

# Alltag macht Geschichte

Kulturhistorische Landschaftselemente  
in der Region FrankfurtRheinMain



## Inhalt

Kulturhistorische Landschaftselemente in der Region FrankfurtRheinMain	4
Spuren unserer Vorfahren	4
Von nassen Füßen zur bequemen Brücke	5
Hoheitliche Grenzen trennten Land und Leute	7
Industrie prägt Kulturlandschaft	10
Gewehrsalven für die Hochstädter Weinreben	12
Bäume erzählen von Kultur	13
Schienen formen Kulturlandschaft	15
Denkmäler in der Kulturlandschaft	17
Kostbare Rohstoffe unter unseren Füßen	19
Ehrerbietung für die Toten	20
Vernetzung im Regionalpark	22
Entdeckungstour im Freilichtmuseum Hessenpark	24
• Transformatorenhäuschen	24
• Ruhestein	25
• Weinbergterrassen	25
• Schmeerofen (Pechofen)	25
• Grenzsteine	27
• Bildstock	27
• Wegekappelle	27
• Flachsröste	28
• Steinkreuz	28
• Kleiner bäuerlicher Basaltsteinbruch	29
Historische Karte der Rhein-Main-Region	32

## Liebe Leserin, lieber Leser,

die Region FrankfurtRheinMain ist reich an kulturhistorischen Landschaftselementen, deren Ursprung und Bedeutung vielen Menschen heute nicht mehr geläufig sind. Derartige Relikte unserer Kulturlandschaft sind beispielsweise Hügelgräber, Ackerterrassen, alte Hohlwege, religiöse Wegemale oder Grenzsteine.



Die Ausstellung »Alltag macht Geschichte«, die vom Regionalverband FrankfurtRheinMain erarbeitet wurde und seit dem Jahr 2006 erfolgreich im Hessenpark in Neu-Anspach gezeigt wird, möchte den Blick in unsere Kulturlandschaft schärfen. Sie will dazu beitragen, diese historischen Spuren und die mit ihnen verbundenen Traditionen vor dem Vergessen zu bewahren. Verwoben mit Geschichte und Geschichten, gewinnen die Elemente wieder an Leben und vermitteln Kultur, Heimatverbundenheit und Identität.

Inzwischen haben wir unsere Wanderausstellung in zahlreichen Kommunen präsentiert. Mit ergänzenden Tafeln geht diese auf die örtlichen Gegebenheiten der Städte und Gemeinden ein.

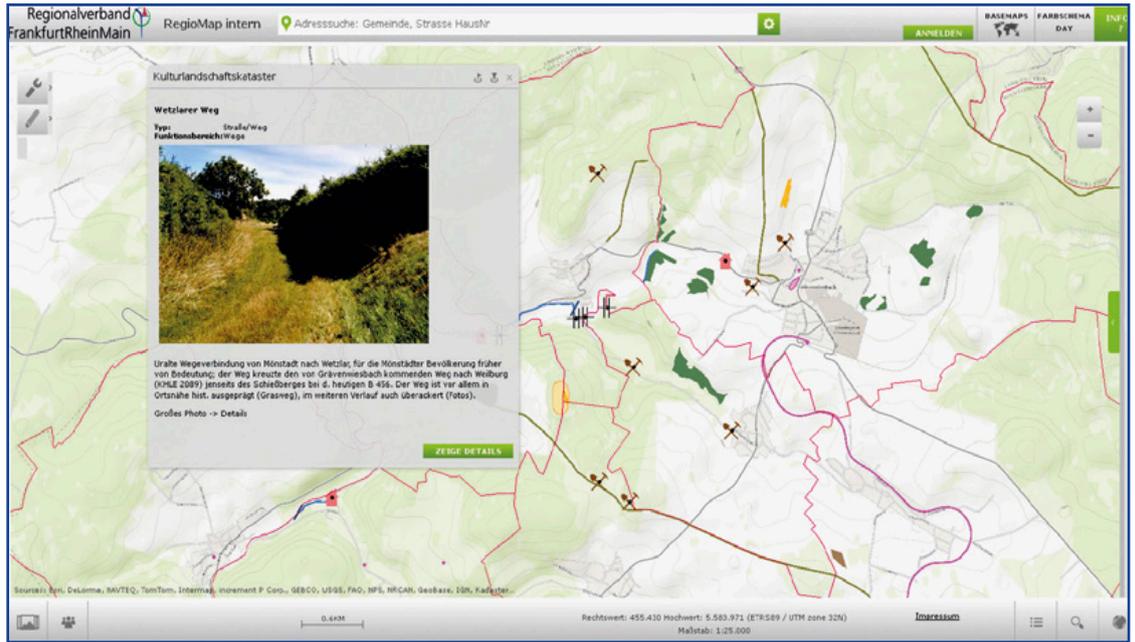
Die historischen Landschaftselemente haben wir zusammen mit den Kulturdenkmälern in einem Kulturlandschaftskataster erfasst. Dieses ist auf [www.kulturlandschaft-frm.de](http://www.kulturlandschaft-frm.de) einsehbar. Es ist unser Ziel, die Kulturlandschaft vor Zerstörung und Austauschbarkeit zu bewahren und damit den Erholungs- und Freizeitwert unserer Region zu steigern.

Ich wünsche Ihnen viel Spaß bei der Lektüre und bei der Besichtigung der Ausstellung.

  
Rouven Kötter  
Erster Beigeordneter

## Kulturhistorische Landschaftselemente in der Region FrankfurtRheinMain

Wer mit wachen Augen durch die Landschaft geht, kann die häufig unscheinbaren Zeugen der Vergangenheit entdecken. Dabei gibt es eine Vielzahl solcher Relikte: Römerstraßen, Wegekreuze, Hohlwege, Gerichtsbäume oder Streuobstwiesen. Überall dort, wo man ihnen in der Landschaft begegnet, schlummert das Vermächtnis früherer Generationen. Ihre Geschichte wieder zu beleben, allgemein zugänglich zu machen, regional zu verbinden ist unser Anliegen. Historische Kulturlandschaften berichten von früheren Bedingungen des Arbeitens und Lebens. Sie vermitteln ein Bild des seinerzeitigen Standes von Wissenschaft und Technik.



Screenshot: Seite des Kulturlandschaftskatasters des Regionalverbandes

Als Lebensraum und Selbstdarstellung früherer Gesellschaften geben sie Zeugnis von der Kultur, dem Lebensstil, den Bedürfnissen und Möglichkeiten unserer Vorfahren. Es handelt sich also um Landschaftsausschnitte, die vom Umgang früherer Generationen mit Natur und Landschaft erzählen.

### Spuren unserer Vorfahren

Die bisher über 1000 erfassten kulturhistorischen Landschaftselemente (vergleiche Karte auf Seite 34) sind im gesamten Gebiet des Regionalverbandes verteilt. Mehrere Elemente zusammen können auch in einem funktionalen und räumlichen Zusammenhang stehen, wie beispielsweise Mühle, Mühlteich, Mühlgraben und das Wehr des Mühlgrabens.

