

4. FORTSETZUNG DER RETRO-REPORTAGEN ANHAND VON ARBOGAST-FOTOS:

Die Straße und die Schiene zwischen Oberursel und der Hohemark

von Manfred Kopp (Straße) und Walter Lotz (Schiene)

Vorbemerkung

Auf Plänen der Stadt Oberursel, die das Straßen- und Wegenetz vor den großflächigen Erweiterungen des vorigen Jahrhunderts zeigen, ist ein Grundmuster zu erkennen:

Da ist zum einen der alte Stadtkern, auf einem Bergsporn gelegen, mit der Kirche und ihrem Turm fast in der Mitte. Knapp 400 Jahre umschlossen Mauern und Türme diese Siedlung.

Da ist zum andern die Straße vom Taunus in Richtung Frankfurt, die sich am Lauf des Urselbaches orientiert und **wie eine Tangente an der Kernstadt vorbeiführt**. Auf ihr wurden Erzeugnisse der Mühlenbetriebe und Erträge aus der Landwirtschaft nach Frankfurt transportiert. Auf dem Weg vom Taunus her kamen Fuhr-

werke mit Bau- und Brennholz. Schon auf der handgezeichneten „Hirschkarte“ aus dem Jahr 1574 ist der „Holzweg“ in Höhe des Borkenbergs eingetragen.

Auf der gleichen Linie lagen die ersten Mühlen. Ihre Zahl wuchs mit dem Mühlgraben, der durch die Stadt führte und das Gefälle von 125 Metern Höhenunterschied zwischen Hohe Mark und südlicher Stadtgrenze maximal zur Energiegewinnung nutzte.

Im Katasterplan der Stadt von 1863/67 ist aus dem „Holzweg“ der „Fabrikweg“ geworden. Die Eisenbahn war neues Transportmittel und Art und Menge der Güter hatten sich geändert. Nur ein kleines Stück am Rande der Kernstadt behielt bis heute den Namen „Holzweg“.

Mit dem Bau der Eisenbahnlinie von Frankfurt nach Homburg und dem Bahnhof in Oberursel, nach 1860, wurde der Straßenzug aus der Vorstadt etwa 100 m nach Nordosten verlegt: Aus einem Feldweg wurde die Feldbergstraße.

Deutlicher als in der Kernstadt, auch in der Vorstadt, spiegelten die veränderten Bezeichnungen Holzweg – Fabrikweg – Hohemark- / Feldbergstraße die Entwick-

lung der Stadt über Jahrhunderte wieder. Der Fotograf und Journalist Karl Heinz Arbogast hat von 1953 an in vielen Bildern kleine und große Veränderungen an Straße und Bahnlinie dokumentiert.

Mit einer kleinen Auswahl seiner Fotos entlang dieser Straße und Schiene laden wir Leser und Leserinnen ein, ihre persönlichen Erinnerungen lebendig werden zu lassen.

Die Straße



Als Karl Heinz Arbogast 1950 seine Fotografen-Ausbildung bei der Landesbildstelle Hessen absolvierte, begann und endete der Arbeitstag mit der Bahnfahrt nach Frankfurt. Er war schon damals ein begeisterter Liebhaber der Modellbahnen und später ein kenntnisreicher Fachmann für alles, was sich auf Schienen bewegte. Er blieb es sein Leben lang.

Der Blick vom Beginn der Feldbergstraße aus auf das repräsentative Gebäude des Bahnhofs hinter den Bäumen ist eines seiner ersten Fotos von einigen hundert, mit denen er die vielfältigen Motive des Verkehrsknotenpunktes für Deutsche Bahn und Frankfurter Lokalbahn während seiner fast 60jährigen Tätigkeit als Journalist dokumentierte.



Die Feldbergstraße in Bahnhofsnähe zeigt den Charakter einer stadtnahen Wohnstraße, hier um 1960. Links im Bild, auf der anderen Straßenseite, erkennt man das Hotel-Restaurant „Reichshof“. Bei seiner Gründung um 1895 trug es den Namen „Zum Kronprinzen“. Das war naheliegend, denn damals hieß die Nassauerstraße noch Kaiserstraße. Der Kaiser dankte ab, der „Reichshof“ kam, aber auch dieser Name passte nicht mehr, als das Reich nach 1945 zur Republik wurde. Da stand dann 1962 „Feldberghof“ auf dem Schild, aber ein neuer Pächter ging mit der Zeit: „Black and White Beat Club“ hieß die Diskothek, mit der 1986 die fast 100 jährige Geschichte des Hauses zu Ende ging.

