der wichtigsten Projekte, die die Region zu verbinden. Zu den Befürwortern zählt die Wirtschaftsinitiative Frankfurt/Rhein-Main ebenso wie die Metropolitana, der Verein für Nassauische Altertumskunde oder die Wirtschaftsförderung Frankfurt/Rhein-Main.

„Die Entwicklung hat mich überrascht“, sagt Museumsleiter Schirmbeck, der zu jenen gehört, die vor etwa 20 Jahren begonnen haben. Industriegeschichte zu thematisieren. Der Kunsthistoriker erklärt sich das Interesse „mit einem grundsätzlichen Wandel der Haltung zu den Bauten des Historismus“, die vor Jahrzehnten noch verpöht gewesen seien. Wolfgang Giere spricht von der Zeit der „Technologieskepsis und -feindlichkeit“ in den 70er und 80er Jahren, die überwunden sei, und betont: „Technologie ist ja Teil unserer Kultur. Und wir sagen immer: Zukunft braucht Herkunft.“

Vermutlich hat das wachsende Interesse am Zeitalter der Produktion aber weit tiefere Wurzeln: Dienstleistung bringt keine materiellen Güter hervor und löst angesichts hoher Mobilität zunächst die Bindungen an den Ort auf. Damit wächst aber umgekehrt das Bedürfnis nach lokaler und regionaler Verankerung, die Sehnsucht nach Geschichte als Erzählung, die

Orte unterscheidbar macht. Erinnerung ist ohne Ort nicht vorstellbar, weshalb das Projekt einer Route der Industriekultur die Metropolregion als Ganzes erfahrbar und unterscheidbar macht.

„Man kann Frankfurt nicht nur als Bankfurt beschreiben; damit ist Frankfurt in eine Ecke gestellt, in die es nicht gehört“, sagt Giere. „Die Firma Braun wäre nicht in Kronberg, wenn es in der Region zwischen Aschaffenburg und Mainz keine Industrie gegeben hätte.“ Das sei die Gemeinsamkeit in dieser Region. Und die Route könne diese Gemeinsamkeiten ins Bewusstsein rücken. Immobilienentwickler Goldmann sieht die Notwendigkeit, die Region überhaupt erst einmal zu schaffen. „Das Rhein-Main-Gebiet gibt es ja eigentlich nicht, Frankfurt ist eben nur Frankfurt, und Mainz, Wiesbaden und der Rheingau sind Standorte, bei denen niemand auf die Idee kommt, dass sie mit

Frankfurt Teil dieser Region sind.“ Die Route der Industriekultur, mit der eine Gemeinsamkeit der Region dargestellt werden könnte, ist für Goldmann noch kein Standortvorteil, aber ein Pluspunkt. „Viele kleine Entwicklungen dieser Art machen dann einen Standortvorteil aus.“ Goldmann und Giere empfehlen deshalb den politischen Vertretern der Region, sich für das Projekt zu engagieren.

Die Frankfurter Rundschau veranstaltet am Samstag, 31. August, in Kooperation mit der Primus-Linie und Infraser eine Schiffstour mit der „Nautilus“ entlang der Route der Industriekultur von Frankfurt über Mainz nach Wiesbaden. Start: 9.30 Uhr, Frankfurt am Main, Mainkai 36. Peter Schirmbeck wird die einzelnen Objekte während der Fahrt erläutern. Besichtigung des Peter Behrens-Baus auf dem Infraser-Gelände. Weitere Informationen unter der Rufnummer 069/2199-3243.



