

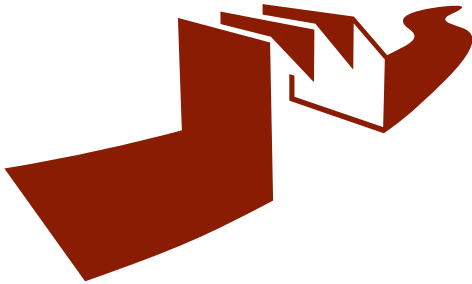


KulturRegion  
FrankfurtRheinMain

ROUTE DER INDUSTRIEKULTUR  
RHEIN - MAIN



Lokaler Routenführer



Industriekultur  
Rhein-Main  
Kreis Offenbach

A photograph of a large industrial factory interior. The space is filled with rows of dark, heavy machinery, likely textile looms, arranged in a long aisle. The ceiling and walls are constructed from brick, featuring a series of large, vaulted arches. A bright, circular skylight is visible at the top center, casting light onto the floor. In the background, a large mural or poster is visible on the wall, and a red circular logo is mounted on a brick pillar. The overall atmosphere is one of historical industrial grandeur.

ROUTE DER INDUSTRIEKULTUR  
RHEIN - MAIN

## 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.

Alle Routenführer zur „Route der Industriekultur Rhein-Main“ finden Sie unter: [www.krfrm.de/Routenfuhrer](http://www.krfrm.de/Routenfuhrer)

Die „Route der Industriekultur Rhein-Main“ ist ein Projekt der KulturRegion FrankfurtRheinMain. Die Webseite der KulturRegion mit integriertem Veranstaltungskalender und Interaktiver Karte informiert über Orte, Projekte und kulturelle Angebote in der Metropolregion FrankfurtRheinMain: [www.krfrm.de](http://www.krfrm.de)

Die „Route der Industriekultur Rhein-Main“ ist Mitglied in der Europäischen Route der Industriekultur und der Industriekultur in Hessen.

## Industriegeschichte Kreis Offenbach

Der wirtschaftsstarke Kreis Offenbach ist traditionell von einer großen Vielfalt und Dynamik geprägt. Die 13 Städte und Gemeinden liegen mitten in der Metropolregion FrankfurtRheinMain und in der Nachbarschaft zur Messestadt sowie zum internationalen Drehkreuz Frankfurter Flughafen. Auch an das Schienen- und Autobahnnetz ist der Kreis Offenbach gut angebunden. Als prosperierender Wirtschaftsraum bietet er vielen Menschen einen sicheren Arbeitsplatz und eine hohe Lebensqualität.

Schon seit der Industrialisierung und dem späteren Ausbau der Bahnlinien sind im heutigen Kreis Offenbach viele Produktionsstätten entstanden. So erinnern noch heute einige technische Bauten, an die Zeit, als in den Hallen und Werkstätten körperlich hart gearbeitet werden musste, als noch Schornsteine rauchten und Maschinen dampften. Erhalten sind bis heute beispielsweise das ehemalige Gaswerk Ober-Roden (1910 bis 1984) in der Stadt Rödermark, die Ziegelei in der Gemeinde Hainburg sowie die in den 1930er Jahren errichteten Wassertürme in Rodgau-Jügesheim, in Mühlheim und Seligenstadt. Ins Auge fallen auch die vom Baustil her gleichen Bahnhofsgebäude der Rhein-Neckar-Bahn (seit 1846) und der Rodgau-Bahn (seit 1896).

Wichtige Branchen der Industrie waren und sind im Kreis Offenbach die Leder- und Textilindustrie. Ferner entstanden durch die Ansiedelung des Flugplatzes Egelsbach, Deutschlands größter Verkehrslandeplatz, und der Deutschen Flugsicherung in Langen viele Arbeitsplätze und starke Punkte im Verkehrsknoten der Metropolregion FrankfurtRheinMain. Zu den traditionsreichsten Betrieben im Kreis Offenbach zählt die Firma Glaabsbräu in Seligenstadt. Sie wurde 1744 gegründet und ist damit Südhessens älteste Privatbrauerei.



**Die Webseite zum lokalen Routenführer**

**Kreis Offenbach finden Sie unter:**

**[www.krfrm.de/Industriekultur-Kreis-Offenbach](http://www.krfrm.de/Industriekultur-Kreis-Offenbach)**

# Vorwort

Sehr geehrte Damen und Herren,

der Kreis Offenbach hat gemeinsam mit der Gesellschaft Kultur-Region FrankfurtRheinMain einen lokalen Routenführer herausgegeben, der besondere Orte präsentiert, an denen die Geschichte der Industriekultur wieder lebendig wird. Wir laden Sie ein zu einer Entdeckungstour durch die 13 Städte und Gemeinden im Kreis Offenbach, wo die Historie transparent wird und wo die Historie interessante Geschichten von Familienunternehmen, von Produktion und Handel vergangener Tage erzählt.

Im Routenführer finden Sie sicherlich das eine oder andere Gebäude, sei es eine Fabrikhalle, ein altes Bahnportal oder eine Werkstatt hinter einer Backsteinfassade, die Sie vielleicht schon gesehen haben, doch hinter deren Kulissen Sie gern einmal blicken möchten. Die historischen Orte des lokalen Routenführers geben einen Einblick über die früher oftmals schweißtreibende Arbeit beim Basaltabbau, bei der Ziegelproduktion oder beschreiben die künstlerische und handwerkliche Vielfalt der Lederwarenbranche, die im Kreis Offenbach traditionell eine starke Rolle spielt.

Dank des Engagements der Geschichts- und Heimatvereine sowie der Museen in den Kommunen bleiben die wichtigsten Orte der Industriekultur erhalten. Sie zeigen besondere Exponate, organisieren Ausstellungen, bieten Exkursionen oder Fortbildungsveranstaltungen an und lassen die Entwicklung der Produktionsstätten in Erzähl-Cafés Revue passieren. Die Vergangenheit kennenlernen und verstehen, heißt die Aufgaben der Zukunft besser meistern zu können.

Die KulturRegion FrankfurtRheinMain hat auf Basis der Lokalen Routenführer auch eine Interaktive Karte herausgegeben, die über verschiedene Orte und Sehenswürdigkeiten informiert. Sie können unter [www.krfrm.de](http://www.krfrm.de) jederzeit besucht werden. Interessante Entdeckungen warten auf Sie – an Ort und Stelle oder mit dem digitalen Routenführer, der auch online abrufbar ist und ständig ergänzt wird.

Ich wünsche Ihnen viel Freude beim Lesen und Erleben der besonderen Orte im Kreis Offenbach.

Herzlichst

OLIVER QUILLING

Landrat des Kreises Offenbach

## Bahnhof Dietzenbach

📍 Eisenbahnstraße 6



Das Gebäude ist ein Standardtyp der Rodgau-Bahn, die seinerzeit im Gebiet der Preußisch-Hessischen Staatsbahn systematisch errichtet worden ist. Das Empfangsgebäude stammt aus dem Jahr 1898 und ist fast identisch mit dem Bahnhofsgebäude in Heusenstamm.

Allerdings ist das Ziergespärre im nördlichen Giebel des Gebäudes nicht mehr vollkommen erhalten. Auch die Güterhalle ist nicht mehr original, sie wurde neu errichtet.

## Bahnhof Dreieich-Buchsschlag

📍 Buchschlager Allee 2



Auf der Bahnstrecke Frankfurt-Darmstadt kamen 1846 die ersten Züge ins Rollen. Doch den Ort Sprendlingen, den heutigen Stadtteil von Dreieich, ließen sie in Richtung Süden lange links liegen. Erst 30 Jahre nach der Eröffnung

der Bahnstrecke gab es einen Haltepunkt. Er bekam den Namen „Sprendlingen“, obwohl die Häuser nicht direkt an der Bahn standen. Als Warteräume dienten den Fahrgästen damals alte Waggons. 1882 wurde das spätklassizistische Bahnhofsgebäude als Station „Sprendlingen“ erbaut.

Zug um Zug änderte sich der Name des Haltepunktes: Nach der Gründung der Villenkolonie Buchschlag, die an die Bahnstrecke grenzt, wurde 1906 dessen Bezeichnung in „Sprendlingen-Buchsschlag“ geändert. Später hieß der kleine Bahnhof dann „Buchsschlag-Sprendlingen“. Heute steht auf dem Schild „Dreieich-Buchsschlag“.

Die Bundesbahn nutzte das Empfangsgebäude bis 1971. 14 Jahre später richtete ein Gastronom dort die „Endstation“ ein. Diese ist bis heute ein beliebter Treffpunkt, an dem die Besucher im Sommer auf der Terrasse – hinter einer Glaswand vor Lärm geschützt – fast im Minutentakt Züge vorbeirauschen sehen. Das Bahnhofsgebäude steht, wie auch das Perron-Schutzdach, unter Denkmalschutz. Das Dach stammt vom Darmstädter Ludwigsbahnhof und wurde 1958 nach Buchschlag gebracht.

## Villenkolonie Buchschlag

📍 Hainer Trift 11



Nach einer Vision des Unternehmers Jakob Latscha sollte im Wald am Forsthaus Buchschlag eine Gartenstadt-Siedlung entstehen, in denen weniger wohlhabenden Handwerkern, gehobenen Arbeitern oder „kleinen Beamten“

ein naturnahes Wohnen ermöglicht wird. Mit dem Entwurf des ersten Bebauungsplans wurden aber ganz unterschiedliche Nutzungsideen präsentiert.

Am Ende setzten sich Großherzog Ernst Ludwig und Architekt Friedrich Pützer durch. Es entstanden großbürgerliche Villen, die bis heute den Stadtteil prägen und Buchschlag zu einem gehobenen Wohnviertel machen.

→ Exkurs

### Wurstfabrik Müller „Frankfurter Würstchen“



1847 gründete Christoph Müller II eine Wurstfabrik in Sprendlingen, in der die Frankfurter Würstchen erstmals fabrikmäßig hergestellt und später weltweit vermarktet wurden. Sein Sohn Heinrich Müller II übernahm 1880 das Unternehmen.

