

Bauten nach dem II. Weltkrieg



21 Fabrikbau K 40, erbaut 1951-58.

Die großen Erweiterungsbauten des Opel-Werkes nach dem II. Weltkrieg führten zunächst im großen Stil die Tradition der roten, backsteinverkleideten Industriegebäude fort. Markantestes Beispiel hierfür ist das in den Jahren 1951 bis 1958 errichtete modernste Automobilwerk Europas (Gebäude K 40). Das Fabrikgebäude umfasst ein Presswerk im Norden und eine 2-etagige Produktionshalle im Süden, jeweils durch Shed Dächer geschlossen. Markante Treppentürme rhythmisierten die Fassade nach Süden. In ähnlichen Bauformen wurde 1959 das größte Motorenwerk der Welt (M 55) errichtet.

Seit den 80iger Jahren prägen die Farben des neuen corporate design der Firma – Weiß, Grau und Gelb – das Äußere der Opel Produktionsgebäude.



22 Neue Opel-Unternehmenszentrale, erbaut 1998.

Beispiele hierfür sind die 1998 fertig gestellte neue Unternehmens-Zentrale, in heller Fassade und durchlaufenden Fensterbändern,



23 Fabrikgebäude Leanfield, erbaut 2001.

oder als letztes Beispiel, das ganz im Westen gelegene 2001 als modernstes Automobilwerk der Welt errichtete Produktionsgebäude Leanfield, mit auskragenden Armen zum Andocken der LKW's für die 'just in time' Lieferungen.

Mit diesem kurzen Gesamtüberblick von 1868 bis 2001 konnte natürlich nur ein Teil der Bauten des Ensembles 'Opel-Werk' vorgestellt werden – es gibt weit mehr!

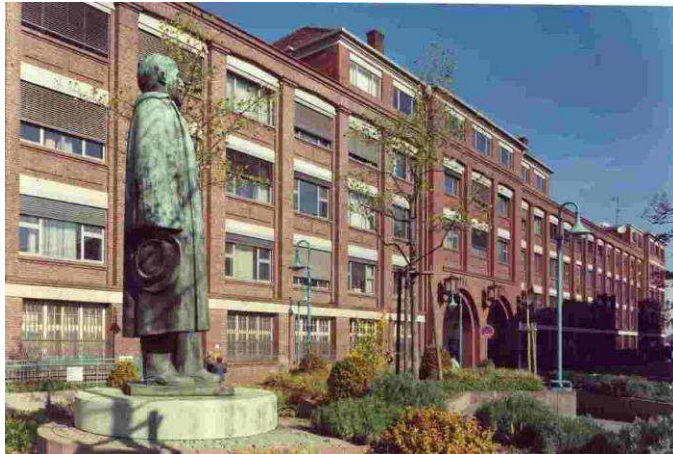


Etwas dürfte jedoch deutlich geworden sein: Die einzigartige Bedeutung dieses Areals liegt darin, dass sich hier in einer klaren historischen Abfolge Industriebauten des Jugendstils, des Neo-Klassizismus, der Neuen Sachlichkeit, der Bauhaus-Epoche, der NS-Zeit, der 50 er Jahre bis hin zum 2001fertiggestellten modernsten Automobilwerk der Welt – von Osten nach Westen aneinander reihen. Etwas Vergleichbares gibt es weder in der Rhein-Main-Region, noch in ganz Hessen.

Aus meiner Sicht verdiente dieses Ensemble ins Unesco-Weltkultur-Erbe aufgenommen zu werden.

In meinem Vortrag kehre ich nun noch einmal zurück in das bauliche Areal des Opel-Forums, um dessen Charakteristika, Besonderheiten und geschichtliche Bedeutung vor Augen zu stellen.

Doppelter Auftakt



24 Portalbau, östlicher Trakt des Doppel-Werkseingangs.

Zunächst möchte ich Ihre Aufmerksamkeit auf eine architektonische Besonderheit im Eingangsbereich des Opel-Werks richten. Üblicherweise betritt man eine Fabrik durch ein Werkstor oder ein Eingangsgebäude. Im Rüsselsheimer Opel-Werk geschieht dies dagegen in architektonisch exzeptioneller Weise seit 100 Jahren durch zwei parallel verlaufende Gebäudetrakte hindurch, diesen Portalbau und den in anschließenden West-Trakt des Adamhofes, das Gebäude A 7 / B 7.