„Der Ort wird von der Geographie definiert, die Gemeinde beschwört die sozialen und persönlichen Dimensionen des Ortes. Ein Ort wird zu einer Gemeinde, wenn Menschen das Pronomen ‚Wir‘ zu gebrauchen beginnen. So zu sprechen, setzt Bindung voraus, im Kleinen wie im Großen. Eine der unbeabsichtigten Folgen des modernen Kapitalismus ist die Stärkung des Ortes, die Sehnsucht der Menschen nach der Verwurzelung in der Gemeinde. All die emotionalen Bedingungen modernen Arbeitens beleben und verstärken diese Sehnsucht.“

Richard Sennett

der durch die Initiative von Norbert Eckes vor dem Abriss gerettet worden ist; vielleicht war es auch einer der anderen Bauten oder sie alle zusammen: Seit Monaten wird das Projekt einer Route der Industriekultur zwischen Bingen und Aschaffenburg „von einer Welle breiter Zustimmung getragen“, sagt Peter Schirmbeck, Leiter des Stadtmuseums in Rüsselsheim. Der Kunsthistoriker ist seit langem Fürsprecher der geplanten Route, die ein Wegweiser in Geschichte und Gegenwart der

nicht nur ein Dienstleistungsstandort ist. Seit 2000 liegt ein zweiteiliges Konzept für die Route vor, ein inhaltlich-didaktisches Papier von Peter Schirmbeck und ein räumlich-strategisches vom Frankfurter Architekturbüro ABS mit DW Dreyse, Peter Lieser und Wolf Dietrich, das in den nächsten Jahren umgesetzt werden soll. Obgleich das Projekt bislang noch nicht in der Planung ist, wächst das Interesse an den faszinierenden Objekten, weshalb Schirmbeck mit Fug und Recht von breiten

„Legen Sie auf eine Waagschale die realen Vorteile der hervorragendsten Wissenschaften und angesehensten Künste und auf die andere Seite die realen Vorteile der mechanischen Künste, so werden Sie feststellen, dass die Wertschätzung, die man den einen, und die Wertschätzung, die man den anderen entgegengebracht hat, nicht im richtigen Verhältnis zu den beiderseitigen Vorteilen stehen und dass man die Männer, die uns eingeredet haben, wir seien glücklich, weitaus mehr gelobt hat als die Männer, die dafür gesorgt haben, dass wir tatsächlich glücklich wurden. Wie wunderbar sind doch unsere Urteile! Wir fordern, dass man sich nützlich mache, und verachten die nützlichen Menschen.“

Denis Diderot



Eine Region ohne Geschichte ist eine Region ohne Gesicht

Industriedenkmale sind baukulturell bedeutsam und unverzichtbar für die Herausbildung einer regionalen Identität / Für eine Uferkonferenz der Anlieger

Von Jens Beutel

Wenn man heute von einem sich abzeichnenden „Wettbewerb“ der europäischen Regionen spricht, stellt sich auch die Frage, was denn die Standortvorteile ausmacht, die jeweils für arbeitsplatzschaffende Unternehmen maßgebend sein können. Dabei spielen zunehmend nicht nur die „harten“ Faktoren eine Rolle, sondern auch die kennzeichnende Identität eines der Region ausmachenden landschaftlichen und baukulturellen Umfeldes. Unverwechselbarkeit gilt als Teil der Lebensqualität. Und die ist nicht nur, aber eben auch für Führungskräfte von Firmen interessant.

Regionale Identität muss gemeinhin visuell erfahrbar und erlebbar sein. Überwiegend speist sie sich aus historischen Quellen. Eine Region ohne Geschichte ist eine Region ohne Gesicht. Von daher gilt es, die noch vorhandenen Spuren der Geschichte sichtbar zu halten. Dies darf sich nicht nur beschränken auf renommierte Sakralbauten, auf Adelspaläste oder auf alte Ortskerne mit pittoreskem Fachwerk. Auch die vielfältigen Zeugnisse des industriellen Bauens erfordern unsere besondere Fürsorge. Von diesen Zeugnissen besitzt das Rhein-Main-Gebiet glücklicherweise noch eine Menge, wenngleich die imposanten Werke der Schwerindustrie wie im Ruhrgebiet oder im Saarland fehlen.

