

CIRJE-F-12

**Straßenbahnbau und Eingemeindung:
Das Beispiel der Verkehrsverbindung zwischen Frankfurt und Höchst**

Satoshi BABA
The University of Tokyo

July 1998

Discussion Papers are a series of manuscripts in their draft form. They are not intended for circulation or distribution except as indicated by the author. For that reason Discussion Papers may not be reproduced or distributed without the written consent of the author.

Satoshi Baba,
Construction of the Streetcar and Annexation: A Case of the Transport Connection between Frankfurt and Hoechst (in German)

Abstract

The annexation of the surrounding communities to a big city is a typical modern phenomenon of German urban history. However, in order to integrate the annexed communities completely, it is indispensable to construct the transportation network. On the one hand, the population living in the suburbs wished to reach faster and easier to the city's center, while on the other, it was necessary for a big city to decentralize the population and the houses. This paper investigates the relation between the construction of the streetcar and the annexation of Hoechst am Main to Frankfurt am Main. At the end of the nineteenth century, Hoechst was an independent middle-scale city with flourishing chemical industry, but at the same time the city situated near Frankfurt which was one of the biggest cities in Germany. From the beginning of the twentieth century Hoechst tried to construct the electric streetcar to Frankfurt, but this endeavour ended in failure. The project was not fulfilled until Hoechst was annexed to Frankfurt in 1928. Hoechst obtained the streetcar in exchange for its independence.

Straßenbahnbau und Eingemeindung:

Das Beispiel der Verkehrsverbindung zwischen Frankfurt und Höchst

Satoshi BABA

I. Vorbemerkung

Die städtischen Eingemeindungen im 19. und 20. Jahrhundert stellten gegenüber den vor-modernen Stadterweiterungen eine neuartige Erscheinung dar. Allerdings hingen die Gründe und Formen der Eingemeindungen von der wirtschaftlichen Struktur und von dem Industrialisierungsprozeß in jeder Stadt ab. Sie standen im engen Zusammenhang mit der Urbanisierung als einer wesentlichen Folge von Industrialisierung.¹

Frankfurt am Main hatte bis in das 19. Jahrhundert den Charakter einer Handelsstadt behalten. Erst nach der Annexion durch Preußen und der Reichsgründung setzte in der Stadt eine zögernde Industrialisierung ein. Wegen der Distanz eines Großteils der Einwohnerschaft gegenüber einer industriellen Entwicklung, zudem fehlte es auch an Raum und die Gefahr durch Brände war nicht von der Hand zu weisen, befanden sich die größeren Fabriken nicht in der Innenstadt, sondern hauptsächlich in den eingemeindeten Vororten wie zum Beispiel Bockenheim, später Fechenheim, Griesheim und schließlich Höchst.² Die Frankfurter Industrialisierung ist daher als "Industrialisierung durch Eingemeindung" zu bezeichnen.³

Dabei war die Errichtung von innerstädtischen Stadtverkehrsmitteln unbedingt notwendig, um die neu eingemeindeten Ortschaften in die Großstadt vollständig zu integrieren. Zum einen forderten die Einwohner in den Vororten eine schnellere und regelmäßige Fahrmöglichkeit in die Innenstadt, und zum anderen betonte die Stadtverwaltung, deren Bedeutung, um grundsätzlich eine Dezentralisierung der Bevölkerung und damit eine Verbesserung der sich verschlechternden Wohnverhältnisse zu erreichen. Tatsächlich enthielten die meisten Eingemeindungsverträge eine Absprache durch die der Bau einer solchen Verbindung in schon kurzer Zeit erreicht werden sollte. Daher kann man sagen, daß Eingemeindung und Stadtverkehr miteinander in sehr engem Zusammenhang standen. Vor kurzem wurden die

¹ H. Matzerath, Städtewachstum und Eingemeindungen im 19. Jahrhundert, in: J. Reulecke (Hg.) Die deutsche Stadt im Industriezeitalter, Wuppertal 1978, S. 68.

² D. Rebentisch, Industrialisierung, Bevölkerungswachstum und Eingemeindungen. Das Beispiel Frankfurt am Main 1870-1914, in: J. Reulecke (Hg.), 1978, S. 90-93.

³ T. Pierenkemper, Die Wirtschaft der Stadt Frankfurt am Main im 19. und 20. Jahrhundert, in: Die Stadt Frankfurt am Main: Wirtschaftschronik, Frankfurt am Main 1994, S. 105-109.

historischen Forschungen zum Stadtverkehr sehr belebt.⁴ H. Matzerath wies darauf hin, daß die bisherigen Forschungen ihr Interesse hauptsächlich auf technische Aspekte oder auf wirtschaftliche Auswirkungen des Verkehrs konzentrierten und daß der Zusammenhang von Verkehr und Stadtentwicklung nur gering beachtet wurde.⁵ Auch in diesem Kontext ist es bedeutungsvoll, die Beziehung von Eingemeindung und Stadtverkehr detailliert zu untersuchen. Hier sei die Verkehrsverbindung der Stadt Frankfurt mit Höchst als ein Beispiel gewählt, da Höchst -- nach Ansicht des Verfassers -- als der wichtigste und interessanteste, nach Frankfurt eingemeindete Vorort gelten kann.

II. Die wirtschaftliche Entwicklung der Stadt Höchst am Main seit der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts

Höchst am Main gehört heute zur Stadt Frankfurt am Main. Gleichwohl besitzt es eine lange eigene Tradition. 1356 erhielt die Stadt das Stadtrecht unter dem Erzbischof von Mainz, und spielte seither als Zollstelle eine bedeutende Rolle. 1746 wurde die Höchster Porzellan-Manufaktur errichtet. 1768 gründete der Mainzer Erzbischof Emmerich Josef die Gewerbeansiedlung unmittelbar östlich von Höchst. Dabei zog ein Italiener, Josef Maria Bolongaro, aus Frankfurt nach Höchst und begann dort eine Tabakfabrikation.⁶ Er erbaute in den 1770er Jahren ein repräsentatives Gebäude, welches nach ihm Bolongaro-Palast genannt wurde. Anfang des 20. Jahrhunderts wurde es als Höchster Rathaus genutzt.⁷

Im Zuge der Säkularisierung kam Höchst 1803 zu Nassau, 1866 wurde es wie das ganze nördliche Untermaingebiet von Preußen annektiert.⁸ Wenige Jahre zuvor erlebte die Stadt das wirtschaftlich wichtigste Ereignis ihrer Geschichte. Dabei handelte es sich um die Gründung der Firma Meister, Lucius & Co. (seit 1867 Meister, Lucius & Brüning) im Jahr 1863. Nach der Erfindung von Alizarin nahmen die dann so bezeichneten "Farbwerke" einen großen Aufschwung. 1880 wurden sie in eine Aktiengesellschaft umgewandelt. Später fabrizierten die Farbwerke den synthetischen Indigo und begannen mit der Herstellung von Pharmazeutika. 1906 beschäftigten die Farbwerke ca. 5.000 und 1913 über 8.000 Mitarbeiter.⁹

⁴ H.-L. Dienel/B. Schmucki (Hg.), *Mobilität für alle. Geschichte des öffentlichen Personennahverkehrs in der Stadt zwischen technischen Fortschritt und sozialer Pflicht*, Stuttgart 1997; W. Reininghaus, *Stadt und Verkehr in der Moderne*, in: *Informationen zur modernen Stadtgeschichte*, I/1997.

⁵ H. Matzerath, *Stand und Möglichkeiten historischer Forschung*, in: Ders. (Hg.), *Stadt und Verkehr im Industriezeitalter*, Köln u.a. 1996, S. VII-VIII.