Der Bruder von Christoph Müller II begann 1860 die Würstchenproduktion in Neu-Isenburg. Nur im Raum Frankfurt hergestellte Würstchen durften nach einem Gerichtsurteil aus dem Jahre 1929 als „Frankfurter Würstchen“ verkauft werden. Die Besonderheit der Frankfurter Würstchen beruhte auf der Verwendung von reinem Schweinefleisch, das im Saitling (Dünndarm vom Schaf) nach einem speziellen Verfahren bei niedrigen Temperaturen geräuchert wird.

Zu Beginn der 1930er Jahre wurde die Fabrik stillgelegt. Die vorgelagerte Villa blieb erhalten. Sie wurde 1792 als Fürstlich Isenburgische Kellerei (Steueramt) erbaut und 1893 von Heinrich Müller II erworben. Auf dem Gelände der Wurstfabrik Müller begannen 2020 die Bauarbeiten für die Sprendlinger „Neue Mitte“, ein Komplex aus Geschäften, Büros und Wohnungen.

## Biotest AG

📍 Landsteinerstraße 5



Die Familie Schleussner war in Neu-Isenburg mit den ADOX Fotowerken und den von ihnen hergestellten Platten für die Röntgenfotografie äußerst erfolgreich. 1946 gründeten die Schleussners die Firma Biotest. Seit 1948 stellte

sie als eine der ersten Firmen Europas ein Serum zur Untersuchung des Rhesus-Faktors im Blut her. So konnten Bluttransfusionen mit inkompatiblem Rhesus-Faktor und die damit verbundene Antigen-Antikörperreaktion vermieden werden. Bis heute beschäftigt sich das Unternehmen mit der Erforschung und Entwicklung im Bereich der Immunologie, Hämatologie und Intensivmedizin. Biotest betreibt mehrere eigene Sammelstationen für Blutplasma von kontrollierten Spendern. Aus dem Plasma werden Plasmaproteine für die Herstellung von Medikamenten gewonnen. Diese Herstellung (Fraktionierung) läuft unter anderem im Hauptwerk in Dreieich.

## Möbelfabrik Schmidt/Bechtel Sprendlingen

📍 Joinviller Straße 44



Der Handwerksmeister Johann Georg Schmidt gründete 1882 in der Sprendlinger Eisenbahnstraße eine Schreinerei, in der er Möbel herstellte. Die Mitarbeiterzahl wuchs bis zum Ersten Weltkrieg auf 60. Der Krieg und die darauf-

folgende Wirtschaftskrise brachten der Firma allerdings große finanzielle Probleme. Im Ersten Weltkrieg sowie nach 1935 wurden in dem Betrieb Einrichtungen für Kasernen und Munitionskisten produziert. In der Nachkriegszeit entwickelte sich das Unternehmen positiv. Insbesondere fanden damals Küchen und Schlafzimmer großen Absatz. Allerdings wuchs die Zahl der Konkurrenzfirmen in den nachfolgenden Jahren, so dass die fabrikmäßige Möbelproduktion 1968 aufgegeben wurde. Es entstand unter der Bezeichnung „Bechtel-Möbel“ ein Möbelhaus mit angeschlossener Werkstatt, in der die Schreinerei vor allem rustikale Eichenmöbel herstellte. 2001 wurde der Möbelhandel beendet. Danach konzentrierte sich die Firma Bechtel auf Restaurierungen und handwerkliche Spezialanfertigungen. Die Räumlichkeiten in der Joinviller Straße wurden an verschiedene Firmen vermietet. Der charakteristische Schornstein soll abgerissen werden.

## → Exkurs

### Kreuzmühle, Geburtshaus von Joh. Philipp Holzmann

📍 Philipp-Holzmann-Straße 48



Johann Philipp Holzmann, der Gründer der später weltweit tätigen Baufirma, wurde 1805 in der Kreuzmühle geboren. Nach dem frühen Tod des Vaters 1818 übernahm er die Mühle, errichtete ein Dampfsägewerk und lieferte

Schwellen für die Taunus-Eisenbahn. Im Eisenbahnbau dieser Zeit standen Handarbeit und Pferdebetrieb im Vordergrund. Die Firma zog 1856 nach Frankfurt um. Später übernahmen die Söhne das Unternehmen. Das Unternehmen war an verschiedenen Großprojekten beteiligt, wie beispielsweise am Bau des Frankfurter Hauptbahnhofs und des Opernhauses. Die „Holzmänner“ arbeiteten ferner am Nord-Ostsee-Kanal und der Bagdad-Bahn mit.

In den Fokus der Öffentlichkeit rückte das Unternehmen, als nur wenige Tage nach dem 150-jährigen Firmenjubiläum Schulden von 1,1 Milliarden Euro aufgedeckt wurden. Nachdem Verhandlungen mit den Banken scheiterten, verkündete der damalige Bundeskanzler Gerhard Schröder ein „Rettungspaket“ in Form einer Bürgschaft des Bundes. Trotzdem kam es im März 2002 zur endgültigen Insolvenz des Baukonzerns Holzmann.

### Gelee- und Zuckerwarenfabrik Beck und Schröder

📍 Dreieich-Sprendlingen



Arbeit und Lohn gab es in der „Gelee und Zuckerwarenfabrik Beck und Schröder“ erstmals 1894. Nachdem die neue Fabrik 1907 in der Nähe des Sprendlinger Bahnhofs gebaut war, zog die „Schillee-Fabrik“ dorthin um.

In dem Betrieb waren 30 Leute beschäftigt. Sie stellten Bonbons, Gebäck, Zuckerwaren, Gelee und Konfitüre her. Als der Sohn des Inhabers, Theo Schröder, im Zweiten Weltkrieg ums Leben kam, wurde die Produktion eingestellt. Nach dem Krieg war das Gelände von der amerikanischen Armee besetzt. Anschließend wurde das Fabrikgebäude ganz unterschiedlich genutzt (Firma ATP und Sportstudio Vitafit). Nach längerem Leerstand fand das Anwesen einen neuen Besitzer, der das Gebäude sanierte, um eine neue Nutzung zu ermöglichen.

## Unternehmervilla Sektfabrikant Löffler („Villa Schott“)

📍 Darmstädter Straße



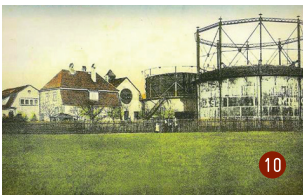
Eine echte Sektfabrik in Sprendlingen? Ja, die gab es tatsächlich. Georg Adam Löffler gründete 1865 in Sprendlingen eine Kellerei zur Herstellung von moussierendem Wein. Die Geschäfte der Sektfabrik liefen bis zum Ersten Weltkrieg

ausgesprochen gut. Sein Sohn Wilhelm Löffler erbaute 1902/03 eine recht opulente Villa. Sie ist gekennzeichnet durch markante Sandsteinprofile um die Fenster, starke Quader an den Ecken im Erdgeschoss, ein flach geneigtes überkragendes Dach und einen mit Löwenköpfen verzierten Anbau.

Nach dem Tod von Wilhelm Löffler im Jahr 1932 bewohnte die Familie Schott das Anwesen. 1945 war das Gebäude für kurze Zeit der Sitz der amerikanischen Militärverwaltung des Kreises Offenbach. Danach mietete die Familie eines Berliner Rechtsanwaltes die Villa. 1959 wurde sie an einen Geschäftsmann verkauft. Seit dem Auszug der Familie 1961 blieb das Haus unbewohnt und verfiel allmählich. 1971 verlegte die Firma Sekt-Löffler den Firmensitz nach Dreieichenhain, wurde dann aufgekauft und nach einiger Zeit geschlossen. Die Villa Schott wird saniert. Auf dem angrenzenden Grundstück sollen drei weitere neue Häuser, die optisch zur Villa passen, gebaut werden.

→ Exkurs

### Industrialisierung Sprendlingens



Klingt paradox, war aber so: Die Frankfurter Würstchen kamen unter anderem aus Sprendlingen. Anhand von zehn Beispielen wird die Industrialisierung Sprendlingens skizziert, die besonders nach dem Bau der Dreieichbahn

im Jahr 1905 einen starken Schub bekam.

[www.freunde-sprendlingens.de](http://www.freunde-sprendlingens.de)

### Flugplatz Egelsbach

#### 📍 Flugplatz



Für den Bau des Verkehrsflugplatzes Egelsbach sprachen Mitte der 1950er Jahre zwei wichtige Argumente: Der kleine Airport sollte eine Belebung der Gemeinde bringen und den Flughafen Frankfurt entlasten. 1955 wurde die

Sport- und Verkehrsflugplatz-Gesellschaft gegründet. Schon ein Jahr später landeten auf der „Texaspiste“, wie die Grasbahn genannt wurde, 37.000 Flugzeuge, davon ein Drittel Segelflieger. Doch schon ein paar Jahre später musste der Segelflug-Betrieb wegen der Nähe zum Flughafen Frankfurt aus Sicherheitsgründen eingestellt werden. Damit wurde der Flugplatz Egelsbach zum ersten reinen Motorflugplatz der Allgemeinen Luftfahrt in Deutschland. 1966 wurde eine neue Betonpiste in Betrieb genommen. Danach erhielt die Fliegerei Aufwind. 1972 zählte der Tower rund 126.000 Starts und Landungen. 2004 eröffnete die Hessische Flugplatz GmbH Egelsbach die auf 1.400 Meter verlängerte Rollbahn. Heute sind am Flugplatz Egelsbach auch die Hubschrauberstaffel der Hessischen Polizei und mehrere Unternehmen und Vereine aus der Luftfahrtbranche angesiedelt.

#### → Exkurs

### Bahnhof Egelsbach



Der Bahnhof war besonders aufwendig gestaltet. Grund hierfür war die Nähe zum Schloss Wolfsgarten. So kam es oft dazu, dass Staatsgäste den Bahnhof zu ihrer An- und Abreise durchquerten.

