

ROUTE DER INDUSTRIEKULTUR RHEIN-MAIN FRANKFURT AM MAIN-MITTE

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



ROUTE DER INDUSTRIEKULTUR RHEIN-MAIN

Den Schatz an lebendigen Zeugnissen des produzierenden Gewerbes samt dazugehöriger Infrastruktur zu bergen, wieder ins Bewusstsein zu bringen und zugänglich zu machen, ist Ziel der Route der Industriekultur Rhein-Main. Sie führt zu wichtigen industriekulturellen Orten im gesamten Rhein-Main-Gebiet und befasst sich mit Themen wirtschaftlicher, sozialer, technischer, architektonischer und städtebaulicher Entwicklung in Vergangenheit, Gegenwart und Zukunft.

Mehr zur Route der Industriekultur Rhein-Main finden Sie im Faltblatt „Wissenswertes“ und unter www.krfrm.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. 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 ablösen begann – in Frankfurt eingeläutet mit der Internationalen Elektrotechnischen Ausstellung von 1891 – hat sich das Wirtschaftsgefüge der Stadt schlagartig geändert. Maschinenbauabriken und Unternehmen der Elektrotechnik besaßen nun die gleiche Bedeutung wie der Geld- und Warenhandel, ohne dass sie das Stadtbild dominierten. Denn ihre Fabrikbauten 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 damaligen Vororte, 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



Im Unterschied zu den übrigen sogenannten Beckenhäfen wurde der Gutleuthafen als Flusshafen gebaut (1960-65). Hier legen die Güterschiffe unmittelbar im Fließwasser an. Die

Kaimauern bestehen aus stählernen Spundwänden. Die Lager-, Industrie- und Umschlagsplätze sind bis heute voll genutzt, nur der leer stehende östliche Teil soll zu einem Wohnviertel umgebaut werden. Als beachtenswert gelten die unterschiedlichen Verladeeinrichtungen und Kräne. Wie alle Häfen in Frankfurt ist der Gutleuthafen trimodal über Wasserweg, Schiene und Straße erreichbar. Das macht ihn zu einem attraktiven Versorgungspunkt für die Region. Inmitten dieses Hafengebiets liegt das Betonwerk von Sehring Beton GmbH & Co KG, eines der modernsten Werke zur Herstellung von Lieferbeton.

www.hafen-frankfurt.de

2 BRIEFZENTRUM



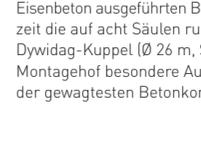
Die Einrichtung von 83 Briefzentren in Deutschland revolutionierte die Briefbeförderung grundlegend. In Frankfurt werden seit 1997 täglich bis zu 4,5 Millionen Sendungen bearbeitet und nur noch per LKW befördert. Die Sortierung und Stempelung geschieht automatisch über ein ausgeklügeltes System von Transportbändern innerhalb der riesigen, 60 x 300 m messenden Halle.

3 PRÜFAMT E-WERK



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

4 DRUCKWASSERWERK WESTHAFEN



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, Schiebepöhlmaschinen, Aufzüge im Lagerhaus und ein fahrbarer Getreideelevators hydraulisch angetrieben. Die maschinelle Anlage des Druckwasserwerks, konzipiert von dem Ingenieur W. H. Lindley, wurde um 1960 verschrottet. Vom ehemaligen Druckwasserwerk ist im Wesentlichen die neoromanische Backsteinhülle mit 2 flankierenden Türmen nach aufwendiger Renovierung erhalten. Heute ist es Teil der neuen Westhafenbebauung und wurde 2008 zu einem attraktiven Café-Restaurant umgestaltet.

www.mainova.de/unternehmen/kraftwerksfuehrungen.html

6 ENTLADEANLAGE & VERWALTUNGSGEBÄUDE



Die für das Heizkraftwerk notwendige fein gemahlene Kohle wird mittels eines neuartigen Krans aus den Kohlenschiffen 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.

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 jenem Jahrzehnt wurden bereits die Kapazitätsgrenzen der Anlagen 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. Foto: Deutsche Bahn AG

7A EMPFANGSGEBÄUDE



1883-1888 entstand nach den Plänen Hermann Eggerts das dreistöckige Perronhallen umschließende Empfangsgebäude aus gelbem Sandstein als ein neues monumentales „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. Der Frankfurter Hauptbahnhof war lange Zeit die größte Eisenbahnstation des europäischen Kontinents. Er musste 1912-1924 von 18 auf 24 Gleise erweitert werden, bei einem gleichzeitigen Ersatz der Außen-schiffe in neoklassizistischen Formen. 1970-1976 folgte eine unterirdische Erweiterung um 4 S-Bahn-gleise. Heute passieren täglich etwa 400.000 Reisende den Bahnhof.