⁶ E. P. Rössel, *Die wirtschaftliche Entwicklung der Stadt Höchst a.M., Frankfurt-Höchst 1931*, S. 3-4, 14-24; B. Müller, *600 Jahre Stadt Höchst am Main, 1355-1955*, Frankfurt am Main 1955, S. 12, 19-20; R. Schäfer, *Höchst am Main*, Frankfurt am Main 1981, S. 91-97.

⁷ H. Schüssler, *Höchst. Stadt der Farben*, Frankfurt am Main 1953, S. 48-56; B. Müller, *600 Jahre Stadt Höchst*, S. 20-22, 32; R. Schäfer, a.a.O., S. 97-102.

⁸ B. Müller, *600 Jahre Stadt Höchst*, S. 22-24; R. Schäfer, a.a.O., S. 107-110.

⁹ W. Frischholz, *Alt-Höchst. Ein Heimatbuch in Wort und Bild*, Frankfurt am Main 1926, S. 279-297; H. Schüssler, a.a.O., S. 61-68.

Als Folge davon entwickelte sich auch die Stadt Höchst. Die Bevölkerung stieg 1870 von 3.500 Einwohnern auf 1880 4.978, 1890 8.455, 1900 14.121, 1910 17.240.¹⁰ Vor diesem Hintergrund erfuhr auch die Stadtverwaltung bedeutende Veränderungen. Seit 1889 war ein hauptamtlicher Bürgermeister tätig, eine professionelle Verwaltung wurde eingerichtet. Nachdem 1897 das Dreiklassen-Wahlrecht eingeführt worden war, übten die führenden Männer der Farbwerke großen Einfluß auf die Stadtverwaltung aus.¹¹ Höchst errichtete ein eigenes Wasserwerk, ein Stromverteilungsnetz und andere kommunale Versorgungseinrichtungen. Zwar verfügte Höchst nicht selbst über eigenes Gas- und Elektrizitätswerk, aber die Stadt hielt eine erhebliche Aktienbeteiligung an der Hessen-Nassauischen Gas A. G. und den Main-Kraftwerken.¹² Am 1. Juli 1917 gemeindete Höchst drei Vororte, nämlich Unterliederbach, Sindlingen und Zeilsheim ein, die zum Wohnsitz der Arbeiter der Farbwerke geworden waren. Dadurch verdoppelte sich die Bevölkerung auf ca. 32.000 Einwohner.¹³ So war Höchst am Anfang des 20. Jahrhunderts zu einer gut eingerichteten und selbständigen Mittelstadt herangewachsen.

Gleichzeitig war Höchst selbst ein Vorort von Frankfurt am Main, das damals schon eine der größten Städten Deutschlands darstellte. Höchst liegt nur 10 km von Frankfurt entfernt. 1928 wurde die Stadt nach Frankfurt eingemeindet. Es ist allgemein bekannt, daß ein wichtiger Grund dafür im Zusammenschluß der I. G.-Farben im Jahre 1925 bestand. Ein beträchtlicher Teil der bisher in Höchst errichteten Steuern ging von nun an nach Frankfurt.¹⁴ Durch Zentralisierung der Verwaltung und Produktion verringerte sich die Beschäftigungszahl der Höchster Farbwerke. Auch die staatlichen Maßnahmen förderten die Entwicklung der Farbwerke nicht unbeträchtlich.¹⁵ Beide Aspekte spielten gewiß eine gewichtige Rolle, aber es ist denkbar, daß die wirtschaftliche und kulturelle Abhängigkeit der Stadt Höchst von Frankfurt auch ein nicht zu unterschätzendes Element war, das die betriebliche Entwicklung förderte. Das Verkehrsproblem spiegelte solche Abhängigkeit am deutlichsten wider. Im folgenden soll die Entwicklung der Projekte, die Verkehrsverbindung zwischen den beiden Städten zu verbessern, nachgezeichnet werden.

¹⁰ E.P.Rössel, a.a.O., S.96.

¹¹ B.Müller, 600 Jahre Stadt Höchst, S.29-30.

¹² Ebenda, S.31-32; Stadtverwaltung Höchst am Main(Hg.), Höchst am Main. Die Stadt der Farben. Werden und Wirken bis zur Eingemeindung, Höchst am Main 1928, S.19, 40.

¹³ B.Müller, 600 Jahre Stadt Höchst, S.34.

¹⁴ D.Rebentisch, Ludwig Landmann. Frankfurter Oberbürgermeister in der Weimarer Republik, Wiesbaden 1975, S.181; R.Schäfer, a.a.O., S.138; W.Metternich, Die städtebauliche Entwicklung von Höchst am Main, Frankfurt am Main 1990, S.69; E.M.Blum, Kultur, Konzern, Konsens. Die Hoechst AG und der Frankfurter Stadtteil Höchst, Frankfurt am Main 1991, S.70.

¹⁵ B.Müller, Die Eingemeindung, in: Stadtverwaltung Höchst am Main(Hg.), Höchst am Main, S.44-45; B.Müller, 600 Jahre Stadt Höchst, S.41; D.Rebentisch, Ludwig Landmann, S.186; R.Schäfer, a.a.O., S.138.

III. Das Projekt von Gustav Gallenkamp in den 1890er Jahren

Eigentlich war die Verkehrsverbindung Höchst an Frankfurt relativ gut, die Eisenbahnlinie zwischen Höchst und Frankfurt schon im Jahre 1839 angelegt. Dabei wurde als eine erste Teilstrecke der Taunusbahn, die Frankfurt mit Wiesbaden verbinden sollte, die Strecke zwischen Höchst und Frankfurt-Rebstock eröffnet. 1879 wurde die Hessische Ludwigsbahn von Frankfurt über Höchst nach Limburg gebaut. Daher verkehrten schon im 19. Jahrhundert zwei Eisenbahnlinien zwischen Höchst und Frankfurt, die Zahl der im Höchster Bahnhof ankommenden und abfahrenden Reisenden erhöhte sich: 1884 326.000; 1900 704.500. Aber die Gesamtsituation der Eisenbahn paßte den Bedürfnissen der Bewohner nicht, weil sie eigentlich auf den Fernverkehr eingerichtet war, und die Züge im Abstand von 2 Stunden (Taunusbahn) oder gar 4 Stunden (Ludwigsbahn) fuhren.¹⁶

Im diesem Sinne ist die folgende Archivalie sehr interessant. Im April 1889 reichte ein Ingenieur, Gustav Gallenkamp, eine Denkschrift beim Frankfurter Magistrat ein. Er faßte den Plan, die Vorortbahn von Frankfurt (Opernplatz) entlang der Mainzer Landstraße bis nach Höchst zu errichten.¹⁷ Um die Bedeutung dieses Plans zu verstehen, sind zunächst seine historischen Vorbedingungen zu skizzieren.