Die Karten zu den kulturhistorischen Landschaftselementen und zu anderen Themen können Sie auf dem Kartenserver des Regionalverbandes einsehen: <http://t1p.de/Kulturlandschaftskataster-Rhein-Main>

Nähere Informationen zur historischen Kulturlandschaft und zu deren Landschaftselementen bekommen Sie auf dem Klima-Energie-Portal des Regionalverbandes: [www.kulturlandschaft-frm.de](http://www.kulturlandschaft-frm.de)

### Von nassen Füßen zur bequemen Brücke

Wer denkt heute beim Überqueren eines Flusses oder Gewässers auf einer großen Brücke daran, wie viel Mühe Menschen in früheren Zeiten damit hatten, dieselbe Stelle zu passieren? Vor der technischen Entwicklung von tragfähigen Brücken musste man schwimmen, bekam an einer Furt nasse Füße oder musste mit einem Boot oder einer Fähre über das Wasser gelangen.

Zwischen Frankfurts Stadtteilen Harheim und Nieder-Eschbach direkt am Nieder-Eschbacher Stadtweg befindet sich ein kulturhistorisches



Furt über den Eschbach



*Grasbrücke bei Mainhausen*

Zeugnis, das heute wie auch schon vor tausenden von Jahren genutzt wird: die Furt über den Eschbach. Sie liegt da, wo die römische Steinstraße den Eschbach querte. Diese Steinstraße führte ab dem ersten Jahrhundert n. Chr. von Mainz-Kastel zu den römischen Limeskastellen in Okarben (Stadt Karben) und Echzell in der Wetterau.

Der Sage nach benutzte ein riesiger Leichenzug im Juli 754 die Eschbachfurt bei der Überführung der Gebeine des Heiligen Bonifatius von Mainz nach Fulda.

Die Furt ist heute von beiden Seiten zugänglich und wird von Landwirten, Pferden und Badelustigen gleichermaßen genutzt.



*Motorisierte Auto- und Personenfähre zwischen Okriftel und Kelsterbach, 1950er Jahre*

Mit dem Bau der ersten Brücken wurde das Überqueren eines Gewässers wesentlich erleichtert. Die Grasbrücke aus dem Mittelalter südlich von Mainhausen-Mainflingen ist eine solche historische Brücke. Sie liegt an der alten Messegeleitstraße von Augsburg/Nürnberg nach Frankfurt, die die Kaufleute benutzten, und markierte die Grenze zwischen dem Kloster Seligenstadt und dem Zehntbezirk Bachgau.

An der Grenzbrücke, die auch Teil der Bachgauer Landwehr war, wurde der Mainzoll eingezogen, und die den Geleitzug schützenden Reiter lösten sich an der Herrschaftsgrenze ab. Der jetzige Bauzustand der Rundbrücke aus großen behauenen Steinen stammt aus der Zeit nach ihrer Zerstörung im Dreißigjährigen Krieg.

Auch noch in Betrieb befindliche Verkehrsmittel können kulturhistorisch wertvoll sein. So beispielsweise die letzte im Stadtgebiet von Frankfurt verkehrende Mainfähre in Höchst. Bevor der Main in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts kanalisiert wurde, gab es nahe dieser Stelle auch eine Furt durch den Main. Nachgewiesen ist die Höchster Fähre seit 1623, im 19. Jahrhundert betrieb man eine Seilfähre, wobei die schräggestellte Fähre durch die Wasserkraft an einem Seil über den Main gezogen wurde. Bis 1991 bediente noch eine Autofähre den Verkehr, heute werden Personen und Radfahrer übergesetzt.

## Hoheitliche Grenzen trennten Land und Leute

Schon in der Antike wurde das Recht auf Grund und Boden, dessen Nutzung oder auch die Besteuerung mit Grenzen und Grenzsteinen als Markierungszeichen festgelegt.

Nachdem sich die Besiedelung nördlich der Alpen im Hochmittelalter immer mehr verdichtete, wurden natürliche Grenzmarkierungen wie Bergrücken, Flüsse, Straßen oder Einzelbäume immer mehr von beschrifteten Grenzsteinen abgelöst.

Ein schönes Beispiel bietet ein Grenzstein aus dem Jahr 1716 am Loogweg im Rüsselsheimer Wald. Der Grenzstein ist einer von mehreren entlang des Loogweges (loog ist ein zeitgenössisches Wort für messen), der die großherzoglich genehmigte Grenze in einer Waldgemeinschaft zwischen Rüsselsheim und Mörfelden-Walldorf markierte.



Der hanauisch-mainzische Grenzstein No. 50 von 1711 am Rande

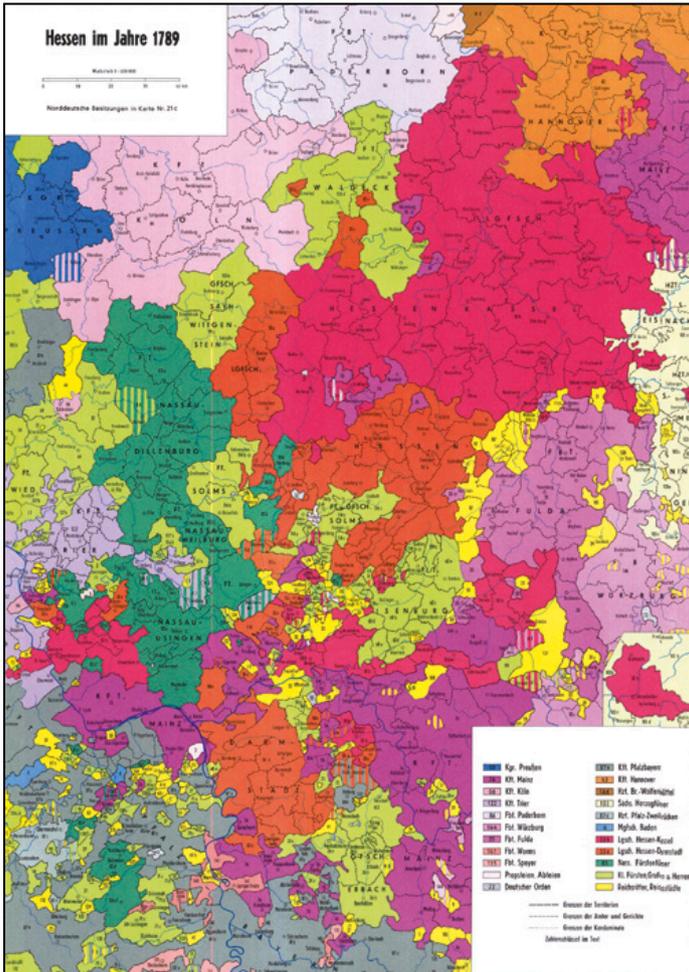
*Grenzstein bei Rüsselsheim*



des Frauenwaldes in Bad Nauheim hatte eine höhere rechtliche Wertigkeit: Er legte die Grenze zwischen zwei souveränen Reichsteilen fest, nämlich zwischen der Grafschaft Hanau, zu der Bad Nauheim gehörte, und den Territorien des Kurfürstentums Mainz, zu denen Ober-Mörlen gehörte.