Bauten der Technikgeschichte, überwiegend entstanden im 19. Jahrhundert, teilweise aber auch noch mit bemerkenswert vertretten, dokumentieren eine Baugesinnung, die heute vielfach verloren gegangen ist. Seinerzeit war man stolz auf den technischen Fortschritt und wollte dies in den Baulichkeiten auch dokumentieren. Man griff jenseits aller zweckrationalen Überlegungen auf das zeittypische Formenrepertoire zurück und wandelte es geschickt ab, um den spezifischen Erfordernissen und Dimensionen des Industriebaus gerecht zu werden. Aber auch die Zweckbauten zeigen noch eine Individualität, die sie heute als Bereicherung der gebauten Umwelt erscheinen lassen.

Die Zeugnisse der Technikgeschichte sind meist Unikate, während heute nicht zuletzt aus ökonomischen Gründen sowie im Interesse des Betriebsablaufs lediglich „Klimahüllen“ aufgestellt werden, Verbrauchsware in Leichtbauweise mit einer Lebensdauer von zehn bis höchstens 20 Jahren. Der moderne Gewerbebau

gründet sich leider nur noch selten auf einen architektonischen Gestaltungswillen. Das macht das Industriedenkmal baukulturell so bedeutsam und unverzichtbar für die Herausbildung einer regionalen Identität. Von daher darf bei den Denkmalern der Technik- und Industriegeschichte die Kahlschlagmentalität der frühen Nachkriegsjahre nicht Handlungsmaßstab sein. Die großen Industriebetriebe des 19. Jahrhunderts stehen für den Anfang vielfältiger Pendlerbeziehungen, die die hergebrachte



Jens Beutel

ten Gemeindegrenzen für die Betroffenen zu einem fast irrelevanten Faktor werden ließen. Insoweit tragen Industriedenkmäler zum regionalen Zusammenhalt bei.

Industriedenkmäler zwingen zum Nachdenken darüber, welche neue Nutzung sich in diesen Gebäuden unterbringen lässt oder, soweit es sich um nicht nutzbare Bauwerke der Technikgeschichte handelt, inwieweit deren Erhalt in einem vernünftigen Verhältnis zu ihrem architektonischen und sozialgeschichtlichen Wert steht. Diese Frage stellt sich in Mainz beispielsweise bei der historischen Drehbrücke am Winterhafen. Die Funktionsfähigkeit des aus dem späten 19. Jahrhundert stammenden und im Rhein-Main-Gebiet wohl einmaligen Bauwerks ist schon seit Jahren nicht mehr gegeben. Die Restaurierung der Brücke würde einen sechsstelligen Euro-Betrag verschlingen.

Auch bei einem anderen Brückenbauwerk, nämlich der imposanten Straßenbrücke

cke – heute Theodor-Heuss-Brücke – ist es dank länderübergreifender Zusammenarbeit gelungen, im Rahmen der aufwendigen Sanierung die kennzeichnende Formensprache des aus einem Wettbewerb 1881 hervorgegangenen Siegerentwurfs von Friedrich von Thiersch zumindest teilweise in neuer Interpretation wieder herzustellen. Umnutzungen erlauben die Erhaltung einer ehemaligen Lampenfabrik, deren repräsentative Rotklinkerfassade von zeitgenössischer Architektur hohen Anspruchs flankiert wird. Dank einer im Inneren weitgehend stützenfreien Konstruktion zeigte dieser Bau jene Flexibilität, die die meisten Zeugnisse der Industriegeschichte auszeichnet und die eine neue Zweckbestimmung erleichtert.

Im 19. Jahrhundert fast flächendeckend vorhanden, bilden Ziegeleien mit noch intaktem Ringofen heute eine Rarität. Ein Beispiel dieser historischen Ziegeleien besitzen wir in Mainz. Als städtisches Eigentum konnte bisher eine kommerzielle Verwertung vermieden werden, so dass mit der unterschiedlichen, überwiegend kulturellen Nutzung kein Verlust an historischer Bausubstanz verbunden war. Im Vort Mainz-Mombach stehen die bemerkenswerten Reste der ehemaligen Waggonfabrik. Heute beherbergen sie ein Möbel-Verkaufslager und Künstlerateliers sowie eine Tanzschule.

Als ein weiteres Nachkriegszeugnis der Industriekultur wurde kürzlich das Areal der Moguntia-Gewürzmühle unter Schutz gestellt. Es bleibt abzuwarten, in welchem Umfang der Bauinvestor sich in der Lage sieht, die historische Substanz zu erhalten.

