

ROUTE DER INDUSTRIEKULTUR RHEIN-MAIN

Die Route der Industriekultur Rhein-Main führt zu wichtigen industriekulturellen Orten zwischen Aschaffenburg 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.

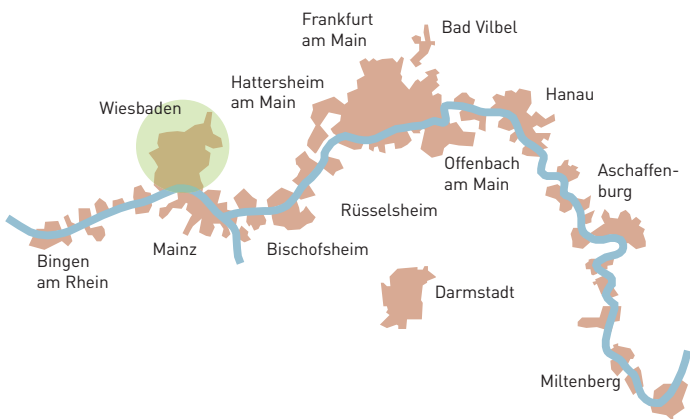
INDUSTRIEGESCHICHTE IN WIESBADEN

Zentral im Rhein-Main-Gebiet gelegen, am Fuß des Taunus und nur einen Katzensprung vom Rheingau entfernt, ist die traditionsreiche „Weltkurstadt“ Wiesbaden heute zugleich Verwaltungszentrum, Dienstleistungsstadt und Industriestandort. Noch bis zum Beginn des 20. Jahrhunderts war man bestrebt, die „Krone der Taunus-Heilorte“ rauchfrei zu halten und die Ansiedlung von Industriebetrieben zu verhindern. So ist die Wiesbadener Kernstadt mit ihren ausgedehnten Villengebieten vor allem als beliebter Wohnort von Industriellen eine industriekulturelle Entdeckungsreise wert. Zur Industriekultur in der Wiesbadener Innenstadt führt sie: **„Wiesbaden I, Industriegeschichte zwischen Neroberg und Salzbachtal“**. Traditionsreiche Großbetriebe der chemischen- und der Metallindustrie, der Zement- und Papierherstellung entstanden im 19. Jahrhundert in den südlich gelegenen Gemeinden an der Rheinfrost zwischen Schierstein und Kostheim. Erst über die Eingemeindung von Schierstein und Biebrich im Jahr 1926 wuchs Wiesbaden an den Rhein und zur Industriestadt heran. Auf amerikanische Anordnung erfolgte am 10. August 1945 die Eingliederung der ehemaligen Mainzer Stadtteile Amöneburg, Kastel und Kostheim mit Großbetrieben wie der Dyckerhoff-Portland-Zementwerke AG, den Chemischen Werken Albert oder der „Cellulose“ in Kostheim.

Das industrielle Erbe der Stadt entlang des Rheinufers gilt es lebendig zu halten und der Bevölkerung ins Bewusstsein zu rufen – mit seiner beispiellosen Produktivität und den technischen Höchstleistungen, die hier zu Hause sind. Wiesbaden bleibt so in seinem Dreiklang erhalten: als attraktive Wohnstadt, als Dienstleistungsstadt und auch als Industriestadt. Vor diesem Hintergrund sollen in

der hessischen Landeshauptstadt, die sich als eine der ersten Kommunen der Region der Initiative für die Route angeschlossen hat, die Schätze der Industriekultur systematisch ans Tageslicht gehoben werden. Die Route der Industriekultur Rhein-Main und die Fortsetzung des Regionalparks auf Wiesbadener Gebiet sollen im Dienste der hier arbeitenden und lebenden Menschen Räume – wie zum Beispiel das Salzachtal – neu erschließen, städtebauliche Lücken schließen und Brücken bauen.