Seit 1870er Jahren nahm die Einwohnerzahl der Stadt Frankfurt sprunghaft zu: d.h. 1867 78.277; 1910 414.000. Dazu trugen die Eingemeindungen von 1877, 1895, 1900 und 1910 erheblich bei.¹⁸ Auf dieser Grundlage wurde eine Straßenbahn, zunächst als Pferdebahn, 1872 in Frankfurt eröffnet. Die Frankfurter Trambahn-Gesellschaft (FTG) weitete ihr Liniennetz aus, sie verdrängte den Pferdeomnibus 1891 vollständig. Da die Pferdebahn aber grundsätzlich nur innerhalb der Innenstadt verkehrte, wurde es erforderlich, neben der Straßenbahn eine zusätzliche Vorortbahn einzusetzen. Die erste Vorortbahn wurde 1884 zwischen Frankfurt und Offenbach durch die Frankfurt-Offenbacher Trambahn Gesellschaft (FOTG) gebaut. Das war eine der ersten elektrischen Bahnen in Deutschland überhaupt. 1888 eröffnete die Frankfurter Lokalbahn AG (FLAG) eine Dampfbahn vom Eschenheimer Tor nach Eschersheim. Außerdem wurde noch eine Dampfbahn, die sogenannte Waldbahn 1889 von Sachsenhausen nach Niederrad, Neu-Isenburg und Schwanheim eröffnet.¹⁹ Daraus ergab es sich, daß die Vorortbahnen nach drei Richtungen Ost, Nord, Süd bereits errichtet worden waren. Aber nach Westen gab es weder Straßenbahn noch Vorortbahn.

¹⁶ H.Büschendorf, Höchst — Die Stadt der Farbwerke, Diss. Frankfurt 1958, S.84.

¹⁷ IHK, Nr.857.

¹⁸ D.Rebentisch, Industrialisierung..., bes. S.95; W.Forstmann, Frankfurt am Main in Wilhelminischer Zeit 1866-1918, in: Frankfurt am Main. Die Geschichte der Stadt in neun Beiträgen, Sigmaringen 1991, S.385-389.

¹⁹ Direktion der Straßenbahn und der Waldbahn, Die Straßenbahn der Stadt Frankfurt am Main 1872-1922, Frankfurt am Main 1922, S.59; Die Straßenbahn der Stadt Frankfurt am Main(Hg.), 60 Jahre städtische elektrische Straßenbahn in Frankfurt am Main, Frankfurt am Main 1959, S.12-17; H.Michelke/C.Jeanmaire, Hundert Jahre Frankfurter Straßenbahnen 1872-1899-1972, Villingen/Schweiz 1972, S.10-15.

Daher ist es leicht zu verstehen, warum Gallenkamp eine Dampfbahn nach Höchst projektierte. Gegen 1890 hatten Höchst und Griesheim schon eine blühende Chemieindustrie, und auch ein neuer industrieller und kommerzieller Stadtteil war im Begriff an der Galluswarte zu entstehen.²⁰ Die Errichtung einer westlichen Vorortbahn erschien aussichtsreich. Die von Gallenkamp erwählte Route der Mainzer Landstraße entlang nach Höchst wurde später akzeptiert, obwohl sie zunächst nur eine Möglichkeit unter anderen darstellte. Es läßt sich sagen, daß sein Projekt überzeugend war.

Außerdem plante Gallenkamp eine ermäßigte Arbeiterzeitkarte, weil die Vorortbahn in erster Linie auf die Beförderung der in den Vororten wohnenden Arbeiter abzielte. Nach seiner Ansicht war es erforderlich, daß die Arbeiter in der näheren Umgebung der Stadt leben konnten, um das Anwachsen Frankfurts zu verlangsamen. Die Entwicklung der Vorortbahn war die notwendige Maßnahme dazu. Durch sie konnte auch die Landbevölkerung der weiteren Umgebung eine Beschäftigung in Frankfurt finden. Im Februar 1890 petitionierten die Einwohner in Sindlingen und Königstein an die Stadtverordnetenversammlung mit dem Ziel, daß die von Gallenkamp projektierte Vorortbahn verwirklicht würde.²¹ In der Petition hieß es, daß sein Projekt eine hochwichtige Unternehmung für die Lebens- und Existenzinteressen des Hochtaunus darstellte. Da die Bevölkerung dort vom Feldbau allein niemals ihren Unterhalt bestreiten könnte, sei sie unbedingt auf Gewerbe und Industrie in und bei Frankfurt angewiesen.

Ogleich sein Projekt selbst schließlich nicht realisiert worden war, war dessen Nachwirkung nicht unbedeutend. 1893 richteten Heinrich Kleyer und Genossen, Unternehmer im Fabrikviertel jenseits der Galluswarte, eine Eingabe an den Magistrat und forderten die Herstellung einer Trambahnlinie vom Opernplatz zur Galluswarte.²² 1895 genehmigte der Magistrat diese Forderung allerdings nur teilweise, weswegen eine Trambahnlinie eröffnet wurde, die nur vom Hauptbahnhof zur Galluswarte führte.²³

1898 ging der Straßenbahnbetrieb in städtischen Besitz über. Ein wichtiger Grund für diese Kommunalisierung war die Tatsache, daß das Straßenbahnwesen mit den Planungen, die sich mit Städte- und Wohnungsbau beschäftigten, so eng verbunden waren, daß sie tunlichst in einer Hand liegen sollten. Die Politik der städtischen Gremien mochte mit den ökonomischen, auf unmittelbaren Gewinn gerichteten Vorstellungen der privaten Unternehmen mehr oder weniger kollidieren. Tatsächlich entwarf Oberbürgermeister Franz Adickes im gleichen Jahr einen systematischen Plan über die Linienführung der Straßenbahn- und Vorortbahn. Darin war auch

²⁰ J. Ickstadt, Griesheim in alter und neuer Zeit, Frankfurt am Main 1982, S.84-85.

²¹ StVV 1078; IHK, Nr.857.

²² StVV 1073.

²³ Mitteilungen aus den Protokollen der Stadtverordneten Versammlung der Stadt Frankfurt am Main, Bd.28, 1895, Nr.10.

die Linie nach Höchst eingeschlossen. Dabei hielt er jetzt nicht die Linienführung über die Mainzer Landstraße sondern über die Gutleutstraße für besser realisierbar.²⁴

IV. Die Aktivitäten des Höchster Bürgermeisters Palleske in den 1900er Jahren

Es ist nicht leicht festzustellen, wie die Stadtverwaltungen von Höchst und Griesheim zu dem Projekt Gallenkamps standen. Seit 1905 standen beide, besonders aber der Höchster Bürgermeister Palleske mit dem Frankfurter Magistrat in Kontakt. Am 18. Januar 1905 schrieb das Bürgermeisteramt Griesheim in einem Brief an den Magistrat Frankfurt. "Der Hiesige Gemeinderat glaubt dass jetzt der Zeitpunkt gekommen sei, zu welchem es in beiderseitigen Interesse, der Stadt Frankfurt und der Gemeinde Griesheim, liege eine Verbindung durch die elektrische Strassenbahn herzustellen und hat mich beauftragt, dieserhalb mit dem Magistrat in Verbindung zu treten."²⁵ Am 13. April 1905 äußerte sich auch der Höchster Bürgermeister Palleske: "In hiesiger Gemeinde empfindet man bei dem äußerst starken Verkehr, der zwischen Frankfurt a. M. und Höchst a. M. herrscht, schon lange das Bedürfnis nach leichterem und vor Allem auch billigerer Verbindung nach dort. Wie wir vernehmen, ist man dortseits nicht abgeneigt, die elektrische Bahn in die volkreichen Vororte der näheren Umgebung weiterzuführen."²⁶

Darauf lud Frankfurter Stadtrat Hin die beiden Bürgermeister einzeln ein (am 10. März²⁷ und 11. Mai 1905²⁸) und erörterte mit Ihnen die Angelegenheiten. Bei der Besprechung mit Palleske teilte Hin mit, daß die Stadt Frankfurt nicht gegen die Vorortbahn nach Höchst sei. Vorbedingung dafür sei aber die Bereitschaft der beteiligten Gemeinden, einen Beitrag zu den Bau- und Betriebskosten zu leisten. Dabei solle die Stadt Frankfurt gegen Verlust geschützt werden. Demgegenüber erklärte Palleske, die Verhältnisse zu prüfen und sich zu gegebener Zeit äußern zu wollen.²⁹ Obwohl eine weitere Äußerung seinerseits nicht auffindbar ist, kam er gleich danach in einem anderen Kontext zur Erscheinung.

