Kulturregion – Begriff und Geschichte

Europa: ein gemeinsames Haus mit vielen Zimmern • Von Peter Fassl

Die Begriffe Region und Kulturregion sind heute allgemein geläufig und weit verbreitet. Google kennt für Deutschland 10,5 Mio. Nachweise für das Wort Region und für Kulturregion 158.000 Belege, wobei letzteres ein deutsches Spezifikum zu sein scheint (weltweit: 254.000 Belege).

Dies ist umso bemerkenswerter als die Brockhaus Enzyklopädie 2006, ebenso wie Meyers Lexikon von 1927/29, den Begriff Kulturregion nicht kennt. Dem Sinn nach kommt ihm bei Meyer der „Kulturkreis“ nahe. Zu Region wird hier kurz die Übersetzung, Gegend, Bereich, Luftschicht, geboten. Genauere Erläuterungen verweisen nur auf anatomische Bezeichnungen. Im neuesten Brockhaus dagegen wird Regionalisierung als Schlüsselbegriff erläutert. Auch Zedlers Universallexikon (18. Jh.) und das Grimm'sche Wörterbuch (19. Jh.) kennen keine Kulturregion und begreifen Region im Sinne von Bereich, selten in geographischer Zusammensetzung und dann eher unbestimmt (kalte region, erdenwonnen region).

Dieser stichprobenartig ermittelte Befund mag überraschen und verlangt nach Erklärung. Deutschland war in Folge seiner Geschichte und späten nationalstaatlichen Entwicklung das Land der größeren, kleineren und kleinsten selbständigen Territorien. Das „historische Lexikon der deutschen Länder“ (1992) kennt etwa 5.000 historische Einheiten. Am Ende des Hl. Römischen Reiches Deutscher Nation bestanden etwa 2.000 Herrschaften, der Deutsche Bund (1815 – 1866) zählte 23 Länder, 4 Städte, das Deutsche Kaiserreich (1871 – 1918), 23 Länder, 3 Städte – die Weimarer Republik (1819 – 1823) behielt diesen Stand im Wesentlichen bei – und die heutige Bundesrepublik 13 Länder und drei Städte.

Dieser Konzentrationsprozess auf Länderebene mit unterschiedlichen Grenzziehungen findet sich, unterhalb der Landesebene, bei den Kreisen und Gemeinden in noch stärkerer Ausprägung. So führte die Gebietsreform ab den 1960er Jahren zu einer völligen Neustrukturierung der Gebietskörperschaften.

	1965	1982
Kreisfreie Stadt	140	91
Landkreise	285	145
Gemeinden	24.307	8.414

Weder bei der politischen Flurbereinigung unter dem Diktat Napoleons zu Beginn des 19. Jahrhunderts noch bei den Verwaltungs- und Gebietsreformen ab den 1960er Jahren standen kulturelle und historische Gesichtspunkte im Mittelpunkt. Den Gewinnern aus Säkularisation und Mediatisierung ging es um Machtzuwachs, Napoleon um Großmachtpolitik und bei den Reformen im 20. Jahrhundert waren Wirtschaftlichkeit, Effizienz, Kosteneinsparung und sachgemäße Aufgabenerfüllung die leitenden Ziele.

Die im Grundgesetz Art. 29 I als Grundlage für eine Neuordnung des Bundesgebietes angesprochene „landsmannschaftliche Verbundenheit, die geschichtlichen und kulturellen Zusammenhänge“ haben immerhin bei dem Wiedererstehen der neuen Bundesländer Geburtshilfe geleistet.

Dennoch ist es eher erstaunlich, dass sich angesichts der von Machern und Technikern seit 1800 jeweils neu definierten politischen und sozialen Räume, ältere kulturelle und historische Erinnerungen quer zu den neuen Organisationen erhalten und erneuert haben. Diese Entwicklung setzt im 19. Jahrhundert mit dem politischen Verschwinden einer teilweise bis ins Mittelalter zurückreichenden kulturellen geistigen Landkarte ein. Träger dieser Erinnerung sind die Museen, die historischen Vereine und die unterschiedlichen Träger der Denkmalpflege, dann die Gemeinden, Märkte und Städte und die höheren Kommunalverbände. Die damals verwendeten Raumbegriffe sind Land, Landschaft und Stamm. Seit der Revolution von 1848/49 und der zunehmenden Dominanz der nationalstaatlichen Geschichtsbetrachtung stehen sie unter dem Verdacht des Partikularismus, der negativen Bewertung der Kleinstaaterei, die es in nationalem Hochgefühl zu überwinden gilt. Diesen Spagat jeweils zu schaffen – guter Augsburger, guter Schwabe, guter Bayer, guter Deutscher – fiel und fällt nicht immer leicht.