Erbaut 1884, wies das Gebäude ein Satteldach teils mit Kassettenverzierung und eine Fassade mit spätklassizistischer Bauzier im Rundbogenstil auf. Das Empfangsgebäude war im Gegensatz zur Wartehalle zweigeschossig. Das Dach über den Gebäudeteilen war zudem weit überstehend. Das Gebäude erinnerte anhand seiner Bauarchitektur stark an den Bauchschlager Bahnhof. 1994 abgerissen. Die Kassettendecke des Fürstenzimmers schmückt heute den Sitzungssaal des Rathauses.

## Klinker- und Ziegelwerk

📍 Offenbacher Landstraße 105



Die Baufirma Philipp Holzmann & Cie., die einst in Neu-Isenburg ansässig war und 1855 nach Frankfurt am Main umsiedelte, hatte ihre Fühler im Kreis Offenbach auch gen Osten ausgestreckt. 1868 ließ Holzmann in Hainburg

eine erste eigene Ziegelei zur Deckung des Bedarfs ausschließlich von Klinkern, auch Blendsteine genannt, errichten.

Zu überregionaler Bedeutung gelangte die Baufirma Philipp Holzmann & Cie. durch den Bahnbau. Um 1900 war die Firma in Hainburg auf die Herstellung von glasierten Ziegeln spezialisiert. Die Produkte wurden europaweit exportiert (Bahnhofsunterführungen, Pariser Metro und Hamburger Elbtunnel). Die 1887 errichtete neue Ziegelei ist bis heute erhalten. Sie weist eine zweifarbige Backsteinfassade im Neurenaissancestil auf und ist mit einer äußerst seltenen Dachkonstruktion gedeckt. Diese besteht aus hölzernen Bogenbindern mit stählernen Zugankern in den Fußpunkten. Ein Prinzip, das Mitte des 16. Jahrhunderts von Philip del' Orme entwickelt und ebenso im Frankfurter Straßenbahndepot Bockenheim angewandt wurde.

Als eines der wenig erhaltenen Beispiele der frühen industriellen Baukultur ist die Ziegelei von exemplarischer Bedeutung. Heute ist das familiengeführte Ziegelwerk Franz Wenzel die letzte noch produzierende Ziegelei in Hessen. Der Ton wird teilweise aus der Tongrube Katzenbuckel im benachbarten Wald gewonnen.

### → Exkurs

#### Ziegelei-Feldbahn



In der Hainburger Ziegelei kamen über die Jahre viele Tonnen Material ins Rollen. Der Transport des Tons in die benachbarte Produktionsstätte lief rund 50 Jahre lang mit der Ziegelei-Feldbahn, die in den Jahren 1932/1933 gebaut

wurde. Drei Lokomotiven, einige Loren sowie eine 1,6 Kilometer lange Schienenstrecke, sind bis heute erhalten. Überhaupt ist die Gemeinde Hainstadt eine Hochburg der Ziegeleien. Dort standen in der Blütezeit 16 Ziegeleien, zu denen zeitweise vier unterschiedliche Feldbahnanlagen gehörten. Der Betrieb der Bahn steht seit 1980 auf dem Abstellgleis. Ein Verein pflegt die Anlagen.

## → Exkurs

### Feldbahnen zwischen Mühlheim und Hainburg



Etwa 120 Jahre lang waren die Feldbahnen in der Region ständig in Bewegung. Die meisten Gleise zwischen Dietesheim und Klein-Steinheim dienten der Basaltförderung rund um den Gailenberg. Die Betriebe zwischen Steinheim

und Hainburg wurden zur Tonförderung an der ehemaligen Uferböschung des Ur-Mains angelegt. Außerdem gab es mindestens zwei Bahnen bei Kiesgruben und bis in die Neuzeit im Mühlheimer Stadtgebiet eine kleine Gärtnerei-Feldbahn mit Handvershub. Mindestens drei Strecken führten bis zum Mainufer zur Schiffsverladung, zwei Basaltförderbahnen in Dietesheim und Steinheim sowie eine Tonbahn in Hainburg. Ferner existierten Anschlüsse zur Hauptbahn in Mühlheim, Steinheim und Hainburg.

Die Bewegung der kleinen Wagen war anfangs eine schweißtreibende Aufgabe. Zu Beginn wurden noch keine Lokomotiven eingesetzt. Die Wagen wurden auf kurzen Strecken von Hand verschoben oder kamen mit Pferdekraft ins Rollen. Schon um 1890 setzten sich auf einigen längeren Strecken mit mehr Verkehr kleine Dampflokotiven durch. Die Kleinbetriebe blieben jedoch noch beim preiswerten Hafermotor. Die Rösser waren effiziente Zugpferde.

Dampflokotiven waren nur etwa bis zum Ersten Weltkrieg im Einsatz. Nach 1945 wurden Strecken neu aufgebaut und auf Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor umgestellt. In den 1920er Jahren kamen zuerst die Benzol-Triebfahrzeuge, ab den 30ern dann Diesellokomotiven. Anfangs existierten Bahnen in zwei verschiedenen Spurweiten mit einer Größe von 600 Millimeter und 720 Millimeter. Bei der Rekonstruktion von Strecken nach dem Ersten Weltkrieg und der Umstellung auf Triebfahrzeuge verschwanden die Gleise mit breiterem Abstand. Die heute noch übliche 600-Millimeter-Spur setzte sich durch.

## Tongrube „Katzenbuckel“

📍 Am Katzenbuckel



Rund um Hainburg wird seit den Römerzeiten Ton abgebaut. Die heutige Grube am Katzenbuckel ist nur eine Momentaufnahme. Das Gelände hat sich im Laufe der Jahrzehnte stark verändert, denn hier wurde bereits Anfang

des 19. Jahrhunderts mit dem Tonabbau begonnen. Die Grube hatte Vorläufer und wird Nachfolger an anderen Stellen haben. Heute wird nur noch einige Wochen im Jahr Ton mit mobilem Gerät abgebaut und mit Lastwagen in das benachbarte Ziegelwerk transportiert. Die Fläche wird sukzessive rekultiviert mit dem Ziel, wertvolle Biotope zu schaffen.

## Hainstädter Bahnhof und ehemalige Zigarrenfabrik

📍 Eisenbahnstraße 7



Die Eisenbahnlinie Hanau-Babenhausen wurde 1882 in Betrieb genommen. Sie war unter anderem vom damaligen Hainstädter Bürgermeister Geißler gefordert und gefördert worden. Es entstanden ein Bahnhofsgebäude, das mit

Hainstädter Ziegelei-Erzeugnissen errichtet wurde sowie ein eigenes Anschlussgleis für das Klinkerwerk der Firma Holzmann in Hainstadt. Doch nur einige Jahre später kam es zum Streit zwischen Holzmann und der Gemeinde, da das Unternehmen das Werk vertragswidrig nicht schnell genug ausbaute und viele Hainstädter Bürger deshalb keiner geregelten Arbeit nachgehen konnten. Nach langen Verhandlungen wurde eine Einigung erzielt. 1889 baute dann die Firma Holzmann sozusagen als Schadensersatz ein Fabrikgebäude. Die Rede des damaligen Kreisdirektors endete bei der Eröffnung mit den Worten: „Möge sich nun die stattliche Fabrik als neuer Segen unserer Arbeiterbevölkerung und unserer Gemeinde erweisen.“

Das Gebäude diente von der Eröffnung bis Mitte der 1960er Jahre als Zigarrenfabrik, danach als Außenstelle der Schule und zwischenzeitlich verschiedenen Vereinen und einem Puppenmuseum als Treffpunkt und Standort.

## Zigarrenfabrik I. M. Kopp

📍 Eisenbahnstraße



Viel Rauch um nichts? Von wegen – Klein-Krotzenburg war eine Hochburg der Zigarrenproduktion. 1853 verlegte erstmals eine Zigarrenfirma ihre Produktionsstätte in den heutigen Hainburger Ortsteil. In den nachfolgenden Jahren

zog es weitere dieser Firmen aus den Städten in das Dorf am Main, so dass dort sogar umgangssprachlich vom „Siggamacher-Dorf“ gesprochen wurde. Im Vergleich zu Standorten in Städten waren die Grundstückspreise und die Löhne in Klein-Krotzenburg deutlich günstiger.

Mancher Arbeiter machte sich auch selbstständig. So baute Matthäus Kopp von 1862 an mit Erfolg eine Firma auf und beschäftigte später in Glanzzeiten rund 80 Arbeiterinnen und Arbeiter. 1891 war der Unternehmer jedoch insolvent. Die Brüder Aron und Josef Rosenthal übernahmen die Firma und behielten den Namen J. M. Kopp. Schon 1893 vergrößerten sie das heute noch stehende Gebäude, um die wachsenden Geschäfte zu ermöglichen. Über 200 Menschen fanden im Klein-Krotzenburger Hauptbetrieb der Firma Lohn und Brot. 1936 mussten die Besitzer ihre Firma verkaufen. Die neuen Inhaber führten diese nach dem Zweiten Weltkrieg nochmals zu einer Blüte, mussten aber aufgrund des stark nachlassenden Zigarrenkonsums 1968 schließen. Heute wird das Gebäude von Firmen anderer Branchen genutzt.

### → Exkurs

## Diamantschleifereien in Hainburg



Das waren glänzende Zeiten, als noch rund 250 Beschäftigte in zwei Dutzend Diamantschleifereien in Hainburg einen edlen Job machten. Der örtliche Heimat- und Geschichtsverein hat einige Gerätschaften aus einer alten Produktionsstätte gerettet und sie wieder in einen funktionsfähigen Zustand versetzt. In den Vereinsräumen wird das alte Handwerk neu präsentiert. Zu sehen gibt es einen Diamantschleif-Arbeitsplatz mit einer Diamantsäge, einer Rundiermaschine und ein Gerät zur Aufarbeitung von Diamantschleifscheiben.

## Köhler Küsse

📍 Herderstraße 31-33



In der 1933 von Philipp Köhler gegründeten Firma wurden zunächst Waffeln gebacken. Erst Anfang der 1940er Jahre startete die Herstellung von Schokoküssen. Die Produktion wurde in den 1950er Jahren

erweitert. Köhler war damals auch als Großhändler für Eisdielen erfolgreich. 1962 stellte man die Waffelfertigung komplett ein und setzte verstärkt auf Schokoküsse, die bis heute über die Region hinaus bekannt und beliebt sind.

