

ROUTE DER INDUSTRIEKULTUR RHEIN-MAIN FRANKFURT AM MAIN-SÜD

**NR. 18
LOKALER ROUTENFÜHRER**
25 Objekte der Industriekultur
in Frankfurt am Main/Süd

ROUTE DER INDUSTRIEKULTUR RHEIN-MAIN

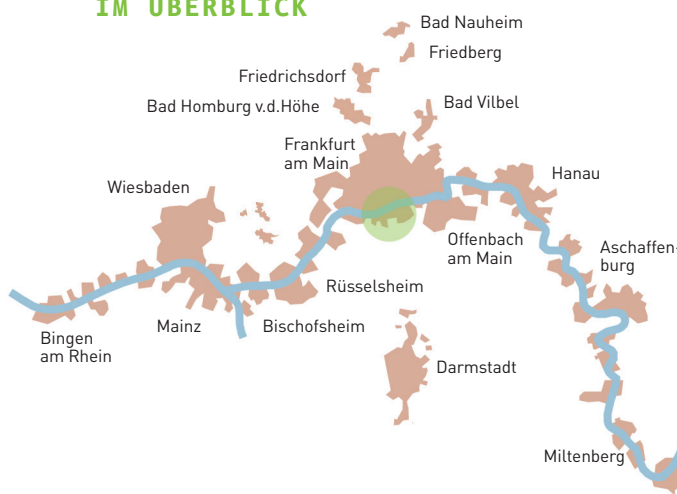
Den Schatz an lebendigen Zeugnissen des produzierenden Gewerbes samt dazugehöriger Infrastruktur zu bergen, wieder ins Bewusstsein zu bringen und zugänglich zu machen, ist Ziel der Route der Industriekultur Rhein-Main. Sie führt zu wichtigen industriekulturellen Orten im gesamten Rhein-Main-Gebiet und 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/SÜD

Der Süden der Stadt hatte sich schon vor 1850 zu dem von Fabriken am dichtesten besiedelten Gebiet Frankfurts entwickelt. Diese Entwicklung begann mit der Verlegung der Eisengießerei J. S. Fries Sohn 1817 aus der Innenstadt vor die ehemaligen Wälle Alt-Sachsenhausens. Gab es zu Beginn zwischen Fluss und Stadtwald in Sachsenhausen und den Dörfen Nieder- und Oberrad eine Vielzahl an Produktionszweigen, konzentrierte sich die Produktion gegen Ende des 19. Jahrhunderts zunehmend auf das Brauereigewerbe. Denn als 1864 die Steuergrenze bis zur Landwehr, der ehemaligen äußeren Verteidigungslinie der Stadt, ausgeweitet worden war, verlagerten die Frankfurter Brauereien ihre Produktionsstätten aus der Innenstadt auf den Mühlberg. Noch vor der Jahrhundertwende belegte das Brauereigewerbe nach seinem Produktionswert den ersten Rang unter den in Frankfurt ansässigen Industriezweigen. Mit der um 1900 auch Sachsenhausen erreichenden räumlichen Ausdehnung der Wohnstadt verschwanden die meisten alteingesessenen Fabriken aus Alt-Sachsenhausen. Zunehmende Konzentration im Brauereigewerbe reduzierte nicht allein die Zahl der Brauereien, sondern auch deren räumliche Ausdehnung auf dem Mühlberg. Heutzutage gibt es dort nur noch eine einzige produzierende Brauerei, deren Gebäude jedoch in der Stadtsilhouette nicht mehr wahrgenommen werden können. Im Süden der Stadt bilden deshalb im Wesentlichen die Bauten der Wasserversorgung, die seit den 1880er Jahren über dem Grundwasserstrom des Stadtwaldes angelegt worden waren, und die Kläranlage in Niederrad das Rückgrat der Route der Industriekultur Rhein-Main.

