

ROUTE DER INDUSTRIEKULTUR RHEIN-MAIN BINGEN



NR. 11
LOKALER ROUTENFÜHRER
20 Objekte der Industriegeschichte
in Bingen

ROUTE DER INDUSTRIEKULTUR RHEIN-MAIN

Die Route der Industriekultur Rhein-Main führt zu den wichtigen industriekulturellen Orten zwischen Miltenberg am Main und Bingen am Rhein. Sie befasst sich mit Themen wirtschaftlicher, sozialer, technischer, architektonischer und städtebaulicher Entwicklung in Vergangenheit, Gegenwart und Zukunft.

Mehr zur Route finden Sie im Faltblatt „Wissenswertes“ oder unter www.route-der-industriekultur-rhein-main.de.

INDUSTRIEGESCHICHTE IN BINGEN

Von jeher ist Bingen, die alte Stadt am Zusammenfluss von Nahe und Rhein und Eingangstor zum heutigen UNESCO-Welterbe „Oberes Mittelrheintal“, von seiner exponierten geographischen Lage geprägt: Die Stadt an den zwei Flüssen ist Verkehrsknotenpunkt, Weinstadt und Handelsort seit den Zeiten der Römer.

Die weit reichende historische Dimension der Binger „Industriegeschichte“ verkörpern Denkmäler wie die 1000 Jahre alte Drususbrücke und der womöglich römische Draisbrunnen – beides herausragende „Ingenieurbauleistungen“ ihrer Zeit. Als eine zentrale Einrichtung für den frühen Handel ist der Alte Kran am Rheinufer erhalten.

Gemeinsam mit den modernen Verladekränen im Industriehafen bildet er ein Jahrhunderte überspannendes Ensemble der Technikgeschichte. Verschifft wurde hier vorrangig der Binger Wein, dessen Produktion, Veredelung und Vermarktung für die Stadt noch immer von großer Bedeutung ist und typische Industriearchitektur hervorgebracht hat (Weingüter, Kelter, Brennereien).

Mit Entstehung der Rheinromantik im frühen 19. Jahrhundert entwickelte Bingen sich zum Touristenort. Als Anlegestelle der Dampfschiffahrt auf dem Rhein seit 1828 und vor allem seit dem Anschluss an das rheinische Schienennetz im Jahre 1859 wurde Bingen zu einem wichtigen Scharnier des Fernverkehrs.

Um 1900 konnten jährlich 500.000 mit Bahn, Schiff, ersten Autos oder Kutschen über und nach Bingen reisende Personen gezählt werden.

Die Stadt profitierte damals auch von einem aktiven Handelsbürgertum vor Ort, dessen Reichtum in der Gründerzeit auch qualitativollen architektonischen Niederschlag fand (z. B. Villa Katharina).

Heute ist Bingen Standort bedeutender Logistik-Zentren des Handels. Seit den 1970er Jahren verloren der Binger Eisenbahnknoten und der Industriehafen hingegen an Bedeutung; Einrichtungen der Infrastruktur wurden aufgegeben und verfielen.

Derzeit werden diese Flächen im Rahmen der Vorbereitungen für die Landesgartenschau Bingen 2008 in neue Nutzungen überführt: Aus den Industriebrachen am Rheinufer werden auf einer Länge von 2,8 km u. a. eine „Gartenstadt“ und Naherholungsgebiete entstehen.

ROUTE DER INDUSTRIEKULTUR IM ÜBERBLICK



Die einzelnen Orte und Objekte der Route der Industriekultur können mit dem Fahrrad entlang der ausgewiesenen Radwege, mit dem Auto oder mit öffentlichen Verkehrsmitteln besucht werden.
Die Buslinien starten im Allgemeinen an den Bahnhöfen.
☰ Öffentliche Verkehrsmittel ☺ Besichtigung ⓘ Information

1 PUMPWERK BINGEN-GAULSHEIM



Pittoresk anmutendes Pumpwerksgebäude in rauhem Bossenquaderwerk (Inscripftafel am straßenseitigen Portal: „Wasserkwerk der Stadt Bingen 1906“). In Formen des Jugendstils gestalteter Bau mit geschwungenem kielbogenförmigem Dach und aufgesetztem Reiter; Verlust der ursprünglichen Maschinenausstattung lange vor der Renovierung. Rückwärtig Wohnhaus für den Maschinisten in stilistischer Anlehnung an das um 1984 grundlegend sanierte Pumpwerksgebäude.