ROUTE DER INDUSTRIEKULTUR IM ÜBERBLICK



Zentraler Ausgangspunkt für den vorliegenden lokalen Routenführer Wiesbaden II -Industriegeschichte zwischen Schierstein und Mainz-Kostheim ist der ebenfalls im lokalen Routenführer Wiesbaden I aufgenommene Hauptbahnhof. Dort findet sich auch der zentrale Bushaltepunkt, zu erreichen durch vielfache Anschlüsse der Bahn [S, RB, IC, ICE], und über die Autobahnen A3, Ausfahrt Wiesbaden; A66, bis Ausfahrt Mainzer-Straße; A671, bis Anschlussstelle Amöneburg. Ausreichend **P+R** Parkplätze befinden sich auf der Ostseite des Bahnhofes. Die Zugänglichkeit für Behinderte zu den Bahnsteigen ist gegeben.



Information

P+R Park+Ride



Besichtigung



Öffentliche Verkehrsmittel

1

WASSERWERK SCHIERSTEIN

Söhnleinstraße 8



Wiesbadens Wasserbedarf stillt neben den Taunusstollen seit 1900 das Schiersteiner Wasserwerk. In der zweiten Ausbaustufe entstand zwischen 1904 und 1906 eine in Backstein gehalten

tene Anlage in romanisierendem Stil, die laut städtischer Ausschreibung „in durchaus kunstgerechtem Verbands“ auszuführen war und der Grundwassergewinnung diente. Aus dieser Bauphase erhalten geblieben sind das Kessel- und Maschinenhaus des Pumpwerks sowie das Gebäude der Filteranlage und die Filterhäuschen. Der Schornstein ist heute verschwunden und neben der Grundwassergewinnung ist eine moderne Rheinwasseraufbereitung entstanden. Das Gelände der Wasserfabrik am Rhein ist zu einem Naturparadies geworden, das zahlreichen seltenen Tierarten – darunter einigen Weißstörchen – eine Zuflucht bietet.



Bus-Linien 23 und 5



Besichtigung



www.hessenwasser.de

2

SEKTKELLEREI SÖHNLEIN

Söhnleinstraße 8



Das repräsentative Palais der Sektkellerei im Stil des Historismus birgt im Inneren ein neogotisches Treppenhaus. 1864 gründete Johann Jacob Söhnlein die „Rheingauer Schaumweinfabrik“

und gab 1868 nach einer Begegnung mit Richard Wagner seinem Sekt den Namen „Söhnlein Rheingold“, eine Entscheidung, die sich bald auszahlen sollte: Auf Erlass von Kaiser Wilhelm I. waren die deutschen Kriegsschiffe nicht mehr mit französischem Champagner, sondern mit Schiersteiner Rheingold zu taufen. Heute ist Söhnlein Brillant eine der erfolgreichsten Sektmarken in Deutschland.



Bus-Linien 23 und 5



Besichtigung



www.soehnlein.de

3

DYCKERHOFFSTEG

Hafeneinfahrt Schierstein



Das elegant geschwungene Brückenbauwerk zeigt die Möglichkeiten der Spann-, Leicht- und Weißbetontechnik auf. Anlässlich des 100-jährigen Firmenjubiläums der Dyckerhoff-Zementwerke im

Jahr 1964 gestiftet, wurde der Steg 1967 in auskragender Freivorbauweise errichtet und schließt seitdem eine Lücke im Uferweg.