Neben den Schokoküssen, die mit verschiedenen Schokoladenüberzügen vollendet sind, gehören auch Schaumzuckerwaren zur Angebotspalette der Firma Köhler. In der Confiserie werden außerdem Pralinen, Schokoladen, Schokoladenfiguren und Kaffeebohnen produziert. Das dritte Geschäftsfeld umfasst den Handel mit Eis für die Gastronomie sowie Hörnchen, Waffeln, Obstkonserven, Tiefkühlsäfte, Pasten, Eisgrundstoffe, Eis-, Kaffee- und Sahne- maschinen für Eiscafés und andere Kunden.

## Staustufe mit Schleuse und Turbinenrad

📍 Kesselstädter Straße 68



Aus alt mach neu: Nach Abbruch der historischen Staustufe (Wehr- und Kraftwerk) wurde in den Jahren 1979 bis 1983 eine neue Staustufe baugleich mit der von Mühlheim errichtet. Am nördlichen Ufer des Mains befinden

sich eine Doppel-Schleusenkammer und eine Schleuse, die für Sportboote gedacht ist. Die nördliche Kammer geht auf die ursprüngliche Schleuse, die seit 1921 das Wasser staute und wieder in den Fluss brachte, zurück.

Die Staustufe hat eine Fallhöhe von rund drei Meter. Die erste Flutung der Schleusenkammer erfolgte am 18. Oktober 1983. Die beiden Ufer werden durch einen öffentlich zugänglichen stähler- nen Wehrsteg verbunden. Er ist als sogenannter Wannenträger ausgebildet. Diese Staustufe wird anders als die meisten Wehre nicht zur Stromgewinnung genutzt. Nördlich der Staustufe liegt direkt am Mainuferweg ein stählernes Turbinenrad der Francis- Turbine, ein Erinnerungsstück an das alte Wasserkraftwerk, das 1981 abgebaut wurde.

### Bahnhof Heusenstamm

📍 Bahnhofstraße 1



Das Gebäude ist ein typischer Bahnhof aus der Epoche der Preußisch-Hessischen Staatsbahn, die viele Nebenstrecken ausgebaut hat und dort oftmals solche Bauten errichtete. Die Immobilie in Heusenstamm gehört zu den best-

erhaltenen Bahnhöfen seiner Art. Von 1898 an rollten an diesem Bahnhof Züge vorbei. Die Gleise gehören zur Nebenstrecke der Rodgau-Bahn, die auch durch Dietzenbach, Heusenstamm und Offenbach fuhr. Das zweigeschossige Empfangsgebäude hat eine Fassade aus zweifarbigem Mauerwerk und weist in der Obergeschossbrüstung Ornamentfries auf.

### Stammwerk Braas GmbH

📍 Rembrücker Straße 50



Die Cement-Dachpfannen im Alpenraum hatten es dem Unternehmer Rudolf H. Braas angetan. Er war beeindruckt von der Robustheit und Frostbeständigkeit des Materials. Anfang der 1950er Jahre gelang es ihm, ein Verfahren

zu entwickeln, das die maschinelle Produktion von Dachpfannen aus Beton ermöglichte. Doch aller Anfang war schwer: Die erste von ihm entworfene Dachsteinmaschine brachte noch keinen Durchbruch. Er nahm Kontakt zur britischen Redland Ltd. auf. Das Unternehmen produzierte bereits seit 1919 erfolgreich Dachsteine. Im Jahr 1953 wurde dann das sogenannte Strangpressverfahren des englischen Ingenieurs Harold Carter in Betrieb gesetzt.

Über den Vertrieb der Dachsteine mussten sich Hersteller wie Rudolf H. Braas damals keine Gedanken machen. Sie gingen weg wie warme Semmeln, denn der Bedarf war in der Nachkriegszeit und in den Jahren des Wiederaufbaus enorm hoch. Braas baute schließlich in Heusenstamm ein Unternehmen auf. Als Gründungsjahr der Firma gilt das Jahr 1953, als das erste Stammwerk in Heusenstamm eröffnet wurde.

## Deutsche Flugsicherung (DFS)

📍 Am DFS-Campus 10



Die Deutsche Flugsicherung wurde 1993 gegründet und ging aus der Bundesanstalt für Flugsicherung hervor, die es seit 1953 gab. 2002 erfolgte der Umzug nach Langen, sowie kurz danach die Einrichtung der S-Bahn-Station „Langen Flug-

sicherung“. Zu den Aufgaben der Deutschen Flugsicherung zählen unter anderem die Flugverkehrskontrolle, die Errichtung und das Betreiben von technischen Einrichtungen und Flugnavigationsanlagen, die Bekanntgabe von Luftfahrtinformationen und -daten sowie die überörtliche militärische Flugsicherung in Deutschland. Die Flugraumkontrolle bezieht sich auf alle Linien-, Charter- und Frachtflüge. In der Summe werden jährlich rund drei Millionen Flüge kontrolliert. Die Deutsche Flugsicherung finanziert sich aus Gebühren, die die Luftraumnutzer zahlen. Die DFS ist ein nicht-gewinnorientiertes Unternehmen.

## Paul-Ehrlich-Institut

📍 Paul-Ehrlich-Straße 51 - 59



1990 wurde das Bundesamt für Sera und Impfstoffe, das heute den Namen seines ersten Direktors trägt, in Langen eröffnet. Das Institut ist als Bundesoberbehörde zuständig für die Zulassung von Arzneimitteln und die Genehmigung

klinischer Studien in Deutschland. Paul Ehrlich (1854 – 1915) erarbeitete unter anderem grundlegende Erkenntnisse und Methoden zur Erforschung von Blutkrankheiten und Chemotherapie. 1908 erhielt er den Nobelpreis für Medizin. Gemeinsam mit Robert Koch forschte er zu Infektionskrankheiten, bevor er 1896 Direktor des neugegründeten Instituts für Serumforschung und -prüfung wurde. Aus diesem Institut ging die heutige Bundesoberbehörde hervor.

## Bahnhof Langen

📍 Bahnhofsanlage



Das zweigeschossige Empfangsgebäude entstand 1846 östlich der Bahnstrecke. Die Architektur ist vom Klassizismus geprägt. Es sind Bogenfenster eingebaut. An der Straßenfront ist ein Mittelrisalit zu sehen. Das unter Denkmalschutz stehende Gebäude verfügt außerdem über ein Walmdach. Die beiden Bahnsteige werden überdacht von sogenannten Perron-Schutzdächern. Diese sind ein Beispiel für die beabsichtigte Verbindung von Funktionalität und Ästhetik der früheren industriellen Bauarchitektur.

## Perron-Schutzdach

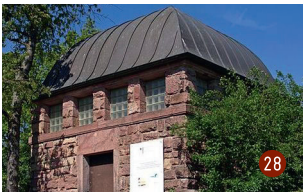
📍 Bahnhofsanlage



Hierbei handelt es sich um eine Konstruktion auf gusseisernen Säulen. Das Schutzdach wurde, im Bahnhof Langen und ebenso im Bahnhof Dreieich-Buchschlag, vom 1858 errichteten und nach dem Ersten Weltkrieg abgebrochenen Ludwigsbahnhof in Darmstadt übernommen. Die leicht geschwungene Konstruktion stellt ein Beispiel für die Ingenieursarbeit des 19. Jahrhunderts dar, welche sowohl Ästhetik als auch Funktion betont.

## Wasserbehälter Langen

📍 Am Steinberg



Auf dem Gebäude steht die Inschrift „Wasserwerk Langen 1909–1910“. Dahinter verbirgt sich ein unterirdischer Wasserbehälter. Das Haus weist einen quadratischen Grundriss aus Sandsteinmauerwerk auf und hat eine bandartige Reihung von Lichtöffnungen. Die Krönung ist ein Glockendach aus Blech, das das historische Gebäude bedeckt.

## Langener Waldsee

### 📍 Strandbad Langener Waldsee



Mit einer Wasserfläche von rund 7,2 Hektar ist der Langener Waldsee das größte Freizeit- und Erholungszentrum im Rhein-Main-Gebiet. Im westlichen Teil des Baggersees werden noch heute Rohstoffe wie Sand und Kies aus

dem Wasser geholt. Die Firma Sehring Sand & Kies GmbH & Co KG schaufelt seit 1927 hochquarzhaltigen Mainsand und -kies aus dem Wasser. Das Material wird im benachbarten Betonwerk verarbeitet.

Der Waldsee verfügt über einen 900 Meter langen Sandstrand. An heißen Sommertagen besuchen Tausende den Badesee. Einmal im Jahr kommen schon morgens um 5 Uhr viele Menschen an den Sandstrand, dann wird dort der Ironman, die Europameisterschaft im Triathlon gestartet und mehr als 2.000 Teilnehmende kaulen durch die Fluten.

## Mainhausen

## Fußgängersteg und „Der Mast“

### 📍 Kilianusbrücke



Diese bogenförmige Konstruktion ist ein echter Brückenschlag. Sie überspannt den Main ohne zusätzliche Pfeiler und verbindet die links- und rechtsmainische Route der Industriekultur Rhein-Main. Im Frühjahr 1989 wurde der

seit Jahrhunderten laufende Fährbetrieb eingestellt. Die beiden Kommunen Mainhausen und Karlstein haben im selben Jahr direkt neben der Zufahrt zur ehemaligen Mainfähre die Fahrrad- und Fußgängerbrücke über den Main gebaut. Diese ist als stählerne Bogenkonstruktion mit einem abgehängten Steg für Fußgänger ausgebildet und ruht auf zwei Brückenwiderlagern. Wo früher eine Mainfähre anlegte, haben Mitglieder des Schiffervereins „St. Nikolaus“ 1975 ein kleines Kunstwerk in Form eines Schiffes gestaltet. Es besteht aus den typischen Elementen eines Schiffes wie Bug, Heck, Anker, Mast und Schornstein.