25 Westlicher Trakt des Doppel-Werkseingangs, die Bauten A7,B7 im Adamshof.



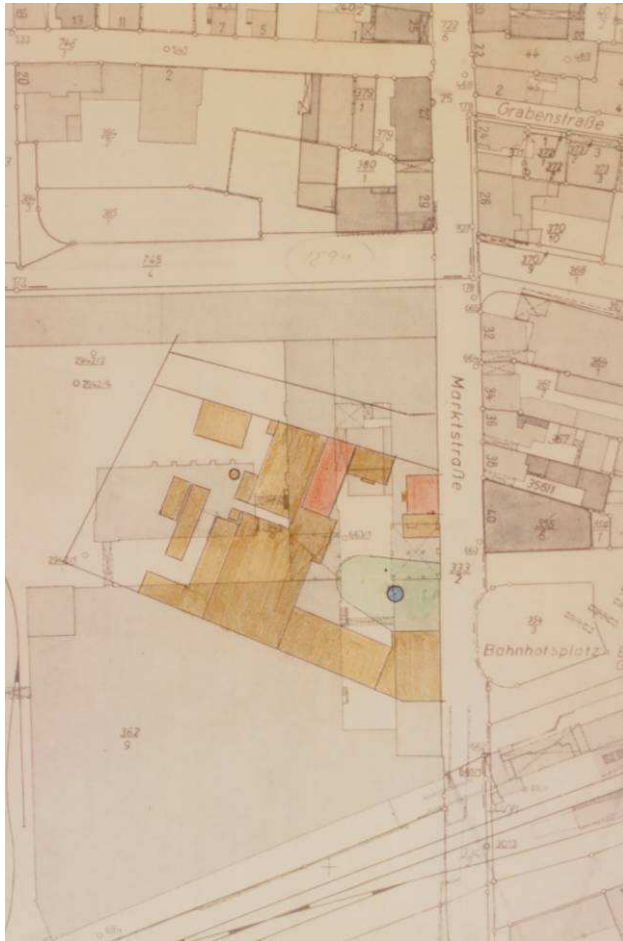
26 Situationsplan zum ersten Fabrikbau von 1868.

Seinen Grund hat dies in der Ausgangssituation der Firma an der Darmstädter Straße mit Wohnhaus und 1. Fabrikgebäude.

Wie der Situationsplan von 1868 zeigt, lag das Wohnhaus direkt an der Straße. Das "Projektierte Fabrikgebäude für Herrn Adam Opel zu Rüsselsheim" lag in westlicher Richtung hinter dem Wohnhaus zurück. Zwischen Wohnhaus und Fabrikgebäude lag ein kleiner Fabrikhof.

Fabrikbau und Wohnhaus gaben zwei Entwicklungs-Achsen vor, die die bauliche Entwicklung der Firma zunächst in Nord-Süd-Richtung prägten. Für die eine der beiden Entwicklungsachsen bildete das Wohnhaus den Ausgangspunkt, für die 2. das Fabrikgebäude. Die eine Achse entwickelte sich parallel zur Straße, die 2. jedoch in einem Winkel von 25° zur Straße, da die 4 Äcker, in die der erste Fabrikbau exakt eingepasst worden war, schräg zur Straße verliefen.

Die 'Schräglage' wurde zunächst optisch auf gezeichneten Firmenansichten begründet. De facto dann beim Neubau der Firma Opel, nach dem Brand von 1911.



27 Synopse zum alten und neuen Doppel-Werkseingang.

Da wurden dann die beiden Achsen parallel gelegt. Im Bereich des Hauptportals an der Darmstädter Straße entstanden nun zwei exakt parallel zueinander verlaufende Gebäudetakte in Form einer Doppelachse wie die Synopse es veranschaulicht: Der Portalbau zum einen, der Trakt westlich des Hofes zum anderen. Das bedeutet, in diesen beiden Eingangstrakten östlich und westlich des Adamshofes steckt bis heute die Ursprungs-Konstellation von erstem Wohnhaus und erster Fabrik von 1868 drin! Auch aus diesem Grund sollten die Bauten A 7 und B 7 im Bereich des Adamshofes nicht abgerissen werden.