7B BAHNSTEIGHALLEN



Die im Abstand von 9,30 m das Dach tragenden Fachwerkbinder der drei ursprünglichen, 186,40 m langen Gleishallen konstruierte Johann Wilhelm Schwedler, der wohl bedeutendste Ingenieur seiner Zeit auf dem Gebiet der Eisenkonstruktionen. Er entwarf sie als Dreigelenkbogen mit Spannweiten von je 56 m (Scheitelhöhe 28,60 m). Bei der Erweiterung von 1912-1924 wurde das historische Konstruktionsprinzip beibehalten, jedoch die Spannweiten entsprechend der geringeren Anzahl 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. Foto: Helmut Fricke.

7C ZENTRALSTELLWERK



Zu Beginn der 1950er Jahre stießen die 7 bis dahin vorhandenen Stellwerke an ihre Leistungsgrenzen, ebenso wenig genügte ihre Technik für die mit der Elektrifizierung verbundene schnellere Betriebsabwicklung. In der Glaskanzel des 1957 zwischen den Gleisen 9 und 10 errichteten „Kommandoturms“ installierte die Firma Siemens ein Drucktastenstellwerk als Pionierprojekt. 2005 durch ein elektronisches Stellwerk ersetzt, wird für das leere Gebäude eine neue Nutzung gesucht.

7D S-BAHN AUSBESSERUNGSWERK



Das 220 mal 96 Meter große Gebäude wurde ursprünglich als zentraler Postbahnhof errichtet. Die 10 Gleise werden von einem trapezförmigen Raumfachwerk überspannt. Seit 2006 werden hier die S-Bahnzüge des Rhein-Main-Verkehrsverbundes RMV gewartet. Foto: Deutsche Bahn AG

8 VILLA KLEYER



Für Heinrich Kleyer, den Gründer der weltbekannten Adlerwerke, entwarf der Frankfurter Architekt Heinrich Theodor Schmidt das 1891-1892 erbaute Wohnhaus in repräsentativen Formen des Neobarock. Hinter den durch figurliche Bauplastik belebten Fassaden aus rotem Sandstein verbergen sich ein großzügiges Treppenhaus und Reste des ursprünglichen Interieurs.

9 DGB-HAUS



Der Deutsche Gewerkschaftsbund beauftragte den Berliner Architekten Max Taut mit der Planung für ein Volkshaus mit Saalbau und Hotel am Main. Realisiert wurde bis 1931 nur das Verwaltungsgebäude auf T-förmigem Grundriss. Der quer zur Straße stehende, neugeschossige Bürotrakt wurde ebenso wie das dreigeschossige, straßenparallele Gebäude als mit Schwemmsteinen ausgefacht Stahlbeton-Skelettbau ausgeführt. Er war eines der ersten Hochhäuser in Frankfurt. Nach Auflösung der Gewerkschaft 1933 wurde es 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.

10 HERKULESKRAN



Der 1887 im „Nizza“ aufgestellte Drehkran stand ursprünglich weiter östlich bei St. Leonhard. Er bildet eine Reminiszenz an die früheren Hafenanlagen von Frankfurt.

11 ALTE BÖRSE



Als Ersatz eines Börsengebäudes am Paulsplatz von 1874-1879 entwarfen 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 in Reliefs in den Zwickeln der Fensterbögen oder als Skulpturen auf den Gesimsen alle mit der Börse zusammenhängenden Tätigkeiten. Der von Otto Apel 1957-1960 ersetzte östliche Seitenflügel wurde ebenso wie der von Robert Wollmann 1930 angebaute Westflügel seit 2002 durch den Architekten Mariano Rincon in den Fassaden umgestaltet.

12 PARKHAUS HAUPTWACHE



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 in Stahlbeton, 1955 von den Architekten M. Meid und H. Romeick konzipiert, ist sehr einfach und effektiv: Zwei Spindelrampen erschließen die vier Obergeschosse. Die Stellplätze sind belichtet und belüftet. Bei der jüngsten Komplettanierung wurden die Ansprüche der Denkmalpflege berücksichtigt.

