

Ein Schatz, der gehoben werden muss

Die Region Frankfurt/Rhein-Main ist reich an Beispielen bedeutender Industriearchitektur

Von Jürgen Schultheis

FRANKFURT A.M. Die Geschichte hat sich Mitte der 70er Jahre in Bendorf ereignet, und sie ist kein Ruhmesblatt in der Historie der 17 000-Einwohner-Kommune zwischen Koblenz und Neuwied: Damals hatte die Stadt beschlossen, die Gießhalle der Sayner Hütte abzureißen, obwohl das filigrane Gebäude, 1824 wie eine dreischiffige Basilika aus Gusseisen und Glas erbaut, ein Kleinod und bedeutendes Zeugnis der Industriekultur in Deutschland ist. Damals galt das wenig oder zumindest nicht so viel, dass die Stadt sich für den Erhalt der Gießhütte eingesetzt hätte.

Weil ein Nachbar sich erbot, die Eisen-Glas-Halle mit der faszinierenden Tragkonstruktion als Lagerschuppen zu nutzen, blieb das Gebäude von Carl Ludwig Althaus stehen. Heute, nachdem der Zufall die Zerstörung verhindert und Bewusstsein für das herausragende Beispiel der Industriearchitektur entstanden ist, wirbt die Stadt am Rhein offensiv mit dem Prunkstück.

Am Übergang zur Wissensgesellschaft lebt die Republik noch immer im Zerwürfnis mit der eigenen industriellen Vergangenheit. Und so selbstverständlich die Großbauten einer jeden Epoche bislang unter den wahren Händen der Spätgeborenen erhalten oder saniert worden sind, so selbstverständlich lagen die Zeugnisse des Industriezeitalters vielerorts im Schatten der Aufmerksamkeit späterer Generationen oder wurden einfach abgerissen, wie das Beispiel der Henschel-Werke in Kassel belegt.

Inzwischen dreht sich der Wind, und die Sayner Gießhalle ist dafür nur ein Beispiel: Seit die Völklinger Hütte (Völklingen/Saarland), Zeche und Kokerei Zollverein (Essen/Nordrhein-Westfalen) und das Erzbergwerk Rammelsberg (Goslar/Nie-

dersachsen) zum Weltkulturerbe zählen, seit die Route der Industriekultur im Ruhrgebiet die stählernen Monumente des Bergbaus zu einer Erlebnisroute verknüpft und das vermeintlich Bekannte einem neuen Blick geöffnet hat, wächst das Interesse an der nahen, aber auch nicht unproblematischen Vergangenheit. Im vergangenen Jahr haben etwa 45 000 Besucher allein für die Zeche Zollverein Eintritt gezahlt. Seit 1999, der offiziellen Eröffnung der Ruhrgebiets-Route, hat sich die Zahl der Besucher fast verdreifacht.

Auch im Rhein-Main-Gebiet wächst langsam das Bewusstsein für die Industriegeschichte. „Die Region hat einen sehr großen Schatz an Zeugnissen der Industriekultur, und dieser Schatz muss gehoben werden“, sagt der Leiter des Stadt- und Industriemuseums in Rüsselsheim, Peter Schirmbeck, über die geplante Route, die länderübergreifend für Frankfurt/Rhein-Main so etwas wie das Band einer gemeinsamen Geschichte versinnbildlichen könnte. Die Flüsse Rhein und Main eignen sich gerade deshalb dafür, weil sie als Verkehrswege für die Produktion von entscheidender Bedeutung waren.

Für Schirmbeck, Ideengeber des Projektes, ruht die Konzeption der Route der Industriekultur auf vier Säulen: die Branchen, etwa chemische Industrie mit Hoechst, Cassella und Kalle, der Fahrzeugbau mit Opel und Adler, die Lederwarenindustrie in Offenbach mit Goldpfeil, die Metallbranche etwa mit MAN, Degussa und Heraeus, die Bauindustrie mit Holzmann und Hochtief, die Zementindustrie mit Dyckerhoff und die Getränkeindustrie mit Binding, Henninger, Glaabs und Henkell. Hinzu kommt die zweite Säule: Bauten, die „Signifikanz für die Industriezeit“ haben: Fabrik- und Verwaltungsbauten, Siedlungen, Maschinen und Kraftwerke, die notwendig waren für die Infrastruktural-

des Maschinenzeitalters und seiner Produktivitätsexplosion. Als dritten Baustein nennt der Museumsleiter die herausragende Architektur mancher Gebäude, von Architekten wie Hans Poelzig, Paul Bonatz und Ernst Neufert entworfen. Schließlich – die vierte Säule – verläuft die Route nicht nur geographisch durch die Region, sondern auch zeitlich in die Gegenwart des Rhein-Main-Gebietes, weil auch Ingenieurleistungen der jüngsten Zeit gewürdigt werden sollen, etwa die Messehalle 3 in Frankfurt oder das Leanfield-Werk von Opel in Rüsselsheim.