Die Achse nach Westen



28 Postkarte „Opel macht Mittag“, 1911

Die bauliche Entwicklung des Opel-Werks in Nord-Süd-Richtung geriet schon bald an ihre Grenzen, denn im Norden lagen die Wohnhäuser des Ortes Rüsselsheim und im Süden verlief die Bahnlinie Frankfurt Mainz. Allein im Westen war ausreichend freies Terrain zur Erweiterung der Firma vorhanden. Daher musste die Firma Opel bereits um die Jahrhundertwende die Hauptachse ihrer Entwicklung in Richtung Westen verändern.

Auf dieser Achse betraten und verließen alltäglich Tausende von Opel-Arbeitern das Werk.



29 Bauten entlang der zentralen Werks-Achse, entstanden ab 1913, die abgerissen werden sollen.

Beauftragt mit dem Generalbebauungsplan konzipierte Prof. Meisser nach dem Brand ab 1912 im Anschluss an den Adamshof die zentrale Werksachse in bestechender Klarheit exakt nach Westen. Rechter Hand die Härterei, 1913 erbaut, linker Hand ein viergeschossiger Hochbau ebenfalls aus dem Jahr 1913, der einer

ebenerdigen bereits 1912 erbauten Produktionshalle vorgestellt war. Hervorgehoben und betont wurde die Werksachse durch eine Verbindungsbrücke, die die 5 Bronzetafeln der Opel-Söhne trägt. Auch diese Bauten entlang der Achse sollen abgerissen werden, obwohl sie durch ein symmetrisches Glas-Oberlicht ideal in eine Einkaufspassage umgewandelt werden können.

Ein Turmpaar als Wahrzeichen der Opel-Werke



30 Turmpaar, erbaut 1915/1925.

Als nächstes möchte ich Ihre Aufmerksamkeit auf das Turmpaar an der zentralen Werksachse lenken. Dass Prof. Meissner die neue Fabrik nach funktionalen wie auch ästhetischen Gesichtspunkten konzipierte – hierfür ist das Turmpaar ein 'herausragendes' – im ursprünglichen Wortsinn – Beispiel.

Ihre monumentale Wirkung erzielten die Turmbauten durch die mächtigen in Beton ausgeführten Pilaster, die die Turmfassaden von oben nach unten durchzogen. Der erste Turm entstand bereits im Jahre 1915 der zweite erst 10 Jahre später 1925, was zeigt, dass hier ganz bewusst ein Turmpaar als baulicher Akzent geschaffen werden sollte.

Das Turmpaar stellt sich heute – auch durch Kriegseinwirkungen- verändert dar – durch seine Wiederherstellung könnte die architektonische Qualität im Bereich des Opel-Forums sicherlich optimiert werden.

Der Bau des 1. Fließbandes



31 Gebäude des ersten Fließbandes (A9), das bis auf den Turm abgerissen werden soll.

Ausgehend vom ersten der beiden Türme schließt sich in südlicher Richtung das Fabrikgebäude A 9, der Bau des ersten Fließbandes zur Automobilproduktion in Deutschland an.



32 Blick auf das erste Fließband von 1924.

Im Laufe der Zeit ging das Wissen um den genauen Standort dieses berühmten ersten Fließbandes verloren