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 FLUGHAFEN



Der Flughafen Frankfurt ist wie etwa der Hauptbahnhof, die Stautufen oder der Osthafen als hervorragende Verkehrsanlage ein wichtiger Ort der Industriekultur. Er zählt zu den zehn größten Flughäfen der Welt. Er bildet die deutsche Drehscheibe des Luftverkehrs mit über 65 Millionen Passagieren und ca. 3 Millionen Tonnen Fracht pro Jahr. Mit annähernd 70.000 Arbeitsplätzen ist der Flughafen die größte Arbeitsstätte Deutschlands. Eigentümerin des Geländes und der Bauten ist die Fraport AG, deren Ursprünge auf die 1924 gegründete „Südwestdeutsche Luftverkehrs AG“ zurückgeht. 1936 wurde der erste Bauabschnitt als Flug- und Luftschiffhafen nahe dem geplanten Autobahnkreuz als Ersatz für den alten Flughafen am Rebstockgelände eröffnet. Seitdem wurde er in vielen Entwicklungsschüben und nicht immer konfliktfrei auf seine heutige Größe von ca. 25 qkm ausgebaut. Er verfügt über vier Start- und Landebahnen von jeweils 4 km Länge und zwei Passagierterminals. Das von den Architekten Giefer und Mäckler geplante Terminal 1 ging 1972 in Betrieb, Terminal 2 wurde 1992 nach den Plänen von Joos und Ungers errichtet. Seit 2015 wird im Süden Terminal 3 nach Plänen von Christoph Mäckler gebaut (Fertigstellung 2022). Unter den vielfältigen Einrichtungen des Flughafens sind insbesondere hervorzuheben: (a) Die Terminals mit ihren „landseitigen“ Abfertigungshallen und den „flugseitigen“ Andockstellen für Großraumflugzeuge. (b) Der Fernbahnhof für ICE-Züge (1999, Architekten Hadi Teherani) sowie das darüber liegende größte deutsche Bürogebäude THE SQUAIRE, 2011, Architekten JSK). (c) Die zwischen beiden Terminals verkehrende, automatische Hochbahn „Sky Line“. (d) Die automatische Gepäckförderanlage (rund 67 km lang). (e) Die gesamte Vorfeldlogistik und Flugsteuerung. (f) Die Werfthallen (Jumbohalle 1970, Werfthalle Süd 2005, A 380 Wartungshalle 2007). (g) Das Cargo Center (1982) mit dem weltgrößten Kühllager. Foto: Fraport.



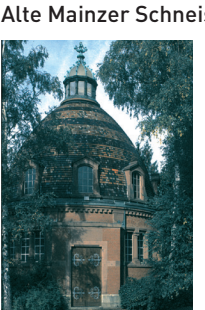
Flughafen die größte Arbeitsstätte Deutschlands. Eigentümerin des Geländes und der Bauten ist die Fraport AG, deren Ursprünge auf die 1924 gegründete „Südwestdeutsche Luftverkehrs AG“ zurückgeht. 1936 wurde der erste Bauabschnitt als Flug- und Luftschiffhafen nahe dem geplanten Autobahnkreuz als Ersatz für den alten Flughafen am Rebstockgelände eröffnet. Seitdem wurde er in vielen Entwicklungsschüben und nicht immer konfliktfrei auf seine heutige Größe von ca. 25 qkm ausgebaut. Er verfügt über vier Start- und Landebahnen von jeweils 4 km Länge und zwei Passagierterminals. Das von den Architekten Giefer und Mäckler geplante Terminal 1 ging 1972 in Betrieb, Terminal 2 wurde 1992 nach den Plänen von Joos und Ungers errichtet. Seit 2015 wird im Süden Terminal 3 nach Plänen von Christoph Mäckler gebaut (Fertigstellung 2022). Unter den vielfältigen Einrichtungen des Flughafens sind insbesondere hervorzuheben: (a) Die Terminals mit ihren „landseitigen“ Abfertigungshallen und den „flugseitigen“ Andockstellen für Großraumflugzeuge. (b) Der Fernbahnhof für ICE-Züge (1999, Architekten Hadi Teherani) sowie das darüber liegende größte deutsche Bürogebäude THE SQUAIRE, 2011, Architekten JSK). (c) Die zwischen beiden Terminals verkehrende, automatische Hochbahn „Sky Line“. (d) Die automatische Gepäckförderanlage (rund 67 km lang). (e) Die gesamte Vorfeldlogistik und Flugsteuerung. (f) Die Werfthallen (Jumbohalle 1970, Werfthalle Süd 2005, A 380 Wartungshalle 2007). (g) Das Cargo Center (1982) mit dem weltgrößten Kühllager. Foto: Fraport.



Bei der ursprünglichen Fassungsanlage von 1887 verzichteten die städtischen Architekten auf eine besondere künstlerische Gestaltung der Fassaden. Der kleine, an den Ecken durch diagonal gestellte Strebepeiler verfestigte Kubus repräsentiert mit einfacher, durch Bogenfenster zwischen einer romanisierender Wandgliederung den typischen Zweckbau der Bauzeit. Der ca. 3,5 m unter dem Außenniveau liegende ehem. Maschinenraum besitzt heute eher musealen Charakter. Die Aufgabe der Wasserversorgung übernimmt der benachbarte Neubau (2002-2004).