Bus-Linien 23 und 5

4

RAIFFEISENSILO / KRAFTFUTTERWERK

Hafenweg 1



Im prominent am Hafen gelegenen Kraftfutterwerk der Raiffeisen werden seit 1968 verschiedene landwirtschaftliche Rohwaren überwiegend per Schiff (80%) und Schwerlastverkehr an-

transportiert und zu Futtermittel gemahlen, dosiert, gemischt, gelagert und später wiederum versandt. Das Silo besitzt mit seinen 100 Dosierzellen zur Einlagerung von Rohstoffen eine Gesamtkapazität von 18.800 Tonnen, die darüber hinaus durch ca. 6.000 Tonnen Lagerkapazität für die fertigen Mischfutter und Zusatzstoffe ergänzt werden. Im Werk werden nach ca. 200 Rezepturen für alle Nutztierarten – Kälber, Rinder, Schweine, Geflügel, Pferde, Kaninchen, Schafe usw. – Mischfuttermittel nach dem individuellen Nährstoffbedarf der einzelnen Arten hergestellt. Auf Grund seiner Höhe und zentralen Lage am Eingang zur Stadt prägt es wie ein industriell genutztes Stadttor im Sinne einer „Landmarke“ die Strom- und Stadtlandschaft am Rhein und dient zugleich auf den der Stadt nah liegenden Höhenrücken des Taunus dem Wanderer als Orientierungspunkt.



Bus-Linien 23 und 5

5

VILLA RHEINHÜTTE


Rheingaustraße 107



Die monumentale, an mittelalterliche Burgen erinnernde Villa wurde 1854 bis 1856 als Landhaus am Flussufer errichtet. Architekt des Gebäudes war der spätere Wiesbadener Stadtbaumeister

Alexander Fach. Die Villa wurde als Verwalter- bzw. Direktorenhaus der Rheinhütte geplant und noch vor Gründung des Hochofenwerks (1857) fertig. Schon wenige Jahre nach ihrem Bau musste der direkt angrenzende Betrieb an den 28jährigen Hochofeningenieur Ludwig Beck verkauft werden, der ein weit weniger repräsentatives Gebäude neben der Industriellenresidenz bezog. Er wandelte das Hochofenwerk in eine Eisen- und Stahlgießerei um. Die Becksche Rheinhütte wurde 1988 von einer Mannheimer Firma übernommen und ging in den späten 90er Jahren des Zwanzigsten Jahrhunderts schließlich an die FRIA-

TEC AG über. An der Rheinhüttenstraße werden heute vornehmlich Pumpen verschiedenster Konstruktionen für die chemische Industrie produziert.

 Bus-Linie 7

6


VILLA BECK

Rheingaustraße 138



1872 erbaute der Uhrenfabrikant Hubertus Kreitz die Villa, um hier seinen Lebensabend zu verbringen. 1898 erstand der Fabrikant Ludwig Beck, der 1869 die Nassauische Rheinhütte übernommen

hatte, das spätklassizistische Bauwerk. Die Villa wurde so zum Elternhaus des späteren Widerstandskämpfers Generaloberst Ludwig Beck, der sich nach dem gescheiterten Aufstand vom 20.7.1944 das Leben nahm.

 Bus-Linie 7

7

ZOLLAMT BIEBRICH

Rheingaustraße 147



Ein Zollamt gab es in Biebrich bereits seit 1838. Auf Beschluss der Rheinschiff-fahrtskommission war Biebrich 1830 zum Rheinhafen mit dem Recht auf ein Waren-freilager erklärt worden,

was den Neid der zunehmend von den Warenströmen abgeschnittenen Mainzer Kaufleute heraufbeschwor. Beim „Mainzer Nebeljugenstreich“ 1841 blockierten sie in einer Nacht mit 50.000 Zentnern Bruchsandstein die Biebricher Hafenzufahrt. Erst nach einer Beschwerde beim Frankfurter Bundestag und nach der Beseitigung des Damms durch österreichische und preußische Soldaten der Mainzer Garnison drei Monate später konnte das erste Dampfschiff wieder nach Biebrich gelangen. Das heutige Zollamtsgebäude wurde Anfang des 19. Jahrhunderts – als symmetrische Anlage von zwei turmartigen Gebäuden flankiert – erbaut, die aber später wieder abgebrochen wurden. Der fünfgeschossige Zollspeicher wurde 1948 geplant und in den 1950er Jahren errichtet. Ein 25 Meter auf den Rhein auskragender stählerner Ladekran wurde in den 1990er Jahren demontiert und verschrottet. Die

