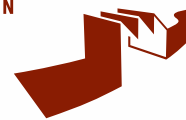


ROUTE DER INDUSTRIEKULTUR RHEIN-MAIN FRANKFURT AM MAIN – MITTE



ROUTE DER INDUSTRIEKULTUR RHEIN-MAIN



NR. 16
LOKALER ROUTENFÜHRER
31 Objekte der Industriegeschichte
in Frankfurt am Main / Mitte

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.

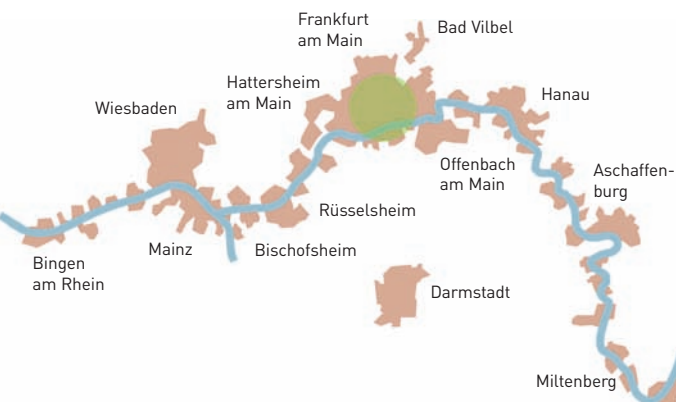
Mehr zur Route finden Sie im Faltblatt „Wissenswertes“ oder unter www.route-der-industriekultur-rhein-main.de.

INDUSTRIEGESCHICHTE IN FRANKFURT AM MAIN / MITTE

Das seit dem Mittelalter auf den Warenhandel, seit dem späten 18. Jahrhundert zusätzlich verstärkt auf den Geldhandel fixierte Frankfurt bot nie das Bild einer von rauchenden Schloten geprägten Industriestadt, wie sie in den Zentren der Montanindustrie Deutschlands bereits zur Mitte des 19. Jahrhunderts entstanden waren. Ohne eigene Rohstoffquellen zu besitzen, bemühte sich die 1866 zur preußischen Provinzstadt degradierte Freie Reichsstadt, mit preußischem Geld eine moderne Infrastruktur aufzubauen – so die zentrale Wasserversorgung, Kanalisation und Kläranlage, die Kanalisierung des Mains, die Anlage des Westhafens und die Modernisierung des Eisenbahnknotens. Dadurch konnte Frankfurt in den 1880er Jahren erneut zum Wirtschaftszentrum Südwestdeutschlands aufsteigen. Doch eine „Industriestadt im eigentlichen Sinne des Wortes“, also eine Stadt der Schwerindustrie, wie die Industrie- und Handelskammer noch 1892 bemerkte, wollte und konnte Frankfurt nie werden. Dennoch ist es die bei weitem bedeutendste Industriestadt des Rhein-Main-Gebietes geworden. Und dies vor allem, weil sich das Gewerbe seit der Einführung der Gewerbefreiheit 1864 in einer Vielzahl von Branchen auf eine lohnintensive Fertigung konzentriert hatte. Mit Beginn der zweiten industriellen Revolution, als die Elektrizität die Dampfmaschine als Antriebskraft im Produktionsprozess abgelöst begann – in Frankfurt eingeläutet mit der Internationalen Elektrotechnischen Ausstellung von 1891 – hat sich das Wirtschaftsgefüge der Stadt schlagartig geändert. Maschinenbau- und Unternehmungen der Elektrotechnik besaßen nun die gleiche Bedeutung wie der Geld- und Warenhandel, ohne dass sie das Stadtbild dominierten. Denn ihre Fabrik-

bauten unterschieden sich im Typus nur unwesentlich von den Verwaltungsgebäuden der Handels- und Bankhäuser. Eine geschickte Politik hatte es zudem geschafft, jegliche störende Industrie in die Umlandgemeinden, so nach Bockenheim und Griesheim, zu verbannen, dafür aber deren Geschäftssitz, der Gewerbesteuer wegen, nach Frankfurt zu ziehen. So konnte Frankfurt „in jeder Hinsicht eine schöne Stadt“ bleiben. Dies änderte sich mit der Eröffnung des Hauptbahnhofes 1888, als an dessen Nordflanke im Gallus ein neues Industriegebiet entstand mit Unternehmen von weltweitem Bekanntheitsgrad, unter denen die Adlerwerke für fast ein Jahrhundert dominierten.