www.fraport.de

2 WASSERWERK HINKELSTEIN



Alte Mainzer Schneise Unterschweinstiege
Von der ursprünglichen Grundwasserfassungsanlage hat sich nur die ehemals den Dampfmaschinen und Pumpen Schutz bietende überkuppelte Rotunde erhalten. Das zylindrische Gebäude weist eine außergewöhnliche Fassadengestaltung auf. Das durch 10 Lisenen gegliederte Erdgeschoss wird durch den farblichen Zusammenklang des Sandsteins und des Verblendmauerwerks geprägt. Darüber erhebt sich eine mit glasierten Ziegeln gedeckte Kuppel, die durch eine lichte Laterne mit einer kupfernen Figurine bekrönt ist. Im Innern ist der Raum mit weißglasierten Ziegeln ausgekleidet. Von hier aus führt eine Treppe zu den 15,5 m tief liegenden, begehbaren Brunnenstollen. Das Gebäude wurde 1893 nach Planung des städtischen Tiefbauamts unter Leitung von W. H. Lindley errichtet und ist heute noch Bestandteil einer der größten Wasserversorgungsanlagen der Hessenwasser GmbH und Co. KG in Frankfurter Stadtwald.

www.hessenwasser.de

3 WASSERWERK GOLDSTEIN



Tränkschneise Stadion
Bei der ursprünglichen Fassungsanlage von 1887 verzichteten die städtischen Architekten auf eine besondere künstlerische Gestaltung der Fassaden. Der kleine, an den Ecken durch diagonal gestellte Strebepeiler verfestigte Kubus repräsentiert mit einfacher, durch Bogenfenster zwischen einer romanisierender Wandgliederung den typischen Zweckbau der Bauzeit. Der ca. 3,5 m unter dem Außenniveau liegende ehem. Maschinenraum besitzt heute eher musealen Charakter. Die Aufgabe der Wasserversorgung übernimmt der benachbarte Neubau (2002-2004).

www.hessenwasser.de

4 BAHNHOFSGEBÄUDE STADION



Typenbau von 1879 der Hessischen Ludwigs-Eisenbahn-Gesellschaft für die Rhein-Main-Bahn, deren erster Streckenabschnitt zwischen Bischofsheim und Sportfeld (heute Stadion) 1863 eröffnet wurde. Das zweigeschossige Empfangsgebäude aus Gelbsandstein zentrieren zu Gleis und Straße gewandte übergiebelte Risalite. Die Horizontale betont ein breites, die Geschosse trennendes Gesims.

5 STADIONDACH



Das 2005 fertig gestellte neue Waldstadion (Architekten von Gerkan, Marg und Partner) erhielt als Besonderheit ein schließbares Membrandach („größtes Cabrio der Welt“). Während das fixe Tribüendach als membrangedeckte Ringseilkonstruktion mit einem äußeren Druck- und zwei inneren Zugringen ausgeführt wurde, ist für die Spielfeldüberdachung an beiden Zugringen eine weitere Ringseilkonstruktion eingehängt, die als Nabe einen Zentralknoten hat. Hier parkt bei geöffnetem Dach die zusammengeraffte PVC-Membran, die in wenigen Minuten an Gleitwagen auf 32 Radialseilen aufgespannt werden kann. Foto: Heiner Leiska

www.commerzbank-arena.de/die-arena/architektur

6 VERKEHRSMUSEUM MIT STATIONSGEBÄUDE



An der Endhaltestelle der mit Dampftraktion betriebenen Strecke Untermainbrücke-Schwanheim wurde 1888 von Frankfurter Waldbahn AG das Stationsgebäude in schlichten Formen der Neurenaissance erbaut. Die dahinter stehende, heute verkleidete Wagenhalle entstand als Ersatz für eine 1904 durch Brand zerstörte Remise aus Holz. 1899 ging das Unternehmen in städtisches Eigentum über, 1928/29 wurde die Linie elektrifiziert. In der jüngeren Wagenhalle befindet sich das Verkehrsmuseum der Verkehrsgesellschaft Frankfurt mit der Sammlung fast aller Typen der Frankfurter Straßenbahnen, u. a. des ältesten elektrischen Straßenbahnwagens. Foto: VGF.

www.hsf-ffm.de/verkehrsmuseum-frankfurt.html

7 STAUSTUFE GRIESHEIM UND KRAFTWERK



Nach über 30 Jahren Betrieb entsprachen die 1883-1886 angelegten Wehre und Schleusen nicht mehr den Erfordernissen des Verkehrs. Deshalb unterzeichneten die Stadt Frankfurt und die Reichsregierung 1929 einen Vertrag über einen erneuten Ausbau des Mains, in dem sich die Regierung zur Übernahme des größten Teils der Kosten bereit erklärte. Bereits 1932 konnte die Staustufe mit linksmainischer Schleusenanlage und dem als Riegel über den Fluss gelegenen, im Stil der Neuen Sachlichkeit gestalteten Kraftwerk in Betrieb gehen. Die Staustufe mit Kraftwerk galt zur Bauzeit als modernste und leistungsfähigste Binnenschiffahrtsanlage Europas. Im Laufe der Jahrzehnte immer wieder modernisiert, übernimmt die Anlage heute die Steuerung sämtlicher Schleusen und Kraftwerke am Untermain. Foto: Liz Rehm.