beiden halbrunden Erhebungen in der Kaimauer zeugen noch von diesem Bauwerk. Die Gebäude des Zollamts und Zollspeichers stehen heute leer. Aufgrund seiner Lage am Fluss ist eine Umnutzung im Rahmen des Projekts „Soziale Stadt“ im Gespräch. Aus dem direkt am Rhein platzierten „hässlichen Entlein“ soll ein soziales und kulturelles Zentrum für den Stadtteil werden. Hier ist in naher Zukunft die Andockstelle für die Route der Industriekultur Rhein-Main geplant und von hier aus erschließt die Wiesbadener Talroute die industriekulturell bedeutsamen Orte in der Innenstadt.



Bus-Linien 4, 14 und 38

8

UNTERNEHMERVILLEN

Rheingaustraße 180, 182, 184



In schöner Einträchtigkeit stehen in direkter Nachbarschaft zur ehemaligen Rheinkaserne drei Villen großer Wiesbadener Unternehmerfamilien nebeneinander: In der Villa Rheingaustraße



180 residierte Kommerzienrat Karl Dyckerhoff, Enkel des Firmengründers, der 1896 in die Firma eingetreten und 1911 zum Geschäftsführer avanciert war. Im Haus nebenan mit der Nummer 182 logierte bis 1901 Kommerzienrat Heinrich Albert, der Schüler des Chemikers Justus von Liebig



und Gründer der Chemischen Werke Albert. Dieser hatte 1858 auf nassauischem Gebiet in der Lohmühle bei Biebrich mit der Fabrikation von „künstlichem Guano“ begonnen und seine Düngemittelproduktion 1861 an den Rhein in das damals hessische Amöneburg verlegt. Die Verlegung der Fabrik auf die Biebricher Seite war ihm vom Herzog versagt worden.

Herzog Adolph fürchtete, die Abgase der Fabrik könnten die Gesundheit der Soldaten in der nahen Rheinkaserne beeinträchtigen. Nur wenige Schritte vom Werk entfernt befindet sich auch der Stammsitz der Familie von Wilhelm Kalle (Nr. 184), dem Gründer der gleichnamigen Farbwerke, der 1863 mit drei Arbeitern die Produktion der Farbstoffe Fuchsin-Rot, Blau und Violett gestartet hatte. Schon ein Jahr später konnte die Firma sechzehn verschiedene

IMPRESSUM

ROUTE DER INDUSTRIEKULTUR
RHEIN-MAIN



Herausgeber:

Magistrat der Landeshauptstadt Wiesbaden, Postfach 3920,
65029 Wiesbaden

Informationen zur Route der Industriekultur in Wiesbaden unter
0 611 - 31 65 94 (Amt für Stadtplanung) oder
0 611 - 360 82 63 (Projektbüro Stadtmuseum)

Informationen zur Route der Industriekultur Rhein-Main:
www.route-der-industriekultur-rhein-main.de

Gestalterisches Konzept:
unit-design für die Route der Industriekultur Rhein-Main

Grafik:
Standard Rad.

