



Von der Frankenfurt zum europäischen Verkehrsknoten

Kluge Investitionen und ein wenig Glück halfen beim Aufstieg der Handelsstadt

Frankfurts Karriere als europäischer Verkehrsknotenpunkt begann mit einer steinernen Brücke über den Main. Doch allein die günstige geographische Lage reichte nicht aus, um die Bedeutung der Handelsstadt über die Jahrhunderte zu sichern und zu erweitern. Einflussreiche Frankfurter Bankiersfamilien investierten beizeiten in die Dampfschiffahrt, doch waren sie damit zunächst weniger erfolgreich als beim späteren Aufbau eines Eisenbahnnetzes.

Nomen est omen! Schon der Name weist auf Frankfurts Bedeutung für den Verkehr hin. Furt der Franken meinte nichts anderes als eine günstige Gelegenheit, den Main zu passieren. Daraus entstand ein wichtiger Verkehrsknoten, an dem sich Handelsrouten aus allen Himmelsrichtungen vereinigten. Folgerichtig bauten die Bürger hier, als sich immer mehr Handelswege in der Stadt bündelten, bereits im 13. Jahrhundert eine steinerne Brücke, was mit Sicherheit dazu beitrug, dass die Stadt kurz darauf Messeprivilegien für eine Oster- und eine Herbstmesse erhielt. Damit waren die Grundlagen für den Aufstieg der Stadt zu einer bedeutenden Metropole des Fernhandels gelegt. In der Frühen Neuzeit kreuzten sich in der Messestadt nicht weniger als 26 Verkehrsstraßen. ■

■ Das Gemälde von Friedrich Wilhelm Hirt aus dem Jahr 1757 zeigt eine Quelle für den Frankfurter Wohlstand: die Lage am Fluss. Mit Schiffen konnten auch schwere Güter kostengünstig transportiert werden. Menschen mit ihren Gütern aus zahlreichen Gegenden Europas drängten sich in der Stadt dicht zusammen. Besucher waren beeindruckt von dem Gewoge der Menge, dem Geschrei der Fuhrleute, dem Rasseln der Wagen, dem Andrang der Käufer und Verkäufer, die ihre Waren anpriesen. Zwischen den großen vierräderigen, mit vier und mehr Pferden bespannten Frachtwagen schoben sich zweirädrige Karren oder die »Schubkärcher« mit ihren Schubkarren.

In diese Struktur musste allerdings permanent investiert werden. Dazu gehörten der im Mittelalter immens teure Brückenbau und natürlich die Sorge um den Erhalt der Brücke, die immer wieder von Hochwasser und Eisgang schwer beschädigt wurde. Vor allem aber gehörte dazu die Aufmerksamkeit gegenüber Innovationen im Verkehrsbereich. Allerdings bestand gerade hier auch immer die Möglichkeit für Fehlinvestitionen. Auch waren und sind Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur kein Garant dafür, dass sich ein wirtschaftlicher Erfolg einstellt. Ein Blick auf die weitere Entwicklung des Frankfurter Verkehrsknotens, um dessen Kern des mittelalterlichen Schiffs- und Frachtfuhrwesens sich Ringe weiterer Verkehrs- und Kommunikationsangebote legten, veranschaulicht das.

von Ralf Roth

Buchtipp: Frankfurter Bürgergesellschaft: von der Revolution unbeeindruckt

Der Band behandelt einen der spannendsten Abschnitte der Frankfurter Geschichte – das Ringen um eine moderne bürgerliche Gesellschaft vor dem Hintergrund des großen europäischen Revolutionstheaters. Weder von den Wünschen französischer Revolutionsgeneräle noch von Monarchen waren die Frankfurter sonderlich beeindruckt. Sie verfolgten widerständig und eigensinnig ihre eigenen Ziele: Konstitution, Republik und bürgerliche Freiheiten.

Frankfurt verdankt die deutsche Geschichte einen bemerkenswerten Weg zur politischen Moderne, der sich in einer Reihe von außergewöhnlichen nationalen Demonstrationen niederschlug – sein Symbol ist die Paulskirche, in der die erste deutsche Verfassung verabschiedet wurde Ralf Roth. Die Herausbildung einer modernen bürgerlichen Gesellschaft.

Ralf Roth **Frankfurt in der Zeit von der Französischen Revolution bis zum Ende der Freien Stadt 1789–1866**, Frankfurt 2013, Verlag Thorbecke, ISBN 978-3-7995-0762-2, 640 Seiten mit zahlreichen, großteils farbigen Abbildungen, 29,90 Euro.