☰ Buslinie 1, Haltepunkt Gaulsheim-Turnhalle. Bahnbindung: ab Stadtbahnhof ca. 3 min. Fußweg, Achtung: führt an stark befahrener Straße entlang! ☺☺ von außen zu besichtigen

2 BRÜCKENKOPF-TORSO DER HINDENBURGBRÜCKE



Bauliche Reste der 1913-15 erbauten, 1945 von deutschen Pionieren gesprengten Hindenburgbrücke inklusive Brückentürmen, Vorflutbögen und Sprengungstrümmern. Betonkonstruktion mit mächtigen dunklen Rustika-Quadern verkleidet. In der Flussaue zwei Bögen und der festungsartige Brückenkopf mit Schießscharten und Wappen des Großherzogtums Hessen nahezu unbeschadet erhalten. Neben der Bahnlinie Bingen-Mainz runde „Bastion“ in hellerem Stein mit dunkler gefassten Schießscharten.

☰ Buslinie 3, Haltepunkt Hindenburgbrücke. Bahnbindung: Bus fährt ab Stadtbahnhof, ca. 5 min. Fußweg ☺☺ von außen zu besichtigen

3 RICHTBERG-SIEDLUNG



Arbeiterwohnanlage von 1922-24 der Holzgroßhandlung, Säge- und Imprägnierwerke Gebrüder Himmelsbach nach Plänen des Karlsruher Architekten Prof. Caesar. Polygonale Wohnanlage mit fünf kreisförmig angeordneten Wohnhäusern und eingeschossigen Verbindungsbauten mit mittlerer Anordnung eines zum Innenhof führenden Torbogens. Zweistöckige Häuser auf quadratischem Grundriss mit verschieferem Obergeschoss und Walmdach, straßenseitiger Torbogen durch geschweiften Giebel und glockenturmartigen Aufsatz akzentuiert. Die Haupthäuser sind durch ihre Nebengebäude untereinander verbunden, durch weitere kleine Torbögen gelangt man in die umgebenden Kleingärten. Originelle Lösung einer ländlichen Siedlung mit geringem Platzaufwand. Beispiel für die Suche nach neuen Formen im Siedlungsbau der 20er Jahre, aber auch für den ländlichen Bau unter Berücksichtigung einer im Nebenerwerb betriebenen Landwirtschaft.

☰ Buslinie 3, Haltepunkt Hindenburgbrücke. Bahnbindung: Bus fährt ab Stadtbahnhof, ca. 5 min. Fußweg ☺☺ von außen zu besichtigen

4 KIESVERLADEKRAN



Kiesverladekran der Firma Mohr im östlichen Hafengebiet (um 1960).

☰ Buslinie 1, Haltepunkt Villa Sachsen. Bahnbindung: Bus fährt ab Stadtbahnhof, ca. 7 min. Fußweg über Ambrosiusbrücke ☺☺ von außen zu besichtigen

5 VERWALTUNGSGEBÄUDE BOEHRINGER BACKMITTEL



Gebäudekomplex in rotem Klinker nach Entwurf von Prof. Ernst Neufert von 1957/58 mit abgestufter, der Topographie des abfallenden Geländes entsprechender, Dachgestaltung. Betonung der Horizontalen mittels durchlaufender Fensterbänder und horizontal gelagerter Drehfenster mit waagrechter Sprossenführung. Das durch Modernisierungsmaßnahmen nur teilweise veränderte Gebäude weist noch immer eine Vielzahl zeittypischer Gestaltungsmerkmale auf, so etwa im Eingangsbereich (weit vorkragende, fast schwebend wirkende Überdachung mit versenkten Flachlampen und Betonung der Transparenz durch großflächige Verglasung des Eingangs zwischen schlanken Säulen) und an den seitlichen Eingängen (Türgestaltung, Form und Material der Türgriffe).