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 FLUSSHAFFEN GUTLEUTHOF Gutleutstraße



Im Unterschied zu den übrigen so genannten Beckenhäfen wurde der Gutleuthafen als Flusshafen gebaut (1960-65). Hier legen die Güterschiffe unmittelbar im Fließwasser an. Die Kai-mauern bestehen aus stählernen Spundwänden. Die Lager-, Industrie- und Umschlagplätze sind bis heute vollgenutzt. Hauptsächlich wird massenhaftes Schütt- und Stückgut umgeschlagen. Als beachtenswert gelten die unterschiedlichen Verladeeinrichtungen und Kräne. Wie alle Hafensektoren im Hafen Frankfurt ist der Gutleuthafen trimodal über Wasserweg, Schiene und Straße erreichbar. Die günstige Lage im Westen der Stadt in unmittelbarer Nähe der A5 macht ihn zu einem attraktiven Versorgungspunkt für die Region. Inmitten dieses Hafengebietes liegt das Betonwerk von Sehring Beton GmbH & CO KG.

Buslinie 37, Haltestelle Briefzentrum www.hafen-frankfurt.de

2 BRIEFZENTRUM Gutleutstraße 340 - 344



Von den Städtischen Elektrizitätswerken 1928-1929 nach Entwurf des Hochbauamtsarchitekten Adolf Meyer errichteter Betriebskomplex mit Magazinen, Werkstätten, Transformatoren- und

Schaltstationen, Laboratorien, Kabellagern, Räumen für die Eichung elektrischer Messgeräte sowie Arbeitsplätze für die zuständige Bauabteilung. Unter den sämtlich aus Eisenbeton ausgeführten Bauteilen erregte bereits zur Bauzeit die auf acht Säulen ruhende, flachgekrümmte Zeiß-Dywidag-Kuppel (Dm. 26 m, Schalendicke 4 cm)

über dem Montagehof besondere Aufmerksamkeit. Sie galt als eine der gewagtesten Betonkonstruktionen der 1920er Jahre.

Buslinie 37, Haltestelle Johanna-Kirchner-Altenhilfezentrum

4 HEIZKRAFTWERK WEST Gutleutstraße 231



Am Standort des ersten Frankfurter Elektrizitätswerkes, erbaut 1893-1894 nach architektonischem Entwurf von Franz von Hoven, mehrfach in den folgenden Jahrzehnten erweitert, entstand nach Planung des Frankfurter Architekturbüros Jourdan & Müller ab 1985 ein nach den neuesten Erkenntnissen einer umweltverträglichen Energieerzeugung arbeitendes Heizkraftwerk. In so genannter Kraft-Wärme-Kopplung wird hier besonders effizient Strom und Wärme für das Stadtgebiet Frankfurt produziert. Auf dem Gelände befindet sich auch ein altes Kesselhaus, das vom Schauspiel Frankfurt für eine Inszenierung genutzt wurde.

Buslinie 37, Haltestelle Camberger Straße www.mainova.de

5 ENTLADEANLAGE UND VERWALTUNGSGEBÄUDE Rotfederring 1-13



Die für das Heizkraftwerk notwendige feingemahlene Kohle wird mittels eines neuartigen Krans aus den Kohlschiffen befördert: in seinem „Rüssel“ dreht sich eine Archimedische

Schraube, über die die Kohle auf ein Förderband gelangt, das durch die beachtenswerte Bürobebauung (2002, Architekten Schneider-Schumacher) in das Heizkraftwerk führt.

Buslinie 33, Haltestelle Main-Neckar-Brücke

6 DRUCKWASSERWERK WESTHAFEN Rotfederring 16



Mit dem durch 2 Dampfmaschinen erzeugten Druckwasser wurden ab 1886 fast alle mechanischen Anlagen östlich der Main-Neckar-Eisenbahnbrücke betrieben. So wurden die Krananlagen zum Löschen und Laden der Schiffe, die Spille zur Fortbewegung der Schiffe und Eisenbahnwaggons, Schiebepöhlen, Aufzüge im Lagerhaus und ein fahrbarer Getreidedelevator hydraulisch angetrieben. Die maschinelle Anlage des Druckwasserwerkes, kopiert von dem Ingenieur W. H. Lindley, wurde um 1960 verschrottet. Vom ehemaligen Druckwasserwerk ist nur noch die neoromanische Backsteinhülle mit 2 flankierenden Türmen erhalten. Heute ist es Teil der neuen Westhafenbebauung und wartet noch auf eine sinnvolle Nutzung.

Buslinie 33, Haltestelle Main-Neckar-Brücke

7 HAUPTBAHNHOF



Seit dem Bau der Taunusbahn (1838-1840) begann sich Frankfurt am Main rasch zum wichtigsten Eisenbahnknoten des südwestdeutschen Wirtschaftsraumes zu entwickeln. In den drei Bahnhöfen westlich vor den Wallanlagen führen in den 1860er Jahren acht Linien ein. In diesem Jahrzehnt wurden bereits die Kapazitätsgrenzen der Bahnanlagen erreicht. Diese Schwächen zeigten sich im deutsch-französischen Krieg 1870-1871 noch deutlicher. Deshalb beschäftigten sich die preußischen Staatseisenbahnen gemeinsam mit der Hessischen Ludwigsbahn ab 1872 mit den Vorarbeiten zu einem Bahnhofsneubau. Nach Abschluss der eisenbahntechnischen Planung genehmigte das preußische Ministerium für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten Ende 1879 den Neubau eines „Central-Personen-Bahnhofs“ und den zweier Güterbahnhöfe. Während mit dem Bau der Gleisanlagen sofort begonnen wurde, entschied ein 1880 ausgelobter Architektenwettbewerb über die Ausführung des Empfangsgebäudes.