Mit Thurn und Taxis zum Zentrum des deutschen Postwesens

Die nächste große Erweiterung bildeten die Serviceangebote von Postgesellschaften, die neben den Briefen auch Personen und geringe Mengen Fracht beförderten. Die Anfänge des Frankfurter Postwesens reichen bis in das 15. Jahrhundert zurück, als eine städtische Botenpost zwischen Köln und Frankfurt eingerichtet wurde. Weitere Verbindungen zu den Reichsstädten Augsburg und Nürnberg sowie zu vielen weiteren Städten und Orten des Reiches folgten. Dieses System erhielt mit der Gründung einer Filiale

der Thurn und Taxisschen Post eine deutliche Aufwertung. Der eigentliche Aufstieg der Handelsstadt zum Zentrum des deutschen Postwesens begann jedoch mit der Verlegung der Taxisschen Postzentrale von Brüssel nach Frankfurt. Dies stand im engen Zusammenhang mit dem Befreiungskampf der Holländer im 16. Jahrhundert, gefolgt von den Auseinandersetzungen zwischen Spanien, Frankreich und Österreich im späten 17. Jahrhundert. Die Fürsten von Thurn und Taxis gerieten zwischen die Fronten, als die Vereinigten Niederlande auseinanderfielen. Vor diesem Hintergrund rief Kaiser Karl VI. die Thurn und Taxis im Jahre 1724 zurück ins Reich und befahl der Familie, die Generaldirektion der Reichspost von Brüssel nach Frankfurt zu verlegen. Frankfurt hatte also Glück, so von der kaiserlichen Macht ins Zentrum der Kommunikationsflüsse des Reichs gerückt zu werden. Damit befand sich Frankfurt im Zentrum der Verkehrs- und Nachrichtenrouten. Aus diesem Grund kam es früh zur Gründung von bedeutenden Zeitungen, wobei die Ober-Post-Amts-Zeitung von 1615 sogar direkt von der Taxisschen Post gegründet worden ist.

Pioniere der Dampfschiffahrt scheitern an Untiefen des Mains

Der weitere Ausbau moderner Kommunikations- und Verkehrsinfrastruktur gestaltete sich schwieriger. Es gab keinen Automatismus, auch führend an den nächsten Innovationswellen beteiligt zu sein. Dazu gehörte die Umstellung des Verkehrswesens von tierischen und natürlichen Antriebskräften, also Pferd, Wind und Wassergefälle auf den Dampftrieb. Erste Versuche, sich an der modernen Dampfschiffahrt zu beteiligen, scheiterten. Hier mussten die Frankfurter Bankiers die Erfahrung machen, dass der Weg des Fortschritts durchaus mit Niederlagen und Verlusten gepflastert ist. Man kann den Frankfurter Investoren nicht den Vorwurf machen, sie hätten die Zeichen der Zeit nicht erkannt. Kaum dass das erste englische Dampfschiff im Jahre 1816 in Köln angelegt hatte und die ersten holländischen Dampfschiffe auf dem Rhein

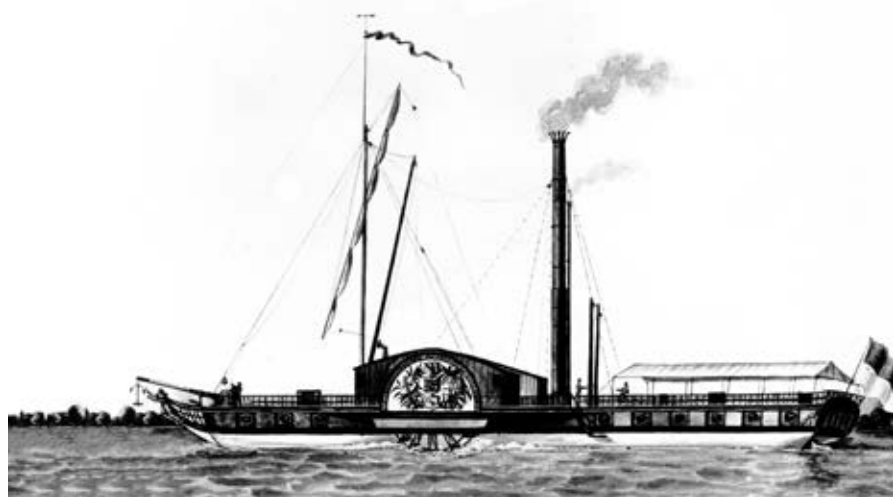
▣ Abfahrt und Ankunft der Fahrposten in der Halle des Posthofes des Roten Hauses. Der Posthof der Thurn und Taxisschen Post gehörte zu den modernsten seiner Zeit. Auffallend ist die überdachte Abfertigungshalle. Sie ermöglichte den Passagieren auch bei schlechtem Wetter ein bequemes und regengeschütztes Ein- und Aussteigen und nahm damit den Komfort der späteren Bahnhöfe vorweg. Der Steinruck von Johann Balthasar Bauer um 1840 greift diese Innovation in einer lebendigen Abreisesezene auf. Im Hintergrund fährt ein Postwagen mit fünf Pferden ab. Ein anderer mit vier Schimmeln und einem Postillion auf dem Stangenpferd kommt gerade an. Weiterhin sind Kavaliere in Pelerinenmänteln, Damen in weiten Röcken und runden Muffs, Schiebkräher und Hunde sowie Gepäck aller Art zu sehen.