☰ Buslinie 1, Haltepunkt Villa Sachsen, Bahnbindung: Bus fährt ab Stadtbahnhof, ca. 5 min. Fußweg ☺☺ von außen zu besichtigen

6 BAHNHOF BINGEN-STADT MIT REITERSTELLWERK



Empfangsgebäude mit überfanganem Hauptbau (um 1880) und Anbau von 1937 mit gleisüberspannendem Reiterstellwerk in zeitgemäßer Formensprache (abgerundeter Gebäudeabschluss, bullaugenförmige Sichtluken, weit überkragender Sonnenschutz, gleisseitig umlaufende Fensterbänder mit typischer Sprosseneinteilung).

☰ Buslinien 2, 3, 5, 7, Haltepunkt Stadtbahnhof ☺☺ von außen zu besichtigen

7 DRAISBRUNNEN



Der Brunnen, möglicherweise römischen Ursprungs, wurde 1158 erstmals erwähnt. Seine jetzige Gestalt erhielt er in der Zeit der französischen Herrschaft um 1800. Die schlichte Fassade im Stil des Empire ist geprägt von der bogenförmige Nische aus Sandstein mit dem Ausfluss. Links davon der Eingang zur Brunnenkammer mit den dahinter liegenden, z.T. begehbaren Stollen und Wasserreservoirs (mittelalterliche Wasserleitung).

☰ Buslinie 7/Citylinie, Haltepunkt EDEKA. Bahnbindung: Bus fährt ab Stadtbahnhof, ca. 3 min. Fußweg ☺☺ von außen zu besichtigen

8 VILLA FISCHER (VILLA KAPPES)



Im Auftrag von Kommerzienrat Fischer 1908 bis 1910 nach Plänen des Sakralbaumeisters Domenikus Böhm errichtete Unternehmervilla im neoklassizistischen Stil mit größtenteils erhaltener zeitgenössischer Einrichtung und stringent bis ins Detail gestaltetem Interieur. Ganz im Sinne der Idee eines Gesamtkunstwerks die Linienführung der Türen und Beschläge, noble Wandvertäfelungen in edlen Hölzern, kassetierte Decken, Glasmalereien im Treppenhäus u. v. a. m. Repräsentativer Portikus von 1910/11 vor terrassiertem Garten in Hanglage mit Portal und Brunnen. Bauhistorisch interessant: Das Gebäude zählt zu den ersten Bauten Bingens in qualitätvoller Betonbauweise.

☰ Buslinie 7/Citylinie, Haltepunkt EDEKA. Bahnbindung: Bus fährt ab Stadtbahnhof, ca. 3 min. Fußweg ☺☺ von außen zu besichtigen
ⓘ 06721 90 00

IMPRESSUM

Herausgeber:
Stadtverwaltung Bingen am Rhein
Burg Klopp
55409 Bingen am Rhein

Gestalterisches Konzept: unit-design
Gestaltung: Transparent Design Management
Fotos: Lino Masala

ROUTE DER INDUSTRIEKULTUR RHEIN-MAIN

Geschäftsstelle KulturRegion Frankfurt RheinMain gGmbH
Poststraße 16
60329 Frankfurt am Main
Tel.: 069 25 77 17 00

www.route-der-industriekultur-rhein-main.de
info@route-der-industriekultur-rhein-main.de

August 2006/Auflage 8.000

© Route der Industriekultur Rhein-Main 2006



9 WEINHÄNDLERVILLA MIT KELTERHAUS MAINZER STRASSE
Mainzer Straße 36



Das zweigeschossige Wohnhaus mit rückwärtigem Kelterhaus wurde 1899 von Regierungs-Baumeister Karl Moritz (Köln) und dem Architekten Busch für den Weingutsbesitzer Erne

errichtet. Der repräsentative, an Barockformen orientierte Bau aus Heilbronner Sandstein weist an der Fassade zahlreiche dekorative Einzelheiten auf (z. B. schmiedeeiserne Balkongitter mit Vergoldungen). Das Anwesen ist ein hervorragendes Beispiel für die qualitativvolle Architektur des 19. Jahrhunderts an der außerhalb der Altstadt gelegenen Mainzer Straße, die nach Niederlegung der Stadtmauer seit etwa 1815 zur bevorzugten Wohngegend u. a. von reichen Weinproduzenten und -händlern wurde.