Buslinie 33, Haltestelle Main-Neckar-Brücke

7A EMPFANGSGEBÄUDE



1883-1888 entstand nach den Plänen Hermann Eggerts das dreiseitig die Perronhallen umschließende Empfangsgebäude aus gelbem Sandstein als „Stadttor“ in noblen Formen der Neurenaissance. Die 206 m lange Stadtfassade schmückt ein Skulpturenprogramm, entworfen von den bekanntesten Bildhauern der Zeit, mit Allegorien zu Handel, Landwirtschaft, Verkehr und Industrie, konzentriert auf den Risalit des Haupteingangs, den eine überlebensgroße Atlantengruppe krönt. Bis zur Eröffnung des Leipziger Hauptbahnhofs 1915 galt der Frankfurter Hauptbahnhof als die größte Eisenbahnstation des europäischen Kontinents. Nach einem knappen Vierteljahrhundert war der Hauptbahnhof dem gestiegenen Verkehr nicht mehr gewachsen und wurde 1912-1924 von 18 auf 24 Gleise erweitert bei einem gleichzeitigen Ersatz der Außenschiffe in neoklassizistischen Formen. Heute passieren täglich etwa 350.000 Reisende den Bahnhof.

Buslinie 33, Haltestelle Main-Neckar-Brücke

7B BAHNSTEIGHALLEN



Die im Abstand von 9,3 m das Dach tragenden Fachwerkbinder der drei ursprünglichen, 186,4 m langen Gleishallen konstruierte Johann Wilhelm Schwedler. Der wohl bedeutendste Ingenieur seiner Zeit entwarf auf dem Gebiet der Eisenkonstruktionen, als Dreiecksbogen mit Spannweiten von je 56 m (Scheitelhöhe 28,6 m). Bei der Erweiterung von 1912-1924 wurde das historische Konstruktionsprinzip beibehalten, jedoch die Spannweiten entsprechend der geringeren Zahl der Gleise fast halbiert. Entsprechend verringerte sich die Scheitelhöhe auf ca. 23 m. Die Oberlichter folgten nicht mehr der Krümmung des Daches, sondern bildeten eine abgestufte Laterne in Längsrichtung. Bei der 2002-2005 durchgeführten Grundinstandsetzung der Hallen wurde der historische Zustand rekonstruiert.

Fotos: DB AG und H. Fricke

www.db.de > bahnwelt > bauprojekte > bahnhöfe

7C GLEISFELD UND ZENTRALSTELLWERK “PFF”



repräsentativen, im Detail aufwendig ausgeführten Formen des Neobarock. Hinter den teilweise durch figürliche Bauplastik belebten Fassaden aus rötlichem Sandstein verbergen sich ein großzügiges Treppenhaus und Reste des ursprünglichen Interieurs.

8 VILLA KLEYER Wiesenhüttenplatz 33



Für Heinrich Kleyer, den Gründer der weltbekannten „Adler Fahrradwerke vorm. Heinrich Kleyer“, entwarf der Frankfurter Architekt Heinrich Theodor Schmidt das 1891-1892 erbaute Wohnhaus in repräsentativen, im Detail aufwendig ausgeführten Formen des Neobarock. Hinter den teilweise durch figürliche Bauplastik belebten Fassaden aus rötlichem Sandstein verbergen sich ein großzügiges Treppenhaus und Reste des ursprünglichen Interieurs.

Haltestelle Hauptbahnhof

9 DGB-HAUS Wilhelm-Leuschner-Straße 75



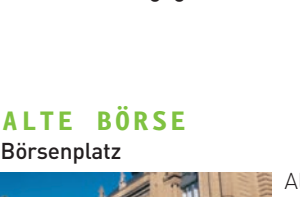
Als Ergebnis eines beschränkten Wettbewerbs beauftragte der Deutsche Gewerkschaftsbund den Berliner Architekten Max Taut (mit Franz Hoffmann) mit der Planung für ein Volkshaus mit Saalbau und Hotel am Main innerhalb des Villengebietes südlich des Bahnhofsviertels. Realisiert wurde von dem Projekt auf Grund der angespannten wirtschaftlichen Situation 1931 nur das Verwaltungsgebäude auf T-förmigem Grundriss. Der zum Main hin orientierte neungeschossige Bürotrakt, ebenso wie das dreigeschossige straßenparallele Gebäude als eine mit Schwemmsteinen ausgefachte Eisenbeton-Skelettkonstruktion ausgeführt, galt neben der Mousonfabrik, der Großmarkthalle und dem IG-Farben-Gebäude