Schon König Ludwig I. von Bayern (1825 – 1848), Autokrat und Zentralist in einem, konnte mit der Wiedererweckung des historischen Sinnes in einer bewussten Geschichtspolitik die politischen Widerstände der neubayerischen Gebiete ableiten und mildern.

Nach der NS-Zeit, in der vermeintlich Volkstum und Stammestradition eine neue Bedeutung gewannen, um doch nur einer nivellierenden Herrschaftsideologie dienstbar gemacht zu werden, waren die biologistisch und völkisch konnotierten Landschafts- und Stammesbegriffe abgewertet. Der neutrale und in diesem Sinnzusammenhang kaum gebrauchte Regionbegriff bot sich an, zumal sich in ganz Europa unterhalb der staatlichen Ebene Regionalbewegungen zeigten und in Deutschland der Begriff der Nation und des Nationalstaates föderal wieder aufgebaut werden konnte. Die erste deutsche Euregio entstand 1958 im Grenzgebiet zwischen Niedersachsen, Nordrhein-Westfalen und den angrenzenden niederländischen Provinzen. 1972 wurde die Arbeitsgemeinschaft der Alpenländer mit Bayern, Salzburg, Tirol, Vorarlberg, Graubünden und der Lombardei gegründet. Das Motto vom Europa der Regionen entwickelte mehr Anziehungskraft als die Vorstellung eines Staatenbundes.

Der Europarat definierte 1978 Region als eine „menschliche Gemeinschaft“, die gekennzeichnet ist durch „eine geschichtliche und kulturelle, geographische und wirtschaftliche Homogenität, die der Bevölkerung eine Einheit verleiht in der Verfolgung gemeinsamer Ziele und Interessen“.

Dieser eher abstrakte Begriff wird in seiner Gänze in unserer pluralistischen, medial globalen Welt kaum zu finden sein. Eher lassen sich kulturelle Teilidentitäten fest machen. Welche Ansatzpunkte zeigen sich inhaltlich unterhalb der Ebene der deutschen Bundesländer, die sich politisch als europäische Regionen definieren, was sie kulturell-historisch nie waren?

Ausgangspunkt ist zunächst die erinnerte und in den Gemeinsamkeiten wahrgenommene räumliche Dimension, die in der Regel einen Träger, eine organisatorische Struktur besitzt, also Vereine, Verbände, Stiftungen.

Am stärksten verbindet die Sprache/Mundart, der Glaube (Konfession) besonders in einer Minderheitensituation, das gemeinsame Schicksal und die gemeinsame Geschichte. Naturraum, Geographische Lage und Klima bilden die Rahmenbedingungen.

Das Zusammengehörigkeitsgefühl durch die differenzierende Mundart hat nach einer Zeit der Abwertung („Dorfdepp“) zu einer positiven Neubewertung und ausstrahlenden Attraktivität in Literatur, Theater und Politik (Bodenständigkeit, Glaubwürdigkeit) geführt, die einem wirkmächtigen kulturellen Code bildet. Im religiösen Bereich bildet die seit dem 16. Jh. sich entwickelnde, konfessionell geprägte Kultur und Lebensweise – Architektur, Bildungssystem, Musik, Theater, Kunst, Essen und Trinken – trotz der Säkularisierung bis heute ein erfahrbares kulturelles Substrat, das Regionen unterscheidbar macht. Die unterschiedliche politische, wirtschaftliche und soziale Geschichte, bleibt erlebbar in der Baukultur, in den sozialen Strukturen und den geistigen Orientierungen. (Hafenstädte, Winzerstädte, Handelsstädte, Arbeiterstädte). Neben den genannten harten Faktoren für eine Kulturregion gibt es weiche mit kultur-, kunst- und personengeschichtlichen Kennzeichen, die ein prägendes Zeichen setzen können (Bildungslandschaft, Kunstlandschaft, Literaturlandschaft). Der Historiker Peter Blickle hat die Bedeutung der Regionen vor kurzem wie folgt beschrieben: „Regionen sind Erfahrungsräume, geprägt durch Brot, Speisen, Sprache, Arbeit, Fest, Religion und eine gemeinsame, in der Geschichte verankerte Erinnerung. Regionen haben keine festen Grenzen, aber harte Kerne. Das sind in der Regel die Städte und Dörfer, jene Räume der Nachbarschaft und Gesellschaft, in denen sich Menschen zuerst begegnen. […]. Der Regionalismus bewahrt eines der knappsten Güter, die wir haben, das Gefühl der Sicherheit.“

