

21

FRANKFURTMAINBUCH

*Herausgegeben von
Werner Labisch
und Jörg Sundermeier*

VERBRECHER VERLAG

Erste Auflage
Verbrecher Verlag Berlin 2007
www.verbrecherei.de

© Texte und Bilder bei den Autorinnen und Autoren
Umschlagfotografie: Meike Jansen
Umschlaggestaltung: Sarah Lamparter
Satz: Christian Walter
Druck: Dressler, Berlin
ISBN: 3-935843-51-8

Printed in Germany

Der Verlag dankt Claudia Felber, Konrad Krämer, Heike Joswig
und Heide Franck.

INHALT

Vorwort	7
<i>Oliver M. Piecha</i> Fast ein bisschen wie Greater London	11
<i>Susanne Klingner</i> Vom Sitzen	19
<i>Klaus Walter</i> Unter der Zeil liegt der Holzgraben	23
<i>Barbara Bollwahn</i> Frankfurt	37
<i>Thomas Uwer</i> Wasserhäuschen	43
<i>Jana Schmidt</i> Stadtrundfahrt	51
<i>Barbara Kalender und Jörg Schröder</i> Schröder erzählt: Freiheit für Meysenbug!	55
<i>Thomas von der Osten-Sacken</i> Freies Frankfurt	61
<i>Caroline Hartge</i> Frankfurtammain	75
<i>Maximilian König</i> Psychologie der Stadt Frankfurt	81
<i>Steffen Falk</i> Hindernislauf auf der Zeil	85
<i>Georg Weerth</i> Handwerksburschenlied	91
<i>Holger Lübke</i> Gelb wie das Weiße im Auge des Dämons	93

<i>Jan Süselbeck</i>	
Im Geisterhaus	99
<i>Frank Lähnemann</i>	
Bitte keine Grüne Soße!	105
<i>Tom Combo</i>	
Kein Tee im Töff-Töff	109
<i>Claudia Honecker</i>	
Frankfurt 1989	115
<i>Anja Becker</i>	
Von Tür zu Tür oder vom West- ins Ostend	121
<i>F. W. Bernstein</i>	
Neulich auf dem Weltschöpfertreffen	133
<i>Ambros Waibel</i>	
Mein Haus, dein Haus: Leben in Frankfurt 1971–74	137
<i>Christian Bartz</i>	
Eintracht – St. Pauli	149
<i>Linus Volkmann</i>	
Ein Fest für Autonome	155
<i>Sarah Diehl</i>	
Museumsodyssee	161
<i>Julia Mantel</i>	
Frauen, Frankfurt, Fußball	171
<i>Izy Kusche</i>	
Postkarte aus Frankfurt	183
<i>Oliver M. Piecha</i>	
Heim ins Reich. Frankfurt baut sich eine Altstadt	189
<i>Martin Sonneborn</i>	
Hauptstadt Frankfurt	199
Zu den Autorinnen und Autoren	203

VORWORT

Frankfurt wurde das erste – nachweisbare – Mal im Jahre 794 bei diesem Namen gerufen, doch bekanntermaßen siedelten schon Römer an der Nidda, im heutigen Bezirk Heddernheim, unweit der Batschkapp.