Haltestelle Hauptwache www.deutsche-boerse.com

als viertes Hochhaus in Frankfurt. Nach Auflösung der Gewerkschaft 1933 in „Haus der deutschen Arbeitsfront“ umbenannt. 1949 Erweiterung durch ein 5-geschossiges Bürogebäude entlang des Mains nach Planung von Max Taut mit Übernahme der Formen von 1931.

Straßenbahn 12, 16, 21, Haltestelle Baseler Platz

10 HERKULESKRAN Untermainkai (gegenüber Nr. 30)



Als Ersatz eines Börsengebäudes am Paulsplatz von 1874-1879 entwarf Heinrich Burnitz und Oskar Sommer den in noblen Formen der Neurenaissance errichteten monumentalen Kuppelbau, als eine dem Börsengeschäft zugemessene Repräsentationsarchitektur. Die durch Eckrisalite und Vorhalle mit paariger Säulenstellung raumgreifend gegliederte Hauptfassade aus gelbem Sandstein wird in ihrer Wirkung verstärkt durch ein Programm allegorischer Bauplastik. Sie versinnbildlicht als Reliefs in den Zwickeln der Fensterbögen oder als Skulpturen auf den Gesimsen alle mit der Börse zusammenhängenden Tätigkeiten. Die von Otto Apel 1957-1960 ersetzten Seitenflügel wurden ebenso wie der von Robert Wollmann 1930 angebaute Westflügel seit 2002 durch den Architekten Mariano Rincon in den Fassaden umgestaltet.

Haltestelle Hauptwache www.deutsche-boerse.com

IMPRESSUM

Herausgeber:
Stadt Frankfurt am Main
Stadtplanungsamt
Braubachstraße 15
60311 Frankfurt am Main
Tel.: 069 212 34 871
www.frankfurt.de
planungsamt@stadt-frankfurt.de

Gestalterisches Konzept: unit-design
Gestaltung: Transparent Design Management
Inhalt: Prof. DW. Dreyse / Architekten ABS,
Dr. Volker Rödel
Fotos: Prof. DW. Dreyse / Architekten ABS,
Dr. Volker Rödel, Sabine von Bebenburg
Mit redaktioneller Unterstützung des Presse- und Informationsamtes der Stadt Frankfurt am Main

ROUTE DER INDUSTRIEKULTUR RHEIN-MAIN

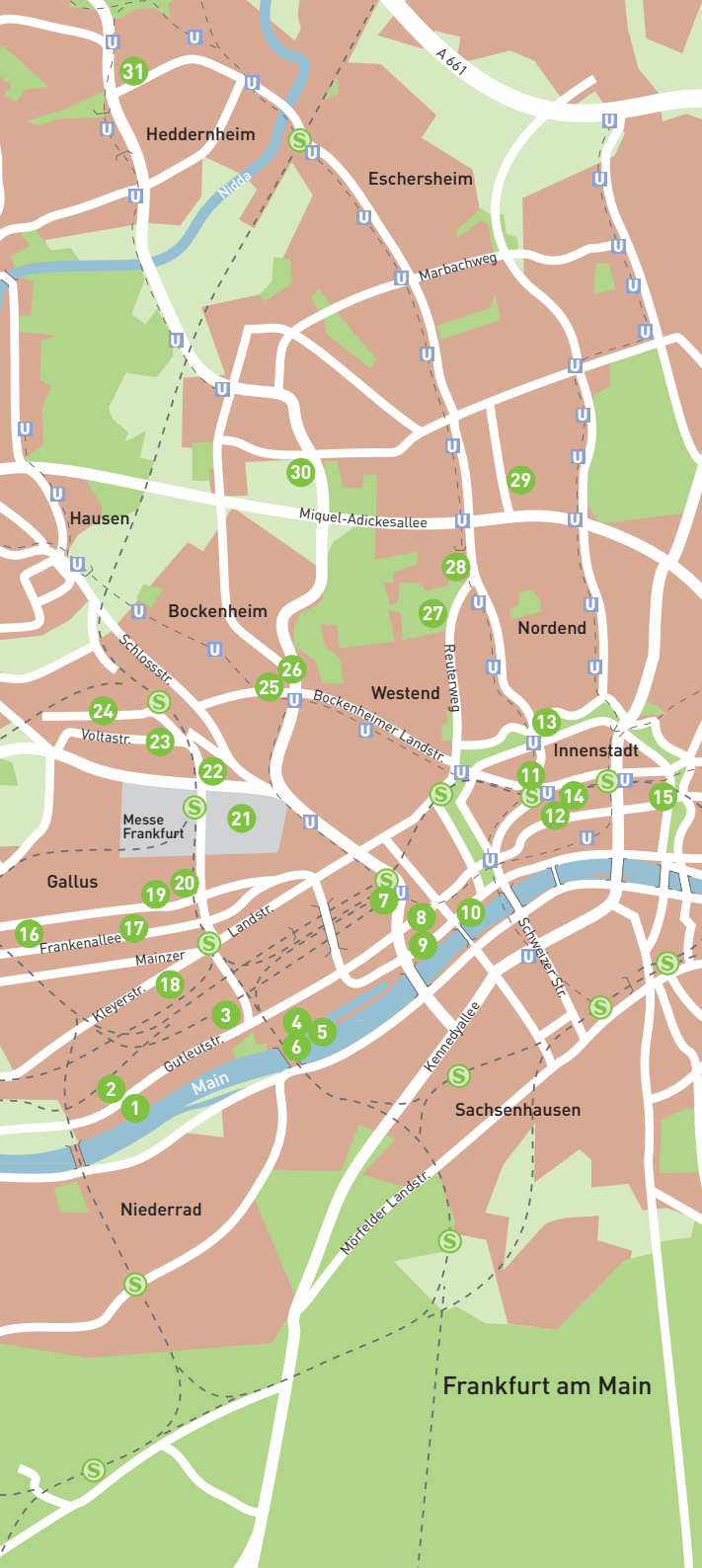
Geschäftsstelle KulturRegion Frankfurt RheinMain gGmbH
Poststraße 16
60329 Frankfurt am Main
Tel.: 069 25 77 17 00