www.wsv.de

8 KLÄRWERK - NIEDERRAD, HISTORISCHE ANLAGE



Schwanheimer Ufer 151-155 Bahnhof Niederrad
Sie war die erste mechanische Großkläranlage des europäischen Kontinents und war bemessen für ca. 140.000 Einwohner. Die die Klärtechnik revolutionierende Anlage wurde 1883-87 nach den Plänen des Ingenieurs W. H. Lindley errichtet. Sie umfasste vier unterirdische, 8 m lange Becken zum Absetzen der im Abwasser mitgeführten Feststoffe. Ein Sandfang und eine Rechenanlage dienten der Grobreinigung. Die Bevölkerungsentwicklung (1895: 227.000 E.) erzwang eine 1902-1904 nach Plänen von A. Göller und H. Dasen ausgeführte Erweiterung um drei auf insgesamt sieben Becken. Über der Beckenanlage steht das gleichzeitig erbaute Betriebsgebäude, heute genutzt durch das Labor des Umweltamtes, mit kleinem Wasserturm in Formen des Historismus mit Jugendstilanklängen. Die Becken wurden nach der Stilllegung 1960 noch bis 1990 zur Regenwasserbehandlung genutzt und dienen nach der denkmalgerechten Sanierung 1992-93 gelegentlich als Bühne für Veranstaltungen.

www.stadtentwaesserung-frankfurt.de

8A FAULTÜRME, GASGEBLÄSEMASCHINENHALLE



Ausgelöst durch rasant ansteigende Einwohnerzahlen und verschärfte Abwasserbestimmungen wurde 1956-1965 ein völliger Neubau, gleichzeitig Ersatz für die historische Anlage, des Klärwerks notwendig. Die Abwasserreinigung erfolgte nun mechanisch und biologisch. Zu der Schlammbehandlung gehörten drei markante, heute außer Betrieb genommene Faulbehälter (Gesamtvolumen 23.000 cbm) und eine Gaskraftanlage zur Erzeugung elektrischer Energie aus den anfallenden Methangasen. Diese besteht aus einem für die 1950er Jahre typischen Betonskelettbau mit gelber Spaltklinkerausfachung. Foto: Stadtentwässerungsamt.

8B BIOLOGISCHE REINIGUNG



Ab 1980 begann der schrittweise Neubau der Abwasser-Reinigungsanlage (ARA) mit einer 1985 fertiggestellten zweistufigen, vollbiologischen Anlage mit Nitrifikation, gefolgt von (a) 1992 der Inbetriebnahme der Vorkläranlage und Regenwasserbehandlung, (b) 1994 von dem Betriebsgebäude mit Labor und zentralem Leitstand, (c) 1998 von der nachgeschalteten Denitrifikation, (d) 2000 der Einlaufgruppe und schließlich (e) 2004 von der Fertigstellung der vorgeschalteten Denitrifikation in der 2. Biologischen Stufe. Foto: Stadtentwässerungsamt.

9 KRAFTWERK NIEDERRAD



Lyoner Straße 8 Bahnhof Niederrad
Als besonders modern und zweckmäßig galt 1967 der voll schallisolierte Betonwürfel ohne Fenster. Die Wärmeversorgung von Niederrad, Goldstein sowie des expandierenden Flughafens und der steigende Stromverbrauch in der Stadt waren die Hauptgründe, in das Heizkraftwerk zu investieren. Auf einer Grundfläche von rund 20.000 qm wurde der Bau mit einem 100 m hohen Schornstein von der AEG geplant. Nach Erweiterung und mehrfacher Modernisierung wird seit 2004 mit einer hoch effizienten, umweltgerechten Gasturbine Strom und Wärme erzeugt.