Frankfurt ist zwar nur die fünfgößte Stadt in Deutschland, allerdings ist sie die reichste und beherbergt einige der höchsten Bauten Europas. Über wichtige Geschäfte deutscher Investoren wird in Frankfurt entschieden, über Aktienkurse und über das Schicksal des Euro ebenso. Frankfurt erscheint dem Durchschnittsdeutschen, wenn er mit dem Auto oder mit der Bahn einfährt, als die einzige deutsche Metropole, denn wo sonst kann er in seinem Land eine Skyline sehen? Auch entzücken die weitgeschwungenen Stadtautobahnen, ja, überhaupt die sogenannte Autofreundlichkeit, deretwegen allerdings Frankfurt sich eines Großteils seiner Altstadt, die vor dem Zweiten Weltkrieg eine der schönsten zusammenhängenden Altstädte bildete und diesen nicht vollends zerstört überdauerte, selbst beraubt hat. Diese Altstadt soll nun an vielen Stellen wiederhergestellt werden, besser gesagt: nachgemacht. Das Literaturhaus ist eines der ersten Objekte, andere sind im Bau oder in Planung. Der Millennium Tower oder das umstrittene Campanile-Projekt liegen dagegen erst mal auf Eis, auch andere Hochhausprojekte werden in den kommenden Jahren wohl doch nicht verwirklicht. Noch aber ist Frankfurt schnell, schnell und hoch. Hier haben es die meisten, also Einheimische, Pendler oder Leute, die einkaufen wollen, immer eilig. Wer stehen bleibt, ist als Tourist erkannt.

Allerdings ist die Stadt nicht sonderlich groß, die Innenstadt ist verhältnismäßig rasch mit dem Auto durchfahren.

Im Gegensatz zu einigen Teilen der Altstadt ist das Frankfurter Ghetto nicht mehr rekonstruierbar. Es bestand eigentlich nur aus der Judengasse, und hielt bis 1811, länger als in vielen anderen Städten Deutschlands, die jüdischen Bewohner Frankfurts in engen dunklen Häusern gefangen. Bereits vor der Herrschaft der nationalsozialistischen Volksgemeinschaft wurden die jüdischen Bewohner Frankfurts drei mal angegriffen und ermordet oder vertrieben, der sogenannte Fettmilch-Aufstand von 1614 ist das berüchtigste Pogrom. Reste des einstigen Frankfurter Ghettos finden sich heute im Untergeschoss des Kundenzentrums der Stadtwerke, das unweit des Neuen Börneplatzes liegt, auf dem auch ein Teil des Grundrisses der 1938 zerstörten Börneplatzsynagoge nachgezeichnet ist.

Frankfurt erscheint vielen Besuchern heute so grau wie die Fünfziger Jahre im Fernsehrückblick, gleichzeitig aber war Frankfurt viele Jahre lang die einzige Stadt in Deutschland, in der man ahnen konnte, was Urbanität heißt – der Hochhäuser wegen liegen manche Straßenzüge ganztags im Schatten, die Taunusanlage war ein beliebter Junkie-Treffpunkt, die Goethestraße machte als teuerste Einkaufsstraße Deutschlands von sich reden, das Bahnhofsviertel war verrufener als St. Pauli, das TAT mischte die Theaterwelt auf – Rainer Werner Fassbinder war hier kurzzeitig Intendant, musste aber gehen, da er in seinem Stück »Der Müll, die Stadt und der Tod«, das die Hintergründe »Häuserkampf« der 70er Jahre thematisierte, antisemitische Klischees bediente.

Frankfurt war die Stadt der Randale, die Startbahn West wurde bekämpft, die Radikale Linke versuchte hier 1990 mit-

tels einer Großdemo die Wiedervereinigung zu verhindern, die Wasserwerfer gehörten zum linken Volkstheater. Andererseits ließ Daniel Cohn Bendit seinen Pflasterstrand immer mehr zum Lifestyleorgan werden, Joschka Fischer besuchte seinen Freund Johnny Klink im Tigerpalast, dieweil ihrer aller Kumpel Tom Koenigs als Stadtkämmerer die bis dato vorbildliche Frankfurter Kulturförderung abwickelte. Seit das Frankfurter Leben fest in der Hand der ehemaligen Genossen vom Revolutionären Kampf ist, die sich mit den Bankmanagern bestens verstehen, befindet sich das Ansehen der Stadt im Niedergang. Trotz vorbildlicher Uni, trotz Buchmesse, trotz internationalem Flughafen und interessanter Museenlandschaft, trotz FAZ und FR, trotz toller Restaurants und schöner Parks ist Frankfurt kein Anziehungspunkt mehr. Hamburg, München, Köln und vor allem Berlin, mit dem sich die ewige Beinahehauptstadt Frankfurt Anfang der Neunzigerjahre erneut einen aberwitzigen »Metropolenkampf« leistete, haben die Stadt an Popularität weit übertroffen.