Auch Wasserwerke bzw. -behälter dürfen zu den industriellen Bauzeugnissen gezählt werden, da sie den Beginn der zentralen Wasserversorgung dokumentieren. Einen außergewöhnlichen Innenraum zeigt der schon lange nicht mehr im Betrieb befindliche Wasserbehälter in Mainz-Mombach. Es gibt derzeit Überle-

gungen, wie man diesen Raum stärker in das Bewusstsein der Öffentlichkeit rücken kann.

Die aufgezählten Beispiele sollten Bestandteile jener „Route der Industriekultur“ sein, die anlässlich der Eröffnung einer Ausstellung vom Planungsverband Ballungsraum Frankfurt und der Wirtschaftsinitiative Frankfurt-Rhein-Main angeregt worden ist. Diese Ausstellung kam kurz darauf auch nach Mainz und hat mit dazu beigetragen, sich der Bedeutung industrieller Zeugnisse für die Rhein-Main-Identität bewusst zu werden. Eine Broschüre im Sinne eines Tourenführers könnte eine sinnvolle Ergänzung sein, um bei wissbegierigen Rhein-Main-Bewohnern, aber auch bei auswärtigen Besuchern Neugier zu wecken und sie anzuregen, sich auf Besichtigungstour zu machen. Dazu gehört natürlich eine verständliche Beschilderung und Erläuterung der einzelnen Bauten. Eine Berichterstattung über ausgewählte Beispiele würde darüber hinaus das Interesse an den Bauzeugnissen wach halten. Ergänzen ließe sich diese Berichterstattung durch die Aufforderung an die Leser, noch Unentdecktes zu finden und hierüber zu informieren.

Prägender Landschaftsbestandteil im Rhein-Main-Raum sind natürlich die Flussufer, an denen sich viele industriekulturelle Zeugnisse finden lassen. Andererseits stellen die Flussufer aber auch zunehmend ein interessantes Potential sowohl für die Naherholung als auch für attraktives Wohnen dar. Eine interkommunale Zusammenarbeit ist hier unverzichtbar. Es böte sich daher an, in einen regionalen Erfahrungsaustausch der betroffenen Kommunen einzutreten und auf dieser Basis einen Zielkatalog zu entwickeln. Deshalb befürworte ich eine Uferkonferenz.

Die Fragen der Finanzierung dürfen natürlich nicht ausgeschlossen bleiben. Angesichts der problematischen Haushaltssituation der Gemeinden und Städte muss

hierauf eine Antwort gefunden werden, ohne dass der Geldmangel bereits im Voraus als K.o.-Faktor jegliche Initiative im Keim erstickt. Ganz abgesehen davon, dass ohne eine grundlegende Finanzreform, die die Abhängigkeit der Kommunen vom Wohl und Wehe gewerblicher Steuerzahler am Ort mindert, ein regional ausgerichtetes Zusammenwirken der Städte und Gemeinden immer wieder auf unüberwindbare Hindernisse stoßen wird. Eines solchen Zusammenwirkens bedarf es auch und nicht zuletzt bei der beabsichtigten Ergänzung des Regionalparks Rhein-Main durch den im Vorstadium der Überlegungen befindlichen Regionalpark Rheinhesen-Nahe.

Jens Beutel (SPD) ist Oberbürgermeister der rheinland-pfälzischen Landeshauptstadt Mainz.



Bilder auf dieser Seite: Anna Weise, AKG,dpa und Liz Rehm.



Standorte der geplanten Route der Industriekultur zwischen Bingen und Aschaffenburg: Die roten Punkte markieren bereits ungenutzte Orte der Industrie, etwa das ehemalige Elektrizitätswerk in Bingen, in dem heute das Museum am Strom untergebracht ist. Die grünen Punkte markieren mögliche weitere Standorte für Umnutzungen, von der Waggonfabrik in Mainz über die Zellulose-Fabrik in Eddersheim bis zum Pumpwerk in Hanau.