## Sendeanlage Mainflingen

📍 Mainflinger StaÙe 1



In Mainflingen wird bestimmt, was die Stunde geschlagen hat. Seit 1978 funkt die Sendeanlage das gesetzliche Zeitzeichen DCF 77 über Langwelle. Es ist die über Atomuhren ermittelte offizielle Zeitangabe. Ferner sendet

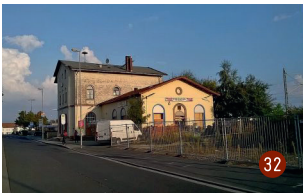
die Technik im Mast unter anderem das Signal der Europäischen Funkrundsteuerung (EFR) DCF 49.

Die ursprünglich 1950 für den Südwestfunk errichtete Sendeanlage wurde von 1962 bis 1994 vom Deutschlandfunk zur Ausstrahlung seiner Mittelwellenprogramme genutzt und ausgebaut. Sie bestand aus einer wechselnden Anzahl von bis zu 144 Meter hohen Sendemasten. Die heutige Langwellensendeanlage wird von der Deutschen Telekom AG betrieben. Sie besteht aus mehreren isolierten, abgespannten Stahlfachwerkmasten, an denen Antennen befestigt sind. Sie werden von kommerziellen Langwellensendern, deren Rufzeichen mit DCF anfängt, genutzt. Seit 1997 sendet von hier der Evangeliums-Rundfunk auf der Frequenz von 1539 Kilohertz.

## Mühlheim

### Bahnhofsgebäude Mühlheim am Main

📍 Bahnhofstraße 81



Das war damals zeitlich eine Punktlandung: Der Mühlheimer Bahnhof wurde am 15. November 1873 eröffnet. Am selben Tag startete der Betrieb auf der Bahnstrecke Hanau-Frankfurt, der einen Abschnitt der Frankfurt-Bebraer Eisenbahn darstellt. Beim S-Bahnbau in den

1990er Jahren blieb das denkmalgeschützte Empfangsgebäude als Kulturdenkmal erhalten.

## Wasserturm Mühlheim am Main

📍 Dammstraße 21



Der neben dem Bahnhof gelegene Wasserturm ist ein markantes Wahrzeichen der Stadt Mühlheim. Zwischen 1912 und 1914 errichtet, weist der Wasserturm, der bis heute in Betrieb ist, eine Höhe von 45 Metern auf. Seine Archi-

tektur lehnt sich an die eines mittelalterlichen Wehrturms an. Sein runder Schaft ist aus roh belassenem Dietesheimer Graubasalt. Der Wasserbehälter mit einem Fassungsvermögen von 500 Kubikmeter befindet sich innerhalb eines polygonalen Betonmantels. Darüber befindet sich ein flaches Glockendach, das durch ein Fensterband aufgeständert ist.

## Staustufe mit Schleuse und Wasserkraftwerk

📍 Kesselstädter Straße 68



Mit dem Ausbau der Elektrizitätsversorgung nach dem Ersten Weltkrieg entstand in Mühlheim am Main eine Staustufe mit einem Wasserkraftwerk. Aufgrund seiner Architektur wurde das Bauwerk später „Kirche im Main“

genannt. Ab 1965 sollte die Anzahl der Schleusenanlagen zwischen Aschaffenburg und Frankfurt verringert werden. 1980 wurde dann eine neue Schiffsschleusenanlage mit einer Kammerlänge von 300 Metern, einer Breite von zwölf Metern und einer Fallhöhe von fast vier Metern in Betrieb genommen. Ergänzt wurde diese Anlage 1988 durch eine Wehr- und Bootsschleuse. Das alte Wasserkraftwerk wurde 1989 abgerissen und durch eine moderne Anlage ersetzt.

## Brückenmühle

📍 Brückenstraße



Das Bauwerk gilt als echte Rarität. Die 1576 erstmals erwähnte Mühle ist die letzte am Ufer der Rodau und der Bieber. Sie umfasst ein Mühlengehöft mit landwirtschaftlichen Nebengebäuden. Das sogenannte Zuppinger-Wasserrad hat

ein Durchmesser von 5,60 Meter. Neben dem Rad sind auch die Mühlen-Einrichtung, die Steinmahlgänge, die Walzenstühle und das Becherwerk komplett erhalten und bieten somit einen guten Gesamteindruck einer Lohn- und Umtauschmühle um 1900. Die Brückenmühle lockt vor allem am Deutschen Mühlentag viele Besucher an.

## Basalt-Steinbrüche

📍 Am Hansteinweiher



Ein Ausläufer des Vogelsberges hat im Wortsinn eine fundamentale Aufgabe geleistet und die Grundlage dafür geschaffen, dass in Mühlheim fast 200 Jahre lang Basalt abgebaut werden konnte. Mit der Hand wurden hier anfangs

Pflastersteine, Wasserbausteine und Stücksteine hergestellt. Im Rahmen des Industriezeitalters setzten um 1930 der maschinelle Abbau und die professionelle Verarbeitung ein. Gewonnen und hergestellt werden konnten Schotter, Splitt und Brechsande. Von 1961 bis 1965 errichtete die Firma Mitteldeutsche Hartstein-Industrie AG (MHI) ein Schotterwerk und zwei Asphaltmischanlagen sowie ein Betonwerk. Im Laufe des oben genannten Zeitraumes waren mehr als 30 Firmen tätig.

Das letzte große Unternehmen war die „Basaltwerke Mühlheim Gesellschaft“. Damals verließen täglich rund 200 Lastwagen mit Baustoffen das Werk in Dietesheim. Bis zum Ende des Basaltabbaus wurden etwa 15 Millionen Tonnen Gestein gefördert. Nach der Schließung des Steinbruchs 1982 wurden die Abbaugelände geflutet. Dadurch entstanden elf kleine Seen mit einer Wasseroberfläche von rund 23 Hektar. Die Landschaft wurde rekultiviert und zum Naherholungsgebiet erklärt. Sie ist Teil des Regionalparks Rhein-Main.

## → Exkurs

### Lederindustrie Dietesheim



Die Pelzgerberei am Röstersee, auch unter dem Namen Pelzbude bekannt, ist ein letztes Überbleibsel der Lederindustrie im Mühlheimer Stadtteil Dietesheim. Gegründet wurde sie 1922 von den Herren Immel und Imgram zur

Herstellung von Leder. Sie bauten eine einfache Fabrik mit einer Walkerei, einer Zurichterei, einer Lederpresserei, einer Glätterei und in der Mansarde einen Trockenraum.

1928 kaufte die Firma Oswald Rügner das Anwesen und verarbeitete hier unter anderem auch Hai- und Reptilhäute. 1930 lassen die Rügners eine Erweiterungshalle und eine Kläranlage bauen. In den frühen 1950er Jahren wird das Werk von der Firma Dr. Mertens zum Teil vollkommen neu errichtet und mit Räumen für die Bearbeitung von edlem Pelzwerk umgestaltet. Mitte der 1970er Jahre übernahm die Firma Thorer & Co Offenbach die Rauchwarenfabrik, bis auch diese die Pelzherstellung Mitte der 1980er Jahre einstellen musste.

Das Gebäudeensemble besteht aus unterschiedlichen Bauteilen: Von außen ist ein gut erhaltener zweigeschossiger Fabrikbau aus den 1950er Jahren sichtbar, dahinterliegende eingeschossige, baufällige Hallen sowie eine kleine Kraftzentrale, deren kurioser Schlot (mit integriertem Wasserhochbehälter) 2004 abgebrochen werden musste. Der älteste Gebäudeteil von 1910 geht auf eine der ursprünglich hier tätigen Basaltfirmen zurück. Innerhalb der Fabrikgebäude sind viele der einschlägigen Maschinen und Bottiche zur Pelzherstellung an ihrem Originalstandort erhalten geblieben. Der Mühlheimer Geschichtsverein setzt sich seit Jahren für den Erhalt des Gebäudes und der Maschinen sowie für eine museale Aufarbeitung ein.

## Steinkautenbrücke Mühlheim - Lämmerspiel

📍 Wingertsweg



Der Weg über die Brücke war bis Mitte des 20. Jahrhunderts von Lämmerspieler Seite der Hauptzugang zum Gailenberg. Dieses landwirtschaftliche Areal wurde schon früh von Lämmerspieler Bauern bewirtschaftet.

Es ist heute das größte Streuobstgebiet der Region. Die Brücke wurde mit Basaltsteinen (Andesit) aus dem angrenzenden Steinbruch erbaut und dürfte etwa im 18. Jahrhundert errichtet worden sein. Man kann davon ausgehen, dass der Weg, der über die Brücke am alten Steinbruch (Wingertsweg) führt, schon viel älteren Datums ist und zu einem System von alten Handelswegen gehörte.

## MAN – Roland

📍 Borsigstraße 19



Die Roland Offsetmaschinenfabrik Faber & Schleicher Offenbach und die Sparte Druckmaschinen der Maschinenfabrik Augsburg-Nürnberg vereinigten sich 1979 zur MAN Roland Druckmaschinen AG (bis 2008, seit 2012 Manroland

sheetfed). Das heutige Werk belegt zwei Grundstücke, die in 500 Meter Entfernung nebeneinander liegen. Das eine befindet sich auf Offenbacher, das andere auf Mühlheimer Gemarkung. Die Offenbacher Gebäude stammen weitestgehend aus den 1960er Jahren und weisen eine ansprechende Architektur aus roten Klinkern auf. Das neue Verwaltungsgebäude, das 2003 eine Alu-Glas-Fassade erhielt, markiert den westlichen Ortseingang von Mühlheim.

## Pallas Fabrik

📍 Hausener Straße 2



Ursprünglich produzierte die Metallwarenfabrik Melber im Stadtteil Lämmerspiel ab 1900 Schnallen unter anderem für die Lederindustrie. Während des Zweiten Weltkrieges verlagerte die Frankfurter Firma Röder-Präzision ihre Herstellung von Flugzeugteilen in die Gebäude. Von 1950 an produzierte die Firma Pallas hier u.a. Fahrradketten („Pallaskette“).