Seit der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts stiegen die Einwohnerzahlen der deutschen Großstädte, besonders Berlins sowie seiner Vororte. Diese Entwicklung erforderte ein besonderes Augenmerk auf die Verbesserung der innerstädtischen Verkehrsverhältnisse. Aber die vorhandenen Eisenbahnen konnten nur den dringendsten Bedürfnissen entsprechen. Im Jahre 1890 führte die Eisenbahnverwaltung für die Berliner Vorortstrecken einen erheblich verbilligten Tarif und eine Vermehrung der Züge ein. Diese Maßnahme verbesserte die

²⁴ R1743/I; J.R.Köhler, Städtebau und Stadtpolitik im Wilhelminischen Frankfurt. Eine Sozialgeschichte, Frankfurt am Main 1995, S.234-235.

²⁵ MA R1745.

²⁶ MA R1747.

²⁷ Schreiben vom städtischen Elektrizitäts- und Bahn-Amt an den Oberbürgermeister vom 3.4.1905, in: MA R1745.

²⁸ Schreiben vom Magistrat zu Frankfurt am Main an den Magistrat zu Höchst am Main vom 3.5.1905, in: MA R1747.

²⁹ Vermerk von Stadtrat Hin vom 11.5.1905, in: MA R1747.

Situation und förderte das weitere Anwachsen der Vororte von Berlin z.B. Charlottenburg und Rixdorf. Nach der Jahrhundertwende petitionierten die Vororte der anderen preußischen Großstädte und am 24. Juni 1904 gab es im Herrenhaus eine allgemeine Erörterung über den Eisenbahnvorortverkehr. Am 29. Januar 1905 richteten die Vertreter von drei Breslauer Vororten ein Gesuch an den preußischen Minister für öffentliche Arbeiten und baten um "einen Vorortverkehr nach Berliner Muster, d.h. mit einer dem Verkehrsbedürfnis angepaßten Zugfolge in regelmäßigen Zeitabständen und mit ermäßigtem Tarif einzurichten." Aber vom Minister erging am 24. März ein abschlägiger Bescheid.³⁰

Demgegenüber war Alfons Dierschke, Brockauer Gemeindevorsteher, der Meinung, daß es zweckmäßiger sei, wenn alle Vororte der preußischen Städte mit über 100.000 Einwohner gemeinsam petitionierten. Am 5. Juli rief er den Vertreter auf, sich einer entsprechenden Petition anzuschließen.³¹ Der Aufruf fand Anklang, viele Vororte, besonders die von Frankfurt am Main, Köln und Breslau zeigten sich an der angesprochenen Frage interessiert. Am 14. Oktober 1905 wurde in Berlin eine vom Gemeindevorstand Brockau angeregte Petition über die Einrichtung eines Vorortverkehrs nach Berliner Muster erörtert.³² Palleske nahm an der Berliner Konferenz teil und stimmte der Petition zu. Dabei wurde er zu einem Mitglied des geschäftsführenden Ausschusses gewählt.³³ Offensichtlich hatte er sich bei der Konferenz sehr engagiert gezeigt.

Kurz nach dieser Konferenz fand in Höchst am 31. Oktober eine Versammlung statt, an der Vertreter von 20 Gemeinden um Frankfurt teilnahmen. Sie beschloss sich der in Berlin gefaßten Petition anzuschließen und auch Frankfurt selbst für diese Frage zu interessieren.³⁴ Ohne Zweifel kam dazu die Anregung von Palleske. Am 2. November bat Palleske Adickes um eine Unterredung. Adickes reagierte darauf durchaus positiv, und das Treffen kam wirklich zustande. Dann, am 18. November, bat Palleske Adickes, sich einer von Breslauer Oberbürgermeister Bender ausgehenden Sonderpetition anzuschließen.³⁵ Der Ausschuß legte am 1. Dezember dem Minister ein Gesuch vor. Außerdem wurde auch die Sonderpetition abgesandt. Dieses engagierte Bemühen des Ausschusses hatte jedoch geringen Erfolg, d. h. allein eine Verbesserung der Fahrpläne wurde erzielt. In der Folge wurde die Versammlung der Vertreter der Vororte wenigstens bis 1910 jedes Jahr abgehalten, und jedesmal wurde die fast

³⁰ A.Dierschke, Vorortverkehr, in Technische Gemeindeblatt. Zeitschrift für die technischen und hygienischen Aufgaben der Verwaltung, Jg.IX, Nr.14, 20.Oktober 1906, S.209-211, 216, in: VAH #1410, Bl.199ff.

³¹ VAH #1410, Bl.1-2.

³² A.Dierschke, Vorortverkehr, S.216-217, in: VAH #1410, Bl.199ff.

³³ MA R1743/I.

³⁴ Schreiben von Palleske an Adickes vom 2.11.1905, in: MA R1743/I.

³⁵ Ebenda; Schreiben von Adickes an Palleske vom 10.11.1905; Schreiben von Palleske an Adickes vom 18.11.1905, in: MA R1743/I.

gleiche Resolution an den Minister beschlossen.³⁶ Trotzdem konnte sie letztlich keine große Erfolge verbuchen.

Daneben gründete Palleske am 11. März 1907 einen Sonderverband der Vororte der Stadt Frankfurt am Main (4 Städte und 21 Landgemeinden) und wurde zum Vorsitzenden des Verbandes gewählt. Obwohl sich dessen Ziele nicht auf das Vorortverkehrsproblem beschränkten, bestand doch seine Hauptaufgabe darin, in Verhandlungen mit der Kgl. Eisenbahndirektion Frankfurt am Main eine Verbesserung des Fahrplans zu erreichen.³⁷ Leider lassen sich aus den vorliegenden Quellen die beiden Verbände nicht über das Jahr 1910 hinaus verfolgen. Es könnte sein, daß sie infolge des Rücktritts Palleskes vom Amt des Bürgermeisters im Jahr 1910 sich faktisch auflösten oder sogar offiziell aufgelöst wurden.

Auf eine Reihe von Aktivitäten Palleskes sei im folgenden hingewiesen. Um die Jahrhundertwende gab es zwei Möglichkeiten für die Verbesserung des Stadt- und Vorortverkehrs. Die eine war die Einrichtung einer Straßen- und Vorortbahn auf einem eigenen Gleiskörper; die andere war die Verbesserung der Vorortstrecken, die den Staatsbahnen gehörte. Zuerst war Palleske bestrebt, die erste zu erzielen. Aber nach dem Kontakten mit dem Frankfurter Magistrat war ihm klar geworden, daß das aus finanziellen Gründen ziemlich schwierig war. Daher begrüßte er den Aufruf von Dierschke. Das bedeutete, daß er jetzt also die andere Möglichkeit favorisierte. Bei der Vorort-Konferenz vom 12. Oktober 1907 äußerte Palleske die Ansicht, daß sich die Bestrebungen des Ausschusses darauf beschränken müßten, Verbesserungen auf den Staatsbahnen herbeizuführen.³⁸ Aber auch diese Strategie war zum Scheitern verurteilt.