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

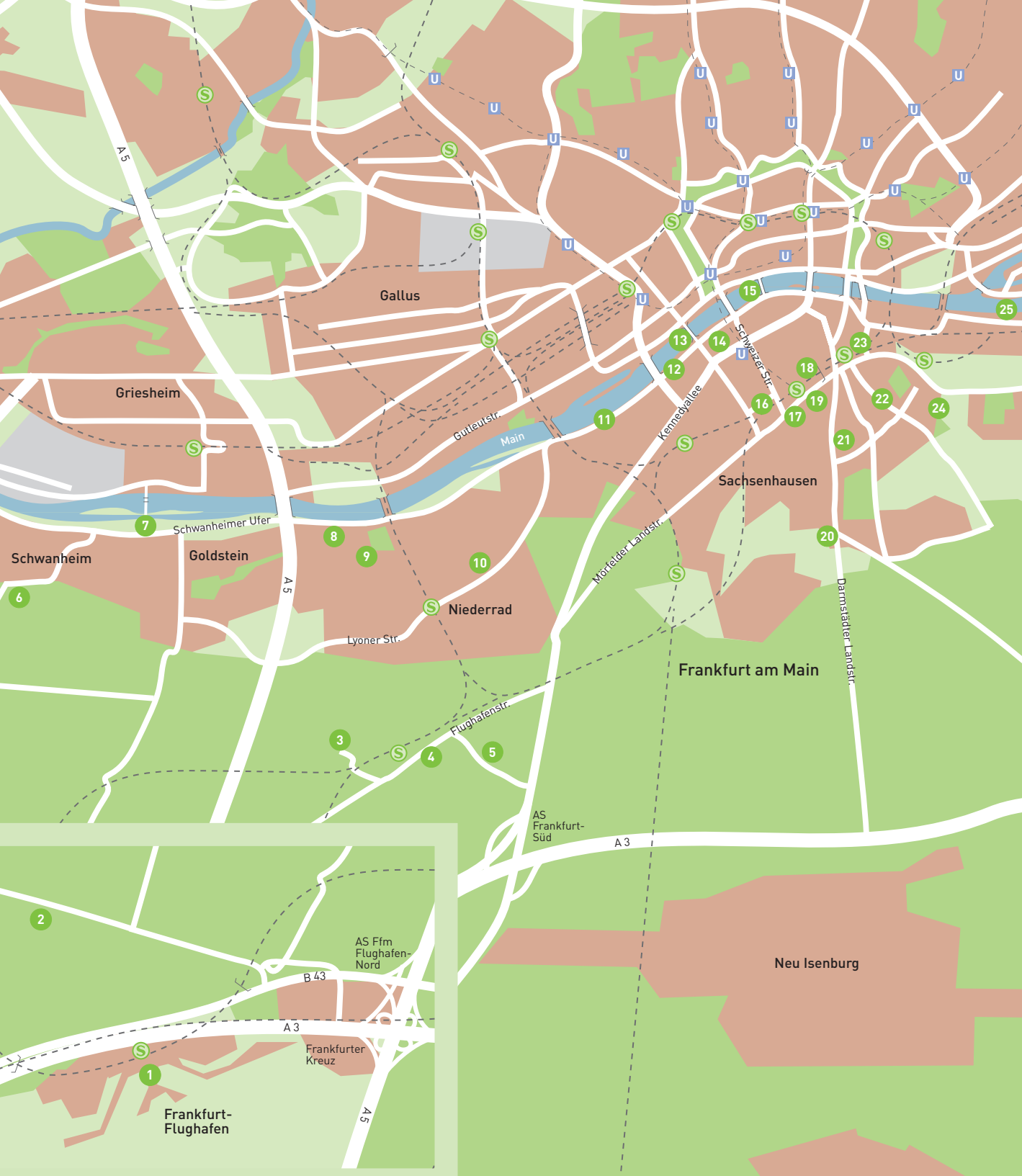
Gestalterisches Konzept: unit-design
Gestaltung: Transparent Design Management GmbH
Druck: Henrich Druck + Medien, Frankfurt

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 / 5. Auflage / 5.000

© Route der Industriekultur Rhein-Main 2015



10 JAKOB RAPPS BRUNNENBAU
Goldsteinstraße 61a Gerauer Straße
 Das 1890 gegründete Unternehmen bezog 1900 den Werkstattneubau in Sichtmauerwerk. Seine für den damaligen Fabrikbau typischen neuromanischen Formen in Verbindung mit einem Eckturm – der ursprünglich den Löschwasserbehälter aufnahm – verliehen dem Gebäude ein bürgägliches Aussehen. Nach Stilllegung der Fabrik wird es seit 2004 als Wohn- und Geschäftsgebäude beispielhaft neu genutzt.

11 EHEMALIGE STAUSTUFE NIEDERRAD
Niederräder Ufer 14 Heinrich-Hoffmann-Straße
 Seit 1875 diskutierten die Anrainerstaaten des Mains über den Ausbau des Flusses für die Schifffahrt mit dem Fernziel, eine bereits von Karl dem Großen angegedachte Verbindung vom Rhein zur Donau herzustellen. Das 1883-1886 bis Frankfurt durchgeführte Mainprojekt war das erste Unternehmen dieser Art und dieser Größe zur Schiffbarmachung eines Flusses in Deutschland. Reste des Schleusenkanals und das Schleusenwärterhaus sind noch vorhanden.