IMPRESSUM

ROUTE DER INDUSTRIEKULTUR RHEIN-MAIN

Herausgeber:
KulturRegion FrankfurtRheinMain gGmbH

Unter Mitwirkung:
Stadt Frankfurt am Main, Stadtplanungsamt

Mit Unterstützung des Presse- und Informationsamtes der Stadt Frankfurt am Main, Industrie- und Handelskammer Frankfurt, Frankfurter Sparkasse

Inhalt: Prof. DW. Dreyse/Architekten ABS, Dr. Volker Rödel
Fotos: Prof. DW. Dreyse/Architekten ABS, Dr. Volker Rödel, Stadtplanungsamt Frankfurt

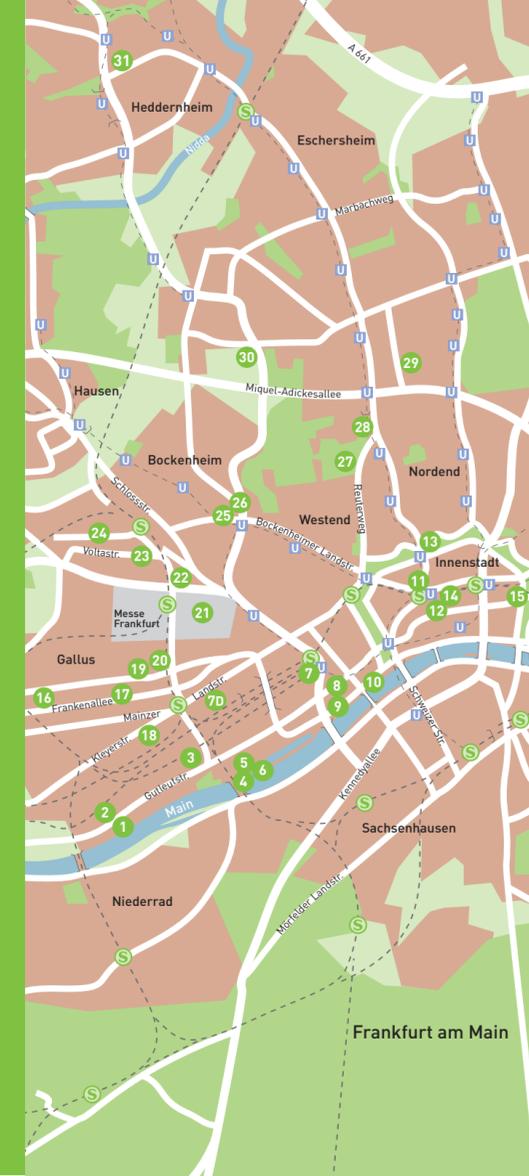
Gestalterisches Konzept: unit-design
Gestaltung: Transparent Design Management GmbH
Druck: Henrich Druck + Medien, Frankfurt

ROUTE DER INDUSTRIEKULTUR RHEIN-MAIN

Geschäftsstelle KulturRegion FrankfurtRheinMain gGmbH
Poststraße 16
60329 Frankfurt am Main
Tel.: 069 25771700
www.krfrm.de
rdik@krfrm.de

November 2015 / 4. Auflage / 3.000

© Route der Industriekultur Rhein-Main 2015



13 PHILIPP REIS DENKMAL

Eschenheimer Anlage Eschenheimer Tor
 Johann Philipp Reis (1834-1874) stellte seine Erfindung des Telefons zum ersten Mal am 26.10.1861 im Physikalischen Verein Frankfurts vor. Das 50 Jahre später im Jugendstil errichtete Denkmal zeigt zwei nackte, telefonierende Junglinge. Dazwischen ragt eine Säule mit der Büste von Johann Philipp Reis auf.

14 OTTO HAHN DENKMAL

Ziegelgasse, vor der Kleinmarkthalle Hauptwache
 Die von dem Bildhauer 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, enthüllt. Sie steht an der Stelle seines im Krieg zerstörten Geburtshauses.

15 EHEMALIGE BRAUEREI HENRICH

Am Städtelshof 6 Allerheiligentor
 Als letztes Relikt der bis 1864 in der Innenstadt zahlreich ansässigen Bierbrauereien dient der um 1870 für die Brauerei Johann Gerhard Henrich grabene Keller auch heute noch Lagerzwecken. Der durch gemauerte Tonnengewölbe abgeschlossene Kellerraum wird durch mächtige Säulen aus Sandstein und Gusseisen mit römischen Würfelkapitellen strukturiert. Foto: Denkmalamt

16 HELLERHOF SIEDLUNG 1 UND 2

Rebstöckerstraße – Frankenallee Rebstocker Straße
 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 1929-1931 wurden in einem 2. Bauabschnitt entlang der Frankenallee rund 800 weitere Kleinwohnungen errichtet. Diesmal waren sie in zwei- 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.