führen, beteiligte sich auch ein Frankfurter Bankenkonsortium unter Führung von Staatsrat Simon Moritz von Bethmann an der Gründung einer Gesellschaft in Mainz. Ziel war es, eine Monopolisierung der Rheinschifffahrt durch die Holländer zu verhindern und Frankfurt an die boomende Verkehrsader anzuschließen. Nach einigem Hin und Her erhielt Bethmann eine Konzession zum Betrieb einer Schifffahrtsgesellschaft auf dem Rhein und Main. Aber so zügig die Gesellschaft auch in Gang gekommen war, so schwer tat sie sich damit, für die modernen Schiffe das richtige Geschäftsfeld zu finden. Bald zeigte sich, dass die Gesellschaft weit hinter die in sie gesetzten Erwartungen zurückfiel, weil die Schiffe in ihrer technischen Ausstattung nicht den Anforderungen der damals noch nicht ausgebauten Wasserstraßen entsprachen. Es gab zahlreiche Untiefen. Der Wasserstand wechselte stark und war gerade im Main zu niedrig. Die Schiffe benötigten deshalb einen geringen Tiefgang und kollidierte mit den Anforderungen, eine möglichst große Menge Fracht zu befördern. Schon im Jahre 1832 musste deshalb der Verkehr auf dem Unterrhein wieder eingestellt werden. Die Modernisierung der Verkehrsverbindung zwischen Mainz und Frankfurt auf dem Main war am geringen Pegelstand des Mains gescheitert. ❸

Offenbachs Versuch, Frankfurt den Rang abzulaufen

Immerhin schärfte die Niederlage die Sinne für die prekäre Situation in einer Zeit, in der weitere Verkehrsinnovationen die günstige Lage der Stadt und das Brückenmonopol unterminierten. Infolge des Chausseebaus verschoben sich die Verkehrsflüsse in der Region, und Frankfurt drohte an die Peripherie zu geraten. Dazu trug auch eine nicht gerade kluge, auf den Freihandel ausgerichtete Wirtschaftspolitik der Freien Stadt Frankfurt bei. Das kollidierte jedoch mit den preußischen Zollvereinsplänen. Beide Konflikte hingen eng zusammen. Frankfurt kam in äußerste Bedrängnis, als die preußische Wirtschaftsunion die Stadt völlig einkreiste und Frankfurts kontinentalen Fern-



❸ Das erste Dampfboot auf dem Main, 1827. Der Sommer war die wichtigste Jahreszeit für das bedeutende Geschäft mit den Vergnügungsreisen, vor allem für die zahlungskräftigen englischen Touristen. Auf sie richtete sich die Begehrlichkeit der ersten Dampfschiffunternehmen. Doch hatte das Frankfurter Bankenkonsortium nicht berücksichtigt, dass es sich dabei um ein klassisches Saisongeschäft handelte.

handel dadurch empfindlich störte. Doch das war noch längst nicht alles. Die Städte Offenbach, Hanau und Mainz traten – ausgebaut und gefördert von ihren jeweiligen Landesherren – in Konkurrenz zum Frankfurter Speditionshandel. Die Stärke desselben beruhte, wie ausgeführt, auf dem Flussübergang. Genau dieses Monopol griff Offenbach an, das nur sechs Kilometer von Frankfurt entfernt lag und zum Großherzogtum Darmstadt gehörte. Durch den Bau mehrerer moderner Chausseen nach Sprendlingen, Seligenstadt und zu den Territorien im Norden sollten die Verkehrsströme an Frankfurt vorbei auf hessisches Gebiet umgeleitet werden. ❹