Buslinie 7/Citylinie, Haltepunkt St. Martin. Bahnanbindung: Bus fährt ab Stadtbahnhof von außen zu besichtigen

10 VILLA KATHARINA
Schillerstraße 1



Für Kommerzienrat Heinrich Fischer am Anfang der damals noch un bebauten Rochusallee nach Entwürfen des Kreuzbacher Architekten Hans Best 1903 in Mischformen des Historismus und

des Jugendstils erbaute Unternheimvilla. Hoch aufragender, burgartiger Bruchsteinbau, der neugotische und neuromanische Stilelemente in großem Variantenreichtum miteinander verbindet. Opulentes Erscheinungsbild durch geschweifte Giebel, Risalite, Türmchen und Altane; Akzentuierung der Ecksituation durch hoch aufragenden Turm. Auf dem Relieffries an der Eingangsseite sind Zwerge als Seemänner, Winzer und Bergleute abgebildet – ein Verweis auf die wirtschaftlichen Tätigkeitsfelder des Bauherren.

Buslinie 7/Citylinie, Haltepunkt Finanzamt. Bahnanbindung: Bus fährt ab Stadtbahnhof von außen zu besichtigen

11 RHEINISCHES TECHNIKUM
Rochusallee 4



Hoch aufragender, dreigeschossiger Backsteinbau von 1898 (ehemals Großherzogliche Ingenieurschule, heute Teil der Fachhochschule Bingen) über mächtigem Sockel aus Polygonal-

mauerwerk mit schräg gestellten Stützpfelern und großen bogenförmigen Fenstern. Die Fassadengliederung ist durch den Wechsel von roten und gelben Ziegeln akzentuiert. Im Mittelrisalit drei breite, bis ins Dachgeschoss reichende Fensterachsen; darüber ein Walmdach mit über dem Mittelrisalit veränderten Dachaufbau moderner Prägung.

Buslinie 7/Citylinie, Haltepunkt Finanzamt. Bahnanbindung: Bus fährt ab Stadtbahnhof von außen zu besichtigen

12 BURG KLOPP



Die hoch über der Stadt gelegene Burg Klopp wurde ursprünglich wohl um die Mitte des 13. Jahrhunderts errichtet. 1689/1711 zerstört, wurde die Burgruine seit 1854 im rheinischen Burgenstil des 15. Jahrhunderts neu errichtet. Zwischen 1875 und 1879 ließ der Kölner Reeder Cron den Palas neu aufbauen und bezog die Burg als Wohnsitz. Das Phänomen der „Industriellenburg“ ist im Rheintal im späten 19. Jahrhundert häufiger anzutreffen (z. B. Burg Reichenstein im Besitz des Hütteneigentümers Puricelli) und sozialgeschichtlich von großem Interesse: Durch Rückgriff auf adlige bzw. „ritterliche“ Lebensformen diente es der Etablierung einer neuen gesellschaftlichen Elite.

Buslinie 7/Citylinie, Haltepunkt Bürgerbüro/Volksbank. Bahnanbindung: Bus fährt ab Stadtbahnhof, ca. 7 min. Fußweg von außen zu besichtigen, Burgturm geöffnet von Mai - September

13 SEKTKELLEREI SCHARLACHBERG
Gaustraße 57– 59



Voluminöser Gebäudekomplex in der Gaustraße mit markant gegliederter Fassade nach Entwurf der Architekten Hans und Christoph Rummel. Das 1927 in Anlehnung an Stilformen des

Expressionismus entworfene, zweigeschossige Gebäude wird zu seiner Linken von einem markanten Turm – für die seinerzeit beliebte monumentale Leuchtreklame – flankiert, den ein dreigeschossiger Bau mit schiffsbügelartigem Erker beschließt. Einige den Eindruck des Bauwerks bestimmende zeittypische Details haben sich bis heute erhalten (z. B. die plastisch erhabenen Lettern des „Scharlachberg“-Schriftzuges über die gesamte Breite der Hauptfassade sowie die in Fischgrätmuster gestalteten Tore).