Auf den entlang der ehemaligen Grenze aufgestellten Sandsteinen findet sich eine Stein-Nummerie-

Grenzstein von 1711  
in Bad Nauheim



Kleinstaaten 1789 im heutigen Hessen

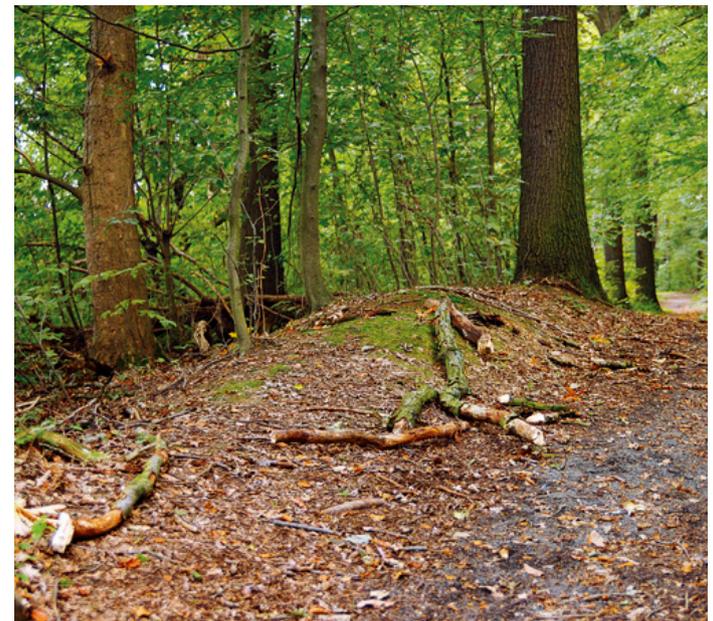
ung und ein spiegelverkehrtes »N« für Bad Nauheim. Das Mainzer Rad ist auf vielen Grenzsteinen erkennbar. Die Steine stehen an einem bis ein Meter hohen Grenzwall, der zusammen mit ihnen angelegt wurde. Dieser Grenzwall ist ein über ein Kilometer langes kulturhistorisches Landschaftselement.

Im 19. Jahrhundert lösten andere Materialien die steinernen Grenzwächter ab. So wurde 1825 von der nassauischen Landesregierung zwischen Hochheim am Main (Großherzogtum Hessen) und Mainz-Kostheim (Herzogtum Nassau) an der heutigen B40 eine Grenzsäule aus nassauischem Marmor aufgestellt.



Grenzsäule bei Hochheim

Nachdem das Herzogtum Nassau 1866 von Preußen annektiert worden war, brachte man die königlich-preußischen Embleme an der Säule an.



Grenzwall bei Bad Nauheim



*Opelpfädchen*

## Industrie prägt Kulturlandschaft

Die Opel-Werke in Rüsselsheim sind ein weltbekannter und traditionsreicher Industriebetrieb der Rhein-Main-Region – mit über 100jähriger Automobilproduktion. Seit 1862 stellte die Firma Nähmaschinen her, seit 1886 zusätzlich Fahrräder, ab 1899 baute Opel Autos. Mit heute über 3000 Mitarbeitern allein in Rüsselsheim war und ist der Automobilhersteller fest im Bewusstsein der Bevölkerung der Region verankert. Natürlich prägen heute wie in der Vergangenheit große Unternehmen auch über das Werksgelände hinaus die Kulturlandschaft der sie umgebenden Region.

Das sogenannte Opelpfädchen ist der Rest eines Fußweges durch den Nadelwald von Walldorf zur Dürrbruchschnaise zwischen Wall-



*Renn-Oval aus der Luft*



*Ausschnitt der alten Opelrennstrecke*

dorf und der Startbahn West des Frankfurter Flughafens. Von den zwanziger Jahren des letzten Jahrhunderts bis in die Zeit nach dem Zweiten Weltkrieg diente der Pfad als Fußweg der Arbeiter aus Mörfelden und Walldorf zum zwölf Kilometer entfernten Opelwerk in Rüsselsheim. Deswegen heißt der Weg in der Bevölkerung »Opelpfädchen«.

Im Süden von Rüsselsheim an der Bundesstraße 519 liegt in einem Waldstück die ehemalige Renn- und Versuchsstrecke der Adam Opel AG. Von 1917 bis 1919 wurde die Strecke erbaut, um Wagen der Firma Opel zu testen und um werbewirksame Fahrrad-, Motorrad- und Autorennen zu veranstalten. Die oft von zehntausenden Zuschauern besuchte Rennstrecke war eine der ersten dauerhaft genutzten in Deutschland. Das Renn-Oval ist fast 600 mal 400 Meter groß, die an der westlichen Gerade liegenden Tribünen fielen dem Straßenbau zum Opfer. Bis in die 1930er-Jahre wurde die Rennstrecke betrieben, seitdem erobert die Vegetation die inzwischen denkmalgeschützten Fahrbahnen und Steilwandkurven zurück. Der Regionalpark RheinMain möchte Teile davon rekonstruieren.



*Relikt der Opelrennbahn*



*Schützenhäuschen bei Maintal*

### Gewehrsalven für die Hochstädter Weinreben

Inmitten der Hochstädter Obstwiesen, die bis ins 19. Jahrhundert Weinanbaugesamt waren, steht am nördlichen Rand von Maintal-Hochstadt ein kleines Fachwerkgebäude auf einem Basaltsockel. Es ist eines von ehemals drei Schützenhäuschen, aus denen, besonders vor der Weinlese, die reifenden Weinreben der Umgebung bewacht wurden. Der Schütze im Häuschen feuerte gelegentlich sein Gewehr ab, um die Vögel von den Reben fernzuhalten.

Das Schützenhäuschen ist somit ein wichtiges und erhaltenswertes Zeugnis der Hochstädter Weinbaugeschichte.



*Hochstädter Weinbergterrassen*

Die Hochstädter Obstwiesen, die es umgeben, und auch die 200 Meter entfernten Weinbergterrassen wurden erstmals im 9. Jahrhundert erwähnt. Im 19. Jahrhundert verschwand der Weinbau, Gründe hierfür waren der ausgelaugte Boden und die Abwanderung von Arbeitskräften in die Industrieregionen und seit 1820 nach Übersee. Der letzte Weinberg wurde in Hochstadt 1906 gerodet. Anstelle des Weinbaus wurden Obstwiesen angelegt, in denen man besonders Äpfel (zur Apfelweinherstellung), aber auch Kirschen, Birnen, Walnüsse und Zwetschgen ernten kann. Eine bekannte Kelterei stellt dort seit 1779 Apfelwein her.

### Bäume erzählen von Kultur

Jeder einzelne Baum ist von der Natur gemacht und etwas ganz Besonderes. Bei vielen Bäumen, die im Wald oder auf der Flur in einer bestimmten Formation vorkommen, hatte und hat der Mensch mitgewirkt. Bäume haben auch heute eine große Wichtigkeit für das ehemals überall gegenwärtige land- und forstwirtschaftliche Leben.

Nördlich des Bad Nauheimer Stadtteils Wisselsheim stehen mächtige, knorrige Kopfweiden an der Wetter. Kopfweiden sind Bäume, die in einer Höhe von ungefähr zwei Metern abgesägt werden, um aus dem Kopf neue dünne Triebe herauswachsen zu lassen. Dabei verdickt sich die Schnittfläche am oberen Ende des Stammes mit jedem Abschneiden weiter zu einem »Kopf«. Die abgeschnittenen dünnen Äste wurden in der Korbflechterei und als Baumaterial für Zäune oder Häuser benutzt.

Die Weiden an der Wetter stehen in einem Naturschutzgebiet und haben einen Stammdurchmesser von einem Meter.