Offenbach sollte der Nutznießer dieser neuen Verkehrsinfrastruktur werden. In aller Öffentlichkeit sprachen sich die Honoratioren der Stadt dafür aus, die Stadt zu einer zentralen Handelsstadt auszubauen und



❹ Im Zusammenhang mit umfangreichen Wirtschaftsreformen errichtete die Regierung des Großherzogtums Hessen im Jahre 1819 in Offenbach eine Schiffsbrücke über den Main, brach damit das Frankfurter Brückenprivileg und sicherte Offenbach die Verbindung zu den Routen im Norden. Stahlstich von Carl Meyer um 1850.



▣ Panorama der Main-Neckar-Bahn von G.C. Lambert um 1865. Bereits 1840 wurde die Taunusbahn zwischen Frankfurt, Mainz und Wiesbaden als eine der ersten acht Strecken in Deutschland eingeweiht. Am 27. Juli 1846 folgte mit der Main-Neckar-Bahn die Südanbindung nach Heidelberg.


dadurch Frankfurts Position zu übernehmen. Sie fanden die Unterstützung der Zollvereinsstaaten, die alles daran setzten, die erste Offenbacher Ostermesse des Jahres 1829 zu einem Erfolg werden zu lassen, was auch gelang. Damit hing der Offenbacher Himmel voller Geigen, während der Güterstrom nach Frankfurt zurückging, weil immer mehr Handel nach Offenbach abwanderte. Der Triumph Offenbachs währte jedoch nur sieben Jahre. Mit dem Eintritt Frankfurts in den Zollverein im Jahre 1836 platzte der Traum von einer Zukunft als bedeutende Messestadt. Rasch stellten sich die alten Handelsbeziehungen wieder ein, weil sich die Mehrheit der Zollvereinsstaaten für die Beibehaltung von Frankfurt und Leipzig als zentrale Messestädte entschied.

Kanalisation des Mains und Hauptknotenpunkt des Eisenbahnnetzes


Die Krise hatte den Frankfurter Kaufleuten und Bankiers die Fragilität ihrer Stellung im Netz der Handelsverbindungen in der Zeit der Mobilitätsrevolution nachhaltig vor Augen geführt. Es zeichnete sich als Generaltrend eine Verlagerung des Transportwesens vom Land auf den Fluss ab und gerade dort hatten die Frankfurter Investoren den Einstieg in die neue Zeit versiebt. Eine Randlage in Bezug auf die neuen Verkehrsströme, wie sich dies gegenüber der modernen Flussschifffahrt und den neuen Chausseen abzeichnete, musste entweder durch den Ausbau der Wasserstraßen, also eine Kanalisation des Mains, oder durch eine Modernisierung des Landverkehrs vermieden werden. Der Rat und die führenden Handels- und Bankhäuser der Stadt entschieden sich nach dem Scheitern der ambitionierten Dampfschiffahrtspläne für Letzteres und zogen damit auch nachhaltige Konsequenzen aus dem Debakel mit Offenbach. Bereits kurz nach der Eröffnung der ersten Eisenbahnlinie vom englischen Liverpool nach Manchester lobten Frankfurter Zeitschriften die Vorteile der neuen Eisenbahnen. Trotz der zahlreichen Hindernisse, die sich einem derartigen Unternehmen in den Weg stellten, gründete 1835 ein Kreis von Bankiers um Bethmann und die Frankfurter Rothschilds die erste Eisenbahngesellschaft für den Bau einer Verbindung von Frankfurt nach Wiesbaden, um über einen Rheinhafen bei Biebrich doch noch am Dampfschiffsverkehr teilnehmen zu können. Nach erfolgreichen Vertragsverhandlungen mit den umliegenden Staaten konnte der Bau der Stre-

☉ Auf den Punkt gebracht

- Seit dem 13. Jahrhundert ist Frankfurt eine Messestadt im Kreuzungspunkt zahlreicher Handelsstraßen.
- Als 1724 die Generaldirektion der Thurn und Taxis'schen Reichspost nach Frankfurt verlegt wurde, rückte die Stadt ins Zentrum der Verkehrs- und Nachrichtenrouten.
- Im 19. Jahrhundert investierten Frankfurter Kaufleute in den Bau des Hauptbahnhofs, die Anlage des Westhafens sowie die Kanalisation des Mains.


cke in Angriff genommen werden. Damit war, wie geplant, die Grundlage geschaffen, Frankfurt zu einem der Hauptknotenpunkte des Eisenbahnverkehrs auszubauen. Auf diese Weise hatte Frankfurt den Übergang vom Pferdetransport zum Dampftransport doch noch bewältigt und über das Straßenkreuz einen Eisenbahnknoten gelegt. 