17 TECHNISCHE SAMMLUNG HOCHHUT

Hattersheimer Straße 2-4 Galluswarte
 Die Technische Sammlung Hochhut zeigt in den Ausstellungsräumen einen Querschnitt durch die Entwicklungsgeschichte der Antriebstechnik. Neben Motoren und Dampfmaschinen sind auch frühe Automobile und Motorräder sowie weitere technische Exponate ausgestellt. www.hochhut-museum.de

18 ADLERWERKE

Kleyerstraße 11-23 Galluswarte
 Mit der seit 1886 bestehenden Fahrradfabrik bezog Heinrich Kleyer 1889 auf dem von der Hessischen Ludwigsbahn entwickelten Industriegelände eine neu erbaute Fabrik. Abhängig von der Ausweitung der Produktion durch Schreibmaschinen, Autos und Motorräder wuchs auch die Bau-masse der Fabrikanlage. Sie erreichte mit den Erweiterungen

19 EISENBAHN DENKMAL
Ecke Stephensonstraße / Idsteiner Straße Galluswarte
 Vor der DB-Zentrale wurde 2002 der Mitropa-Speisewagen Typ 1189 P von 1939 aufgestellt sowie die E-Lok 104 020, eine leichte Schnellzuglokomotive von 1934. Beide Denkmalfahrzeuge wurden aufwendig in ihren Ursprungszustand rückversetzt und in einer spektakulären Aktion am 3.11.2002 auf ihr Gleis gesetzt.

20 Wasserturm der DB

Westseite Emser Brücke
 Ein 1910 errichteter Wasserturm. Über einem konischen Schaft tragen Konsolen die mit schmalen Stützen verstärkte Rabitzschale des Wasserbehälters. Hinter dem sich, geschützt durch ein Mansardkegeldach, ein Wasserbehälter Intzescher Bauart befindet.

21 MESSE FRANKFURT

Ludwig-Erhard-Anlage 1 Messe
 In Frankfurt werden seit 1240 Messen abgehalten. Bis ins 19. Jahrhundert fanden sie in den engen Gassen, Plätzen und Handelhöfen der Altstadt statt sowie gelegentlich am Mainufer. 1907 wurde die Messengesellschaft 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 360.000 qm sowie ein Freigelände von ca. 95.000 qm. Foto: Messe Frankfurt. www.messefrankfurt.com

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, ist aber in der Gestalt von 1908 bis zur Jahrhundertfeier rekonstruiert worden. Die Halle wird außerhalb der Messen für politische und kulturelle Großveranstaltungen genutzt.

21B HALLE 3

Die neue Messehalle 3, errichtet auf dem Gelände des ehem. Hauptgüterbahnhofs, weist gigantische Ausmaße auf: 140 mal 220 m im Grundriss, Höhe 43 m und 38.000 qm Ausstellungsfläche auf 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 Messauf- 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
 Stahlskulptur von Jonathan Borofsky, 1991 am Fuße des Messeturms errichtet. In seiner archetypischen Bildhaftigkeit erinnert der „Hammering Man“ an einen Scherenschnitt. Mit seiner monotonen Armbe-wegung – 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.

23 E-WERK BOCKENHEIM

Kuhwaldstraße Westbahnhof
 Das Ensemble wurde 1892 von der „Elektrizitäts-Aktien-Gesellschaft vorm. W. Lahmeyer & Co.“ erbaut. Ein straßen-seitiges Giebelpaar, an das sich zweischsige Seitenflügel mit ebenfalls neoromanischen Backsteinfassaden anschließen, verbirgt die im Obergurt parabelförmig gekrümmte eiserner Dachkonstruktion 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.

24 Wasserturm I.C.G.A.

Solmsstraße 38 Westbahnhof
 Für den Neubau der Gasanstalt der Imperial Continental Gas Association 1869 errichteter zylindrischer Wasserturm in Eisenfachwerk mit zweifarbigem Ziegelausfachung. Wegen gravierender Bauschäden musste die Ziegelhülle entfernt werden. Die eigentliche Konstruktion – vier gusseiserne Säulen samt den Flachbodenbehältern – fand einen neuen Platz als Denkmal innerhalb der Neubauten der Mainova-Zentrale.