Fotos:
Marcus Vaupel, Stadtarchiv Wiesbaden

Texte:
Dr. Bärbel Maul, Marcus Vaupel

Juni 2005/Auflage 4.000

© Route der Industriekultur Rhein-Main 2005

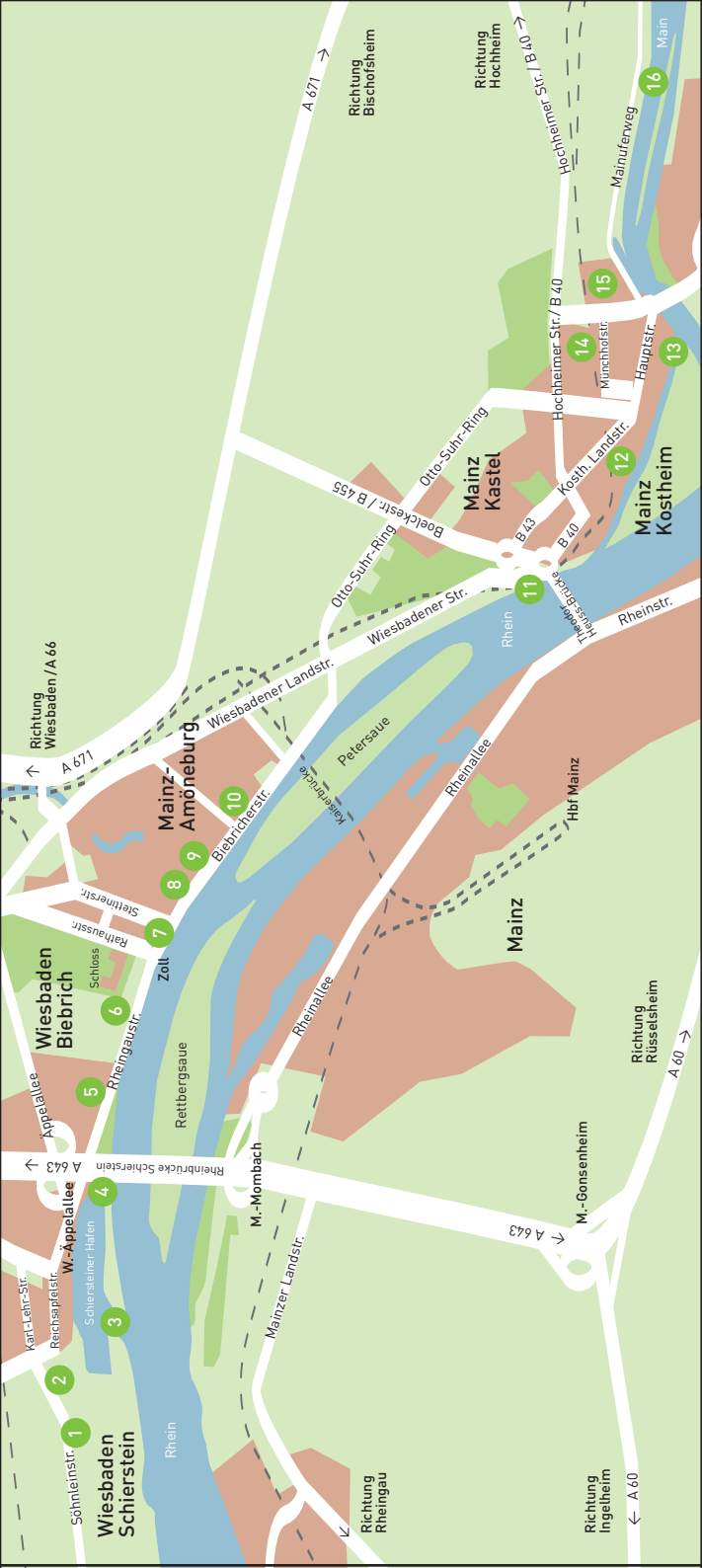


WIESBADEN
LANDESHAUPTSTADT



KulturRegion
Frankfurt RheinMain





Teerfarbstoffe herstellen. 1913 zählte das Werk 769 Beschäftigte.