*Kopfweiden bei Bad Nauheim*



*Niederwald bei Kelkheim*

Eine andere Form, Bäume wirtschaftlich zu nutzen, war der Niederwald, auch Hauberge genannt. Bei dieser Art der Waldbewirtschaftung wurde bis zur Mitte des 20. Jahrhunderts der gesamte Holzbewuchs einer Waldfläche alle 15 bis 30 Jahre abgeholzt.

Die zur Regeneration fähigen Arten wie Hainbuchen und Eichen schlugen an Stümpfen oder Wurzeln wieder aus. Dadurch entstand die typische Wuchsform. Bis zur Mitte des 20. Jahrhunderts gab es diese Form der Waldbewirtschaftung großflächig. Heute wird der ehemalige Niederwald ohne Zutun zum Hochwald oder zum Nadelwald aufgeforstet. Spuren einer solch historischen Waldnutzung zeigt beispielsweise der Niederwald südlich von Ruppertsheim, einem Stadtteil von Kelkheim.



*Hutebaum »Dicke Eiche« bei Rosbach*

Die »Dicke Eiche« im Wald westlich von Ober-Rosbach war ein rund 300 Jahre alter Hutebaum (Hute von »hüten«). Früher, als Schweine, Rinder und Pferde in die Hutewälder zur Weide geführt wurden, war sie ein Rastpunkt für die Viehhirten. Das Vieh ließ keinen Jungwuchs aufkommen, deshalb sind heute große Bäume an markanten Punkten Relikte dieser bis ins 19. Jahrhundert üblichen



*Untersuchungsgrube bei Bischofsheim*

Art der Weidewirtschaft. Die »Dicke Eiche« war ein beliebtes Ausflugsziel bei Wanderern, bis sie 2012 gefällt werden musste.

### Schienen formen Kulturlandschaft

Seit rund 150 Jahren durchschneiden Eisenschienen die Landschaft. Zum Transport von Menschen und Gütern waren und sind die Eisenbahnen unerlässliche Verkehrsmittel. Jedoch befindet sich das Eisenbahnnetz seit den 1970er-Jahren in den ländlichen Gebieten im Rückbau, und so formen die stillgelegten Schienenstränge die Kulturlandschaft mit. Besonderes Zeugnis ist die denkmalgeschützte Eisenbahnlandschaft von Bischofsheim im Kreis Groß-Gerau.

Bischofsheim entwickelte sich ab 1904 zum Eisenbahnverkehrsknoten im südlichen Rhein-Main-Gebiet. Bis zu 1000 Bahnbedienstete arbeiteten hier in Wartung, Reparatur und am Güterbahnhof. Zwei 50 Meter lange und von Zwangsarbeitern gemauerte Untersuchungsgruben aus dem Zweiten Weltkrieg sind Reste des früher riesigen Werkes, das die in Reparatur befindlichen Loks vor den Bombenschäden schützen sollte. Heute hat der ehemalige Bischofsheimer



*Ehemalige Bahntrasse zwischen Butzbach und Lich*



*Ehemalige Bahntrasse bei Grävenwiesbach*

Verschiebepbahnhof Aufnahme in die Route der Industriekultur Rhein-Main gefunden.

Viele Landschaftsrelikte gehören zur ehemaligen Eisenbahnlandschaft. Beispiel ist westlich vom Butzbacher Stadtteil Pohl-Göns ein Abschnitt der Eisenbahntrasse Butzbach – Lich, die zu einer Fabrik nach Langgöns-Cleeberg führte. Die ehemalige Bahntrasse ist als Damm in Feld und Wald noch gut zu erkennen, sogar ein Prellbock ist erhalten.

Auch Dämme und Einschnitte der Bahnstrecke Grävenwiesbach – Weilmünster sind in der Landschaft noch zu erkennen. Die Bahnlinie



*Brückenreste bei Grävenwiesbach*

querte das Steinkertztal zwischen Mönstadt und Naunstadt über ein 23 Meter hohes Viadukt. Die imposante Stahlfachwerkbrücke wurde 1973 abgerissen, zwei gemauerte Widerlager an beiden Talseiten sind noch erhalten. Auf dem Foto erkennt man den nördlichen Brückenkopf.

Weitere Informationen unter:

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

### Denkmäler in der Kulturlandschaft



*Dom zu Frankfurt am Main*

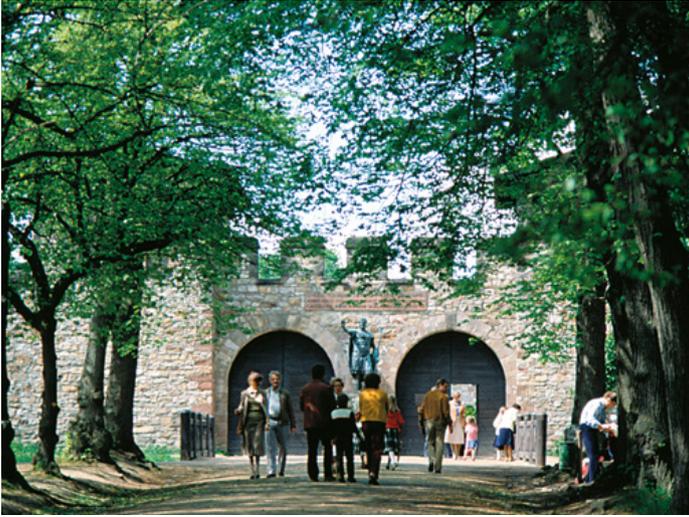
Das hessische Denkmalschutzgesetz benennt als Kulturdenkmäler Bau-, Kunst- und Bodendenkmäler. Beispiele für Baudenkmäler sind der Dom zu Frankfurt am Main, der Kurpark in Bad Homburg vor der Höhe oder die Ronneburg.

Beispiele für Bodendenkmäler (archäologische Denkmäler) sind Limes, Hügelgräber und mittelalterliche Landwehren. Dabei stellt der Limes (vergleiche die Karte auf Seite 34) eine Besonderheit dar.

Er ist als größtes Bodendenkmal Mitteleuropas und einmaliges Zeugnis des Imperium Romanum im Juli 2005 durch die UNESCO in die Liste des Welterbes der Menschheit aufgenommen worden.



*Landwehr in Frankfurt-Sachsenhausen*



*Saalburg bei Bad Homburg*

Von dem Grenzwall der Römer aus dem 1. bis 3. Jahrhundert nach Christus sind große Teile in den Waldgebieten bis heute sichtbar erhalten. Teilweise wurden die ehemaligen Anlagen wie Wachtürme, Grenzanlagen oder Kastelle rekonstruiert (zum Beispiel die Saalburg).

Da Kulturdenkmäler Teil der historischen Kulturlandschaft der Region FrankfurtRheinMain sind, wurden sie vom Regionalverband FrankfurtRheinMain in Kooperation mit dem Landesamt für Denkmalpflege Hessen in das digitale Kulturlandschaftskataster aufgenommen.