## Zeppelinheim

📍 Zeppelinheim, Neu-Isenburg



1936 wird der Flug- und Luftschiffhafen Frankfurt auf dem Gelände des heutigen Frankfurter Flughafens eröffnet. Im selben Jahr beginnen die Rodungsarbeiten für den Bau einer Werkssiedlung im Forst Mitteldick. Bereits 1937

feierte man die Grundsteinlegung des Gemeindehauses. In der Siedlung entstanden Häuser und Wohnungen unterschiedlicher Größe für die Arbeiter und ihre Familien. Dort leben zu Anfang 325 Personen. Mit der Anzahl der Bewohner wuchs auch die Gemeinde, es entstand eine Schule und die Hausfrauen schlossen sich für Lebensmittelbesorgungen in den Städten zusammen. 1938 wird Zeppelinheim eine selbstständige Gemeinde. Doch mit dem Unglück von Lakehurst und der Zunahme der Flugzeuge bekam die Luftschiffahrt keinen Auftrieb mehr. Die Hallen für die Luftschiffe wurden im Mai 1940 gesprengt.

## Zeppelin-Museum

📍 Kapitän-Lehmann-Straße 2



Mit maßstabgetreuen Modellen, Fotos und Exponaten präsentiert das Zeppelin-Museum in Zeppelinheim auf einer Fläche von rund 300 Quadratmetern die wechselvolle und faszinierende Geschichte der Zeppelin-Luftschiffahrt.

Themen- und Sammlungsschwerpunkte sind die großen Passagierluftschiffe der 1920er und 1930er Jahre: LZ 127 „Graf Zeppelin“, LZ 129 „Hindenburg“ und LZ 130 „Graf Zeppelin II“. Im Museum gibt es Erläuterungen zu der Entwicklung der Luftschiffahrt und viel Wissenswertes über die Luftschiffer-Siedlung Zeppelinheim sowie den Flug- und Luftschiffhafen Rhein-Main.

## → Exkurs ADOX / DuPont



Dr. Carl Schleussner gründete 1860 die erste fotochemische Fabrik der Welt. Das Unternehmen trug später den Namen ADOX. Der Hauptsitz der Firma befand sich in Neu-Isenburg. 1962 wurde das Unternehmen von DuPont

gekauft. Nach der Entwicklung neuer Möglichkeiten durch Gelatine-Emulsionsplatten und Fotopapiere stellte die Firma die ersten Rollfilme aus Zelluloid her. Neben Filmen wurden nach dem Zweiten Weltkrieg auch Kameras produziert. Mit diesen Produkten gehörte das Unternehmen zu den Marktführern. So war die ADOX 300 die erste Kamera mit Wechselobjektiven.

In der anfangs in Frankfurt in der Nähe des Hauptbahnhofs gelegenen Produktionsstätte gab es Probleme. Die Luftverschmutzung durch den Dampflokbetrieb am Hauptbahnhof Frankfurt verunreinigte das Plattenmaterial. Die Firma zog deswegen 1927 in eine ehemalige Lederwarenfabrik an den Waldrand von Neu-Isenburg, wo sie bessere Bedingungen für die Produktion vorfand. 1943 wurden die Gebäude bei einem schweren Luftangriff zerstört.

## Postamt

📍 Hugenottenallee 59



Die Versorgungsanstalt der Post errichtete das Gebäude in der Hugenottenallee im Jahr 1931. Die klare Gliederung in Kuben und die Verwendung von Klinkern in den Fensterbändern sind Reminiszenzen an die expressive

Strömung des damaligen neuen Bauens.

## → Exkurs

### Wäschereien in Neu-Isenburg / Streik der Wäscherinnen



In der Mitte des 19. Jahrhunderts waren die meisten Arbeitsplätze in Neu-Isenburg eng mit der benachbarten Messestadt Frankfurt verknüpft. 1897 existierten in Neu-Isenburg 76 Wäschereien, in denen überwiegend Frauen

aus einfachen Verhältnissen arbeiteten. In zehn Prozent der Neu-Isenburger Häuser befand sich eine Wäscherei. Hier wurden die Wäsche und die feinen Stoffe der gutbürgerlichen und reichen Frankfurter Familien und der Betriebe in Handarbeit gewaschen und gebügelt. Das Waschen war kräftezehrend und gesundheitsschädigend, es gab keine festgelegten Arbeitszeiten, dafür aber nur karge Löhne. Viele Frauen hatten es eines Tages satt, unter diesen Bedingungen zu schuften. Sie protestierten. Das führte am 12. April 1897 zu einem sechs Wochen andauernden Ausstand. Der Kampf hatte sich gelohnt, denn wesentliche Forderungen der Frauen wurden am Ende erfüllt.

## Obertshausen

### Bahnhof Obertshausen

📍 Brühlstraße 6



Das Empfangsgebäude des Obertshausener Bahnhofes stammt aus dem Jahr 1898 und weist viele Merkmale des standardisierten Bautyps auf. Das Aussehen des Baus hängt mit der Preußisch-Hessischen Staatsbahn zusammen.

An der neuen Strecke entstanden viele Bahnhöfe, die ähnlich aussahen. Das zweifarbige Backsteinmauerwerk mit Ornamentfries auf Höhe der Brüstung wird ergänzt durch ein Dach mit drei Giebeln in Winkelform. Der Dachüberstand ragt auf geschnitzten Trägern in Richtung Frontseite des Gebäudes.

## → Exkurs

### Lederindustrie in Obertshausen



Der Bau der Eisenbahn-Nebenstrecke Offenbach-Dieburg-Reinheim Ende des 19. und Anfang des 20. Jahrhunderts brachte viele Menschen in Bewegung. Die Bürger wurden mobiler. Neue Schienenverbindungen ebneten den Weg

der Arbeiter zu Fabriken, so dass im Kreis Offenbach die Lederwarenindustrie boomte. Vor allem im Osten des Kreises entstanden viele Lederverarbeitungsfirmen, in denen Taschen und Schuhe genäht wurden.

Viele Arbeiterinnen und Arbeiter, im Volksmund „Babbscher“ genannt, hatten durch ihre Arbeit ein gesichertes Einkommen. In Obertshausen und in den Nachbarorten wanderte die Arbeit in die privaten Wohnungen vieler Bürger – die Heimarbeit entstand. Oftmals musste die ganze Familie mitanpacken und die Produktion zu Hause vorantreiben. Durch den Anstieg der Heimarbeit entwickelten sich viele kleine private Betriebe. 1965 gab es in Hausen und Obertshausen rund 130 selbstständige Unternehmen.

### Picard Lederwaren GmbH & Co.

📍 Friedensstraße 22



Martin Picard und seine Söhne Edmund und Alois gründeten das Unternehmen 1928. Schon sieben Jahre später führte die Firma als erste die Großserienfertigung in der Lederwarenproduktion ein.

Die Firma eröffnete 1949 ein neues

Werk in Obertshausen. Ende der 1960er Jahre waren an diesem Standort über 1.000 Mitarbeiter beschäftigt. In den 1970er Jahren litt das Unternehmen – wie alle Firmen der in und rund um Offenbach angesiedelten Lederwarenbranche – unter den Importen aus Südamerika und Fernost. In den frühen 1980er Jahren konnte Picard wieder wachsende Umsätze verzeichnen und ist seit über 90 Jahren in vierter Generation in Familienhand.

## Harold's Lederwaren

📍 Lämmerspieler Straße 40



Das 1936 von Nikolaus Schmelz gegründete Unternehmen ist bis heute familiengeführt. Seit den 2010er Jahren fand eine intensive Umstrukturierung der Firma statt, das Ziel: nachhaltiger werden. Harold's Lederwaren hat Produktionsstandorte in Deutschland, Indien und Kolumbien. In der Fabrik in Obertshausen werden nach ökologischen Richtlinien Archetypen von Taschen in Leder hergestellt.

→ Exkurs

## Textilindustrie in Obertshausen



Das Thema Textilindustrie zieht sich wie ein roter Faden durch die Stationen der Industriekultur. Mit Obertshausen war die Produktion besonders stark verwoben. Der örtliche Heimat- und Geschichtsverein eröffnete 1992 im ehemaligen Wohnhaus des Fabrikanten das Karl-Mayer-Museum. Schwerpunkt der Präsentationen ist die Spitzentechnik. Die Deutsche Spitzengilde hat dort bereits verschiedene Kreationen der Weißstickerei präsentiert und den „Weg zur europäischen Nadelspitze“ erläutert.

## Karl Mayer Textilmaschinenfabrik

📍 Brühlstraße 25



Der Firmengründer Karl Mayer eröffnete 1937 sein Unternehmen. Von einer anfänglichen mechanischen Werkstatt zur Herstellung von Präzisionsteilen für den Flugzeug- und Automobilbau entwickelte sich der Betrieb hin zu

einer Produktionsstätte in der Wirkerei-Technik. Die Firma stellte mit großem Erfolg Kettenwirkmaschinen, Schärmaschinen und Raschelmachines her. Bis zum Jahr 1990 fertigte das Unternehmen weltweit 75.000 Textilmaschinen, das entsprach damals zwei Drittel der weltweit hergestellten Produktionsmaschinen in dieser Sparte. In der Industriestraße 1 befindet sich heute der Stammsitz des weltweit tätigen Konzerns.

## Rödermark

### DokuZentrum T&N

📍 Ober-Rodener Straße 5A



Die Entwicklung des jüdischen Hutstoffwerkes Bloch&Hirsch wird in einem Außenmuseum in Rödermark in Erinnerung gerufen. Die Einrichtung befindet sich auf dem ehemaligen Fabrikgelände des Unternehmens. Die Info-Tafeln und

Bilder erzählen die beispielhafte Geschichte des jüdischen Hutstoffwerkes, das später mit C.F. Donnert fusionierte. Themen des Außenmuseums sind die Enteignung durch die Nazis, die 1937 beginnende Rüstungsproduktion der Firma Telefonbau & Normalzeit (T&N) sowie die Nachkriegsgeschichte bis zur Schließung des Werks 1996 und dessen Abriss von 2002 bis 2008.