Dieses »Frankfurtbuch« widmet sich allen Ecken der Stadt, den schönen wie den hässlichen. Es erklärt, warum Frankfurt nicht mehr in die BRD hinein leuchtet, und zeigt auch, warum das vielleicht sogar besser für Frankfurt ist.

Berlin, Juni 2007

Werner Labisch und Jörg Sundermeier

Oliver M. Piecha

FAST EIN BISSCHEN WIE GREATER LONDON

»Am 16. April 2000 präsentiert sich Frankfurt aus der Flugzeugperspektive als eine Stadt von mehreren Millionen Einwohnern. Aber nicht vermöge der Progression der Bevölkerungszunahme allein, sondern auf Grund des Zusammenschlusses aller Mainstädte und aller Ortschaften zwischen Taunus, Rhein, Odenwald und Spessart zu einem natürlichen Stadtgebilde.« Dann könne man auch, so der Verfasser der aparten Zukunftsvision aus dem Jahr 1926, mit der Untergrundbahn von Hahnau nach Wiesbaden fahren. Und tatsächlich verkehrt zwischen beiden Städten heute die S8, wenn auch bis auf ein paar Stationen nur oberirdisch. Ansonsten aber hinkt die Realität der Vision eines einheitlich strukturierten und verwalteten rhein-mainischen Ballungsraumes seit den zwanziger Jahren hoffnungslos hinterher.

Doch wer weiß, wie das alles im Jahr 2020 aussehen wird, schließlich gibt es seit neuestem ein »Leitbild«, dessen Ziel es ist, das Rhein-Main-Gebiet bis zu jenem nicht mehr ganz fernen Datum zu einer »führenden europäischen Metropolregion« zu entwickeln. Denn längst ist die Globalisierung über den Taunuskamm geschwappt, und man vergleicht sich zwischen Wiesbaden und Bad Homburg bei Diskussionsveranstaltungen über die Zukunft von Rhein-Main leicht verzweifelt mit London und Paris.

Und noch ernster werden die Gesichter, wenn die Rede auf die boomenden Metropolen im Osten des Kontinents kommt. So mahnt auch die Frankfurter Oberbürgermeisterin Petra Roth: »In der Konkurrenzsituation der globalisierten Wirtschaft ist die Rhein-Main-Region zum Erfolg verdammt.« Da hilft, dass man in Zukunft noch weltoffener und mobiler sein will, familienfreundlich und innovativ sowieso. Die ausdrucksstarken Zwischenüberschriften im Leitbildprospekt verheißen einen »pulsierenden Standort«, eine »reizvolle Landschaft« oder auch »Kultur und Behaglichkeit«. Das alles hat sich der »Planungsverband Ballungsraum Frankfurt/Rhein-Main« auf Workshops ausdenken lassen, allerdings darf der Nachfolger des früheren Frankfurter Umlandverbandes zwar richtig viel planen, jedoch nichts bestimmen. Kein Wunder also, dass nur eine sehr begrenzte Anzahl von Menschen weiß, dass er überhaupt existiert.

Dabei hat der Planungsverband zwei Projekte initiiert, die das so engagiert herbeidiskutierte regionale Bewusstsein wenigstens zum sinnlichen Sonntagnachmittagsausflugserlebnis werden lassen können. So verbindet die »Route der Industriekultur Rhein-Main« Erinnerungsorte an die industrielle Geschichte einer Region, die sich unaufhaltsam deindustrialisiert, während mit den Wegen des Regionalparks die Restlandschaft zwischen Gewerbegebieten, Reihenhaussiedlungen und Autobahn in liebevoller Detailarbeit »aufgewertet« werden soll. Da pflanzt man eifrig Streuobstbäumchen und Alleen, installiert Informationstafeln, Kunstwerke und exzentrisch geformte Aussichtskanzeln am Wegesrand. Am weitesten in Richtung Rhein-Main aber ist bisher der RMV vorangeschritten, der Rhein-Mainische Verkehrsverbund, mit dessen Gründung auch das Semesterticket für die Hochschulen der Re-