*Limes: Wall und Graben bei der Saalburg*

Zu einer Region des Bergbaus oder der Rohstoffvorkommen zählt das Rhein-Main-Gebiet nicht. Gleichwohl gaben und geben die natürlichen Voraussetzungen in der Region, vor allem im Taunus, die Möglichkeit für den Menschen, nach günstigen in der Natur vorkommenden Bodenschätzen und Baumaterialien zu suchen und diese abzubauen. Auch Metallvorkommen sind vor allem im Taunus seit Menschengedenken abgebaut worden. In der keltischen und römischen Zeit kamen die Eisen-, Mangan-, Blei-, Zink- und Kupfererze oberflächennah vor, später wurden durch den tiefer vordringenden Bergbau Stollen und Abraumhalden angelegt. So auch östlich von Schmitten und dem Ortsteil Arnoldshain: Die Isabellengrube im Weihergrund wurde von den Herren von Reifenberg zur Eisengewinnung angelegt, ihre mehrere Meter breiten und tiefen Pingens (Einsturztrichter) sind heute noch gut zu erkennen. Neben dem (allerdings unrentablen) Bergbau, der bis ins 19. Jahrhundert betrieben wurde, waren Hammerwerke und Nagelschmieden in dieser Gegend weit verbreitet.

Das Lehm- und Tongrubenfeld auf dem Katzenbuckel bei Hainstadt in der Gemeinde Hainburg ist über nicht mehr betriebene Lorengleise im Wald mit den sieben ehemaligen Ziegeleien in Hainstadt verbunden. Dort war die Ziegelherstellung ein traditionsreicher Wirtschaftszweig.

Eine der Ziegeleien am westlichen Ortsrand ist noch in Betrieb, jedoch wird am Katzenbuckel nur noch sehr wenig Ton abgebaut, da die Qualität des Rohstoffs nachlässt. Die nun verwilderten und aufgeforsteten Lehm-, Ton- und Sandgruben sind zusammen mit den alten Lorengleisen, Weichen, Gleisbrücken und der denkmalgeschützten Ziegelei erhaltenswerte kulturhistorische Landschaftselemente.



*Ehemalige Ziegelei Kriftel*



*Steinbruch bei Rodenbach*

Eine andere Tagebauform sind Steinbrüche. Sie finden sich an jeder geologisch geeigneten Stelle in der Region. Ein teils als Naturschutzgebiet ausgewiesener Steinbruch mit imposanter Abbaufäche ist der Kalksteinbruch in Rodenbach, südlich der Ortslage von Niederrodenbach. Bereits im frühen Mittelalter wurden hier Steine für den Hausbau geschlagen, 1566 zum Beispiel auch für die Kinzigbrücke in Hanau.



*Gleise der Lorenbahn bei Hainstadt*

Da das Gebiet des Kalksteinbruchs zum Gemeinwohl gehörte, sind viele im Wald verstreute kleinere Steinbrüche zu finden, da jedermann hier Steine abbauen konnte. Auffallend sind bis zu sieben Meter hohe Felsformationen, die offen und unbewachsen sichtbar sind.

Um 1900 wurden die Arbeiten eingestellt, seitdem erobert der Wald das Gelände zurück.

### **Ehrerbietung für die Toten**

Die Bestattungsplätze von Menschen können viel über eine historische Kulturlandschaft und ihre Bewohner erzählen, deshalb befinden sich viele Friedhöfe in unserem Kataster.

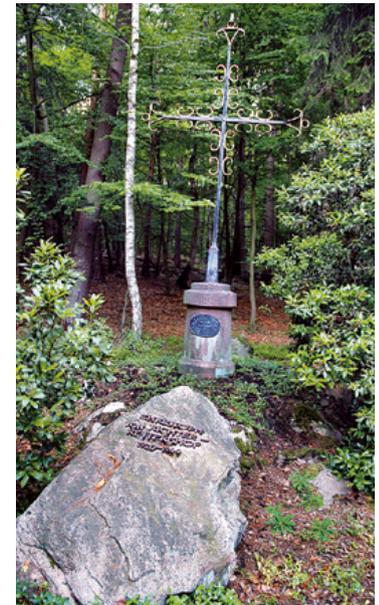


*Isabellengrube bei Schmitten*

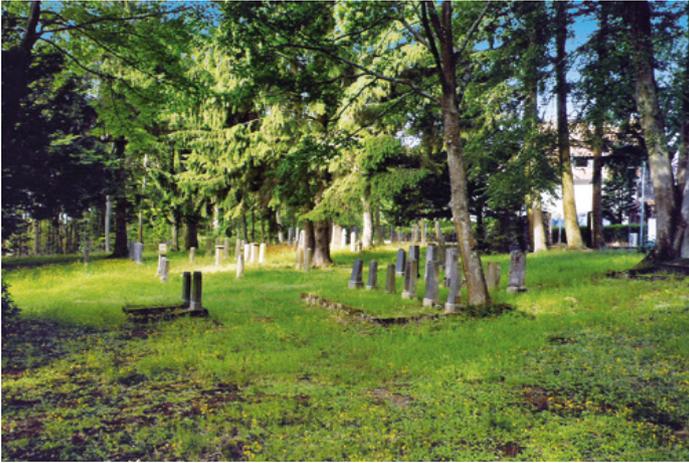
Der ummauerte Kirchhof rund um die evangelische Laurentiuskirche in Schmitten-Arnoldshain war vom 12. bis 18. Jahrhundert Begräbnisstätte für die verstorbenen christlichen Einwohner aus Arnoldshain, Schmitten, Ober- und Niederreifenberg. Seit 1848 finden die Bestattungen auf dem Arnoldshainer Friedhof statt. So ruhen hier viele tausend Seelen aus dem Hochtaunus.

Einen Privatfriedhof findet man am Rettershof auf dem Stadtgebiet von Kelkheim im Taunus. Der Rettershof geht aus einem 1146 gegründeten Prämonstratenserklöster hervor und hat eine wechselvolle Geschichte hinter sich. Heute gehört er der Stadt Kelkheim und beherbergt auch ein Restaurant und einen modernen Reiterhof; ein Teil der Fläche wird aber auch noch landwirtschaftlich genutzt.

Der Friedhof des Rettershofs gehörte der Familie von Richter-Rettershof, liegt im Wald und ist mit Findlingen gestaltet. Von 1944 bis 1990 fanden vier Beerdigungen der Familie statt, danach wurde der Friedhof nicht mehr genutzt.



*Friedhof Rettershof bei Kelkheim*



*Jüdischer Friedhof in Falkenstein*

Zur historischen Kulturlandschaft gehören auch die Spuren des jüdischen Lebens in der Region: Der jüdische Friedhof im Königsteiner Stadtteil Falkenstein ist solch eine gut erkennbare Spur. Er wurde Ende des 18. Jahrhunderts angelegt und diente der recht großen jüdischen Gemeinde in Falkenstein als Begräbnisstätte.

Zeitweilig war Falkenstein mit seiner Synagoge auch Mittelpunkt der umliegenden jüdischen Gemeinden in Königstein, Kronberg, Neuenhain und Schloßborn, deswegen wurden hier auch Bestattungen aus diesen Orten vorgenommen.

Heute existieren noch etwa 50 Gräber, das älteste aus dem Jahr 1842.