Bus-Linien 4, 14 und 38

9

VERWALTUNGSGEBÄUDE DER KALLE-CHEMIE-WERKE

Biebricher Straße



Im Jahre 1938 durch die Architekten Markwart und Seibert erbaut, bietet das Kalle-Haus einen interessanten Stilmix aus Elementen der Neuen Sachlichkeit und der NS-Architektur. Der dunkle Klinker, die horizontalen Fensterbänder sowie die halbrunden verglasten Vorbauten erinnern an die Neue Sachlichkeit, wohingegen mit den kräftigen Fensterkreuzen, der stark betonten Mittelachse und dem mächtigen Eingangsportal typische Merkmale der Architektur des Dritten Reiches sichtbar werden. Mit der Gründung der IG Farben im Jahr 1916 und der Angliederung der Farbenfabrik Kalle an die Farbwerke Hoechst wenige Jahre später war eine Umorientierung der Produktion auf ein neues Produkt nötig gewesen: Cellophan wurde zum Motor des wirtschaftlichen Erfolges. Nach Entflechtung des IG-Farben-Konzerns in der Nachkriegszeit der Hoechst AG angegliedert, beherbergt der „Industriepark Kalle-Albert“ heute neben den Produktionsanlagen von Kalle Firmen aus ganz unterschiedlichen Branchen. Weiterhin ist die chemische Industrie mit zahlreichen Betrieben am Standort vertreten. Der Name Kalle steht heute noch für einen Teil der Gesamtproduktion des Industrieparks und umfasst das bekannte Kalle-Schwammtuch und Kunststoffhüllen für die Nahrungsmittelproduktion.



Bus-Linien 4, 14 und 38

10

KRAFTWERK MIT TURBINENHALLE DER DYCKERHOFF-ZEMENTWERKE AG



Das großzügige Gebäude beinhaltet ein Kesselhaus und eine Turbinenhalle mit verschiedenen Nebenräumen. Seit einigen Jahren stillgelegt, befindet sich dort heute ein Lager. Bemerkenswert ist neben der Architektur auch die Freitreppe, die von der Halle zum Rhein führt und die Integration in eine

kleine Gartenanlage. Direkt neben dem Kraftwerksbau findet sich der im romantischen Historismus ausgeführte alte Wasserturm des Dyckerhoffwerks, der ab 1882 die Dampfmaschinen der Zementfabrik mit Kondensationswasser versorgte und auch die Wasserzufuhr für Feuerlöschzwecke sicherte. Die Portland-Cement-Fabrik Dyckerhoff & Söhne war 1864 von Wilhelm Gustav Dyckerhoff mit seinen beiden Söhnen gegründet worden und gehört heute zu dem italienischen Baustoffkonzern Buzzi Unicem. Im nordöstlich des Werks gelegenen Steinbruch wird der Rohstoff – Kalkmergel – abgebaut, über ein Transportband zu den Werksanlagen gebracht und hier weiterverarbeitet. Weithin sichtbar bilden die beiden von Ernst Neufert errichteten Wärmetauschertürme zusammen mit den davor liegenden riesigen Drehöfen das Herzstück der Wiesbadener Zementproduktion. Im Inneren der Türme wird die Abwärme der Drehöfen genutzt, um das Rohmaterial zu erhitzen. In die leicht geneigten Ofenrohre rutscht das zerkleinerte Rohmaterial hinein, während ihm von unten eine heiße Flamme entgegen schlägt. So sintert das Material bei einer Temperatur von 1450 Grad Celsius ab. Der dabei entstehende Zementklinker wird unter Beigabe verschiedener Zusätze zu genormten Zementqualitäten vermahlen. Ein eigener Bahnanschluss und der Rheinanleger sorgen für zügige Verladung der Endprodukte.