Peter Lieser, Mitglied des Büros ABS, das das räumlich-strategische Konzept erarbeitet hat, vergleicht die Konzeption der Route der Industriekultur mit einer Weinroute, bei der es nicht „nur darum geht, Verständnis dafür zu wecken, wie der Wein gemacht wird, sondern auch dafür, wo er herkommt, in welcher Erde die Weinstöcke stehen und was die Hände des Winzers dazu beigetragen haben“. Lieser, der Umweltgestaltung an der Universität in Mainz lehrt, fasst die Intention der Planer mit dem Satz zusammen: „Es geht nicht nur darum, den Wein zu verkosten, sondern darum, Bewusstsein für den Wein zu erzeugen.“

Worin das Besondere, das Einmalige von Architektur und Ingenieurleistung des Industriezeitalters in der Region Frankfurt/Rhein-Main liegt, ist in der Öffentlichkeit weithin unbekannt. Mit der Route sollen auch diese Informationen gegeben und Bewusstsein für die Leistungen geschaffen werden. Dass die Sayner Gießhütte mit ihrer faszinierenden Tragkonstruktion ein Kleinod ist, wissen die Menschen inzwischen. Dass das Klärwerk in Frankfurt-Niederrad – zwischen 1883 und 1887 erbaut – die erste mechanisch betriebene Großkläranlage Europas war, ist vermutlich weniger bekannt.

Industrielle Vergangenheit vermitteln

Die geplante Route der Industriekultur soll kein rückwärts gerichteter Denkmalschutz sein

Von Horst Faeser

Im Oktober 2001 hat der Planungsverband Ballungsraum Frankfurt/Rhein-Main mit einer Veranstaltung im Peter-Behrens-Bau der ehemaligen Farbwerke Hoechst die Idee einer „Route der Industriekultur“ in der Region von Aschaffenburg bis Bingen vorgestellt. Das Konzept unterscheidet sich grundlegend von ähnlichen Ansätzen, die andernorts verfolgt werden.

Zwei Studien und eine Ausstellung, mit denen der Verband das Konzept präsentierte, listen zwar 150 Objekte zwischen Aschaffenburg und Bingen entlang der Flüsse Rhein und Main auf und beschreiben die Möglichkeiten einer touristischen Aufbereitung. Doch soll die Erinnerung an die großen Leistungen, die mit der Industrialisierung in der Region auf den Gebieten der Wirtschaft und der Architektur erbracht wurden, auf die Bedeutung hinweisen, die – trotz erfolgreichen Strukturwandels – auch heute noch dem produzierenden Gewerbe in der Region zukommt.

Beispiele dafür sind Firmen wie Aventis in Frankfurt, Opel in Rüsselsheim, Schott in Mainz, MAN Roland in Offenbach, Heraeus in Hanau, aber auch die vielen kleineren, hoch spezialisierten High-Tech-Unternehmen in der Region.

Als Flughafen-, Banken- und Messestandort sowie einer der bedeutendsten europäischen Knoten im internationalen

Glasfasernetz ist Frankfurt/Rhein-Main in Deutschland Vorreiter in der Modernisierung aller Wirtschaftsbereiche. 1999 waren im Kernraum der Region 74 Prozent der Menschen in Dienstleistungsunternehmen beschäftigt.

Während andernorts Industriebauten zu Denkmälern erklärt und eine Route der Industriekultur ins Leben gerufen wurde, um den Strukturwandel der Wirtschaft zu beschleunigen und nach außen hin zu dokumentieren, will der Planungsverband mit dem Projekt die Region Frankfurt/Rhein-Main als Standort für produzierendes Gewerbe profilieren. Dieses kann – entgegen landläufiger Auffassung – auch heute noch im Kernraum der Region erfolgreich und mit guten Zukunftsaussichten wirtschaften. Von den 71 000 Unternehmen im IHK-Bezirk Frankfurt-Hochtaunus-Maintaunus gehören fast sechs Prozent zum produzierenden Gewerbe. Ihr Anteil an der gesamten Bruttowertschöpfung beträgt 17 Prozent.