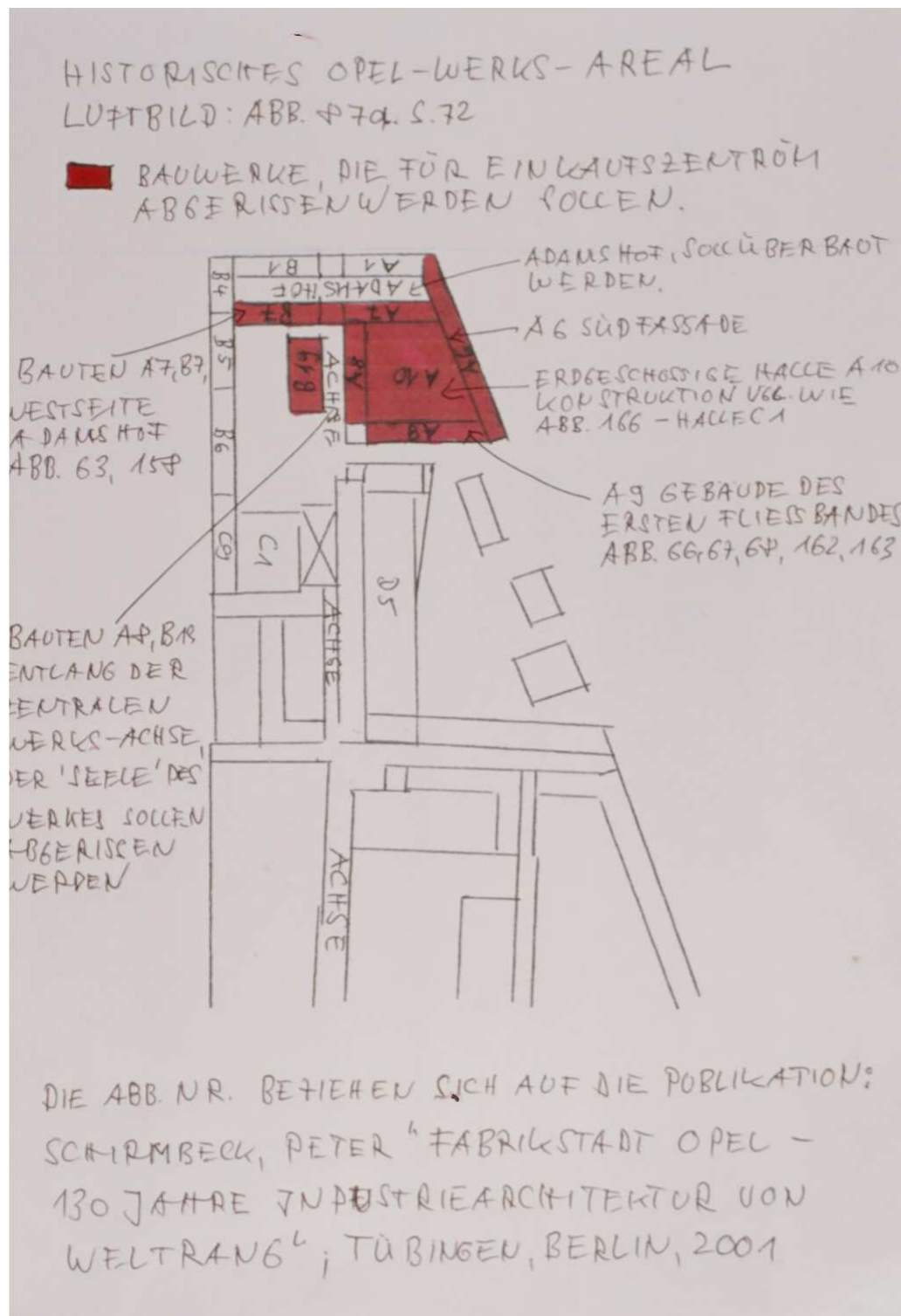
33 Georg Hüter im Alter von 93 Jahren im Gebäude des ersten Fließbandes.

und so gab ich vom Museum aus das Bild an die beiden Rüsselsheimer Zeitungen mit der Bitte, dass der – oder diejenige, der noch wusste – wo es sich befand, sich melde möge. Es meldete sich der 93-jährige ehemalige Opel-Arbeiter Georg Hüter. Er fuhr mit in das erste Obergeschoss des Gebäudes A 9 und sagte "Hier war die Stechuhr, hier das Meisterbüro und hier das erste Fließband."

Über die gravierende kulturgeschichtliche Bedeutung des Fließbandes für Industriezeitalter brauche ich – so denke ich – keine weiteren Worte zu verlieren. Bis in unsere Sprache hinein – "das läuft ja wie am Fließband"- ist es verankert!