Ein Grund dafür war, daß es damals grundsätzlich nur zwei Möglichkeiten der Trägerschaft für den Stadt- und Vorortverkehr gab: ein privates oder ein kommunales Unternehmen. Das letzte wurde gerade um die Jahrhundertwende wichtiger, weil die Kommunalisierung der Straßenbahn in den deutschen größeren Städten stark vorangetrieben wurde. Normalerweise konnten die Vororte der Großstädte die Nahverkehrsanbindung erst mit der Eingemeindung erreichen. Auch bei der Eingemeindung von 1910, die 11 Landgemeinden umfaßte, wurde der Bau der Straßenbahn in den meisten Verträgen festgesetzt. Beispielsweise hieß es im 18. Artikel des Eingemeindungsvertrags zwischen Frankfurt und Praunheim, daß eine Straßenbahnlinie bis zum 1. Oktober 1912 eingerichtet werde.³⁹ An diesem Beispiel wird deutlich, daß die Vorstellungen Palleskes nicht gut fundiert waren.

³⁶ Verwaltungsbericht der Stadt Höchst am Main, 1906-1910.

³⁷ Ebenda, 1907, S.16; 1908, S.15; 1909, S.16.

³⁸ VAH #1410, Bl.209.

³⁹ StVV 1101.

Schließlich müssen die Motive dafür, daß Palleske die Verbesserung des Vorortverkehrs für erforderlich hielt, untersucht werden. In dem Protokoll der Vorort-Konferenz vom 24. Oktober 1908 sind seine folgenden Äußerungen zu finden:⁴⁰

"Warum gebe man da der Landbevölkerung nicht auch die Möglichkeit, billig nach der Großstadt zu gelangen! Den Großstädter wolle die Regierung frische Landluft gewähren, aber warum nicht den Ländlern den Genuß großstädtischer Geschäfte, der Museen und der Theater?"

"Der Bildungshunger der ländlichen Bevölkerung sei groß."

"Die Vororte um die Großstädte richten vieles nicht ein, weil eben die Großstädte so schön haben, wie es sich die Vororte nicht leisten können. Deshalb sind die Vorortler auf die Großstädte in vieler Beziehung angewiesen."

Es ist möglich, daß seine Äußerungen aus dem Komplex von Erfahrungen herrühren, die er aus seiner Amtszeit als Bürgermeister gewonnen hatte. Einerseits war Höchst eine selbständige Stadt, andererseits war sie von mittlerer Größe, in vieler Hinsicht von Frankfurt aber abhängig, und Palleske versuchte vergeblich, die Abhängigkeit durch die Verbesserung oder Errichtung der Vorortbahn zu vermindern. Eine Eingemeindung Höchsts nach Frankfurt erschien ihm allerdings undenkbar.

V. Das neue von militärischen Bedürfnissen getragene Projekt in den 1910er Jahren

Zum Ende des Ersten Weltkrieges wurde erneut die Errichtung der Straßenbahn zwischen Frankfurt, Höchst und Griesheim wieder ausführlich besprochen. Ohne Zweifel leiteten sich diese Überlegungen von den militärischen Bedürfnissen her. Im November 1917 gaben das Generalkommando und die Kriegsamtsstelle in Frankfurt die Anregung dazu, die der Magistrat aufgriff. Die militärischen Stellen betonten, daß diese Verkehrsverbindungen zwischen diesen drei Orten wichtig wäre, damit die in der Rüstung Beschäftigten leicht zu ihren Arbeitsplätzen kommen könnten.⁴¹ Außerdem wäre es zudem auch wichtig, daß Truppen transportiert werden könnten. Die Kriegsamtsstelle erklärte sich bereit, Arbeitskräfte und Materialien zur Verfügung zu stellen.

Die Antwort des Magistrats läßt sich folgendermaßen zusammenfassen: (1) die betreffende Bahn könne nur mit großen Zuschüssen betrieben werden; (2) der Bau brauche entsprechende Gegenleistungen seitens der betroffenen Gemeinden; (3) zu den Gegenleistungen sei die Eingemeindung von Griesheim, gegebenfalls auch von Nied zu rechnen; (4) Frankfurt sei nicht

⁴⁰ MA R1743/I.

⁴¹ Schreiben vom XVIII Armeekorps Stellvertretende Generalkommando an den Magistrat zu Stadt Frankfurt am Main vom 28.11.1917 und Schreiben von der Kriegsamtsstelle an den Magistrat zu Stadt Frankfurt am Main vom 28.11.1917, in: MA R1747.

in der Lage, die hohen Baukosten zu übernehmen; (5) wenn die Militärverwaltung die Kosten tragen würde, würde die Stadt sie fördern.⁴²

Am 13. Dezember 1917 fand eine Besprechung über das Projekt in der Kriegsamtsstelle statt. Daran nahmen die Vertreter fast aller beteiligten Behörden und die Interessenten teil. Der neue Höchster Bürgermeister Janke begrüßte das Projekt, und fragte danach, ob die Kriegsamtsstelle die hohen Baukosten wirklich übernehmen würde. Aber die Behörde erwiderte, daß sie diese nicht tragen könne, und nur in der Lage wäre, Materialien und Arbeitskräfte herbeizuschaffen. Die Ausführung des Bahnbaues würde wohl der Stadt Frankfurt überlassen werden.

Bei der Linie über die Mainzer Landstraße nach Höchst gab es noch eine technische Schwierigkeit. Diese bestand darin, daß bei Nied die Anlage der Eisenbahn überquert werden mußte. Da eine Genehmigung zur Niveauekreuzung kaum zu erwarten war, mußte eine Über- oder Unterführung gebaut werden. Aber dabei waren die Erhöhung der Baukosten sowie die Verzögerung der Fertigstellung vorauszusehen. Wie schon angedeutet, hatte Adickes deshalb an die Strecke über die Gutleutstraße gedacht. Sie blieb ein Problem bis in die 1930er Jahre.

Trotz einiger Meinungsverschiedenheiten stellten die Vertreter der Kriegsamtsstelle als ein Ergebnis der Besprechung fest, daß grundsätzliche Bedenken gegen den Bau nicht bestünden, sich Frankfurt sofort mit Höchst und Griesheim in Verbindung setzen und zunächst Entwürfe und Kostenvoranschläge anfertigen sollte.⁴³

Der Magistrat nahm die Arbeiten sofort in Angriff, und am 19. Januar 1918 wurde eine erste Verhandlung zwischen drei Orten geführt.⁴⁴ Die Entwürfe der Verträge wurden schon am Anfang Mai angefertigt.⁴⁵ Aber Frankfurt wollte die Straßenbahn- mit den Eingemeindungsfragen in Verbindung bringen. Da Frankfurt geäußert hatte, daß der Straßenbahnbau nach Griesheim mit dessen Eingemeindung zu koppeln sei, teilte Griesheim Frankfurt die Bedingungen für die eventuellen Eingemeindung mit.⁴⁶ Außerdem hatte Frankfurt kein Interesse, eine Straßenbahn nach Höchst zu bauen, wenn sich Höchst nicht mit der Eingemeindung von Nied einverstanden erklären würde.⁴⁷ Um die Eingemeindung von Höchst handelte es sich allerdings noch nicht. Demgegenüber forderten die militärischen Stellen Frankfurt zu einem beschleunigten Bahnbau auf, und erachteten die Verquickung beider Fragen nicht für geeignet. Der Frankfurter Magistrat konnte diese Forderung nicht übergehen.⁴⁸

⁴² Schreiben vom Magistrat zu Stadt Frankfurt am Main an die Kriegsamtsstelle vom (11).12.1917, in: MA R1747.