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

August 2006/Auflage 10.000

© Route der Industriekultur Rhein-Main 2006





12 PARKHAUS HAUPTWACHE
Am Kornmarkt 10



Es ist das erste öffentliche Parkhaus in Frankfurt und gleichsam der Prototyp von 10 weiteren innerstädtischen Parkhäusern, mit denen die steigende Nachfrage nach Stellplätzen befriedigt werden sollte. Die Bauart, 1955 von den Architekten M. Meid und H. Romeick konzipiert, ist sehr einfach und effektiv: Über zwei Spindelrampen gelangt der Autofahrer in die bzw. aus den Obergeschossen. Die Stellplätze sind natürlich belichtet und belüftet. Im Erdgeschoss liegen Läden, und ursprünglich war im Einfahrtsbereich eine Tankstelle. Das Gebäude ist aus Stahlbeton. Bei der jüngsten Komplettsanierung wurden unter schwierigen Bedingungen auch die Ansprüche der Denkmalpflege berücksichtigt.

Haltestelle Hauptwache

13 PHILIPP REIS DENKMAL
Eschenheimer Anlage / Oederweg



14 OTTO HAHN DENKMAL
Ziegelgasse, vor der Kleinmarkthalle



Von dem Bildhauer Dr. Knud Knudsen geschaffene Büste des Entdeckers der Kernspaltung, des Nobelpreisträgers und Ehrenbürgers der Stadt Frankfurt, Professor Dr. Otto Hahn, wurde an dessen 10. Todestag, am 28.7.1978 in der Ziegelgasse enthüllt. Sie steht an der Stelle seines im Krieg zerstörten Geburtshauses.

Haltestelle Hauptwache

15 EHEMALIGE BRAUEREI HENRICH
Am Städelhof 6



16 HELLERHOF SIEDLUNG 1 UND 2
Rebstöckerstraße - Frankenallee



Die 1902 von der Stadt Frankfurt und dem Bauunternehmen Philipp Holzmann gegründete Hellerhof AG errichtete bis 1904 73 freistehende Doppelhäuser mit jeweils 12 Kleinwohnungen für Industriearbeiter aus dem Gallus. Die zweigeschossigen Häuser mit spitzen Giebeln sind mit zwei- bis dreifarbigem Blendsteinmauerwerk verkleidet, dessen Ornamentik von Haus zu Haus leicht variiert. Von 1929 bis 1931 wurden in einem 2. Bauabschnitt entlang der Frankenallee rund 800 weitere Kleinwohnungen errichtet. Diesmal waren sie in drei- bis viergeschossigen Zeilenbauten untergebracht, die von dem holländischen Architekten Mart Stam im Rahmen des von Ernst May getragenen Programms des Neuen Frankfurts konzipiert worden sind. Sie stellen ein hervorragendes Beispiel moderner Architektur für den sozialen Wohnungsbau dar.