12 DER HAFENARBEITER
Friedensbrücke Süd
 Die Hauptgestalten des belgischen Bildhauers Constantin Meunier (1831-1905) sind arbeitende Menschen, die er realistisch und wichtig mit natürlichem Pathos der Handlung darstellte. Aus dem von Leo Gans, dem großzügigen Leiter der Cassella-Werke in Fechenheim, im Jahre 1899 gestifteten Kunstfonds wurden unter anderem zwei Werke von Meunier, der Hafendarbeiter auf der Ostseite der Friedensbrücke am Sachsenhäuser Ufer, und der Sämann, der im Günthersburgpark steht, beschafft. Beide lebensgroße Bronzefiguren fanden als Symbole der Arbeit in Frankfurt hohe Anerkennung.

13 HOLBEINSTEIG
 Der Holbeinsteg ist ein wichtiges Glied bei 1980 vom Büro Albert Speer & Partner entwickelte städtebauliche Konzept des Frankfurter Museumsufers. Als direkte Fußgängerbindung zwischen dem Museumsufer und dem Bahnhofsviertel bildet er das zeitgemäße Pendant zum benachbarten Eisernen Steg aus dem 19. Jahrhundert. Im November 1990 wurde er als leichte stählerne Hängebrücke, getragen von zwei Pylonen mit einem Abstand von 142 m und einer Seilkonstruktion, fertig gestellt.

14 MUSEUM FÜR KOMMUNIKATION
Schaumainkai 53 Schweizer Platz
 Die 1891 für die Unternehmerfamilie de Neufville in Formen der Neurenaissance errichtete Villa wurde 1984-1990 durch einen Neubau als Deutsches Postmuseum ergänzt. Das von den Architekten Behnisch & Partner entworfene Ensemble ist Teil des Frankfurter Museumsufer und fügt sich in die alte Villenstruktur der Uferpromenade ein. Es birgt bedeutende Schätze zur Geschichte der Post und der Telekommunikation und erschließt den Besuchern die neueste Technologie in verständlicher Weise. Das Gebäude selbst spiegelt das Bild einer technisch innovativen industriellen Branche wider. Ein Großteil der Sammlungen liegt unter dem denkmalgeschützten Garten, während der schlanke gläserne Baukörper Flächen für Wechselausstellungen beherbergt und sich in seinen Proportionen auf die historische Villa bezieht.

www.mfk-frankfurt.de

15 EISERNER STEG
 Frankfurter Bürger, die sich 1867 zu einer Aktien-„Gesellschaft zur Errichtung einer Brücke am Fahrten“ zusammenschlossen hatten, finanzierten den Bau, der wegen des benutzten Materials „Eiserner Steg“ genannt wurde. Der Entwurf für die „steife Hängebrücke“ stammte von Johann P. W. Schmick. Die Eisenkonstruktion führte die Sachsenhäuser Kesselschmiede J. S. Fries Sohn auf Pfeilern der Baufirma Knabenschuh & Wallot aus. Im Zusammenhang mit dem weiteren Ausbau der Schiffsfahrtsstraße wurde der neugotisch verzierte eiserne Oberbau 1912 durch eine schmucklose neue Konstruktion auf erhöhten Pfeilern ersetzt. Nach dem Wiederaufbau 1946 der am 25.3.1945 von der Wehrmacht gesprengten Brücke musste die Durchfahrts Höhe noch zweimal dem Schiffsverkehr angepasst werden.

16 EHEMALIGE STEMPELFABRIK
Hedderichstraße 104-114 Südbahnhof
 Als jüngste unter den Frankfurter Schriftgießereien entwickelte sich die 1895 von David Stempel gegründete Fabrik innerhalb weniger Jahre zu einem der größten Unternehmen dieses Industriezweiges. Den durch seinen süddeutsch geprägten neobarocken Fassadenschmuck in Frankfurt ungewöhnlichen Fabrikneubau von 1908 entwarf der Münchener Architekt Louis von Stempel, dessen formale Vorstellungen auch den Erweiterungsbau von 1924 im Detail beeinflussten. Nach Stilllegung des Betriebs wurde die Gebäudeanlage 1988 umgebaut und beherbergt heute eine Vielzahl von Büros, Lager- und Ausstellungsfächen. Die komplett erhaltenen typografischen Maschinen sind heute im Hessischen Landesmuseum Darmstadt aufgestellt. Sie dokumentieren in aktiver Form die Setz- und Drucktechnik des 20. Jahrhunderts.