Kulturregionen sind daher keine gemachten Regionen, sondern knüpfen an Traditionen an. Fund und Erfindung nennen es die Kulturwissenschaftler. Ihre Aktualität, ihr Markt- und Medienerfolg verweisen auf menschliche Grundbedürfnisse wie Originalität und Authentizität. Kulturregionen bilden in dem sich zusammenschließenden Europa die „Gegenbalance durch kleinere Einheiten. Je mehr die „Heimat“ im kleinen gesucht wird, desto mehr wird Europa ein gemeinsames Haus mit vielen Zimmern“ (Peter Häberle).

Nicht Virtualität und Beliebigkeit zeichnen dieses Haus aus, sondern geschichtliche Tradition und Kreativität.

Der Verfasser ist Bezirksheimatpfleger von Schwaben ■

Regionale Kulturpolitik – Kulturpolitik in den Regionen

Die kulturpolitischen Debatten konzentrieren sich oftmals auf die Kulturpolitik in den Metropolen. Die großen Städte in Deutschland wetteifern darum, wer die meisten Besucher in den Museen hat, welches Theater an der Spitze liegt, welches Orchester einen besseren Klang hat. Kultur findet aber eben nicht nur in den Metropolen, sondern auch in den Regionen statt.

In der letzten Ausgabe von *politik und kultur* wurde daher die Reihe „Regionale Kulturpolitik“ eröffnet. Den Anfang dieser Reihe machten Olaf Martin vom Landschaftsverband Südniedersachsen, der den Arbeitskreis der Kulturregionen vorstellt und Roswitha Arnold vom Landschaftsverband Rheinland, die über ein europäische Projekt zur Gartenkunst informiert.

In dieser Ausgabe setzt sich **Peter Fassl,** Bezirk Schwaben, mit dem Begriff Region bzw. Kulturregion auseinander. **Sabine von Bebenburg,** KulturRegion Frankfurt Rhein-Main, stellt die Route der Industriekultur Rhein-Main vor.

Die Redaktion

Region erleben und begreifen

Die Route der Industriekultur Rhein-Main • Von Sabine von Bebenburg

Die Ausgangslage Banken, Börse, Flughafen – das ist das Image von Frankfurt am Main. Dass es sich um eine Metropolregion mit polyzentrischer Siedlungsstruktur und diversifizierter gewerblicher Struktur handelt, die es zu verbinden und vermitteln gilt, ist eine der Herausforderungen an Politik, Planung und Kultur aus der Binnensicht. Denn ein Gemeinschaftsgefühl „Wir sind Frankfurt/Rhein-Main“ ist bei vielen Akteuren nicht explizit vorhanden, obwohl Arbeiten und Freizeit in der gesamten Region von der Bevölkerung längst gelebt wird.

Der Strukturwandel lief in Frankfurt/Rhein-Main weit weniger schmerzhaft ab als z.B. in Rhein-Ruhr, dank der Vielfalt der wirtschaftlichen Aktivitäten und der wirtschaftliche Dynamik. Allerdings gingen auch hier identitätstiftende Firmennamen und die Zahl inhabergeführten Unternehmen deutlich zurück. Heute denken die Wenigsten beim Begriff „Frankfurt/Rhein-Main“ an das industriekulturelle Erbe der Region. Dabei haben hier Unternehmen von Weltruhm gewirkt und ihre Spuren hinterlassen – und tun es heute noch: Von Aventis/Infraserv auf dem Gelände der ehemaligen Chemiefirma Hoechst in Frankfurt, über Opel-General Motors in Rüsselsheim und Schott-Glas in Mainz bis hin zu den vielen hoch spezialisierten High-Tech-Unternehmen der Region.

Diesen Schatz an lebendigen Zeugnissen des produzierenden Gewerbes samt dazugehöriger Infrastruktur zu bergen, wieder ins Bewusstsein zu bringen und zugänglich zu machen, ist Anliegen des Projektes „Route der Industriekultur Rhein-Main“. Ausflugstouren, Besichtigun-

Weiter auf Seite 24

Die Binnenschifffahrt: ein wichtiger Verkehrsweg in der Industrieregion Rhein-Main **Foto: Liz Rehm**

Fortsetzung von Seite 23

Region erleben

gen, Führungen und Informationen vor Ort versetzen Besucher in die Lage, regionale Zusammenhänge an konkreten Beispielen zu erleben und zu begreifen. Ziel ist es, die Route der Industriekultur als Teil des vielfältigen Kultur- und Freizeitangebots der Region zu etablieren und damit zur Bildung einer stärkeren regionalen Identität beizutragen.