⁴³ Niederschrift über die Besprechung in der Kriegsamtsstelle am 13. Dezember 1917, in: MA R1747.

⁴⁴ Schreiben vom Vorsitzende Kreisausschusses des Kreises Höchst a.M. an den Magistrat zu Stadt Frankfurt am Main vom 23.1.1918, in: MA R1747.

⁴⁵ Schreiben vom Magistrat zu Stadt Frankfurt am Main an den Regierungspräsidenten in Wiesbaden vom 8.5.1918, in: MA R1747.

⁴⁶ Schreiben vom Magistrat zu Stadt Frankfurt am Main vom 17.1.1918, in: MA R1747.

⁴⁷ Abschrift aus Akten des Magistrats. Sitzung der Eingemeindung-Kommission am 13. März 1918, in: MA R1747.

⁴⁸ Schreiben vom Kommandierenden General an den Oberbürgermeister der Stadt Frankfurt am Main vom 2.6.1918 und Erwiderung darauf vom 6.6.1918, in: MA R1747.

Am 11. Juni 1918 fand eine nochmalige Besprechung statt. Dabei erklärte der Frankfurter Oberbürgermeister Voigt, daß die Voraussetzung für den Bau und Betrieb der Bahn die Übernahme der entsprechenden Zuschüsse durch die Stadt und den Kreis Höchst wäre. Auf dieser Grundlage kamen die Beteiligten zu einer Einigung, daß die Stadt Frankfurt den Vertrag ausarbeitete, und genau nach einem Monat wurde der Vertragsentwurf vorgelegt.⁴⁹ Da die weiteren Verhandlungen sich verzögerten, drängte die militärische Verwaltung am 19. September zum Bau.⁵⁰ Aber der Frankfurter Magistrat erwiderte, daß die städtischen Behörden den Bau noch nicht endgültig genehmigt hätten.⁵¹ Weitere Akten sind nicht mehr zu finden. Das Ende des Ersten Weltkriegs mußte den beschleunigten Straßenbahnbau nach Höchst unnötig und unmöglich erscheinen lassen. Aber der Plan diente beim späteren Projekt als Grundlage.⁵²

VI. Eingemeindung von Höchst und Straßenbahnfrage in den letzten 1920er Jahren

Schon 1917-1918 war die Eingemeindung von Griesheim und Nied nach Frankfurt geplant und verhandelt worden. 1925 traten diese Probleme wieder in den Vordergrund. Frankfurt schloß die Eingemeindungsverträge mit Griesheim, Schwanheim und Sossenheim ab und stand in Verhandlungen mit Nied. Das bedeutete, daß Höchst einer weiteren Ausdehnungsmöglichkeit beraubt wurde. Zu dieser Zeit aber beabsichtigten die Farbwerke die Betriebe auf dem sog. Schwanheimer Unterfeld zu erweitern. Daher schlug Höchst Frankfurt vor, einen Teil des Schwanheimer Unterfelds an Höchst abzutreten.⁵³ Außerdem waren Sossenheim und Nied mit Höchst so eng verbunden, daß eine Bereinigung der Grenzen gegenüber den beiden Gemeinden angestrebt wurde.⁵⁴ Unter anderem war eine Einigung über das Schwanheimer Unterfeld schwer zu erreichen.

Am 27. Mai 1927 fand eine Besprechung, an der die Vertreter der betreffenden Behörden und Gemeinden teilnahmen, in Frankfurt statt. Dabei regte der Vertreter der preußischen Regierung an, daß auch Höchst in die Eingemeindung einbezogen werde, weil es keine Hoffnung auf Zuteilung gebe und Höchst ohnehin baulich und wirtschaftlich in engem Zusammenhang mit Frankfurt stehe.⁵⁵ Während sich Frankfurt zur Aufnahme der Verhandlungen bereit erklärte, war die Reaktion seitens die städtischen Körperschaften und die

⁴⁹ Niederschrift über die Besprechung wegen des Baues einer Straßenbahn von Frankfurt nach Höchst im Amtszimmer des Oberbürgermeisters am 11.6.1918, in: MA R1747.

⁵⁰ Schreiben vom Kommandierenden General und von der Kriegsamtsstelle an den Landrat des Kreises Höchst vom 19.9.1918, in: MA R1747.

⁵¹ Schreiben vom Magistrat zu Stadt Frankfurt am Main an die Kriegsamtsstelle vom 10.10.1918, in: MA R1747.

⁵² Vgl. Höchster Kreisblatt vom 3.5.1929, in:VAH #1643, Bl.147.

⁵³ B.Müller, Die Eingemeindung, S.44; B.Müller, 600 Jahre Stadt Höchst, S.41; D.Rebentisch, Ludwig Landmann, S.177-178.

⁵⁴ J.Marschang, Die Eingemeindung nach Frankfurt, in: 600 Jahrfeier 1355-1955. Der Stadt Höchst am Main vom 2. bis 11.Juli 1955. Fest- und Programmbuch, Frankfurt am Main 1955, S.81.

⁵⁵ B.Müller, Die Eingemeindung, S.44; J.Marschang, a.a.O., S.82.

Bürgerschaft von Höchst durchaus ablehnend. Am 30. Juni erhob die Höchster Stadtverordnetenversammlung Einspruch gegen "Zwangseingemeindung".⁵⁶ Sogar der Höchster Bürgermeister B. Müller schrieb an den Frankfurter Magistrat am 12. Juli, daß "eine Vereinigung der Stadt Höchst mit Frankfurt ... aus den Lebensverhältnissen unserer Stadt heraus nicht notwendig" sei.⁵⁷ Aber gleichzeitig äußerte er sich, unter gewissen Vorbedingungen in Verhandlungen einzutreten. Nachdem Frankfurt die Vorbedingungen aufgenommen hatte, formulierte Höchst am 23. Juli Eingemeindungsforderungen und ein Kommunales Programm. Es ist hier zu bemerken, daß die erste den Bau einer Straßenbahnlinie (§9, Zif. d) enthielten.⁵⁸

Bedauerlicherweise ist es schwer zu wissen, wie die Straßenbahnfrage dabei verhandelt wurde. Aber offensichtlich erkannte man aus den bisherigen Erfahrungen seit den 1890er Jahren, daß das Problem "nur durch die Eingemeindung Höchsts in Frankfurt gelöst werden kann."⁵⁹ Es handelte sich nur darum, ob es sich lohnte, die Straßenbahn im Austausch gegen den Verlust der Selbständigkeit zu erringen. Auch von Frankfurter Seite wurde erörtert, daß Frankfurt seine Straßenbahnen bisher nur bis an die Grenzen des Stadtgebietes ausgebaut hatte, und ein enges Netz von Vorort- und Straßenbahnen in und um Frankfurt fehlte.⁶⁰

Müller erklärte auf der "Magistratsvorlage über die Eingemeindung an die Stadtverordnetenversammlung" am 24. Dezember:⁶¹

"Eine Straßenbahnverbindung zwischen Frankfurt und Höchst ist schon seit so vielen Jahrzehnten notwendig, dass sie auch ohne die Eingemeindung im Lauf der Zeit sicher zustande gekommen wäre. Dass aber durch die Eingemeindung der Ausbau beschleunigt wird und Frankfurt an der guten Ausgestaltung dieses Verkehrs ein großes Interesse hat, dürfte sicher sein."

Aber das war vielleicht nicht seine wirkliche Meinung, weil das Ziel der Vorlage darin bestand, die Gegner in der Stadtverordnetenversammlung zu überreden ihr zuzustimmen. Ohne die Eingemeindung war die Herstellung der Straßenbahn fast undenkbar. In Wirklichkeit verzögerte sie sich trotz der Eingemeindung.