gion kam. Zu Anfang der neunziger Jahre war das noch eine blanke Utopie, da hat man, der Verfasser erinnert sich bitter, annähernd 200 Mark im Monat aufbringen müssen, um als Student von Wiesbaden nach Frankfurt zu fahren. Wobei die 28-minütige Regionalexpressfahrt zwischen beiden Hauptbahnhöfen heute regulär immer noch um vieles mehr kostet als eine Fahrkarte des öffentlichen Nahverkehrs in Berlin. Und solange das so bleibt, und man zudem nach Mitternacht mit öffentlichen Verkehrsmitteln aus keiner Stadt der Region auch wieder herauskommt, wird der Ballungsraum Rhein-Main eine stille Umlandprovinz unter dem Sternenhimmel bleiben.

Das erste grundlegende Problem ist ja bereits, dass die Planungsregion »Frankfurt/Rhein-Main« nicht einmal das halbe Rhein-Main-Gebiet umfasst. Das nämlich reicht eigentlich von Bingen bis Aschaffenburg, also liegt das eine Ende in Rheinland-Pfalz und das andere in Bayern. Da wird die Zukunft von Rhein-Main vollends zur Chimäre, da sich doch schon allein die Hessen untereinander auf nichts einigen können. So droht die Landesregierung per Ballungsraumgesetz mit der notfalls zwangsweisen Vereinigung von »Frankfurt/Rhein-Main« zu einem Zweckverband, damit die Nachbarn der Stadt, vor allem die schmucken Taunusvorlandkommunen, in denen die ganzen Bankiers ihre Steuern zahlen, endlich Frankfurts Kultur mitfinanzieren. Das Städelmuseum muss schließlich mit dem Louvre konkurrieren. Und auch der Offenbacher fährt manchmal in den Frankfurter Zoo, der Offenbacher müsste dafür eigentlich seinen gesamten Kulturhaushalt nach Frankfurt überweisen; aber gleichzeitig wäre Frankfurt dann verpflichtet, seine städtischen Kultureinrichtungen in den Zweckverband einzubringen. Das will man

auch wieder nicht, wieso sollte denn der Palmengarten plötzlich dem Offenbacher mitgehören, ausgerechnet dem Offenbacher! Usw., usw.

Nicht zu reden davon, dass das Ballungsraumgesetz, um nicht die totale kommunale Revolte Südhessens auszulösen, Darmstadt und Wiesbaden erst gar nicht mit einbezieht. Früher hat man allerorten zwischen Rhein und Main Landwehrgräben ausgehoben, Gebüschhecken gepflanzt und Warttürme hochgemauert, um sich von einander abzugrenzen, heute fühlen sich die Kommunen rund um Frankfurts Stadtgrenze eigentlich nur in dem einen gemeinsamen Trauma fest verbunden: eines Tages vom Römerberg aus regiert zu werden. Besagtes Leitbild des Planungsverbandes spricht daher sehr sensibel von der »polyzentrischen Struktur« des Ballungsraums, von Frankfurt als »Kern« und den vielen anderen »Zentren«, damit ja keiner glaubt, hier ginge es letztlich um eine umfassende Ausdehnung der Frankfurter Vorortlandschaft.

Dabei wäre alles so einfach: Warum nicht die künftig führende europäische Metropolregion (aber sicher!) ehrlicherweise gleich Fraport-City nennen? Ist das denn nicht die Hauptsache, dass mitten im Rhein-Main-Gebiet dauernd Flugzeuge starten und landen? Und am fernen Rand der Rollbahn die Hochhäuser der Banken aufragen? Besteht nicht genau in dem Umstand, dass man von hier schnell und überallhin wegkommt, die Essenz einer längst existierenden rhein-mainischen Identität?