Für die Region ist die Route der Industriekultur also kein rückwärts gerichteter Denkmalschutz. Es soll keine „Romantische Straße der Industriegeschichte“ entstehen, sondern das Wissen von der großartigen industriellen Vergangenheit als Beitrag zur Orientierung der Region in die Zukunft verstanden werden.

Am Ende soll die Route nicht nur den Bewohnern neue Ziele für Erholung und Freizeit oder Touristen ein wirtschaftsna-

hes Sightseeing bieten, sondern auch im Bewusstsein der nationalen und internationalen Öffentlichkeit dem erfolgreichen Dienstleistungsstandort Frankfurt/Rhein-Main den nicht minder attraktiven Standort für produzierendes Gewerbe an die Seite stellen. Deshalb müssen nicht alle von den Studien benannten Objekte sich auch im endgültigen Konzept wiederfinden. Die Konzentration auf eine begrenzte Anzahl beeindruckender Objekte bietet sich an.

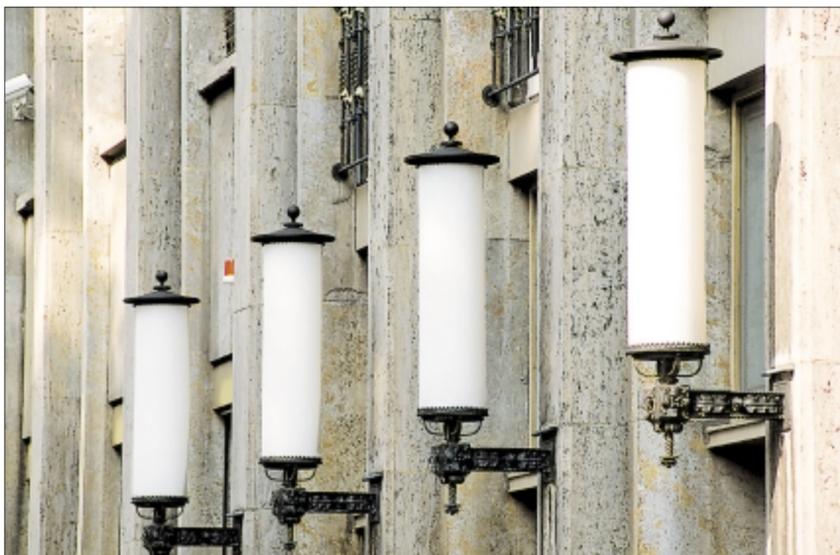
Die Region bleibt ein dynamischer Wirtschaftsraum, der sich entwickelt. Deshalb kann nicht jedes alte Gebäude zum Museum werden. Dient ein ausgesuchtes Gebäude nicht mehr seiner ursprünglichen Funktion, so kann vielfach eine kreative, zeitgemäße Umnutzung zu neuem Glanz kommen. Vorbildlich ist dies beim Park Plaza Hotel in Offenbach gelungen.

Der Planungsverband versteht die „Route der Industriekultur“ als Denkanstoß, nicht als fertiges Konzept. Sie ist eine Grundlage für die Gespräche mit den Kommunen, den Eigentümern und Fachleuten, die demnächst beginnen sollten. Dabei wird es zuerst um die Auswahl der Objekte und die Möglichkeit ihrer Einbeziehung in ein solches Routen-Konzept gehen. Dabei geht es sicher auch darum, einzelne Aspekte noch besser herauszuarbeiten.

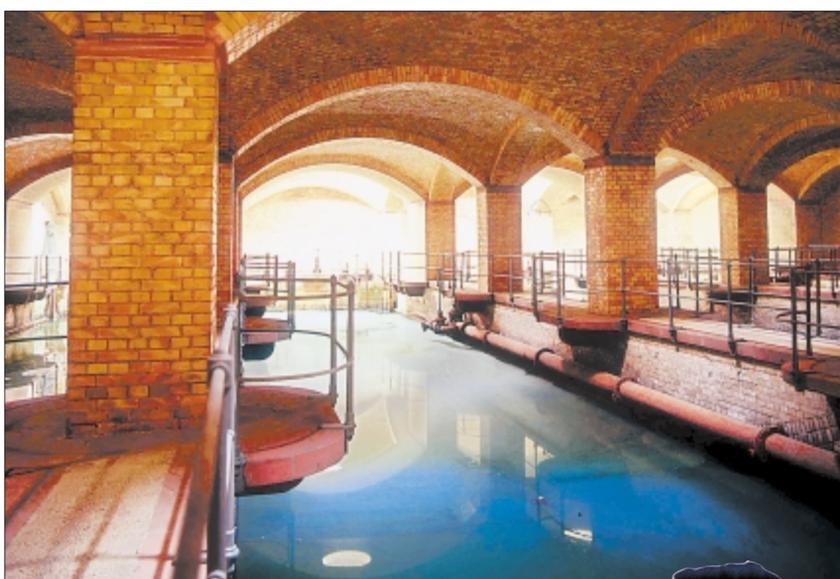
Horst Faeser (SPD) ist seit Mitte Januar 2002 Direktor des Planungsverbandes Frankfurt Region Rhein-Main.