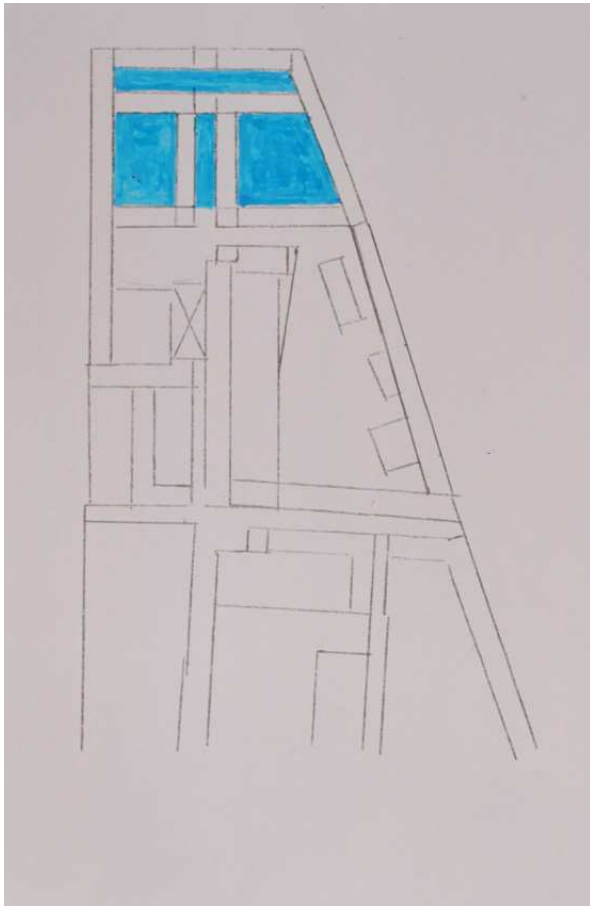
Wie man überhaupt auf die Idee kommen kann, dieses Ursprungsgebäude abzureißen, begreife ich nicht. Jedem, der neu nach Rüsselsheim kommt, so auch mir 1974, wird stolz berichtet wir hatten das 1. Fließband Deutschlands" Dieser berechnete Stolz spricht für einen Erhalt dieses Gebäudes.

Mit diesem Fokus-Blick vom Doppel-Eingang des Werkes über die zentrale Werks-Achse, bis zum Gebäude des ersten Fließbands dürfte die hohe bauliche Qualität und die kulturgeschichtliche Signifikanz dieses Areals



34 Die rot eingezeichneten Bauten sind zum Abriss vorgesehen. Zeichnung: Dr. Peter Schirmbeck

deutlich geworden sein und damit auch der Verlust, der Rüsselsheim mit der weitgehenden Zerstörung dieses Ensembles bevorsteht. Die in der Plan-Skizze rot eingezeichneten Bauten sollen ja abgerissen werden. Das wäre aus meiner Sicht ein Jahrhundert-Fehler für Rüsselsheim.



35 Vorschlag zur Erhaltung und Ergänzung des Opel-Altwerks-Areals. Zeichnung: Dr. Peter Schirmbeck

Mein Vorschlag (vgl. Abb35) geht daher genau in die entgegen gesetzte Richtung: Erhaltung und Ergänzung dieses Ensembles im Sinne der stets symmetrischen Architektur von Prof. Meissner:

Die Bauten im Bereich des Adamshofes sollen erhalten bleiben und das Innenhof-Areal durch ein symmetrisches Glasdach – im Plan blau gezeichnet – geschützt werden.

Die mehrgeschossigen Hochbauten entlang der Bahn, der Mittelachse und des ersten Fließbandes sollten bestehen bleiben und die ebenerdige Halle A 10 (blau gezeichnet) umziehen.

Eine entsprechende Halle – ebenfalls von Hochbauten umschlossen - sollte nördlich der zentralen Achse als Pendant auf dem ehem. Kraftwerks-Bereich ergänzt werden.

Der Adamshof könnte als Fläche für Veranstaltungen dienen, die beiden erdgeschossigen Hallen als Verkaufs- oder Ausstellungsflächen.

In den Etagen der umlaufenden Hochbauten könnten ebenfalls Verkaufsflächen, oder auch Wohnungen und Büros geschaffen werden.