### Vernetzung im Regionalpark

Der Regionalpark RheinMain zeigt, wie die Aufwertung und die Bewusstmachung der Kulturlandschaft zu de-



*Zerstörtes Holzkreuz – Dokument der Vergänglichkeit*



*Kalkbrennöfen bei Flörsheim*

ren Schutz beiträgt: Hier werden landschaftlich und kulturell reizvolle Strukturen wie Alleen, Naturschutzgebiete und Aussichtspunkte durch Regionalparkrouten verknüpft. Dadurch werden auch viele kulturhistorische Landschaftsobjekte präsentiert. Ein Beispiel sind die historischen Kalkbrennöfen auf der Regionalparkroute zwischen Flörsheim und Hochheim. Sie stammen aus dem Jahr 1740 und gehörten zu einer heimischen Ziegelhütte. 1921 wurden die Öfen aufgegeben, da die industrielle Kalksteinverarbeitung einsetzte und das schwierige Handwerk der Kalkbrennerei ablöste. 1997 und 1998 wurde das industriegeschichtlich bedeutende Bauwerk wieder freigelegt, überdacht und begehbar gemacht. Von oben kann man in die Ofenkammern hineinschauen. Tafeln klären



*Kalkbrennöfen bei Flörsheim*



*Transformatorhäuschen  
im Hessenpark*

über die Funktionsweise und die Bedeutung der Kalkbrennöfen auf. Sie sind zu einem beliebten Ausflugsziel im Regionalpark geworden.

### Entdeckungstour im Freilichtmuseum Hessenpark

Hat Sie das Thema neugierig gemacht? Dann besuchen Sie doch einmal die kulturhistorischen Landschaftselemente, die im Freilichtmuseum zu finden sind. Einige haben wir Ihnen im Übersichtsplan (Seite 30/31) eingezeichnet.

### Transformatorhäuschen

(Nr. 1 im Übersichtsplan)

In den 1920er- und 1930er-Jahren wurden die ländlichen Gebiete elektrifiziert, dazu war in fast jedem Ort ein Neubau erforderlich: ein Transformatorhaus. Es nahm den Transformator auf, der den Strom der Überlandleitungen von 20.000 Volt auf wenige hundert Volt umwandelte. Das in der Baugruppe Mittelhessen errichtete Traföhäuschen war ursprünglich für die Gemeinde Langenstein (heute Stadt Kirchhain) bei Marburg bestimmt. Am Erscheinungsbild und am Fachwerk wird auch der damalige Wunsch erkennbar, die Transformatorhäuser dem regionalen »Heimatstil« anzupassen.



*Ruhestein*

### Ruhestein

(Nr. 2 im Übersichtsplan)

Ein Ruhestein befindet sich in der Nähe der Synagoge aus Groß-Umstadt zwischen den Baugruppen Südhessen und Rhein-Main. Solche steinernen Bänke befanden sich an den Ausfallstraßen großer Städte und dienten in der Zeit vor den motorisierten Transportmöglichkeiten den Händlern und Marktfrauen zum Absetzen ihrer schweren Last, die sie am Rücken oder auf dem Kopf trugen. Auf der hohen Bank setzten die Träger ihr schweres Gepäck ab, auf den niedrigen Bänken ruhten sie sich selbst aus.

Diese Ruhe ist eine Nachbildung eines Steins, der in der Nähe der Saalburg bei Bad Homburg steht.

### Weinbergterrassen

(Nr. 3 im Übersichtsplan)

Vom Ruhestein blickt man auf nachgebildete Weinbergterrassen mit Trockenmauern, wie sie seit dem Mittelalter häufig an Südhängen anzutreffen waren. Mit der Abkühlung des Klimas, dem verstärkten Auftreten von Schädlingen und steigenden Getreidepreisen als Folge der Bevölkerungszunahme wich der Weinbau immer mehr in die südlichen Gunstlagen zurück. Hier sind verschiedene »Erziehungsformen« zu betrachten. Mit der motorisierten Bearbeitung der Weinberge verschwand diese Form des Terrassenanbaus immer mehr.

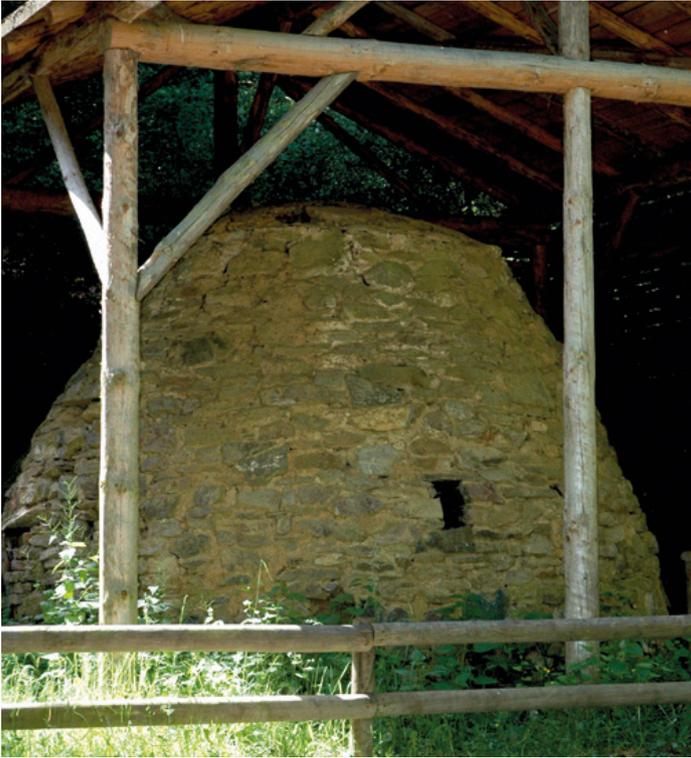
### Schmeerofen (Pechofen)

(Nr. 4 im Übersichtsplan)

Bevor man im 19. Jahrhundert Medikamente oder Schmiermittel auf der Basis von Erdöl entwickelte, wurden harzhaltige Wurzelstöcke von Kiefern genutzt.



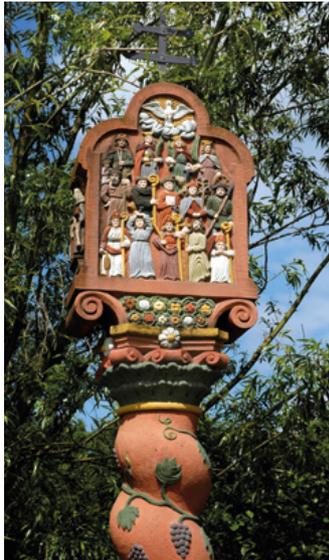
*Weinbergterrassen*



*Schmeerofen*

Diese wurden in dafür errichteten Schmeeröfen in einem rund zwei Wochen dauernden Prozess gebrannt.

Das Produkt waren verschiedene Öle zur Schmerzlinderung, die auch zum Schmieren von Wagenrädern genutzt wurden. Die Öle wurden während des Brennvorgangs an einem Auslauf aufgefangen, als Nebenprodukt gewann man noch Holzkohle und Pottasche. Der Schmeerofen im Hessenpark ist eine Rekonstruktion aus Resten von gefundenen Originalen. Seit etwa 1950 ist dieses Handwerk ausgestorben.



*Bildstock*

### ■ Grenzsteine

(Nr. 5 im Übersichtsplan)

Hessische Grenzsteine – verschieden in Form, Größe, Herkunft und Alter – kann man in der Grenzsteinsammlung am Weg zwischen den Baugruppen Rhein-Main und Osthessen sehen.

Es sind originale Grenzsteine, die an ihrem ursprünglichen Standort gefährdet waren und keinen rechtlichen Status mehr besaßen. Auf den meist behauenen Steinen sind hoheitliche Wappen, Jahreszahlen, Grenzsteinnummern und der abgekürzte Gemarkungsname erkennbar.