Vor dem »Stadtimperialismus« Frankfurts und seiner als feindliche Übernahme empfundenen Expansionspolitik hat man zwischen Rhein und Main bereits vor 80 Jahren gewarnt, während gleichzeitig auch bereits klar war, dass für die wirtschaftliche und politische Positionierung der Region irgend

etwas Zukunftsträchtiges passieren müsste. Und damals war man über den Diskussionsstand von heute fast schon hinaus. Längst warben da Zeitungsbeilagen für »Rhein-Main. Ein zukünftiges Land«, und der 1929 auf Initiative Frankfurts gegründete Rhein-Mainische Regionalplanungsverband sprach vollmundig von »interkommunaler« Zusammenarbeit. Unter dem Frankfurter Oberbürgermeister Ludwig Landmann wurden in der Weimarer Republik Projekte angestoßen, die das Schicksal der Region bis heute entscheidend und nachhaltig bestimmen. Die Pläne für die erste deutsche Autobahn, die dann dummerweise Hitler bauen ließ, waren unter Frankfurter Federführung vor 1933 fertiggestellt worden, und auf die Idee, Frankfurt nicht nur zu einem Knotenpunkt des Autoverkehrs, sondern auch des kommenden weltweiten Flugverkehrs machen zu wollen, musste man angesichts von einmotorigen Propellermaschinen, in die kein Dutzend Passagiere passte, ja erst einmal kommen. Und so wurde die Lufthansa von der Stadt Frankfurt mitgegründet. Unter Landmann wurde zudem kräftig eingemeindet – z.B. Höchst –, und Frankfurt überschritt die 500.000-Einwohner-Marke, über die es ja kaum noch hinausgekommen ist.

Mit dem Bauprogramm des Neuen Frankfurt wurde die Stadt damals geradezu zum Symbol des modernen Städtebaus. Hier experimentierte Baustadtrat Ernst May mit der Plattenbauweise, man erfand die Einbauküche und ließ selbst noch die Behördenformulare ganz schick neusachlich designen. Trotz heimeliger gotischer Altstadt galt Frankfurt in der Weimarer Zeit als geradezu unheimlich modern. Und 1922 kündigte der Wirtschaftsdezernent Ludwig Landmann in der Frankfurter Zeitung an: »Eins aber ist sicher, die Zusammenfassung des rhein-mainischen Gebiets zu einem großen

lebensfähigen Organismus wird eines Tages kommen, weil sie kommen muss [...].« Sein großes Projekt, mit dem die Stadt nach seiner Wahl zum Oberbürgermeister 1924 an die Öffentlichkeit trat, nannte sich »Der Rhein-Mainische Städtekranz und seine Zentrale Frankfurt am Main im Süd-West-Deutschen Wirtschaftsgebiet«.

Dem visionären Vorhaben stand in der Weimarer Republik ein noch weitaus komplizierterer Flickenteppich von Zuständigkeitsbereichen, Verwaltungs- und Staatsgrenzen zwischen Rhein und Main als heute entgegen. Frankfurt war wie Hessen-Naussau preußisch und wurde vom ungeliebten Berlin aus gegängelt, im Norden stieß die Stadt an die vom preußischem Gebiet umgebene Enklave der Provinz Oberhessen des Volksstaats Hessen mit seinem Regierungssitz Darmstadt, zu dem auch Mainz und die Provinz Rheinhessen gehörten, im Süden an dessen Provinz Starkenburg. Diese historisch bedingte territoriale Zersplitterung Rhein-Mains trägt bis heute ihre bizarren Blüten; so forderten etwa die Mainzer von Wiesbaden nach der Wiedervereinigung zur Beseitigung der letzten innerdeutschen Teilung das rechtsrheinische Mainz-Kastel zurück, das die pragmatischen Amerikaner 1945 einfach den Hessen zugeschlagen hatten.