Die Route der Industriekultur Rhein-Main

- hilft, den Standort Frankfurt/Rhein-Main besser zu verstehen und zu positionieren,
- bündelt kulturelle, wirtschaftliche, planerische und soziale Aktivitäten,
- bietet eine Kommunikationsplattform für den kreativen Dialog über die Nutzung ehemaliger Industriebauten,
- wirkt als Vehikel für Stadtentwicklung und regionale Identität,
- stellt wohnortnahe Freizeit-/Bildungsangebote bereit, eingebettet in den Regionalpark RheinMain, dessen Wegeverbindungen genutzt werden,
- Als regionales, mehrfach gefördertes Konsensprojekt verhilft die Route der Industriekultur Rhein-Main der Region zu einem funktionierenden interkommunalen, interdisziplinären Netzwerk von Akteuren.

Exkursion regionaler und internationaler Fachleute zur Route der Industriekultur im Ruhrgebiet (Landschaftspark Duisburg-Nord, Piazza Metallica)
Foto: KulturRegion Frankfurt RheinMain

Rhein und Main – räumliches Rückgrat der Route

160 km lang, vom bayerischen Untermain über das hessische Kerngebiet entlang des Mains bis Bingen am Rhein in Rheinland-Pfalz erstreckt sich die bundesländerübergreifende Route der Industriekultur Rhein-Main, in der u.a. die Städte Frankfurt am Main, Offenbach, Hanau, Darmstadt, Wiesbaden, Mainz und Aschaffenburg zusammenarbeiten.

Die Lebensadern Rhein und Main, Strom und Fluss, bilden die zentrale Achse der Route der Industriekultur, an die sich – Nebenflüssen gleich – weitere Routen angliedern können. Anhand einer Gitterband-Struktur können lokale Routen regional verknüpft werden. Diese Verknüpfungspunkte werden als „Andockstellen" am Fluss bezeichnet. Die Grundlagen hierfür wurden 2001 im Rahmen eines EU-Projektes in zwei Studien erarbeitet.

Bestandsaufnahme

Circa 700 Objekte, davon etwa 120 von regionaler Bedeutung, sind für die Route der Industriekultur im Rahmen zweier Studien identifiziert worden:

- Fabriken,
- Stätten der Ver- und Entsorgung, Kraftwerke
  - des Verkehrs,
  - des Wohnens,
  - der Kunst und der Erholung.

In einem ersten Schritt wurden die wichtigsten regionalen Bauwerke für einen Routenführer zusammengestellt. Parallel dazu erarbeiten die jeweiligen Kommunen eigene lokale Routenführer – 19 verschiedene gibt es inzwischen. Die einzelnen Stationen kann man mit dem Auto, Bus oder dem Fahrrad anfahren. Ergänzend kommen Schiffsfahrten hinzu sowie die Nutzung von Straßen- und S-Bahnen und ggf. alten Bahntrassen. Die industriekulturellen Orte werden mit Informationstafeln als Objekte der Route kenntlich und möglichst zugänglich gemacht. Bei laufenden bzw. teilweise stillgelegten Industrieanlagen werden Werksführungen in Zusammenarbeit mit den jeweiligen Unternehmen entwickelt.

Potenziale erkennen und nutzen

Ein weiterer Schritt sind zukunftsträchtige Umnutzungen von Gebäuden und Anlagen – so etwa erfolgreich realisiert beim ehemaligen Schlachthof in Offenbach (Umbau und Nutzung als Hotel) oder beim Umbau der ehemaligen Frankfurter Seifenfabrik Mouson in ein Kulturzentrum. Gelungene Beispiele, so genannte „good practices" aus anderen Regionen, z.B. dem Ruhrgebiet, geben dabei wertvolle Impulse. Neben Politikern und Verwaltungsfachleuten arbeiten Planer und Kunsthistoriker, Unternehmer und Vereine, Hochschulen, Interessensvertreter und engagierte Einzelne bei der Entwicklung und Inszenierung der Route mit.