*Grenzsteine*

### ■ Bildstock

(Nr. 7 im Übersichtsplan)

Bildstöcke wurden im Fuldaer Land mit dem Entstehen einer neuen katholischen Religiosität nach dem Dreißigjährigen Krieg insbesondere an den Konfessionsgrenzen errichtet. Gründe für die Errichtung waren die Glaubensbezeugung, die persönliche Andacht oder die Dankbarkeit für eine überwundene Gefahr oder Krankheit.

Dieser schöne Bildstock gegenüber der Wegekappelle aus Weyhers ist eine originalgetreue Nachbildung eines Bildstocks des Jahres 1714, der am Weg zwischen Hofbieber-Kleinsassen und Hilders-Oberbernhards steht. Er zeigt die 14 Nothelfer, das sind Schutzheilige, die, zusammen dargestellt, mögliches Unheil oder eventuelle Krankheiten besser abwehren sollten.

### ■ Wegekappelle

(Nr. 8 im Übersichtsplan)

Die unscheinbare, aber schöne katholische Kapelle in der Baugruppe Osthessen stand seit 1643 an der Straße zwischen den osthessischen Dörfern Weyhers und Schmalnau. Der Legende nach wurde sie als Dank für die Rettung vor den plündernden schwedischen Truppen errichtet. Bis in die 1960er-Jahre wurde sie als örtliches Wallfahrtsziel genutzt, dann setzte der Verfall ein. 1995 wurde sie im Freilichtmuseum wiedererrichtet.



*Wegekappelle*



*Flachsroste*

### ■ Flachsroste

(Nr. 11 im Übersichtsplan)

Flachsrosten gehörten in vielen Dörfern zum Alltag. Diese wie liegende Kamine funktionierenden Rösten dienten dem Trocknen von Flachs, der dadurch spröde wurde, sodass die holzigen Bestandteile entfernt werden konnten. Aus den Samenkapseln wurde Leinöl gepresst.

Der so gewonnene Bast wurde im Winter gebrochen, geschwungen, gehechelt, gesponnen und zu Leinen verwoben. Diese Arbeitsschritte zur Herstellung von Bettwäsche, Handtüchern oder Unterwäsche blieben genauso wie die Verarbeitung von Wolle bis zur industriellen Fertigung von Textilien Handarbeit und waren eine typische Frauendomäne. Flachsrosten mussten oft wegen der Brandgefahr »mindestens einen Büchsen-schuss« vom nächsten Gebäude entfernt stehen.

### ■ Steinkreuz

(Nr. 13 im Übersichtsplan)

Überall findet man Zeugen des christlichen Glaubens der Bewohner unseres Landes: Ein spätmittelalterliches Steinkreuz aus Urberach (Stadt Rödermark, Kreis Offenbach) verdeutlicht dies.



*Steinkreuz*



*Basaltsteinbruch*

Hierbei handelt es sich um ein Sühnekreuz für einen Totschlag (die Totschlagsühne war im Mittelalter ein übliches Rechtshandeln). Das Kreuz zeigt auf einer Seite eine stark verwitterte Zimmermannsaxt.

Um viele kulturhistorische Landschaftselemente ranken sich Sagen. In diesem Fall sollen drei Zimmerleute in Streit geraten sein und sich gegenseitig erschlagen haben. Die Flurbezeichnung am ehemaligen Standort lautete »Bei den drei Kreuzen«.

### ■ Kleiner bäuerlicher Basaltsteinbruch

(Nr. 16 im Übersichtsplan)

Wann immer die Bauern im Westerwald zwischen der Feldarbeit Zeit hatten, besserten sie ihr dürftiges Einkommen mit kleinen genossenschaftlich geführten Basaltsteinbrüchen auf. Den Höhepunkt erlebte der Basaltabbau seit der Mitte des 18. Jahrhunderts, als überaus viele Pflastersteine für den Straßenbau benötigt wurden.

Dabei kam den »Kippern« (Steinhauern) die Blütezeit der Städte zugute, die sich die Pflasterung der Straßen allmählich erlauben konnten.

Der im Hessenpark aufgebaute Basaltsteinbruch ist eine Nachbildung eines Bruchs bei Merenberg (Kreis Limburg-Weilburg).

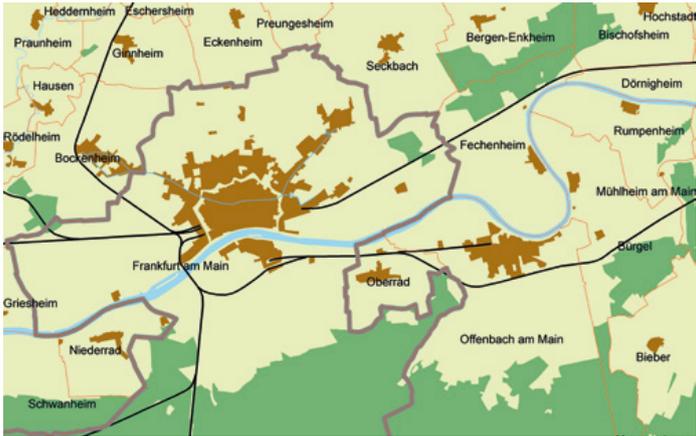
Das Schutzdach diente sowohl den Arbeitern als Sonnenschutz als auch den behauenen Steinen als Schutz vor dem Austrocknen.

# Kulturhistorische Landschaftselemente im Freilichtmuseum Hessenpark

## Standorte:

- 0 - Ausstellung
- 1 - Transformatorenhäuschen
- 2 - Ruhestein
- 3 - Weinbergterrassen
- 4 - Schmeerofen
- 5 - Grenzsteine
- 6 - Bildstock neugotisch
- 7 - Bildstock
- 8 - Wegekappe/Kopfweiden
- 9 - Bildstock Kreuzigungsmotiv
- 10 - Feldkreuz
- 11 - Flachsstätte
- 12 - Wölbäcker
- 13 - Steinkreuz
- 14 - Kohlenmeiler
- 15 - Kirchhof/Dorfbrunnen
- 16 - Basaltsteinbruch





Zentren von Frankfurt und Offenbach, Stand 1880

### Historische Karte der Rhein-Main-Region

Nicht nur für Planer und Geografen, sondern für alle an der Geschichte der Region Interessierten bietet der Regionalverband die »Historische Karte der Rhein-Main-Region« an. Sie verfolgt die Veränderung an Siedlungsfläche, Schienen-, Autobahn- und Gewässernetz in den 75 Kommunen des Regionalverbandes ab etwa 1800 bis heute. Neben Papierausdrucken auf Bestellung ist die Karte auch auf [www.region-frankfurt.de](http://www.region-frankfurt.de) im Geoportal zugänglich.

Eisenbahnbau, Industrialisierung, Suburbanisierung oder demografische Entwicklung, eine Vielzahl verschiedener Einflüsse hat in den letzten zwei Jahrhunderten zur Entstehung des Ballungsraums FrankfurtRheinMain beigetragen. So stieg alleine von 1950 bis heute die Siedlungsfläche auf das Dreifache.