Nachdem die Eingemeindungskommission den Entwurf des Eingemeindungsvertrages und des Kommunalen Programms aufgestellt hatte, trat sie mit den Vertretern des Frankfurter Magistrats in Verhandlungen über die Eingemeindungsbedingungen Ende Oktober 1927. Die Verhandlungen bereiteten verschiedene Schwierigkeiten. Unter anderem waren eine besondere Bezirksverwaltung und eine steuerliche Vergünstigung für Höchst die Angelegenheiten, die zu

⁵⁶ B.Müller, Die Eingemeindung, S.44-45; J.Marschang, a.a.O., S.82-83.

⁵⁷ Schreiben vom Magistrat zu Höchst am Main an den Magistrat zu Frankfurt am Main vom 12.7.1927, MA R420.

⁵⁸ VAH #1373.

⁵⁹ Vgl. Stadtblatt der Frankfurter Zeitung vom 10.6.1927, in: VAH #1382.

⁶⁰ Vgl. Frankfurter Nachrichten vom 12.8.1927, in: VAH #1382.

Dissens führten. Trotzdem wurden die Forderungen seitens der Höchster Seite grundsätzlich erfüllt: die Schaffung des neuen Main-Taunus-Kreises und die Ermäßigung der Gewerbesteuer usw. Auf Drängen der preußischen Regierung kam Ende Dezember endlich ein Vertragsentwurf zustande. Am 5. Januar 1928 stimmten die Stadtverordnetenversammlungen beider Städte gleichzeitig dem Entwurf zu.⁶² In dem Vertrag wurde ein Artikel hinsichtlich der Herstellung der Straßenbahn folgenderweise festgelegt:⁶³

"Frankfurt a. M. verpflichtet sich, die Frankfurter Straßenbahn bis Höchst a. M.-Sindlingen zu verlängern, im Zusammenhang mit der Verlängerung nach Griesheim-Nied spätestens binnen 2 Jahren nach der Eingemeindung." (§12, Zif.6)

VII. Die Verspätung der Fertigstellung der Straßenbahn nach Höchst

Auf Grund der Eingemeindungsverträge begann der Bau der Straßenbahnen nach den neuen Stadtbezirken. Am 29. Oktober 1928 wurde die Linie 14 bis Alt Fechenheim verlängert (am 4. Mai.1930 bis zur Plessengasse). Am 14. Juli 1929 ersetzte die neue elektrische Straßenbahn nach Schwanheim die am Vortag aufgehobene Waldbahn. Die Straßenbahnverbindung mit den westlichen Stadtteilen erreichte zuerst Griesheim am 2. November 1930.⁶⁴ Aber die Einwohner von Nied und Höchst mußten nach wie vor unterwegs (an der Haltestelle Waldschulstraße) in den Autobus umsteigen. Sie entsprachen dem stetig wachsenden Verkehr gar nicht.⁶⁵ Aber die Weiterführung machte große Sorgen, weil die schlechte Finanzlage der Stadt Frankfurt sie verhinderte. Die Kosten des Baues nach Griesheim waren auf rd. 700.000 RM veranschlagt. Die Weiterführung nach Höchst wurde auf mehrere Millionen RM beziffert.⁶⁶ Die Bauunterführung kostete allein schon eine Million.⁶⁷ Auch die Verhandlungen mit der Reichsbahn gelangten nicht leicht zu einer Einigung.⁶⁸ Allerdings trieb die Stadt das Projekt voran, aber es ging wegen einiger technischer Schwierigkeiten nur sehr langsam voran. Nach dem Antrag des Verkehrsamts an den Magistrat vom 8.Oktober 1930 läßt das Bauvorhaben in drei Abschnitte gliedern:

- (1) Die Bauunterführung an der Kreuzung mit der Reichsbahn auf der Mainzer Landstraße.
- (2) Die Führung der Linie durch den Stadtteil Nied.
- (3) Die Einführung der Straßenbahnlinie in den Stadtteil Höchst.

⁶¹ VAH #1376, Bl.122.

⁶² B.Müller, Die Eingemeindung, S.45.

⁶³ MA R420.

⁶⁴ 100 Jahre Frankfurter Straßenbahn 19. Mai 1872 -19. Mai 1972, Frankfurt am Main 1972, S.9, 15.

⁶⁵ Höchster Kreisblatt vom 31.1.1929, in: VAH #1643, Bl.106.

⁶⁶ Höchster Kreisblatt vom 20.11.1928, in: VAH #1643, Bl.61.

⁶⁷ Freie Presse vom 26.3.1929, in: VAH #1643, Bl.126.

⁶⁸ General Anzeige vom 31.7.1929, in: VAH #1643, Bl.206.

Die erste "Angelegenheit ist nun dadurch der Verwirklichung näher gerückt, dass das Bauwerk im Notstandsarbeitsprogramm zur Ausführung gelangen soll", und auf dieser Grundlage wurde damit gerechnet, daß sich der Landeshauptmann und die Reichsbahn mit Zuschüssen beteiligen würden. In diesem Zusammenhang beantragte das Verkehrsamt beim Magistrat, den Ausbau der Straßenbahn nach Höchst möglichst schnell zu fördern.⁶⁹ Der Magistrat war am 20. Oktober 1930 damit grundsätzlich einverstanden.⁷⁰ In der Tat wurde das Bauwerk der Eisenbahnüberführung im Frühjahr 1931 in Angriff genommen und für dessen Fertigstellung in ein Jahr veranschlagt.⁷¹

Aber der Magistrat war der Ansicht, daß die Frage der Linienführung nach Höchst von der Eisenbahnüberführung getrennt behandelt werden sollte.⁷² Demgegenüber wies Stadtrat B. Müller, der der letzte Höchster Bürgermeister sowie der Vorsitzende der Bezirksverwaltung Höchst war, am 30. Dezember 1930 erneut darauf hin, daß Höchst nach dem Eingemeindungsvertrag Anspruch darauf habe, daß die Straßenbahn sofort gebaut werde.⁷³ Trotzdem ging das Projekt der Weiterführung ziemlich langsam voran. Im März 1932 erwies es sich, daß der Straßenbahnbau wegen der finanziellen Schwierigkeiten zunächst nur bis zur Nieder Kirche ausgeführt werden würde.⁷⁴

Trotz mehrmaligen Beantragungen darauf wurde keine Gewährung eines Darlehens aufgenommen. Auch unter der nationalsozialistischen Regierung war der erste Antrag bei der "Oeffa" gescheitert.⁷⁵ Im Jahre 1934 bat das Verkehrs- und Wirtschaftsamt den Amtsleiter für Arbeiterbeschaffung und Arbeitsdienst mehrmals um die finanzielle Unterstützung.⁷⁶ Darauf erwiderte dieser bei der Sitzung der Bezirksbeiräte am 18. Dezember 1934, daß die Weiterführung der Straßenbahn bis zur Nieder Kirche im neuen Rechnungsjahre ausgeführt werde.⁷⁷ Auf Grund dieser Sicherstellung nahm man die etwa 3 km lange Weiterführung im Sommer 1935 in Angriff⁷⁸, und endlich am 14. Dezember 1935 wurde die Straßenbahnlinie zwischen Frankfurt und Nied eröffnet.⁷⁹ Bei der Eröffnung sagte der Oberbürgermeister Krebs "Was lange währt, wird endlich gut"⁸⁰

Der Bau der Straßenbahn bis Nied ließ die darauf folgende Weiterführung nach Höchst erwarten. Wie schon angedeutet, gab es das Problem, wie die Straßenbahnlinie in den Stadtteil Höchst weitergeführt werden sollte, und ursprünglich widersprachen sich der Plan des

⁶⁹ VAH #1646, Bl.14.