Buslinien 1, 2, 3, Haltepunkt Drususbrücke, ca. 5 min. Fußweg von außen zu besichtigen

14 DRUSUSBRÜCKE
Stefan-George-Straße bzw. Drususstraße



Siebenbogige Brückenkonstruktion mit markanten Eisbrechern an den Pfeilern und einer im ersten östlichen Brückenpfeiler integrierten frühromanischen Kapelle. Das unter dem Mainzer

Erzbischof Willigis (975 – 1011) errichtete Bauwerk diente der Erschließung des damals noch siedlungsarmen Hunsrücks. Die Brücke gilt als älteste mittelalterliche Steinbrücke Deutschlands und hat seit dem Spätmittelalter zahlreiche kriegerische Zerstörungen erlitten. Nach Sprengung im März 1945 und Errichtung einer Behelfsbrücke wurde die Anlage bis 1952 in ursprünglicher Form wieder aufgebaut, jedoch mit verbreiteter Fahrbahn. Eine Generalsanierung erfolgte 2005.

Buslinien 1, 2, 3, Haltepunkt Drususbrücke. Bahnanbindung: Bus fährt ab Stadtbahnhof von außen zu besichtigen

15 RAAB-KARCHER-KRAN
Hafenstraße (wird zzt. verlegt)



Laufkran auf Kranbahn der Firma Fries (um 1960) im westlichen Hafengebiet mit unter dem Auslegearm gestaffelt aufgehängter Führerkabine. Gemeinsam mit dem stationären Kiesverlade-

kran der Firma Mohr im östlichen Teil des Hafens (Nr. 8, ebenfalls um 1960, Bingen-Kempton) bildet der Kran ein modernes Pendant in Stahlbauweise zu dem nur unweit entfernten, hölzernen „Alten Kranen“ aus dem 17. Jahrhundert – ein technikgeschichtlich interessantes Ensemble, das rund 300 Jahre „Krangeschichte“ verkörpert.

DB, Buslinien 2, 3, 5, 7, Haltepunkt Stadtbahnhof, ca. 10 min. Fußweg von außen zu besichtigen

16 ALTER KRAN
Hindenburganlage / Hafenstraße



Ein Kran am Binger Rheinufer ist erstmals 1438 genannt, doch dürfte es entsprechende Einrichtungen schon früher gegeben haben. Seit dem 16. Jahrhundert sind in Text und Bild sogar

zwei Hebewerke am Binger Hafen bezeugt. Entsprechend ihrer Bedeutung für den Handel stellten sie eine wichtige Einnahmequelle für den Binger Landesherrn, das Mainzer Domkapitel, dar: Zum Be- und Entladen aller Schiffe war die gebührenpflichtige Benutzung der Kräne vorgeschrieben. Ein Kranmeister und seine Knechte hatten die Einnahmen zu verwalten und den Kran funktionstüchtig zu halten (Kranmeisterordnung 1552). Da die Anlagen großem Verschleiß ausgesetzt waren und immer wieder nur notdürftig repariert wurden, rang man sich im 17. Jahrhundert zu dem noch heute erhaltenen Bau auf steinernem, quadratischem Fundament durch. Im Innern des Krans befinden sich zwei große Holzfeder: je eines zum Anheben und Ablassen der Lasten. Männer mussten durch Laufen in den Rädern deren Antrieb bewirken. Mit einem großen, handbewegten Balken konnte das

Kuppeldach samt Ausleger bewegt werden. Der Alte Kran, der bis zur Aufschüttung des Rheinuferums um 1890 unmittelbar am Flussufer lag und solange auch in Betrieb war, ist im Jahre 2005 vollständig restauriert worden.