Finanzierung

Von Anfang 2003 bis Mitte 2006 war die Route der Industriekultur Rhein-Main eingebettet in das Interreg IIIB-Projekt der EU „Sustainable and Accessible Urban Landscapes" (Nachhaltige und zugängliche Stadtlandschaften) mit Partnern aus Rhein-Ruhr und Saarland, Luxemburg, Amsterdam und London. Das Budget für die Route als „Action-Project" belief sich auf circa 300.000 Euro davon zur Hälfte EU-Kofinanzierungsmittel, 100.000 Euro Planungsverband Ballungsraum Frankfurt/Rhein-Main und 50.000 Euro den bislang beteiligten zwölf Gebietskörperschaften.

Zum dauerhaften Vorhaben unter neuem Dach

Das seit 2003 in der Vorgängerorganisation der KulturRegion organisatorisch betreute Erfolgsprojekt wird seit Ablauf der EU-Förderung von der Ende 2005 gegründeten KulturRegion Frankfurt RheinMain gGmbH als Dachgesellschaft auch finanziell unterstützt. Die kontinuierliche regionale Zusammenarbeit an diesem konkreten Konsens-Projekt birgt eine große verbindende Kraft, die unter anderem dazu geführt hat, dass das Gros der an der Route beteiligten Kommunen inzwischen der neuen Dachgesellschaft KulturRegion Frankfurt RheinMain gGmbH beigetreten ist.

Öffentlichkeitsarbeit: Routentage

Ein wichtiges Vehikel für das Projekt ist das jährliche Veranstaltungswochenende der Route, das seit 2003 mit wachsendem Erfolg (Besucherzahlen, Zahl der Veranstaltungen, Beteiligte, Bekanntheit) inszeniert wird. Grundprinzip ist, durch sinnliche Erfahrung vor Ort Perspektiven zu verändern und Horizonte zu erweitern bei Teilnehmern, Unternehmen, Kommunen. Es gibt Führungen und Besichtigungen sonst nicht zugänglicher Orte, Rad- und Schiffstouren, Theater, Kino, Kunst und Musik an ungewöhnlichen industriekulturellen Orten. Jedes Jahr steht ein Fokusthema im Mittelpunkt: 2006 das Thema „Bahnhöfe: Tor zur Stadt, Tor zur Region" bot u.a. eine Sternfahrt historischer Eisenbahnen. 162 dezentral organisierte Veranstaltungen wurden an 87 Orten angeboten, das Medienecho war durchweg positiv. Der Zeitgeist, der zu einem wiedererweckten Interesse an der heimischen Region und ihrem Wirkungsgefüge führt, weht in die richtige Richtung für das Vorhaben.

Zukunftsaufgaben

Wenn Routen weiter ausgearbeitet sind und die Beschilderung komplettiert, kann auch die touristische Dimension der Route stärker in den Vordergrund treten. Neben dem Ziel, regionale Identität zu stärken geht es auch weiterhin darum, kulturelles Erbe zu bewahren und bespielen sowie Impulse zu geben für nachhaltige (Um-) Nutzungen. Zukunftsträchtige Themen wie „Nutzen des Klimawandels" oder „Zukunft der Arbeit" sind weitere Arbeitsfelder der Route. Die Konsolidierung und der Ausbau der regionalen und internationalen Netzwerke schafft die Voraussetzung dafür, dass auch in Zukunft nach dem Prinzip von „good practices" die Beteiligten in ihrer Arbeit voneinander profitieren können.

Das nächste Veranstaltungswochenende der Route, vom 16. – 19. August 2007, hat das Fokusthema „Essen und Trinken – Nahrungsmittelindustrie" und wird, mit der Kraft vieler Beteiligter, wieder eine neue Facette der Region Frankfurt/Rhein-Main zum Funkeln bringen.

Näheres zur Route findet man unter www.route-der-industriekultur-rhein-main.de , Informationen zur Einbettung in das EU-Projekt „Nachhaltige und zugängliche Stadtlandschaften" (Sustainable and Accessible Urban Landscapes) gibt es auf Englisch unter www.saulproject.net.

Die Verfasserin ist regionale Koordinatorin der Route der Industriekultur Rhein-Main in der Geschäftsstelle der KulturRegion Frankfurt RheinMain ■

Jonathan Borofskys Skulptur „Hammering Man" an der Frankfurter Messe symbolisiert die wirtschaftliche Aktivität. Foto: Liz Rehm

Blick auf die Frankfurter Skyline durch die Deutschherrn-Eisenbahnbrücke über den Main (erbaut 1911-1913)
Foto: Brücke-Skyline: Dr. Heribert Kerner