25 BOCKENHEIMER DEPOT

Carlo-Schmid-Platz 1 Bockenheimer Warte
 Am Platz eines seit 1882 bestehenden Betriebshofes der Frankfurter Tram-bahn 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 basilikanen Raum, dessen 14,2 m breites Mittelschiff die von Ph. Holzmann & Co. serienell gefertigten hölzernen Bogenbinder über-

spannen, einer Sparkonstruktion, die auf eine Entwicklung von Ph. de l'Orme im 16. Jh. zurückgeht. Nach langem Leerstand wurde das Depot 1988 durch Heinrici & Geiger sensibel zu einer Theaterspielstätte umgebaut. Sie ist Teil des geplanten Kulturcampus Bockenheim. www.bockenheimer-depot.de

26 EHEMALIGE DRUCKEREI DONDORF

Zeppelinallee 13 Bockenheimer Warte
 In unmittelbarer Nähe der Betriebsgebäude der Frankfurter Tram-bahn-gesellschaft bezog die mit dem Druck von Banknoten, Wertpapieren und Spielkarten groß gewordene und auf Chromolithographie spezialisierte Druckerei 1890 einen Neubau. Einseitig durch einen vorspringenden Kopfbau gefasst, sind die Backsteinfassaden durch Segmentbogenfenster und vertikale Lisenen gegliedert. Beachtenswert ist auch der gut erhaltene Schlot. Seit den 1970er Jahren wird das Gebäude durch die Universität genutzt.

27 IG FARBEN HAUS

Norbert-Wollheim-Platz Uni Campus Westend
 Der für die Hauptverwaltung der IG Farben 1928-30 nach den Plänen von Hans Poelzig errichtete Bürobau besteht aus einem siebengeschossigen, 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).

28 UMSpannWERK NORD

Eschersheimer Landstraße 147 Adickesallee
 Das 1930 von Max Cetto konzipierte Umspannwerk ist ein hervorragendes Beispiel von Industriearchitektur des Neuen Bauens. Der ornamentlose weiße Kubus wird durch Fenster- und Lüftungsbänder gegliedert, die die Maschinerie im Innern berücksichtigt.

29 HESSISCHER RUND FUNK

Bertramstraße 8 Dornbusch
 Der Hessische Rundfunk hat seit 1949 seinen Hauptsitz im „Funkhaus am Dornbusch“. Es beherbergt einen Großteil der Redaktionsräume und Produktionsstätten für Hörfunk und Fernsehen. Seit 1996 sichert das Hörfunkgebäude mit modernster Technik 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 eng 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 Heinrici & Geiger renoviert und umgebaut wurde. www.hr-online.de

30 EUROPATURM

Ginnheimer Stadtweg 90 Europaturm
 Der Europaturm (inoffiziell „Ginnheimer Spargel“) ist mit 337 m Höhe eines der höchsten Bauwerke Europas. Die mit 227 m besonders hochgelegene Kanzel hat einen Durchmesser von fast 60 m und beherbergt bis 1999 ein Restaurant und eine Diskothek. Sie bietet einen einzigartigen Blick über die Rhein-Main-Region. Der zwischen 1974 und 1978 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 sogenannten Gleitschalung errichtet, in die der hochwertige Beton in ununterbrochener Folge gepumpt wurde – eine technische Leistung, die bis heute weltweit noch nicht übertroffen wurde.

31 ABFALLVERBRENNUNGSANLAGE NORDWESTSTADT (AVA)

Hedderheimer Landstraße 157
 1965 entstand mit dem neuen Stadtteil Nordweststadt die heutige Abfallverbrennungsanlage. Sie besteht aus einem Abfallbunker, einem Kesselhaus mit vier Verbrennungslinien, einem Mitte der 90er Jahre nachgerüsteten Rauchgasreinigungssystem und einem 110 m hohen Schlot. Je Verbrennungslinie werden pro Stunde 15 bis 17 t Abfall verbrannt. Der bei der Verbrennung entstehende Hochdruckdampf (ca. 50 t/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 Gewerbebetriebe und 20 Großfirmen der Nordweststadt beheizt. Die Anlage wurde 2008 bis 2011 im laufenden Betrieb saniert und auf den neuesten ökologischen Standard ertüchtigt. Hedderheimer Landstraße www.fes-frankfurt.de