Die in Ost-West-Richtung verlaufende zentrale Werks-Achse (blau gezeichnet) könnte dem Verkaufsbereich zugeordneten werden und



36 Die zentrale Opel-Werks-Achse.

durch ein symmetrisches Oberlicht – ganz im Sinne des Neo-Klassizismus von Prof. Meissner – in eine Einkaufspassage verwandelt werden.



37 Beispiel einer Einkaufs-Passage des 19. Jahrhunderts.

Schließlich ließe sich die Lücke auf der Südseite des Werkes – ehemals offener Ausblick für die beiden Opel-Villen – passenderweise mit einem Parkhaus schließen, da die Villen im Krieg zerstört wurden.



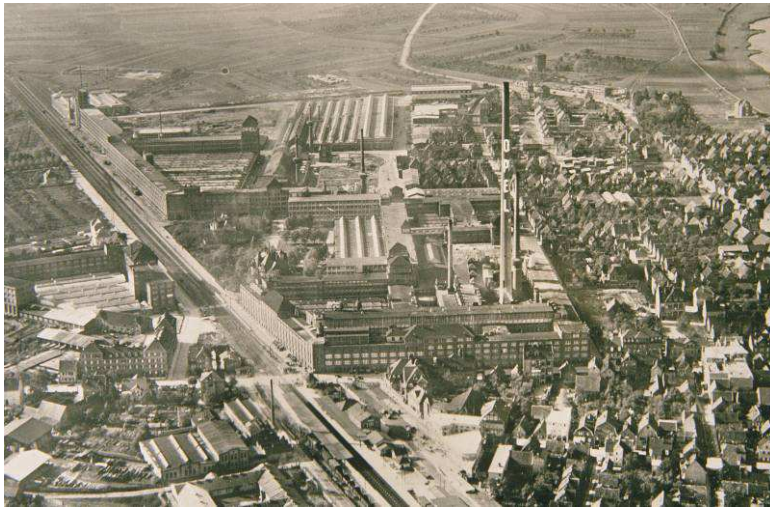
38 Bauliche Lücke auf der Werks-Südseite. Durch ein Parkhaus könnte sie geschlossen werden.

Lässt man das vorgestellte Gesamtensemble des Opel-Werkes mit seiner einmaligen Abfolge von Industriebauten des Jugendstils, des Neo-Klassizismus, der Neuen Sachlichkeit, der Bauhaus-Epoche ... ich brauche wohl nicht alle Epochen nochmals benennen – gedanklich Revue passieren und gleichermaßen das Opel-Altwerk als 'Kopf' des Ganzen, mit seinen architektonisch wie kulturgeschichtlich hochgradig bedeutenden Bauten, so erscheint es mir konsequent, alles daran zu setzen, dieses Ensemble in Rüsselsheim, das zugleich von Bedeutung für die Rhein-Main-Region und für ganz Hessen ist, zu erhalten.

Im hessischen „Gesetz zum Schutze der Kulturdenkmäler“ - kurz „Denkmalschutzgesetz“ heißt es : „ Es ist Aufgabe von Denkmalschutz und Denkmalpflege, die Kulturdenkmäler als Quellen und Zeugnisse menschlicher Geschichte und Entwicklung nach Maßgabe dieses Gesetzes zu schützen und zu erhalten sowie darauf hinzuwirken, dass sie in die städtebauliche Entwicklung, Raumordnung und Landschaftspflege einbezogen werden.

Schutzwürdige Kulturdenkmäler im Sinne dieses Gesetzes sind Sachen, Sachgesamtheiten oder Sachteile, an deren Erhaltung aus künstlerischen, wissenschaftlichen, technischen, geschichtlichen oder städtebaulichen Gründen ein öffentliches Interesse besteht.“

Hinzu kommt für Rüsselsheim als Chance, dass es mit dem beschriebenen Industrie- Ensemble ein Alleinstellungsmerkmal besitzt. Im Kontext der umliegenden Städte – Frankfurt, Wiesbaden, Mainz, Darmstadt – hat es Rüsselsheim eh' nicht leicht sich zu behaupten. Aber Darmstadt steht für Jugendstil, Mainz für seinen mittelalterlichen Dom, Wiesbaden für bürgerliche Baukultur des 19. Jahrhunderts und Frankfurt für seine Hochhaus-Skyline.