17 EHEMALIGE ÖLFABRIK P.P. HEINZ
Mittlerer Hasenpfad 5 Südbahnhof
 Die 1839/40 von Philipp Peter Heinz als Wein- und Speiseöhlhandlung gegründete Firma begann sich unter dessen Söhnen ab 1883 auf die Herstellung von Schmiermitteln und technischen Ölen zu konzentrieren. Zu dem 1881 errichteten Anwesen gehörten das mehrgeschossige Wohnhaus sowie das dahinter liegende Fabrikgebäude mit Backsteinfassaden in Formen der Neurenaissance. Zwischen beiden Gebäuden gibt es eine Remise von ländlichem Charakter mit einem Obergeschoss aus Holzfachwerk. Das gesamte Anwesen gehört der Peter Paul und Emy Wagner-Heinz Stiftung zur Förderung kultureller und sozialer Zwecke. Die Remise wurde der Lebenshilfe für Menschen mit geistiger Behinderung für ihr „Atelier Goldstein“ überlassen. Die Fabrik ist heute Heimat der „Kammeroper Frankfurt“. Im großzügigen Gewölbekeller befindet sich ein Restaurant, in dem ebenfalls kulturelle Veranstaltungen stattfinden.

18 EHEMALIGES STRASSENBAHNDEPOT
Bruchstraße zwischen Textor- und Hedderichstraße
 In drei Bauabschnitten 1898, 1901 und 1906 für die Straßenbahn errichtete Wagenunterstellhallen mit einer der jeweiligen Bauzeit entsprechenden unterschiedlichen Bauweise in neuromanischen Formen. Innerhalb der Backsteinwände bilden eiserne Fachwerkträger mit parabelförmig gekrümmtem Obergurt die Unterkonstruktion für das Dach. Nach Aufgabe des Depots 2005 durch die Verkehrsgesellschaft Frankfurt wurde das Areal 2010-2012 nach Entwurf von Wentz Konzept und des Architekten Michael Landes für verschiedene Einrichtungen, Gewerbe und Wohnen umgebaut und verdichtet. Foto: Denkmalamt

Südbahnhof

19 SÜDBAHNHOF
 An der Stelle des 1875 für die Bebraer Bahn erbauten Fachwerkgebäudes errichtete die Königl. Preuß. Eisenbahn-Direktion Frankfurt/M in den Jahren 1912-16 im Mittelpunkt der radial auf den Diesterwegplatz zuführenden Straßen ein breitgelagertes Empfangsgebäude. Es wurde von den Architekten Wegener und Kleinschmidt kopiert. Die neoklassizistische, zwischen gliedernden Architekturteilen aus Kalkstein verputzte Stadttfront wird asymmetrisch durch den Risalit der Eingangshalle unterteilt. Die Gleise überdachte ursprünglich eine weitgespannte Eisenkonstruktion. Für den Bau der U-Bahn-Station wurde das Gebäude teilweise abgebrochen, 1984 in der äußeren Form rekonstruiert und das Innere als Bürgerhaus umgestaltet (Architekten Fara und Lehmann). Westlich des Empfangsgebäudes reihen sich bis zur Hedderichstraße 63 seit 1874 die Verwaltungsgebäude der Bebraer Bahn, 1909 teilweise zu Wohnhäusern für Bedienstete umgebaut, mit lang gestreckten spätklassizistischen Fassaden. Die Eckloggien mit gusseisernen Säulen an der Schweizer Straße verweisen auf die ehem. Nutzung als Direktionsvilla. Heute benutzen Tochterfirmen der Deutschen Bahn AG die Gebäude.

20 HOCHBEHÄLTER BOEHLEPARK
Darmstädter Landstraße 330 Sachsenhäuser Warte
 Nach der Inbetriebnahme der Fernwasserleitung aus dem Vogelsberg und Spessart 1874 musste die Stadt ständig neue Fördergebiete erschließen, um den täglichen Bedarf der kontinuierlich wachsenden Stadt decken zu können, mit der Folge, auch die Speicherkapazitäten erhöhen zu müssen. Um Abhilfe zu schaffen, wurde zwischen 1899 und 1901 südlich der Sachsenhäuser Warte als Gegenbehälter zum Reservoir an der Friedberger Landstraße („Wasserpark“) ein neues Hochreservoir angelegt. Seine vier, jeweils in zehn tonnenüberwölbten Kammern unterteilten Abteilungen haben ein Fassungsvermögen von fast 30.000 cbm. Die Behälteroberfläche wurde als öffentliche Grünfläche gestaltet und mit rustikalen Sandsteinmauern sowie schmiedeeisernen Jugendstil-Geländern verziert. In den 1960er Jahren wurde auf der gegenüberliegenden Seite der Darmstädter Landstraße ein weiterer „Hochbehälter - Süd“ errichtet, ebenfalls eine Betriebsanlage der Hessenwasser GmbH & Co. KG.