Das Eisenbahnnetz im Gebiet des Regionalverbandes wuchs zentral von Frankfurt aus. Erste Bekanntschaft mit diesem neuen Beförderungsmittel konnte man mit der Strecke von Frankfurt nach Wiesbaden machen, wo 1839 der erste Abschnitt bis Flörsheim in Betrieb ging. Bereits gut zehn Jahre später war die Region über ein nationales Verkehrsnetz in alle Richtungen eingebunden.

Im Gefolge der Eisenbahn entwickelte sich ein Straßenbahn-, später auch ein U-Bahn-Netz. Die erste Strecke verband 1873 die Frankfurter Innenstadt mit Bockenheim. Mitte des 20. Jahrhunderts erreichte das Straßenbahnnetz mit 164 Kilometern Gesamtlänge im Verbandsgebiet seinen Zenit. Heute zählt man ungefähr 139 Kilometer.

Der Ausbau des Mains zu einem industriell genutzten Schifffahrtsweg setzte Ende des 19. Jahrhunderts ein. Das älteste Hafenbecken

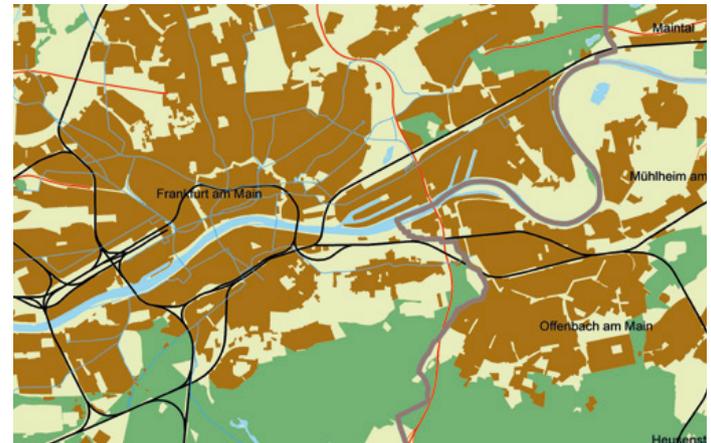


Zentren von Frankfurt und Offenbach, Entwicklung von 1880 bis 2010

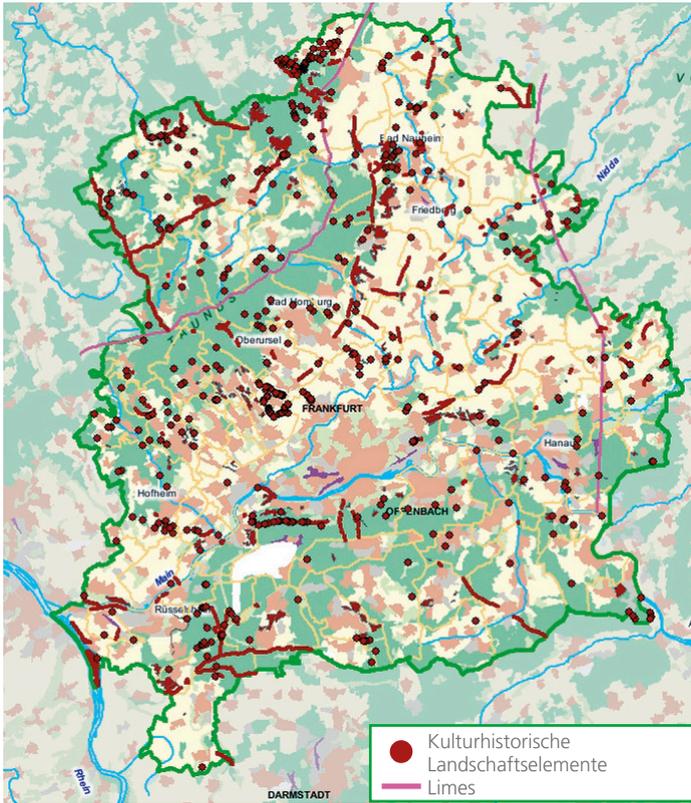
im Verbandsgebiet, abgesehen von den Hafenbecken am Rhein in Ginsheim-Gustavsburg, findet man 1885 im Westhafen in Frankfurt.

Die Historische Karte beschränkt sich beim Thema Straßenverkehr auf die Abbildung des Autobahnnetzes. Die Anfänge reichen hier mit der Freigabe der Strecke zwischen dem heutigen Frankfurter Westkreuz und Darmstadt bis 1935 zurück.

Der Luftverkehr hielt als letzter großer Verkehrsträger Einzug in die Region. Seinen Anfang nahm er 1912 auf den Rebstock-Wiesen westlich der Frankfurter Innenstadt, ehe man 1935 an den heutigen Standort am äußersten südwestlichen Stadtrand wechselte. Die einst 2,7 Quadratkilometer große Fläche wuchs in mehreren Etappen auf heute 18,6 Quadratkilometer an.



Zentren von Frankfurt und Offenbach, Stand 2010



Karte der kulturhistorischen Landschaftselemente in der Region FrankfurtRheinMain



**Aufwachsen,  
wo es aufwärts geht.**

Mehr als 5,8 Millionen Menschen, über 460 Städte und Gemeinden, drei Bundesländer, eine Region: FrankfurtRheinMain verbindet Geschichte mit Zukunft, Tradition mit Hightech, Kultur und Wissen mit höchster Wirtschaftskraft und eine vielfältige Landschaft von hohem Freizeitwert. Mitten im Herzen Europas, perfekt angebunden an die ganze Welt.

FrankfurtRheinMain – gut leben und erfolgreich arbeiten.

**Fotos / Abbildungen:**

Sebastian Albrecht  
(S. 9 oben, S. 11, 24, 25,  
S. 27, 28 unten)  
Prof. Dietwulf Baatz  
(S. 18 unten)  
Stefan Becker  
(S. 20 unten)  
Freilichtmuseum Hessenpark  
(S. 26, 28 und 29 oben, 30/31)  
Hermann Groß  
(S. 22 oben)  
Horst Hansel  
(S. 16 unten)  
Hessisches Landesamt für  
geschichtliche Landeskunde  
(S. 8)  
(S. 17 unten, S. 23)  
Timm Nüchter  
(Titelfoto, S. 7., S. 9 unten,  
S.10 oben)  
Opel Bildarchiv  
(S. 10 unten)  
Sammlung Christine und  
Gerhard Hochheimer  
(S. 6 unten)  
Ruth von Wangelin  
(S. 19)  
Christian Wiegand  
(S. 5 unten, S. 6 oben, S. 8  
oben, S. 12, 13, 14, 15,  
S. 16 oben, S. 20 oben, S. 21,  
S. 22 unten)

sowie Bildarchiv  
Regionalverband

**Herausgeber:**

Regionalverband  
FrankfurtRheinMain  
Der Regionalvorstand  
Poststraße 16  
60329 Frankfurt am Main

Telefon: +49 69 2577 0  
Telefax: +49 69 2577 1204

info@region-frankfurt.de  
www.region-frankfurt.de

**Kontakt:**

Petra Kopp  
Abteilung Klima, Energie  
und Nachhaltigkeit  
Telefon: +49 69 2577 1576  
Mail: kopp@region-frankfurt.de

**Druck:**

Wetterauer Druckerei  
und Verlag, Friedberg

© 2020 Regionalverband  
FrankfurtRheinMain  
6. Auflage



Regionalverband  
FrankfurtRheinMain