Zwei Häfen und hochfliegende Pläne

Der nächste große Innovationsschub stand im Kontext der Auflösung der Freien Stadt im Jahr 1866 und der Notwendigkeit, sich im Rahmen des preußischen Staats neu zu positionieren, und dazu gehörte auch die Modernisierung seiner Verkehrsinfrastruktur. Seit den 1860er Jahren wurde eine Zusammenfassung der an sechs verschiedenen Bahnhöfen ankommenden acht Strecken überlegt und bis 1888 realisiert. Weiterhin unternahm die Stadt erneut einen Anlauf, den Flussverkehr zu modernisieren, um eine kostengünstige Beförderung von Massengütern wie der Kohle zu ermöglichen. Die Kohle war der bedeutendste Energieträger, und billige Kohle gehörte unabdingbar zu dem ambitionierten Industrialisierungsprogramm der Stadt. Die Umsetzung ließ nicht lange auf sich warten. Der Main wurde bis Frankfurt kanalisiert, und die Stadt beteiligte sich am Bau des Westhafens. Mit dem Anschluss an die Rheinschiffahrt stieg der Massengüterverkehr sprunghaft an, und die Mainstadt entwickelte sich rasch zum wichtigsten Warenumserschlagplatz für Süd- und Westdeutschland. 


Damit hätten sich weniger ambitionierte Repräsentanten der Stadt zufriedengegeben. Doch die politische Spitze wie auch die führenden Handels- und Bankhäuser wollten mehr. Aufbauend auf dem Erreichten sollte an einem noch größeren Rad gedreht werden. Die Frankfurter hofften darauf, die Mitte einer neuen mitteleuropäischen Verkehrsachse zu bilden, die vom Schwarzen Meer bis zur Nordsee, von den Staaten Holland, Belgien, Frankreich über Deutschland bis zum habsburgischen Vielvölkerstaat reichen sollte. Die Stadt beteiligte sich seit 1897 an dem »Verein zur Hebung der Fluß- und Kanalschiffahrt«, der 1898 das Projekt



 Innenansicht des Frankfurter Bahnhofs 1888. Die Frankfurter entschieden sich für eine Auslagerung des Zentralbahnhofs aus der Stadt. An dem Bau der neuen, 600 Meter vor der Stadt im freien Feld errichteten größten Bahnstation im damaligen Europa beteiligte sich die Stadt mit fast sieben Millionen Mark und erhielt dadurch Spielraum, um Einfluss auf die Konzeption dieser Investitionsmaßnahme auszuüben.

eines Rhein-Main-Donau-Kanals neu belebte. Mehr noch, weit vorausschauend initiierte die Stadt dafür schon einmal den Bau eines großen Osthafens, weil die Anlagen des Westhafens nach Angaben der Planer schon bald nicht mehr den Verkehrsansprüchen genügen würden. Daraus entwickelte sich eines der größten Projekte städtischer Verkehrs- und Infrastrukturpolitik vor dem Ersten Weltkrieg überhaupt. Mit dem Projekt wurde die gesamte Region im Osten der Stadt mit dem Osthafen und dem Industriegebiet entlang der Hanauer Landstraße für eine großflächige Industriesiedlung vorbereitet. Doch der 1912 fertiggestellte Hafen erlangte nie die ihm zugedachte Bedeutung, weil im Ersten Weltkrieg die politischen Rahmenbedingungen für das Gesamtvorhaben zerfielen. Das Habsburger



 Der Frankfurter Westhafen entstand zusammen mit der Kanalisierung des Mains auf einer Länge von 33 Kilometern bis zum Zusammenfluss mit dem Rhein. Diese große Lösung wurde nach langen Vorbereitungen zwischen 1883 und 1886 realisiert.