21 BINDING BRAUEREI
Darmstädter Landstraße 139-185 Brauerei
 Den Grundstock zu der bereits um 1900 bedeutendsten Brauerei Frankfurts legte Conrad Binding am 1. August 1870. 1881 begann der Ausbau am Sachsenhäuser Berg zu einer modernen Brauerei, seit 1884 als Aktiengesellschaft geführt. Nach Kauf der Brauerei Fritz Reutlinger 1905 erreichte sie mit einer Fläche von über 56.000 qm ihre größte Ausdehnung. Nach den Zerstörungen im 2. Weltkrieg begann das 1951 in Binding-Brauerei AG umbenannte Unternehmen 1957 mit dem Neubau des repräsentativen, gut einseharen Sudhauses, gefolgt in den Jahren 1962-1968 von einem Generalbebauungsplan sowie dem Bau von Flaschenabfüllhalle, Verwaltungsgebäude und einer neuen Produktionsanlage. Mit dem Erwerb der benachbarten Henninger-Brauerei 2001 wurde die Biersortenpalette abgerundet. Seit 2002 firmiert die Unternehmensgruppe als Radeberger Gruppe, die mit einem Ausstoß von 13 Millionen Hektolitern der größte Braukonzern in Deutschland ist.

22 VILLA HENNINGER
Wendelsweg 64 Wertheimer Straße
 Nach dem Abbruch aller Betriebsgebäude einschließlich des weithin bekannten Henninger Turms 2014 erinnert allein die Unternehmensvilla an eine der bedeutendsten Frankfurter Brauereien. Anfang 1874 übernahm Heinrich Henninger das von dem Frankfurter Brauer Johannes Stein 1857 gegründete, ab 1869 am Wendelsweg in einer Neuanlage ansässige Unternehmen. Die Villa selbst entstand nach einem Entwurf der Architekten Peter Schaffner & August Albert um 1880 in noblen Formen der italienischen Renaissance. Über einem Natursteinsockel erheben sich zwei in Verblendmauerwerk ausgeführte Geschosse, deren rechteckige Fensteröffnungen durch profilierte Sandsteinrahmungen besonderes Gewicht erhalten. Das Zentrum betont ein Eingangsrisalit, der in einem Turmgeschoss mit Rundbogenarkaden endet. Foto: Matthias Matzak

23 MÜHLBRUCHSIEDLUNG
Mühlbruchstraße u.a. Lokalbahnhof
 Die 1860 gegründete „Frankfurter gemeinnützige Baugesellschaft“ war eine der ersten ihrer Art in Deutschland. Sie errichtete ab 1861 zwischen Heister-, Mühlbruch- und Dammstraße die Siedlung mit 32 schlichten spätklassizistischen Doppelhäusern. Mit seinen ursprünglich je vier Wohnungen orientierte sich der Haustyp an dem der Cité ouvrière im elsässischen Mühlhausen. Nach teilweiser Kriegszerstörung im Detail veränderter Wiederaufbau ab 1950. An der Dammstraße entstand gleichzeitig ein viergeschossiger Wohnblock nach Entwurf von Prof. Andreas Simons mit 75 Wohneinheiten mit je ein, zwei und drei Räumen.

24 EHEMALIGE SEILEREI REUTLINGER
Offenbacher Landstraße 190 Lettigkauweg
 Wilhelm Benjamin Reutlinger, der aus einer bereits im 17. Jahrhundert in Frankfurt bekannten Seilerfamilie stammte, eröffnete 1873 eine kleine Fabrik für Seilerwaren in der alten Mehlwaage. Aus ihr entstand 1898 die Draht- und Hanfseilfabrik Wilhelm Reutlinger. In der durch eine Schlosserei und Fetterei komplettierten Fabrik konnten Seile bis zu 300 m Länge in der bis an den Goldbergweg reichenden Seilerbahn hergestellt werden. Heute produziert der Familienbetrieb weltweit patentierte, metallene Abhängungen für Leuchten und Ladenbau-Komponenten.

25 STAUSTUFE OFFENBACH
Deutschherrnufer/Stadtgrenze
 Als Ersatz des Nadelwehres von 1901 wurde 1949-1953 die Staustufe mit einem Walzenwehr, einem Kraftwerk sowie einer Schleuse neu errichtet. 1957 folgte eine zweite Kammer als Selbstfahrerschleuse. Nach Abbruch der Staustufe Mainkur 1981 wurde die Fallhöhe auf 3,18 m aufgestockt. Beim letzten Umbau 1994 wurden beide Schleusenkammern von 110 auf 340 m verlängert. Bemerkenswert ist die am „Neuen Bauen“ der 1920er Jahre orientierte Architektur.