Bus-Linie 33



www.dyckerhoff.de

11

KIES MENZ

Brückenkopf Mainz-Kastel



Krane unterschiedlicher Bauweisen zeigen den Baustoffhandel an, der zu den letzten Wirtschaftsaktivitäten direkt am Rheinufer zählt. Die Anfänge des Familienunternehmens gehen auf

das Jahr 1878 zurück. Im Boom der Gründerjahre war der Bedarf nach Baumaterial stetig gewachsen. Zunächst mit Muskelkraft, seit 1900 mit Hilfe eines Dampfbaggers, wurde der Kies vom Grund des Rheins „geschrappt“. Nach dem Ersten Weltkrieg litt die Qualität des Materials durch die Verschmutzung des Rheins derart, dass die Firma sich nach neuen Förderstätten im Oberrheintal umschauchen musste. Nach dem Zweiten Weltkrieg wurde die Verladeanlage modernisiert. Vier firmeneigene Motorschiffe transportierten Millionen Tonnen Oberrheinkies an das Kasteler Ufer, von wo aus die Neubauten des weiteren Umlands versorgt wurden. Auch der 1955 im Zuge des

Ausbaus zur „autogerechten Stadt“ erbaute Kasteler Kreisel besteht zu einem guten Teil aus Baustoffen der Kiesverladestation Menz. Das Unternehmen handelt heute mit Kies, Sanden und Natursteinen aus allen Teilen der Welt.



Bus-Linie 33



www.menz-gmbh.de

12

LINDE KÄLTETECHNIK GMBH & CO. KG

Kostheimer Landstraße 21



Das Unternehmen Linde wurde 1879 in Wiesbaden gegründet, um den Erfindungen des „Altmeisters der Kältetechnik“ Carl von Lindes wirtschaftlich zum Durchbruch zu verhelfen. Die Lin-

deschen Kältemaschinen fanden dankbare Abnehmer unter den deutschen Bierbauern. Bis Ende der 1880er Jahre belieferte die Firma 445 Brauereien mit 747 Kältemaschinen. Die maschinelle Kühlung sorgte dafür, dass zum wirtschaftlichen Vorteil der Brauindustrie nun auch im Sommer untergäriges Bier gebraut werden konnte. Linde baute ab 1880 in den großen deutschen Städten wahre „Kältepaläste“ zur Aufbewahrung verderblicher Güter aller Art. Hier wurden täglich bis zu 1.000 Zentner Eis produziert und zum Preis von 70 Pfennig pro 100 Kilo verkauft. Die Entwicklung von Kühlanlagen für die Laderäume machte erstmals den Transport von Frischfleisch über lange Strecken per Schiff möglich. Der Unternehmensteil Linde Kältetechnik der Firma Linde wurde 2004 vom US-Unternehmen Carrier Corp. aufgekauft.



Bus-Linien 13, 17, 27 und 33

13

KLÄRWERK KOSTHEIM

Maaraue, Lesselallee



Die Entsorgungsbetriebe der Landeshauptstadt Wiesbaden (ELW) haben in den letzten Jahren ihre Abwasseraufbereitung den hohen gesetzlichen Auflagen angepasst und mit modernster Technik ausgestattet. Im neu erbauten Klärwerk Biebrich wurden zudem Kapazitäten für die Abwasserreinigung aus dem Einzugsgebiet des ehemaligen Klärwerks Kostheim geschaffen, so dass dieses mit Inbetriebnahme des Klärwerks Biebrich im Frühjahr 2002 abgeschaltet werden konnte. Statt Geld in einen

Abriss zu investieren, haben die städtischen Entsorgungsbetriebe das Gelände in die Hände des Vereins Klär-Werk gegeben, der mit Ausstellungen, Happenings und vielfältigen Veranstaltungen die Abwasserbeseitigungsanlage zum Erlebnisraum entwickelt.