## Lederwarenfabrik Reinhard & Eberhard

📍 Weiskircher Straße 53



Die Lederwarenverarbeitung war im 19. und 20. Jahrhundert auch in Jügesheim ein typisches Gewerbe. Bereits seit der Mitte des 19. Jahrhunderts übten hier Feintäschner, auch Portefeuller genannt, ihr Gewerbe aus. Aus den

Anfängen der Heimarbeit heraus entwickelten sich mit der Zeit auch größere selbstständige Betriebe in Jügesheim. Ein Beispiel ist die Lederwarenfirma Reinhard & Eberhard, die 1925 ein repräsentatives Ensemble aus zwei Wohngebäuden und einem Werkhaus im rückwärtigen Bereich errichtete.

## Wasserturm Rodgau-Jügesheim

📍 Am Wasserturm



Dieses markante Wahrzeichen wurde wie zwei weitere Türme des Wasserzweckverbandes Offenbach in der Zeit zwischen 1936 und 1938 erbaut. Mit seiner Höhe von 45,50 Meter war der Wasserturm bis 1979 für die Jügesheimer Wasserversorgung wichtig. Der weithin sichtbare Turm aus Backsteinmauerwerk mit Betonbändern und rundem Behälterteil wird von einer schiefergedeckten, spitzen Haube abgeschlossen.

Die abgetrepten, durchbrochenen Stützwände orientieren sich bewusst an den Formen der Strebe- Pfeiler der neugotischen St. Nikolaus-Kirche in der Ortsmitte.

Die beidseitig der Eingangstür angebrachten Drachenbrunnen sind neueren Datums. Sie wurden nach Original-Vorlagen gebaut. Über dem Schluss-Stein des Türbogens ist das Jügesheimer Wappen mit der Jahreszahl des Baubeginns angebracht. Im Jahre 1979 wurde der Wasserturm überflüssig. Er steht unter Denkmalschutz und ist einer von acht topografischen Punkten erster Ordnung in Deutschland. Dazu zählt unter anderem die Zugspitze.

## → Exkurs Rodgaubahn



Die Strecke führt von Offenbach am Main über Rodgau nach Rödermark zum heutigen Stadtteil Ober-Roden. Die Bahnlinie war ursprünglich eingleisig und wurde 2003 zur zweigleisigen Strecke ausgebaut. Seit Mitte der

1870er Jahre gab es Bemühungen und Vorstöße, Rodgau durch eine Bahn zu erschließen. Es dauerte bis 1895, erst dann wurde die Baugenehmigung erteilt. Gebaut wurde die Strecke von den Großherzoglich Hessischen Staatseisenbahnen. Am 30. September 1896 wurde die Strecke von Offenbach über Dieburg nach Reinheim mit einer Länge von 42,2 Kilometern eröffnet.

In den folgenden Jahren erhielt die Rodgaubahn Anschluss an zwei weitere Bahnstrecken: 1898 wurde die Strecke Offenbach-Bieber-Dietzenbach eröffnet. 1905 erfolgte in Ober-Roden der Anschluss an die neue Dreieichbahn. Zunächst verkehrten vier Zugpaare täglich. Mit dem Anschluss der Dreieichbahn gab es nur noch zwei durchgehende Zugpaare zwischen Offenbach und Dieburg. Die Züge verkehrten zunächst im Dampfbetrieb, nach 1949 zunehmend mit Diesellokomotiven. 1965 wurde der Personenverkehr zwischen Dieburg und Reinheim eingestellt. Später fuhren ausschließlich Güterzüge von und zur Odenwaldbahn und zwar über die Strecke nach Darmstadt Ost. Doch auch diese wurde 1970 stillgelegt. 1989 folgte der Abbau des restlichen Teilstücks der Strecke bis Reinheim.

## S-Bahn

Ein Umbau der Strecke auf einen S-Bahn-Betrieb wurde bereits seit den 1950er Jahren diskutiert. Doch erst 2001 begann der Umbau der Rodgaubahn zu einer zweigleisigen, elektrifizierten Strecke, die in das S-Bahn-Netz integriert wurde. Im Verlauf der Ausbaurbeiten entstanden 13 modernisierte Haltepunkte und Bahnhöfe, zwei wurden komplett neu gebaut. 15 Brückenbauwerke entstanden und 18 Bahnübergänge wurden mit neuen Schrankenanlagen gesichert. 2003 wurde die neue S-Bahn-Strecke in Betrieb genommen. Die Fahrgastzahlen wachsen seitdem kontinuierlich.

## Bahnhofsgebäude Rodgau Nieder-Roden

📍 Büchnerstraße 1



Das Stationsgebäude gehörte zu der Ende des 19. Jahrhunderts eröffneten Rodgaubahn. Die Immobilie weicht von dem einheitlichen Bahnhofstypus in anderen Städten ab. Es ist ein zweiteiliger Baukörper mit einem Satteldach.

Die Fassade mit den zweifarbigen Backsteinen und Ornamenten erinnert allerdings wieder stark an die vereinheitlichte Form der Bahnhöfe entlang der Rodgau-Bahn.

## Bahnhofsgebäude Jügesheim und Weiskirchen

📍 Eisenbahnstraße 44



Das zweifarbige Tiegelmauerwerk mit Ornamentfries und Bogenmotiv im Giebel sowie ein torartiger Eingang sind typische Merkmale für die Bahnhöfe, die an der 1896 eröffneten Rodgaubahn liegen. Sie stammen aus der Epoche des

Ausbaus der Preußisch-Hessischen Staatsbahn.

## Opel Test Center

📍 Am Opel Prüffeld 2



1966 begann auf dem damals 2,6 Quadratkilometer großen Opel-„Prüffeld“ in Dudenhofen der Testbetrieb der Fahrzeuge des Rüsselsheimer Autobauers. Bis heute mussten sich hier Millionen von Opel-Wagen härtesten Prüfungen auf dem Weg zur Serienreife unterziehen. Seit den ersten

Tagen wächst das Prüffeld, die Anlage wird ständig erweitert und modernisiert, so dass es sich zum größten und wichtigsten Test Center von Opel in Europa entwickelt hat.

### Glaabsbräu-Privatbrauerei Glaab

📍 Wallstraße 1



Die Privatbrauerei Glaab ist die älteste Privatbrauerei Südhessens. Seit 1744 stellen die Braumeister Gerstensaft her. Produziert werden ganz unterschiedlicher Biere. Für einige gab es bereits Auszeichnungen. Weit über die Region

hinaus bekannt ist das bereits 1930 entwickelte Getränk Vita-malz. Für diesen Marktführer unter den Malzgetränken ist die Privatbrauerei Glaab nach wie vor Lizenzgeber. Aus einem kleinen Brauereibetrieb aus dem Jahre 1744 mit einer kleinen Schank-gaststätte („Zum Römischen Kaiser“, das Stammhaus der Privat-brauerei) ist seit 1903 eine Braustätte geworden, die ihren Standort mitten in Seligenstadt behalten hat und dort fast einen ganzen Block einnimmt. 1952 wurde unter anderem das Sudhaus erweitert. Entsprechend ergänzen sich Bauten aller Alters- und Stilstufen zu einem auch architektonisch interessanten Ensemble, das sich hervorragend in die historische Altstadt einfügt.

### Wasserturm Seligenstadt

📍 Am Wasserturm 11



Das markante Bauwerk steht genau da, wo zwei Landstraßen zusammentreffen. Der Wasserturm liegt an der Eisenbahnstrecke und in der Sichtachse des Frankfurter Tors. Errichtet wurde der Wasserturm 1936. Er bildet eine

prägnante Landmarke und gehört zu den Wahrzeichen der Stadt. Als Besonderheit weist er in der quadratischen Sockelzone eine viergeschossige Wohnbebauung aus. Der darüber aufragende, barock wirkende Turm mit 52 Meter Gesamthöhe, ist achteckig und mit einem glockenähnlichen Dach bedeckt. Im oberen Viertel befindet sich der 500 Kubikmeter Wasser fassende Flachboden-behälter aus Beton, der heute außer Betrieb ist. Der Turm über-ragt die Stadtsilhouette und wirkt als Orientierungspunkt in der Umgebung.

## Fähre Seligenstadt

📍 Große Maingasse



Die von der Schiffswerft Oberwinter am Rhein gebaute freifahrende Auto- und Personenfähre wurde 1971 als Ersatz für ein 1955 angeschafftes Fährschiff in Betrieb genommen. Wie ihr Vorgänger ist die 28 Meter lange und über

acht Meter breite Fähre mit einfach zu manövrierenden Schottelpropellern ausgerüstet. Der Fährbetrieb ist seit dem 14. Jahrhundert nachgewiesen. Anfang des 20. Jahrhunderts kam zunächst ein Fährschiff zum Einsatz, das an einem Seil lief. Ab den 1920er Jahren verkehrte eine Gierseilfähre (Hochseil). Die zwischen Bayern und Hessen pendelnde Fähre ist bis heute ein Herzstück Seligenstadts geblieben.

## Bahnhof Seligenstadt

📍 Eisenbahnstraße 5



Das Bahnhofsgebäude wurde 1881 erbaut und ist Teil der 1882 eröffneten Odenwaldbahn von Hanau nach Eberbach. Das über 1.000-jährige Seligenstadt sollte damals ein herausragendes Bahnhofsgebäude erhalten. Deswegen

wurde dieses dreigeschossige und komplett aus rotem Sandstein errichtete Gebäude nach den Vorgaben einer strengen, neoklassizistischen Architektur errichtet. Das Erdgeschoss beherbergt die Funktionsräume, in den Obergeschossen befinden sich Wohnungen für Bedienstete.