Die Weimarer Verfassung hätte in ihrer ursprünglichen Intention mit diesem Gebietswirrwarr radikal brechen sollen, doch die Einrichtung neuer Reichsländer wurde nach der Revolution 1919 gleich wieder aufgeschoben. Ein Paragraph des Verfassungstexts sah allerdings weiterhin die Möglichkeit territorialer Umgestaltungen vor, und bis 1933 debattierte man immer wieder gerne über eine künftige »Reichsreform«. Besonders in Frankfurt arbeitete man emsig daran, diese Diskussionen weiter anzutreiben, hinter Landmanns rhein-mai-

nischem Städtekranz stand eine weittragende politische Vision: Ausgangspunkte der Neugliederung des erhofften dezentralisierten deutschen Einheitsstaates sollten Ballungsräume wie das Rhein-Main-Gebiet werden, Großstädte wie Frankfurt hätten als Zentren eines Wirtschaftsgebiets die diversen Länder-, Stadt- und Verwaltungsbezirksgrenzen überwinden, sich aber auch politisch und kulturell als Tragpfeiler der Republik erweisen sollen. Die Bestimmung »Groß-Frankfurts« im Mittelpunkt eines westdeutschen Reichslandes, das bis ins Saarland gereicht hätte, wäre die Orientierung in Richtung Westen gewesen. Im Grunde haben erst die Eliminierung Preußens durch den Zweiten Weltkrieg und die Gründung der alten, westdeutschen BRD Frankfurt und Rhein-Main jene europäischen Perspektiven eröffnet, die man vom Römerberg aus bereits in der Weimarer Republik ins Auge gefasst hatte.

Wo die realpolitischen Möglichkeiten eines rhein-mainischen Zusammenschlusses bis heute so beschränkt erscheinen, da antwortete man in den zwanziger Jahren in Frankfurt also mit umso größeren visionären Würfeln. Dafür stehen der Schriftsteller Alfons Paquet, für den Rhein-Main im Zentrum eines künftigen »rheinischen« Europas lag, oder der Visionär August Weitzel, der gerne Landkarten zeichnete und die Städtekranzkonzeption mitausgearbeitet hatte. Sein sogenannter »Frankfurter Entwurf zur Reichsreform« war unter den zahlreichen in der Öffentlichkeit kursierenden Neuaufteilungsplänen Deutschlands der bekannteste. Weitzel ging von der Errichtung eines neuen Bundeslands Rheinfranken aus, in dessen Zentrum das Rhein-Main-Gebiet mit Groß-Frankfurt lag. Vom Modellfall Rheinfranken aus setzte er dann die Neuordnung immer weiter fort, von neuem Reichsland zu neuem Reichsland, dabei jeweils eine Großstadt mit

Ballungsraum um einen Wirtschaftsraum ordnend. Er versob auf dem Papier so ziemlich alle Verwaltungsgrenzen, die es in Deutschland gab. Das Südwestdeutsche Wirtschaftsgebiet mit seinem Zentrum Frankfurt allein hätte die Grenzen von fünf Länderregierungen, 13 Provinzial-/Bezirksverwaltungen, 105 Kreisverwaltungen, acht Oberpostdirektionen, acht Eisenbahndirektionen, sechs Oberlandesgerichten und 22 Handelskammern tangiert.

Weitzel erweiterte später seine Planungen auch in europäische Dimensionen, Föderalismus und Selbstverwaltung sollten der »Balkanisierung Europas« durch regionale Verflechtungen ein Ende machen. Ordentlich neugeplante europäische Regionen nach dem Vorbild Rhein-Mains hätten die Brücke zur Europäischen Föderation, zu den Vereinigten Staaten von Europa gebildet. Wäre das schon das Ende gewesen? Hätten Frankfurt und das Rhein-Main-Gebiet so nicht vielleicht der wahrhaft größten Bestimmung entgegengehen können? Endlich Nabel der Welt zu sein?