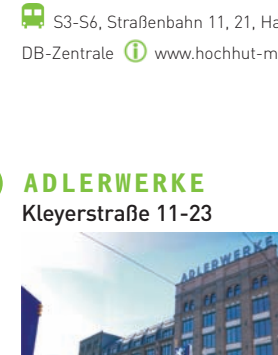
Straßenbahn 11, 22, Haltestelle Rebstöcker Straße, Buslinie 52, Haltestelle Schlossborner Straße

17 TECHNISCHE SAMMLUNG HOCHHUT
Hattersheimer Straße 2-4



Die Technische Sammlung Hochhut zeigt in den Ausstellungensräumen einen Querschnitt durch die Entwicklungsgeschichte der Antriebstechnik. Neben Motoren und Dampfmaschinen sind auch

18 ADLERWERKE
Kleyerstraße 11-23



Mit der seit 1886 bestehenden Fahrradfabrik bezog Heinrich Kleyer 1889 auf dem von der Hessischen Ludwigsbahn entwickelten Industriegebiet eine neu erbaute Fabrik. Abhängig von der Ausweitung der Produktion durch Schreibmaschinen, Autos und Motorräder wuchs auch die Baumasse der Fabrikanlage. Sie erreichte mit den Erweiterungen von 1906/07 und 1910-1912 ihre größte Ausdehnung. Mit ihrer Beton- und Eisenskelettkonstruktion befanden sich die Fabrikbauten auf der bautechnischen Höhe der Zeit. Anachronistisch dagegen wirkt das Äußere durch die massiv in Backstein ausgeführten historisierenden Fassaden, die mit zinnenbewehrten Treppentürmen eher an lombardische Backsteinburgen der Spätgotik erinnern. Die 1992 stillgelegten Fabrikgebäude wurden bis 1997 durch einen neuen Eigentümer nach Planung von Jourdan & Müller mit neuer Nutzung (Verwaltung der DB-AG) reaktiviert. Im 2. Hof wurde 2001 ein Kompressor aus dem Bestand der ehemaligen Cassella AG als Denkmal installiert.

S3-S6, Straßenbahn 11, 21, Haltestelle Galluswarte

19 EISENBAHNDENKMAL
Ecke Stephensonstraße / Idsteiner Straße

20 WASSERTURM DER DB
Westseite Emser Brücke



frühe Automobile und Motorräder sowie weitere technische Exponate ausgestellt.

S3-S6, Straßenbahn 11, 21, Haltestelle Galluswarte, Bus 52, Haltestelle DB-Zentrale www.hochhut-museum.de

21 MESSE FRANKFURT
Ludwig-Erhard-Anlage 1



In Frankfurt werden seit 1240 Messen abgehalten. Bis ins 19. Jahrhundert fanden sie in den engen Gassen, Plätzen und Handelshöfen der Altstadt statt sowie gelegentlich am Mainufer. 1907 wurde die Messegesellschaft neu gegründet, und seitdem werden die Messen und Sonderausstellungen (z.B. 1909 Internationale Luftschiffahrt-Ausstellung) außerhalb der Stadt auf dem neuen Messegelände abgehalten. Neben der 1909 eröffneten Festhalle entstehen bis heute immer wieder neue, größere und auch architektonisch beachtenswerte Messehallen für die unterschiedlichsten Veranstaltungen, die weltweite Bedeutung erlangt haben. Heute umfasst das Messegelände insgesamt 10 Messehallen mit einer Ausstellungsfläche von über 320.000 qm sowie ein Freigelände von ca. 85.000 qm.

U4, Straßenbahn 16, 17, Haltestelle Festhalle/Messe www.messefrankfurt.com

Foto: Messe Frankfurt

21A FESTHALLE



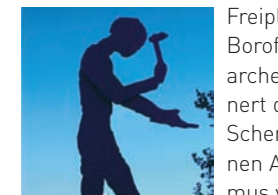
Im Vorgriff auf den 3. Wettstreit Deutscher Männer-Gesangs-Vereine 1909, für den in Frankfurt ein geeigneter Veranstaltungsort fehlte, veranlasste die Stadt 1906 einen Architektenwettbewerb. Aus ihm ging nach einer zweiten Überarbeitungsstufe Friedrich von Thiersch als Sieger hervor. Nach seinem Entwurf entstand bis 1909 eine der größten Hallenkonstruktionen Europas, aus deren rechteckiger Grundfläche (111 x 48 m) elliptisch gekrümmte Binder als durchbrochene Stahl-Vollwandträger zum Kuppelring der Scheitellaterne in 30,5 m Höhe aufsteigen. Das ursprünglich geplante Gesamtensemble bleibt bis heute unvollendet, wird aber in der Gestalt von 1908 bis zur Jahrhundertfeier rekonstruiert. Die Halle wird außerhalb der Messen für politische und kulturelle Großveranstaltungen genutzt.