Bus-Linien 13, 17, 27 und 33



Gruppenführung nach Vereinbarung möglich



Tel.: 06134 xxx xx xx

14

ZÜNDHOLZFABRIK KOSTHEIM

Hauptstraße 16



Kurz vor der Jahrhundertwende zum 20. Jahrhundert entstand der im Kostheimer Volkesmund genannte „Industriehof“, der in seiner Ausführung in zweifarbigem Klinker und in seiner sehr kleinteiligen baulichen Struktur als geschlossenes Ensemble (Stadt in der Stadt) noch immer die typischen Merkmale der Industriearchitektur des Historismus „en miniature“ zeigt. Hier waren eine ganze Reihe von kleineren Betrieben untergebracht: von der Zündholz-, der Leinöl- und Schellackfabrik über eine Petroleumfabrik bis hin zu einer Produktion für Wachswaren. In den Nachkriegsjahren entwickelte sich der „Industriehof“ zunehmend zu einem Paradies für Autoschlosser und Autoliebhaber, was sich bis zum heutigen Tage in der Nutzerstruktur niederschlägt. Im Sinne der bestehenden Identität stiftenden kleinteiligen Struktur des „Industriehofes“ werden durch die hessische Landeshauptstadt für das Areal derzeit nachhaltige städtebaulichen Entwicklungskonzepte gemeinsam mit den Eigentümern entwickelt, mit der Zielsetzung, den wesentlichen prägenden Charakter der Anlage zu erhalten und einer Neunutzung zuzuführen.



Bus-Linie 33

15

SCA HYGIENE PRODUCTS

Hauptstraße 1



Die „Cellulose“ und ihre Papierproduktion sind eng mit der Geschichte von Kostheim verwoben. Im Jahr 1885 nahm der Reeder Hubert Anton Ditsch auf einer Fläche von 8.000 Quadratmetern die

Produktion auf. Schon wenige Jahre später erweiterte er die Produktpalette um Seiden- und Kuvertpapier. Ein eigens für das Werk ausgebauter Hafen sicherte die Rohstoffzufuhr, zunächst von deutschem, später auch von finnischem und russischem Holz. 1909 hatte das Unternehmen bereits 507 Beschäftigte, die zum großen Teil direkt aus Kostheim kamen. Die durch die Zellstoffproduktion aufgetretenen Belastungen von Luft und Gewässer führte Mitte der 60er Jahre zur Umstellung der Rohstoffbasis von Zellstoff auf Altpapier. Heute produziert die alte „Cellulose“ als Teil des schwedischen SCA-Konzerns aus Altpapier umweltfreundliches Recyclingpapier – mit Umweltzertifikat!



Bus-Linie 33

16

STAUSTUFE KOSTHEIM

Mainuferweg



Die Mainuferstaaten Preußen, Bayern, Hessen und Baden schlossen im Jahr 1883 eine Vereinbarung über den Staustufenausbau zwischen der Mainmündung und Frankfurt. In der Folge wurden bis 1886

die fünf Staustufen Kostheim, Flörsheim, Okriftel, Höchst und Niederrad gebaut. Von 1929 bis 1934 erfolgte der zweite Staustufenausbau der Strecke Kostheim-Frankfurt. Dabei konnte die Zahl der Schleusen auf drei reduziert werden. Das 1934 im Stil der Neuen Sachlichkeit fertig gestellte Wehr Kostheim ist die westlichste Anlage der Route. Sie gilt als eine der verkehrsreichsten Binnenschleusen Deutschlands. Im Jahr 2004 passierten 24.416 Schiffe die Staustufe mit insgesamt 18.797.051 Tonnen Fracht. Die Staustufe hat drei Walzenwehre und zwei große Schleusenammern. Zusätzlich gibt es eine kleine Bootsschleuse. Der Höhenunterschied beträgt 3,74 Meter und wird mit einer Senkgeschwindigkeit von ca. 0,3 Metern pro Minute überwunden. Von der Fußgängerbrücke lässt sich dieser Vorgang gut beobachten.

**ROUTE DER INDUSTRIEKULTUR
RHEIN - MAIN**



ROUTE DER INDUSTRIEKULTUR RHEIN - MAIN WIESBADEN II

**INDUSTRIEGESCHICHTE ZWISCHEN
SCHIERSTEIN UND MAINZ-KOSTHEIM**

NR. 5
LOKALER ROUTENFÜHRER
16 Objekte der Industriegeschichte
in Wiesbaden / Flussroute