Das Produktionsgebäude der Firma Nutrovina auf dem Gelände der ehemaligen Firma Hoechst im Frankfurter Westen ist Teil der geplanten Route der Industriekultur in der Region Frankfurt/Rhein-Main.



Die Front des Verwaltungsgebäudes der Reichsbahn in Mainz. Das Haus ist 1938 erbaut worden. Es ist ein Beispiel monumentalisierender Tendenzen in der Zeit des Nationalsozialismus.



Die Kläranlage im Frankfurter Stadtteil Niederrad, 1883–1887 erbaut, ist die erste mechanisch betriebene Großkläranlage in Europa.

Monumente in Stahl, Stein und Glas

Vom Elektrizitätswerk in Bingen bis zur Staustufe in Oberrhein: 40 interessante Beispiele der Industriekultur

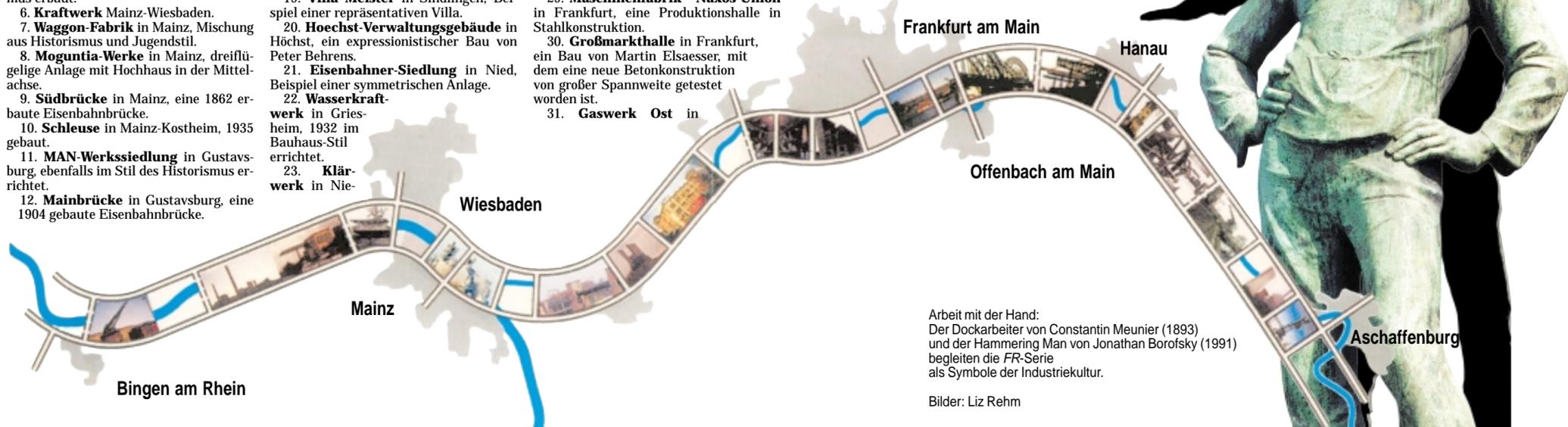
FRANKFURT A.M. 150 architektonisch und industriegeschichtlich interessante Objekte sind für das EU-Projekt „Route der Industriekultur“ aufgelistet worden. Die FR stellt 40 Objekte in den nächsten Monaten vor.