21B HALLE 3



Die neue Messehalle 3 weist gigantische Ausmaße auf: 140 mal 220 m im Grundriss, Höhe 43 m und 38.000 qm Ausstellungsfläche in zwei Ebenen. Das Dach besteht aus fünf doppelt gekrümmten stählernen Stabtragbögen mit einer Spannweite von 165 m. Die obere, völlig stützenfreie Ebene wird für den Messeauf- und Abbau durch 8 Aufzüge für Lastwagen (bis zu 15 t) erschlossen. Die 2000/01 in nur 17 Monaten errichtete, von Nicholas Grimshaw entworfene Halle zählt zu den modernsten und beeindruckendsten Messehallen Europas.

21C HAMMERING MAN
Ludwig-Erhard-Anlage 1



Freiplastik aus Stahl von Jonathan Borofsky 1991 errichtet. In seiner archetypischen Bildhaftigkeit erinnert der „Hammering Man“ an einen Scherenschnitt. Mit seiner monotonen Armbewegung – im Atemrhythmus von zweimal Ein- und zweimal Ausatmen – ist er ein Sinnbild des arbeitenden Menschen. Als Symbol steht er für das unaufhaltsame Fortschreiten der Zeit. Durch seine beachtliche Größe von 21 m ist der „Hammering Man“ zu einem Wahrzeichen von Frankfurt geworden.

22 BAUERSCHER SCHRIFTGIESSEREI
Hamburger Allee 45

23 E-WERK BOCKENHEIM
Kuhwaldstraße



Das Ensemble wurde 1892 von der „Elektrizitäts-Aktien-Gesellschaft vorm. W. Lahmeyer & Co.“ erbaut. Ein straßenseitiges Giebelpaar, an das sich zweiflügelige Seitenflügel mit ebenfalls neoromanischen Backsteinfassaden anschließen, verbirgt die im Obergurt parabelförmig gekrümmte eiserne Deckkonstruktion des zweischiffigen Maschinen- und Kesselhauses. An der Nordseite endet das Gebäude in gestaltprägenden Türmen, zu denen im Süden der auf hohem Ziersockel erbaute Schornstein ein Gegengewicht bildet. Das Gebäude befindet sich in Privateigentum und wird im Wesentlichen als Remise genutzt.

S3-S6, Haltestelle Westbahnhof, Straßenbahn 17, Haltestelle Kuhwaldstraße

24 WASSERTURM I. C. G. A.
Solmsstraße 38

25 BOCKENHEIMER DEPOT
Carlo-Schmid-Platz 1

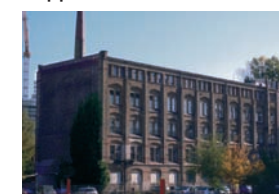


Am Platz eines seit 1882 bestehenden Betriebshofes der Frankfurter Trambahn AG wurde im Auftrag der Stadt 1898-1899 eine neue Wagenhalle für die städtische (elektrifizierte) Straßenbahn errichtet. Die Außenwände in Backsteinrohbau umschlossen ursprünglich einen dreischiffigen basilikalischen Raum, dessen 14,2 m breites Mittelschiff die von Ph. Holzmann & Co. seriell gefertigten hölzernen Bogenbinder überspannen, einer Sparkonstruktion, die auf eine Entwicklung von

Ph. de l'Orme im 16. Jh. zurückgeht. Nach langem Leerstand wurde das Depot 1988 durch Heinrich & Geiger sensibel zu einer Theaterspielstätte umgebaut.

U4, U6, U7, Straßenbahn 16, Haltestelle Bockenheimer Warte www.bockenheimer-depot.de

26 EHEMALIGE DRUCKEREI DONDORF
Zeppelinallee 13



In unmittelbarer Nähe der Betriebsgebäude der Frankfurter Trambahngesellschaft bezog die mit dem Druck von Banknoten, Wertpapieren und Spielkarten groß gewordene und auf Chromolithographie spezialisierte Druckerei 1890 einen Neubau. Einseitig durch einen risalitartigen Kopfbau gefasst, öffnen sich die Backsteinfassaden mit Segmentbogenfenstern zwischen die Vertikale betonenden Lisenen, unter dem Traufgesims verbunden durch eine Galerie kleinerer Fenster. Beachtenswert ist auch der gut erhaltene Backsteinschlott. Seit den 1970er Jahren durch die Universität genutzt ist heute die Zukunft ungewiss.