DB, Buslinien 2, 3, 5, 7, Haltepunkt Stadtbahnhof, ca. 7 min. Fußweg von außen zu besichtigen Tourist-Info Bingen 06721 18 42 00

17 EHEMALIGES ELEKTRIZITÄTWERK (HEUTE MUSEUM AM STROM)
Museumstraße 3



Das unmittelbar am Rhein gelegene Bauwerk beherbergt seit 1998 das „Historische Museum am Strom – Hildegard von Bingen“ und wurde 1898 als „Elektrizitätswerk Bingen“ (Inscripttafel) errichtet. Die ursprüngliche industrielle Nutzung ist im Innern des Gebäudes ablesbar geblieben (u. a. Lastenkran von 1917 erhalten). Dominierend sind der stark hervortretende, von einem



steilen Zwerchdachgiebel bekrönte Mittelrisalit an der Frontseite sowie die beiden kleineren Zwerchhäuser mit stadt- und flussseitiger Ausrichtung. Das Polygonalmauerwerk aus Grauwacker für die Wandflächen und rotem Backstein für die gliedernden Architekturelemente zeigt deutlich historistische Züge. Die Fassade ist gegliedert durch hohe, spitzbogige Fenster, die an gotische Kirchenbauten erinnern und den Charakter des Gebäudes als „Kathedrale des Fortschritts“ prägen.

Buslinie 7/Citylinie, Haltepunkt Fruchtmarkt. Bahnanbindung: Bus fährt ab Stadtbahnhof, ca. 5 min. Fußweg, Bahnlinie überqueren via Schranke oder Unterführung geöffnet: Di – So 10 – 17, Führungen Historisches Museum: 06721 99 15 31

18 TUNNEL UNTER DEM GLEISFELD DES HAUPTBAHNHOFES (BHF. BINGERBRÜCK)
Hauptbahnhof bzw. Rheintalradwanderweg



Der Tunnel, dessen Einstieg sich im Bahnhof am stadtauswärts gelegenen Ende der Bahnsteige befindet, führt zum Vorgelände des Rheinuferns unweit des Mäuseturms. Das in ver-

klinkertem Gewölbe ausgeführte Erdbauwerk (um 1900) von rund 200 Metern Länge verfügt über eine Vielzahl heute z. T. stillgelegter unterirdischer Abstellnischen und -kammern.

DB, Buslinie 5, Haltepunkt Hauptbahnhof. Bahnanbindung: Bus fährt ab Stadtbahnhof von außen zu besichtigen

19 ALTE WAGENAUSBESSERUNGSHALLE IM EHEMALIGEN HAUPTBAHNHOFSGELÄNDE (BHF. BINGERBRÜCK)
Am Rheintalradwanderweg



Wagenausbesserungshalle im ehemaligen Bahnverkehrsknoten Bingerbrück, heute weitgehend ruiniert. Eine Wiederherrichtung und neue Nutzung im Zuge der Landesgartenschau Bingen 2008 ist geplant.

DB, Buslinie 5, Haltepunkt Hauptbahnhof. Bahnanbindung: Bus fährt ab Stadtbahnhof, ca. 7 min. Fußweg von außen zu besichtigen

20 GLEISÜBERSPANNENDES REITERSTELLWERK IM HAUPTBAHNHOF (BHF. BINGERBRÜCK)
Am Rheintalradwanderweg



Das Reiterstellwerk von 1934 (Bauplan datiert) in Stahlbauweise überspannt das Gleisfeld des bis in die 1980er Jahre verkehrstechnisch bedeutenden Bahnbetriebswerks Bingerbrück.



Das seit einigen Jahren stillgelegte Befehlsstellwerk in markanter Lage präsentiert sich wie sein Pendant im Bahnhof Bingen Stadt (Nr. 4) in zeittypischen Formen der 30er Jahre (beidseitig durchlaufende Fensterbänder mit rundum weit überkragenden Sonnenschutzblenden, frontseitig abgerundeten Gebäudeabschlüssen mit doppelseitigen Aus-

buchtungen). In deutlichem Kontrast zu dieser stählernen „Stromlinienmoderne“ steht der in Bruchsteinbauweise errichtete, an einen wehrhaften Befestigungsturm erinnernde Kopfbau mit doppelläufiger Treppe und direktem Zugang zur brückenartigen Überbauung der Gleise.

DB, Buslinie 5, Haltepunkt Hauptbahnhof. Bahnanbindung: Bus fährt ab Stadtbahnhof, ca. 5 min. Fußweg von außen zu besichtigen