1. **Elektrizitätswerk** in Bingen, im Stil des Historismus erbaut.
2. **Zementwerke Dyckerhoff** in Wiesbaden mit den Doppeltürmen.
3. **Kalle-Verwaltungsgebäude** in Wiesbaden, Symbiose aus Neuer Sachlichkeit und der Architektur der 30er Jahre.
4. **Sektellerei Henkell**, bedeutendes Werk des Architekten Paul Bonatz.
5. **Brauerer Wuth**, im Stil des Historismus erbaut.
6. **Kraftwerk Mainz-Wiesbaden**.
7. **Waggon-Fabrik** in Mainz, Mischung aus Historismus und Jugendstil.
8. **Moguntia-Werke** in Mainz, dreiflügelige Anlage mit Hochhaus in der Mittelachse.
9. **Südbrücke** in Mainz, eine 1862 erbaute Eisenbahnbrücke.
10. **Schleuse** in Mainz-Kostheim, 1935 gebaut.
11. **MAN-Werksiedlung** in Gustavsburg, ebenfalls im Stil des Historismus errichtet.
12. **Mainbrücke** in Gustavsburg, eine 1904 gebaute Eisenbahnbrücke.
13. **Wasserturm** in Bischofsheim mit seiner originellen Architektur.
14. **Arbeiteriedlung** in Bischofsheim im Bauhaus-Stil, die als Gesamtanlage komplett erhalten ist.
15. **Opel-Werke** in Rüsselsheim, ein geschlossenes, 130 Jahre altes Ensemble, dessen Anlagen vom Jugendstil über Bauhaus bis zur Architektur der Gegenwart reichen.
16. **Opel-Villen** in Rüsselsheim, Synthese aus Klassizismus und Moderne.
17. **Wasserwerk** in Hattersheim mit seiner Jugendstil-Architektur.
18. **Hoechst-Werksiedlung** in Zeilsheim, eine von der Gartenstadtbewegung beeinflusste Arbeit.
19. **Villa Meister** in Sindlingen, Beispiel einer repräsentativen Villa.
20. **Hoechst-Verwaltungsgebäude** in Höchst, ein expressionistischer Bau von Peter Behrens.
21. **Eisenbahner-Siedlung** in Niederrad, Beispiel einer symmetrischen Anlage.
22. **Wasserkraftwerk** in Griesheim, 1932 im Bauhaus-Stil errichtet.
23. **Klärwerk** in Niederrad, erste mechanisch betriebene Großkläranlage.

24. **Adler-Werke** in Frankfurt, Anlage mit Elementen des Historismus und der Moderne.
25. **Neue Messehalle** in Frankfurt als Beispiel herausragender moderner Ingenieurkunst.
26. **Frankfurter Hauptbahnhof**, als größter Bahnhof Europas errichteter Verkehrsbau.
27. **IG Verwaltungsgebäude** in Frankfurt von Hans Poelzig, eine Mischung aus Monumentalität und Funktionalität.
28. **Mouson-Turm** in Frankfurt, seltenes Beispiel einer Fabrik im Stil des Expressionismus.
29. **Maschinenfabrik Naxos-Union** in Frankfurt, eine Produktionshalle in Stahlkonstruktion.
30. **Großmarkthalle** in Frankfurt, ein Bau von Martin Elsaesser, mit dem eine neue Betonkonstruktion von großer Spannweite getestet worden ist.
31. **Gaswerk Ost** in

- Frankfurt, von Peter Behrens wie das Hoechst-Gebäude gebaut.
32. **Chemiewerk Cassella** in Fechenheim mit Farbmühle und Kraftwerk mit Doppel-Schornstein.
33. **Lederfabrik** in Offenbach als Beispiel der weltbekannten Lederindustrie.
34. **Schlachthof** in Offenbach, eine Musteranlage zu Beginn des 20. Jahrhunderts, heute eine Hotel- und Wohnanlage.
35. **Firma Heraeus** in Hanau, typische Backstein- und Klinkerbauten.
36. **Maschinenfabrik Weinig** mit **Villa** in Hanau und freiliegender Wasserturbine, eine Rarität.
37. **Figurenpar „Arbeiter der Stirn und der Faust“** am Hafentor-Gebäude in

- Hanau als Beispiel einer monumentalen Figur, die geistige und körperliche Arbeit versinnbildlicht.
38. **Elektrizitätswerk** in Großauheim, in dem heute ein Museum für Handwerk, Technik und Industrie untergebracht ist.
39. **Wasserturm** in Seligenstadt, ein weithin sichtbares Objekt, das 1936/37 errichtet worden ist.
40. **Kraftwerk** mit Staustufe in Oberrhein, 1930 im Bauhaus-Stil gebaut.



Arbeit mit der Hand: Der Dockarbeiter von Constantin Meunier (1893) und der Hammerer Man von Jonathan Borofsky (1991) begleiten die FR-Serie als Symbole der Industriekultur.

Bilder: Liz Rehm