U4, U6, U7, Straßenbahn 16, Haltestelle Bockenheimer Warte

27 IG-FARBEN HAUS
Norbert-Wolheim-Platz



Der für die Hauptverwaltung der IG-Farben 1928-30 nach den Plänen von Hans Poelzig erstellte Bürobau besteht aus einem neugeschossigen, kammartigen und leicht gebogenen Gebäude. Es erhebt sich schlossartig, von einem Park (Gestaltung Max Bromme) umgeben, hoch über die Stadt. Die streng symmetrische Anlage wurde in Stahlskelettbauweise mit einer Travertinverkleidung errichtet, genauso auch das weiter nördlich gelegene Casinogebäude. Von hier aus

waren die IG-Farben zwischen 1940 und 44 planerisch und wirtschaftlich an der Judenvernichtung beteiligt. Nach dem Krieg residierte in diesem Gebäude der amerikanische Hochkommissar, und hier wurde die hessische Verfassung proklamiert sowie die Währungsreform erarbeitet. Nach 50 Jahren der Nutzung durch die US-Army wurde die Gesamtanlage zum neuen Sitz der Johann Wolfgang Goethe-Universität bestimmt (Campus Westend).

Buslinie 36, 75, Haltestelle Uni Campus Westend www.uni-frankfurt.de

30 UMSpannwerk NORD
Eschersheimer Landstraße 147

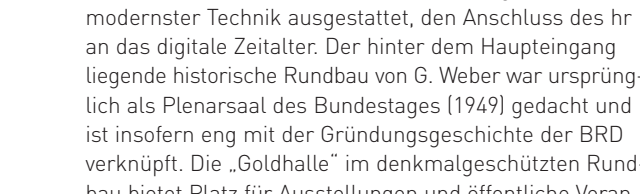
28 HESSISCHER RUNDFUNK
Bertramstraße 8



Der Hessische Rundfunk hat seit 1948 seinen Hauptsitz in Frankfurt am Main, seit 1949 befindet er sich an der Bertramswiese. Das "Funkhaus am Dornbusch" beherbergt einen Großteil der Redaktionsräume und Produktionsstätten für Hörfunk und Fernsehen. Seit 1996 sichert das neue Hörfunkgebäude, mit modernster Technik ausgestattet, den Anschluss des hr an das digitale Zeitalter. Der hinter dem Haupteingang liegende historische Rundbau von G. Weber war ursprünglich als Plenarsaal des Bundestages (1949) gedacht und ist insofern ein mit der Gründungsgeschichte der BRD verknüpft. Die „Goldhalle“ im denkmalgeschützten Rundbau bietet Platz für Ausstellungen und öffentliche Veranstaltungen. Zum hr-Gelände gehört seit 1966 auch die benachbarte historische Gutsanlage Bertramshof, die 1993 in Zusammenarbeit mit dem Denkmalschutz nach Planung von Heinrich & Geiger renoviert und umgebaut wurde.

Buslinie 34, Haltestelle Europaturm

31 MHW - ABFALLVERBRENNUNGSANLAGE NORDWESTSTADT
Heddernheimer Landstraße 157



1965 entstand mit dem neuen Stadtteil Nordweststadt die heutige Abfallverbrennungsanlage. Die Anlage besteht aus einem Abfallbunker, einem Kesselhaus mit vier Verbrennungslinien, einem Mitte der 90er Jahre nachgerüstetem Rauchgasreinigungssystem ebenfalls mit vier Linien und einem 110m hohen Schlot (Fessie). Je Verbrennungslinie werden pro Stunde 15 - 17t Abfall verbrannt. Der bei der Verbrennung entstehende Hochdruckdampf (ca. 50t/h) wird an das benachbarte Heizkraftwerk zur Erzeugung von Strom und Wärme abgegeben. Der Großteil der elektrischen Energie wird in das öffentliche Netz eingespeist. Mit der Wärme werden ca. 10.000 Haushalte, 140 Kleingewerbe und 20 Großfirmen der Nordweststadt beheizt. Zur Zeit wird die Anlage im laufenden Betrieb bis 2008 saniert.

U1, Haltestelle Heddernheimer Landstraße www.fes-frankfurt.de

29 EUROPATURM
Ginnheimer Stadtweg 90



Der Europaturm (inoffiziell Ginnheimer Spargel genannt) ist mit 337 m Höhe eines der höchsten Bauwerke Europas. Die mit 227 m besonders hochgelegene Kaste hat einen Durchmesser von fast 60 m und beherbergte bis 1999 ein Restaurant und eine Diskothek. Sie bietet einen einzigartigen Blick über die Rhein-Main-Region. Der

zwischen 1974 und 78 erbaute, von Erwin Heinle konzipierte Turm dient vor allem der Telekommunikation. Er wird als Empfangsstation für Satellitensignale genutzt und kann diese terrestrisch oder via Kabelnetz über Südhessen verteilen. Nach einer Antennenmodernisierung 2004 kann er bis zu 24 Fernsehprogramme ausstrahlen. Sein runder tragender Betonschacht wurde mit einer nach oben wandernden so genannten Gleitschale errichtet, in die der hochwertige Beton in ununterbrochener Folge gepumpt wurde - eine technische Leistung, die bis heute weltweit noch nicht übertroffen wurde.

Buslinie 34, Haltestelle Europaturm