Der Autor



Prof. Dr. Ralf Roth, 56, lehrt Neuere Geschichte am Historischen Seminar der Goethe-Universität. Neben der Welt-, Kommunikations- und Verkehrsgeschichte bildet die Stadtgeschichte einen Forschungsschwerpunkt. Zur Frankfurter Geschichte ist zuletzt *Die Herausbildung einer modernen bürgerlichen Gesellschaft (Geschichte der Stadt Frankfurt am Main 1789 – 1866, Thorbecke, Ostfildern, 2013)* erschienen.

Ralf Roth

Ein guter Arbeitstag beginnt mit einer Tasse Tee und einem unaufgeregten Blick auf eine Apfelbaumwiese.

Am liebsten bewege ich mich fort mit meinen Füßen.

»*Entschleunigen*« *bedeutet für mich*, Zeit für kreative Dinge zu haben.

Als Jugendlicher wollte ich die Welt aus den Angeln heben.

Rat suche ich bei meiner Frau, Freunden und Kollegen, in Büchern und Zeitungen sowie im Internet.

Zuhause ist mein Lebenszentrum.

Unterwegssein finde ich spannend.

Virtuell bin ich unterwegs in/mit Gedanken.

Mobil fühle ich mich auf dem Weg zu neuen Abenteuern.

Den Kindern rate ich: Mens sana in corpore sano.

Mein Weg führt mich in die Zukunft.

Dr.Ralf.Roth@t-online.de
www.RalfRoth.de

☒ Dieses Zukunftsbild des Osthafens, eine Fotomontage um 1912, zeichnete eine blühende Industrielandschaft mit einem Horizont von rauchenden Fabrikschlöten. Doch die Ergebnisse bleiben weit hinter den Erwartungen zurück.

Reich löste sich auf. An seine Stelle trat die neue politische Gemengelage zahlreicher konkurrierender Nationalstaaten, mit denen die Verwirklichung einer Wasserstraße vom Schwarzen Meer bis nach Amsterdam nicht zu verwirklichen war. ☒

Der windungsreiche Weg der Modernisierung der Verkehrsstrukturen der Stadt Frankfurt am Main zeigt somit dreierlei: 1. Aus einer günstigen verkehrsgeographischen Lage folgt nicht notwendig eine Perpetuierung dieses Zustands. Aufgrund der Variabilität der Verkehrsströme und -netze musste im Gegenteil immer wieder eine aktive Innovationspolitik betrieben werden, um die einmal gewonnene Zentralstellung auch zu erhalten. 2. Bestehende Verkehrsnetze begünstigen unter Umständen die Angliederung weiterer Innovationen und Serviceangebote im Mobilitäts- und Kommunikationsbereich. Es realisiert sich dies jedoch nicht automatisch, sondern erfordert – wie bei dem Bau von Eisenbahnen – das aktive Ergreifen der Chancen. 3. Nicht alle Anstrengungen und Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur sind vom Erfolg gekrönt, und manchmal bedarf es ein wenig Glück. Frankfurts Versuche, in der Flussschifffahrt zu reüssieren und europäische Bedeutung zu erlangen, sind zweimal gescheitert. Bei der späteren Modernisierung des Fernstraßenverkehrs im Zuge der Motorisierung und im Flugverkehr half die Paralyse des konkurrierenden Verkehrsknotens Berlin durch die deutsche Teilung. Inwieweit sich die großen wirtschaftlichen Erwartungen, die in das größte gegenwärtige Verkehrsprojekt – den Ausbau des Frankfurter Flughafens – gelegt werden, erfüllen, ist offen. Leicht können sich die enormen Umweltbelastungen und die logistischen Probleme, die Verkehrsflut am Himmel zu bändigen, als ähnlich unkalkulierbare Risiken erweisen wie die Untiefen, die am Beginn des 19. Jahrhunderts den Frankfurter Dampfschiffsverkehr zum Erliegen brachten. ◆



KONGRESSPARTNER FÜR FRANKFURT

Wissenschaftlicher Austausch, perfekt organisiert
in einer international vernetzten Stadt

Frankfurt ist der perfekte Ort für den Kongress oder die Jahrestagung Ihrer Fachgesellschaft!
Egal ob Campus, Congress Center oder Römer – die organisatorischen Details übernehmen
wir für Sie! Sprechen Sie uns gerne an!

www.kongress.uni-frankfurt.de



congressfrankfurt


Tourismus+Congress GmbH
Frankfurt am Main
Frankfurt Convention Bureau


GOETHE
UNIVERSITÄT
FRANKFURT AM MAIN