39 Blick auf das Opel-Werk in den 1950er Jahren.

Ein industrielles Ensemble wie das im Vortrag beschriebene besitzt keine dieser Städte.

Es ist zudem ein Ensemble, das für die Geschichte Rüsselsheims von hoher Bedeutung ist, ein Ensemble, mit dem Rüsselsheim im 19. und 20. Jahrhundert gewachsen ist und sich von einem bäuerlich-handwerklichen Dorf zu einer Stadt entwickelt hat. Mit dem vorgesehenen Abriss der Bauten A3, A4, A6, A7, A8, A9, A10, B7, B8 und B19 für das geplante Einkaufszentrum wäre das Opel-Altwerk als Ensemble für Rüsselsheim für immer verloren.



40 Blick in die Marktstrasse.

Zu bedenken ist weiterhin, dass auch die Rüsselsheimer Innenstadt eine Chance haben sollte zu überleben. Dass auch hier – ich denke da insbesondere an die Markt- und Bahnhofstrasse - ein attraktives Geschäftsangebot ent- und bestehen kann, zeigt beispielhaft eine Buchhandlung in der Marktstrasse, die den meisten der hier heute Abend Anwesenden bekannt sein dürfte.



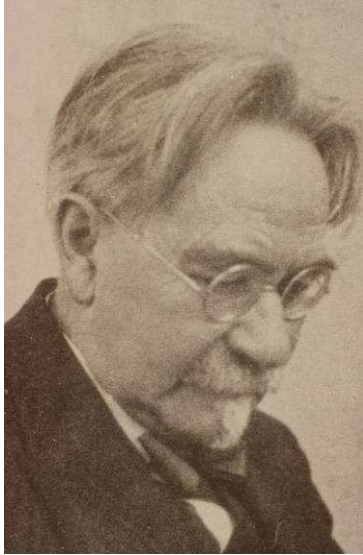
41 Blick auf das leerstehende ehem. Karstadt-Kaufhaus.

Zudem steht in der Innenstadt ein ganzes Kaufhaus seit Jahren leer und das benachbarte Löwencentrum macht auf mich keinen ausgelasteten Eindruck.



42 Blick auf entlang des Mainufers.

Da bliebe dann nur – als attraktives Areal – die Schiene 'Mainufer' mit ihrem landschaftlich und kulturell attraktiven Angebot aus Verna-Park, Opel-Villen, Festung und Museum.



43 Prof. Paul Meissner, Architekt.

Exakt vor 100 Jahren, 1912, erhielt Prof. Meissner den Auftrag zur Bebauung des vorgestellten Opel- Areal.

Was wäre das für ein 100. Jubiläum, wenn Rüsselsheim 2012 dem vorgesehenen Abriss seiner Bauten zustimmen würde, zumal das zweite berufliche Arbeitsfeld Prof. Meissners der Denkmalschutz war!

Besser stünde es der Stadt Rüsselsheim aus meiner sich an, wenn sie sich in die Tradition einer positiven 1912 getroffenen Jahrhundert-Entscheidung stellen würde:

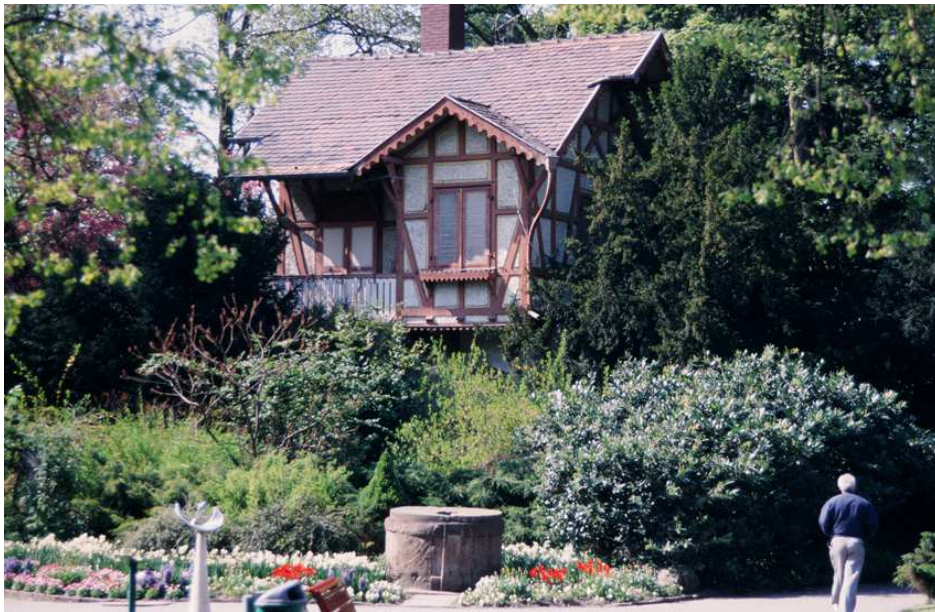
1912 stand der Verna Park, ein englischer Landschaftsgarten am Rüsselsheimer Mainufer zum Verkauf.



44 Plan zum Verna-Park.

Ein Konsortium wollte ihn erwerben und parzellieren. Ein kulturgeschichtliches Ensemble mit künstlichen Ruinen, Obelisk, Eremitage, etc. wäre zerstört worden.

Damals entschloss sich die Stadt zur Rettung und Bewahrung dieses Park-Ensembles für ihre Bürger – und ist bis heute stolz darauf!



45 Eremitage im Verna-Park.



46 Blick in den Verna-Park.

Gleiches sollte die Stadt aus meiner Sicht für die Rettung und Bewahrung des Ensembles Opel-Altwerk anstreben – im Sinne einer Neu-Nutzung der dortigen Industriebauten.

Vom Leiter des Büros für Industrie-Archäologie in Darmstadt Herrn Dipl.-Ing. Rolf Höhmann habe ich erfahren, dass er in Kooperation mit dem Rüsselsheimer Stadtplanungsamt eine Studie zu Um-Nutzungen im Bestand im Bereich des Opel-Forums erarbeitet hat, und zugleich versicherte er mir, dass die vorhandenen Bauten natürlich auch eine Nutzung als Verkaufsflächen ermöglichen.

In gleicher Weise äußerte sich das renommierte Architektur-Büro Jourdan/Müller in Frankfurt, das – falls gewünscht – an einer Um-Nutzung im Bestand mitarbeiten würde.

Dieses Büro hat nicht nur den Nord- und Westflügel der Rüsselsheimer Festung in Kooperation mit dem Hochbauamt für Museum und Stadtarchiv einer Um-Nutzung zugeführt, sondern auch die Frankfurter Adler-Werke, ein Industrie-Areal, das dem des Opel-Altwerks gleicht und bei weitgehender Erhaltung seiner Bauten neu genutzt wurde.

Für das Frankfurter Gallus-Viertel sind die Adler-Werke ebenso identitätsstiftend wie das Opel-Alt-Werk für Rüsselsheim.



47 Blick auf das östliche Areal des Opel-Werkes.

Es gilt also der Geschichte und der Zukunft Rüsselsheims gleichermaßen Rechnung zu tragen, in Form einer Um-Nutzung der bestehenden Bauten des Opel-Alt-Werkes im Bestand. Schließlich hier handelt sich um etwas Einmaliges: Um das Ensemble einer Fabrik-Stadt, das mit seinen Hochbauten, ebenerdigen Hallen, Türmen, Brücken, Fabrikstraßen und Werks-Achsen eine 'factory-town' mit spezifischem 'flair' in sich bildet.

Der Autor dankt dem Rüsselsheimer Stadtarchiv und dem Fachbereich Umwelt und Planung der Stadt Rüsselsheim für ihre Unterstützung bei der Verschriftlichung seines Vortrags.

Text: copyright Dr. Peter Schirmbeck, Frankfurt/M. 2012

Abb. : Stadtarchiv Rüsselsheim und Dr. Peter Schirmbeck.

Foto Prof. Meissner: Archiv für hessische Geschichte Bd. 49/1991.