# Impressum

## Herausgeberin:

KulturRegion FrankfurtRheinMain gGmbH,  
Geschäftsführerin Sabine von Bebenburg  
Poststraße 16, 60329 Frankfurt am Main,  
Tel.: 069 2577-1700, info@krfrm.de, www.krfrm.de  
© KulturRegion, Juli 2021

## Bildnachweise:

Titel: Ziegelei Hainburg, Michael von Aulock; **1:** Wikimedia, Rudolf Stricker CC BY; **2:** Wilhelm Ott; **3:** Wilhelm Ott; **4:** Freunde Sprendlingens; **5:** Biotest AG; **6:** Wilhelm Ott; **7:** Wikimedia, Nonvaleur Nachrichten CC BY-SA 3.0; **8:** Wilhelm Ott; **9:** Wilhelm Ott; **10:** Freunde Sprendlingens; **11:** Wikimedia, Hessische Flugplatz GmbH Egelsbach CC BY-SA 3.0; **12:** Wikimedia; **13:** Klinker- und Ziegelwerk Franz Wenzel GmbH & Co. KG; **14:** Heimat und Geschichtsverein Hainburg e.V.; **15:** IG Dietesheimer Steinbruchbahnen; M. Lienert; **16:** Regionalverband FrankfurtRheinMain; **17:** Stefan Becker; **18:** Stefan Becker; **19:** Heimat- und Geschichtsverein Hainburg; Erhard Bonifer; **20:** Philipp A.N. Köhler GmbH & Co.KG; **21:** Stefan Becker; **22:** N/A; **23:** Wikimedia, Frank Murmann CC BY 3.0; **24:** Wikimedia, Robert Gottwald CC BY-SA 3.0; **25:** Wikimedia, Nina CC BY-SA 3.0; **26:** Wikimedia, Rudolf Stricker CC BY-SA 2.0; **27:** Wikimedia, E-W, CC BY-SA 3.0; **28:** Oberlausitzerin64 CC BY-SA 4.0; **29:** Wikimedia, Plenz CC BY-SA 3.0; **30:** Wikimedia; **31:** Wikimedia, Kreuzschnabel CC BY-SA 3.0; **32:** Wikimedia, Offenbacherjung CC BY-SA 4.0; **33:** Wikimedia, Martin Münch CC BY-SA 4.0; **34:** Wikimedia, Dontworry CC BY-SA 3.0; **35:** Wikimedia, Robertmoennich CC BY-SA 4.0; **36:** Wikimedia; **37:** Geschichtsverein Mühlheim; **38:** Geschichtsverein Mühlheim; **39:** Wikimedia, Offenbacherjung CC BY-SA 4.0; **40:** Geschichtsverein Mühlheim; **41:** Wikimedia, Andy Dingley CC 1.0; **42:** N/A; **43:** Knipsermann CC BY-SA 2.0; **44:** Wikimedia, Frank Murmann CC 1.2; **45:** Stadtmuseum Neulsenburg; **46:** Wikimedia, Rudolf Stricker CC0 1.0; **47:** N/A; **48:** Picard Lederwaren GmbH & Co.; **49:** Pixabay; **50:** Pixabay; **51:** Wikimedia, Apfel3748 CC0 1.0; **52:** DokuZentrum T&N; **53:** Heimatverein Jugenheim e.V.; **54:** Wikimedia CC BY-SA 3.0; **55:** Wikimedia, Presse03 CC BY-SA 3.0; **56:** Wikimedia, Rudolf Stricker CC0 1.0; **57:** Wikimedia; **58:** Wikimedia, I am special CC BY-SA 4.0; **59:** Wikimedia, Glaabsbräu GmbH & Co. KG CC BY-SA 4.0; **60:** Laura Büchse; **61:** Wikimedia, Johann H. Addicks CC 1.2; **62:** Wikimedia, E-W CC BY-SA 3.0

Die KulturRegion wird dauerhaft gefördert durch:



# Kultur erleben

## Günstig genießen!

Sie wohnen im Kreis Offenbach und sind an Vergünstigungen oder besonderen Angeboten und exklusiven Aktionen der Kulturszene interessiert? Dann gibt's nur eins: Jetzt die Kultur-Card beantragen. Sie garantiert zum Beispiel in vielen Museen zwei Eintrittskarten zum Preis von einer sowie bis zu 25 Prozent Nachlass bei Kulturveranstaltungen der Bürgerhäuser oder des Kreises Offenbach.

Mehr Angebote sind unter [www.kreis-offenbach.de/kultur-card](http://www.kreis-offenbach.de/kultur-card) abrufbar.

**Jetzt die Kultur-Card beantragen und doppelt genießen.**



Name: \_\_\_\_\_

Vorname: \_\_\_\_\_

Straße: \_\_\_\_\_

Plz. / Stadt: \_\_\_\_\_

Tel.: \_\_\_\_\_

E-Mail: \_\_\_\_\_

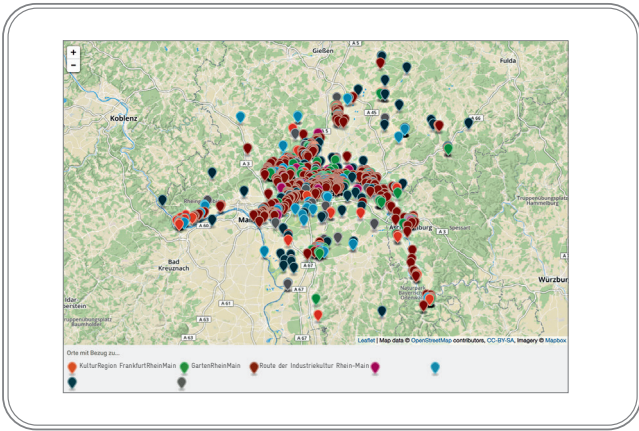
Kreis Offenbach  
Förderung des Ehrenamtes,  
Sport und Kultur  
Werner-Hilpert-Straße 1  
63128 Dietzenbach  
Fax: 06074 8180-1062  
E-Mail: [kultur@kreis-offenbach.de](mailto:kultur@kreis-offenbach.de)



## Webseite [www.krfrm.de](http://www.krfrm.de)

Die Webseite der KulturRegion mit integriertem **Veranstaltungskalender** und **Interaktiver Karte** informiert über Orte, Projekte und kulturelle Angebote in der Metropolregion FrankfurtRheinMain – aktuell, übersichtlich und überall unterwegs auf allen mobilen Endgeräten abrufbar.

Orte der Industriekultur, der Gartenkunst, der Geschichte von Freiheit und Demokratie, Museen und Ausstellungen oder Kinder- und Jugendtheater gesucht? Über 1.000 bedeutende kulturelle Orte und Kulturangebote in der KulturRegion FrankfurtRheinMain auf einen Blick sowie vielfältige Such- und Filterfunktionen, ermöglicht die Interaktive Karte der KulturRegion:



## Newsletter

Weitere Neuigkeiten aus den Projekten bieten in regelmäßigen Abständen die projektbezogenen digitalen Newsletter. Die Anmeldung erfolgt auf der Webseite der KulturRegion unter [www.krfrm.de/newsletter](http://www.krfrm.de/newsletter)



Aktuelle Informationen abrufbar auch in den Sozialen Medien, auf den Facebookseiten „KulturRegion FrankfurtRheinMain“, „Route der Industriekultur Rhein-Main“ und „Starke Stücke“ sowie auf YouTube und Instagram z. B. unter #starkestueckefestival.



## Kulturelle Bildung und Kulturerbe

Kulturelle Bildung spielt als Querschnittsaufgabe der KulturRegion in allen Projekten eine wichtige Rolle. In Workshops, Führungen und künstlerischen Auseinandersetzungen wird die kulturelle Vielfalt der Region für Kinder, Jugendliche und Erwachsene erlebbar. Sinnliche Erfahrungen und das eigene kreative Gestalten stehen dabei im Zentrum. Um vielen Menschen frühzeitig den Zugang zu Kunst und Kultur zu eröffnen, kooperiert die KulturRegion mit Kitas und Schulen sowie sozialen Einrichtungen. Mit „Kulturerbe Rhein-Main“ initiierte die KulturRegion 2018 ein neues generationenübergreifendes Projekt, bei dem Jung und Alt gemeinsam das kulturelle Erbe in der Rhein-Main-Region erforschen.

[kubi@krfrm.de](mailto:kubi@krfrm.de)

## Kulturtourismus

Die KulturRegion bündelt über 1.000 kulturell und touristisch interessante Orte in der Rhein-Main-Region in ihren Programmen und auf der Interaktiven Karte. Mit ihren Kulturmarken trägt sie zur Stärkung der Destination FrankfurtRheinMain bei und ist eine kompetente Partnerin bei der Erarbeitung (kultur)-touristischer Routen.



**KulturRegion**  
FrankfurtRheinMain

## Kultur in der Region – Kultur für die Region

Über 50 Städte und Kreise in Hessen, Bayern und Rheinland-Pfalz sowie der Regionalverband FrankfurtRheinMain haben sich in der KulturRegion FrankfurtRheinMain zusammengeschlossen, um den rund fünf Millionen Menschen in der Region attraktive Kulturprojekte und Veranstaltungen zu bieten. Ziel ist es, die Kultur in der Region zu vernetzen, Angebote zu bündeln und in ihrer Vielfalt erlebbar zu machen.

Die KulturRegion FrankfurtRheinMain realisiert folgende Projekte:

ROUTE DER INDUSTRIEKULTUR  
RHEIN - MAIN



**Die Route der Industriekultur Rhein-Main** zeigt lebendige Zeugnisse des produzierenden Gewerbes aus Vergangenheit und Gegenwart.

**GartenRheinMain**  
Vom Kloostergarten zum Regionalpark

**GartenRheinMain** nimmt die regionalen Gartenschätze in den Blick und spannt den Bogen vom Kloostergarten bis zum Regionalpark.

Geist der Freiheit  
Freiheit des Geistes



**Geist der Freiheit – Freiheit des Geistes** verbindet die Geschichte von Freiheit und Demokratie in der Rhein-Main-Region mit aktuellen gesellschaftlichen Fragen.



**Starke  
Stücke**

**Starke Stücke**, das Internationale Theaterfestival, zeigt ausgewählte Theaterstücke für junges Publikum und begleitet sie mit Workshops.

**MUSEEN**  
& SONDERAUSSTELLUNGEN

Außerdem gibt die KulturRegion jährlich das Jahresprogrammheft **Museen & Sonderausstellungen** heraus.

Querschnittsaufgaben der KulturRegion sind Kulturelle Bildung sowie die Aufbereitung und Präsentation regionaler Angebote für den Kulturtourismus.

[www.krfrm.de](http://www.krfrm.de)