⁷⁰ VAH #1646, Bl.24.

⁷¹ Höchster Kreisblatt vom 10.2.1931, in: VAH #1643, Bl.47; Nieder Zeitung vom 25.4.1931, in: #1646, Bl.51.

⁷² VAH #1646, Bl.24.

⁷³ VAH #1646, Bl.27.

⁷⁴ Vermerk von B.Müller vom 5.3.1932, in: VAH #1646, Bl.97.

⁷⁵ VAH #1646, Bl.134.

⁷⁶ VAH #1646, Bl.137, 153, 163.

⁷⁷ VAH #1646, Bl.155.

⁷⁸ VAH #1646, Bl.176, 178, 181, 195.

⁷⁹ VAH #1646, Bl.199, 206.

Verkehrsamts sowie die Hoffnung des Bezirksrats von Höchst.⁸¹ Aber am 12. August 1931 hatte der Bezirksrat sich mit dem Plan des Verkehrsamt schon einverstanden erklärt.⁸² Jedoch verzögerten der Übergang zur Rüstungswirtschaft und Ausbruch des Zweiten Weltkriegs den Ausbau abermals.

Auf das Schreiben von B. Müller an den Oberbürgermeister vom 29. Februar 1940 wurde die Klagen über die mangelhafte Verkehrsverbindung zwischen Frankfurt und Höchst geführt. Dabei schlug Müller die Vorbereitung für die Planung der Verlängerung nach dem Kriegsende sowie die Umstellung des Großkraftwagenverkehrs auf Oberleitungsbus-Betrieb vor.⁸³ Demgegenüber stimmte der Hauptverwaltungsdirektor Emrich am 30. März 1940 der Vorbereitung zu.⁸⁴ Auf Grund dessen bemühten sich das Verkehrsamt und der Bezirksrat um weitere Vorbereitungen.⁸⁵ Aber nach der Sitzungsniederschrift des Bezirksbeiräte vom 28. April 1941⁸⁶ sind weitere Akten darüber während des Kriegs nicht mehr zu finden. Am 1. April 1943 blickte Müller auf 15 Jahre Eingemeindungszeit zurück und beschwerte sich folgendermaßen: "Die Unterlassung der Fertigstellung des Reststückes wird jetzt während des Krieges von der Bevölkerung als einer der schwersten Mängel empfunden."⁸⁷

Müller war auch eine der ersten Personen, die nach dem Krieg den Oberbürgermeister Kolb auf die Verlängerung der Straßenbahn nach Höchst aufmerksam machten. Dabei schlug er die vorläufige Linienführung auf die Wörthspitze vor, damit der Bau bis zum Jahr 1948, also genau 20 Jahre nach der Eingemeindung, fertiggestellt werden könnte.⁸⁸ Aber sein Vorschlag fand keine Resonanz.

Mit dem Wiederaufbau der Wirtschaft wuchsen die Forderungen nach der Straßenbahnbau mehr und mehr, weil die bisherige Omnibusverbindung zwischen Nied und Höchst die Arbeiter und Angestellte der Farbwerke nicht im ausreichenden Maße befördern konnte. Erst am Ende 1950 begann die Stadtverwaltung die Vorbereitungen wiederaufzunehmen.⁸⁹ Es ist nicht konkret bekannt, wie der Straßenbahnbau im Jahre 1951 geplant und ausgeführt wurde. Aber das Höchster Kreisblatt meldete am 1. Juli 1951, daß die neue Straßenbahn zunächst bis zur Zuckschwerdtstraße daher nur eingleisig innerhalb des Stadtteils Höchst geführt werde. Der Plan des Einbahnverkehrs zielte ab darauf, unter den schlechten Verkehrsverhältnissen alle gefährliche Kreuzungen zu vermeiden. Aber für die kommenden Jahre wurde vorgesehen, die

⁸⁰ Höchster Kreisblatt vom 16.12.1935, in: VAH #1646, Bl.208.

⁸¹ Schreiben des Verkehrsamts an den Magistrat vom 8.10.1930, in: VAH #1646, Bl.14.

⁸² Schreiben des Verkehrsamts an den Bezirk vom 4.9.1931, in: VAH #1646, Bl.72.

⁸³ VAH #1647, Bl.38-9.

⁸⁴ VAH #1647, Bl.40.

⁸⁵ VAH #1647, Bl.58, 60.

⁸⁶ VAH #1647, Bl.67.

⁸⁷ VAH #1396, Bl.2, S.2.

⁸⁸ VAH #1647, Bl.93.

⁸⁹ VAH #1647, Bl.93, 94.

Straßenbahn bis zum Höchster Bahnhof und zu den Farbwerken zu verlängern.⁹⁰ Endlich, am 22. Januar 1952 erreichte die Straßenbahn Höchst.⁹¹ Auf dem Schild der Linie 12 stand "Nun haben wir es doch erzwungen." Damit "wurde endlich ein für Frankfurt nicht immer rühmliches Kapitel des Eingemeindungsvertrages abgeschlossen."⁹² Aber die weitere Verlängerung werde bis heute noch nicht verwirklicht.

VIII. Schlußwort

So verwirklichte sich die Herstellung der Straßenbahn zwischen Frankfurt und Höchst fast 22 Jahre nach der in dem Eingemeindungsvertrag festgesetzten Frist. Daher könnte man sagen, daß der Eingemeindungsvertrag bei diesem Problem sinnlos war. Die Verspätung war jedoch nur eine Folge davon, daß sich die zeitgenössische schwierige Lage, wie die Wirtschaftskrise in den 1930er Jahren sowie der Zweite Weltkrieg einerseits, und mehrere technische Schwierigkeiten andererseits überlagerten. Der Eingemeindungsvertrag wirkte immer als ein Druckmittel zur Weiterführung der Straßenbahn. Wenn der Bezirksrat und die Bürgerschaft von Höchst wirklich die Straßenbahnverbindung zwischen Frankfurt und Höchst gewünscht hätten, wäre die Eingemeindung unvermeidbar gewesen. Weder die Stadt Höchst noch die Farbwerke konnten den für sie wünschenswerten Plan aus eigener Kraft ausführen.

Allerdings ist es unleugbar, daß die Gründung der I.G. Farben und die wirtschafts- und raumpolitischen Absichten der preußischen Regierung die entscheidenden Bedingungen für die Eingemeindung darstellten. Wenn man jedoch die Eingemeindungsprobleme mit dem Problem des Verkehrs in Beziehung setzt, ist es begreiflich, daß beide in einem engen Zusammenhang zueinander standen. In diesem Sinne konnte der Straßenbahnbau nach Höchst ohne Eingemeindung nicht fertiggestellt werden.

Quellen:

Institut für Stadtgeschichte Frankfurt am Main:

Industrie- und Handelskammer (IHK): Nr.857.

Magistratsakten (MA): R420,1743/I, 1745, 1747.

Akten der Stadtverordneten-Versammlung (StVV): 1073, 1078, 1101.

Vorortakten Höchst (VAH): #1382, 1396, 1410, 1643, 1646, 1647.

⁹⁰ VAH #1647, Bl.95.

⁹¹ Mitteilungen der Stadtverwaltung Frankfurt am Main, 1952, Nr.4, S.17.

⁹² Vermerk von B.Müller vom 5.3.1932, in : VAH #1646, Bl.97.