Eine Anmerkung zur letzten Märzwoche 1945: Am Dienstag, 27. 3. wurde das Kleiderlager im „Reichshof“ aufgelöst, d.h. geplündert. Kleider und Wäsche flogen durch die Fenster auf die Straße, wo Frauen und Kinder erbeuteten, was sie fangen konnten. Am Freitag, 30. 3. zogen US-Truppen in Oberursel ein und am folgenden Tag, 31. 3., hatte der kommandierende US-Offizier in den Räumen des „Reichshofs“ seine Zentrale eingerichtet. Die ersten Bekanntmachungen ergingen von hier aus an die Oberurseler Bevölkerung: Ausgang nur von 7-9 Uhr und von 15-18 Uhr, nicht mehr als 3 Personen dürfen zusammenstehen, niemand darf die Stadt verlassen, alle Waffen sind abzuliefern ...



Feldbergstraße, Blick zur Kreuzung mit der Liebfrauenstraße, etwa 1960.

Ursprünglich standen Lindenbäume auf beiden Seiten der Straße. Hier waren die auf der rechten Seite bereits gefällt worden. Sie waren wegen ihrer Größe für den stärker werdenden Verkehr zum Hindernis geworden, aber auch die Verlegung von Versorgungsleitungen zwang zur Räumung. Noch gab es in diesem und im mittleren Abschnitt der Straße bebaubare Grundstücke, doch die Zeit einer geschlossenen Häuserfront kam näher.

Ich selbst, Manfred Kopp, wohnte von 1936 bis 1962 mit meinen Eltern, seit dem Tod meines Vaters 1945 mit meiner Mutter, im Haus Nr.10a. Etwa in Höhe des Lkw sind auf der linken Seite Zaun und Eingang zu erkennen. Einige besonders prägende Erinnerungen habe ich an die letzten Wochen und Tage des Krieges, wenn ich als Zwölfjähriger angestrengt aus dem Fenster schaute und hoffte, unter den Vorbeiziehenden meinen Vater zu erkennen. Am 16. März schrieb meine Mutter in ihr Tagebuch: „So viele Soldaten ziehen durch die Feldbergstraße Richtung Hohemark, die gleichen Worte auch an den folgenden Tagen. Meist zu Fuß, in kleinen Gruppen, einige mit Wagen und Pferd, so zogen sie vorbei. Sie waren Besiegte!

Dann ab 3. April: „Deutsche Soldaten werden auf großen Lastwagen zusammengepfercht vorbeigefahren. Es heißt, sie kommen nach Bad Kreuznach ins Lager. Die Neger fahren wie die Teufel.“ Vor dem bisherigen Durchgangslager der Luftwaffe in der Hohemarkstraße waren auf der großen Wiese alle deutschen Soldaten, die in der Region bis zur Wetterau hin gefangen genommen worden waren, zunächst versammelt. Es waren Tausende, die dann über den Rhein in andere Lager gefahren wurden. Auch Tage später: „Immer noch fahren endlos Autos mit unseren Soldaten vorbei. Amerikaner haben unendliches Automaterial. Sie sausen wie toll!“ Sie waren die Sieger!

Erst Ende April wird es wieder ruhiger in der Feldbergstraße.



Oberer Teil der Feldbergstraße, Blick Richtung Hohemarkstraße

Auf dem Katasterplan von 1863/67 ist zwischen der Flur „Oberm Holzweg“ und der Flur „Im unteren Feldchen“ ein Weg eingezeichnet, in dem in roter Schrift „Feldbergstraße“ eingetragen ist. Dies bedeutet, dass die Verlegung des Holzweges als Durchgangsstraße Richtung Frankfurt zu einer neuen, der Feldbergstraße, hin geplant war, aber erst einige Jahre später ausgeführt wurde.

Gegen Ende des 19. Jahrhunderts begann auch die Bebauung im oberen Teil mit oft mehrstöckigen Wohnhäusern. Die bisher landwirtschaftlich genutzten Flächen hatten wenig Straßenfront, waren aber lang gestreckt. Damit bot sich die Gelegenheit, auf dem rückwärtigen Teil Lagerplätze, Werkstätten, auch Fabrikationsgebäude zu errichten. Noch in den 1960er Jahren stehen im Adressbuch der Feldbergstraße vier Schuhmacher, ein Kohlelager, ein Reifenhandel, Lebensmittelgeschäfte, Molkereiprodukte und die Maschinenfabrik Spang & Brands.

Die Lindenbäume waren verschwunden. Der Verkehr konnte fließen und im Winter gab es reichlich Schnee.



Am Beginn der Hohemarkstraße, Hausnummer 1: Autohaus Jean Weber

Das Foto zeigt ein Highlight in der Firmengeschichte von Jean Weber: 10 VW-Transporter fabrikneu, mit der Werbeaufschrift „Tschibo-Gold-Mocca“, repräsentativ im Szene gesetzt, alle im Maintaunuskreis zugelassen, bereit zur Auslieferung. Damit vermittelt Karl Heinz Arbogast ein Bild von der Leistungsfähigkeit des Autohauses für dessen Werbung. Leider gibt es noch keine Anhaltspunkte für das Aufnahmedatum.

Bereits in den 30er Jahren hatte Jean Weber in der Eppsteiner Straße einen Fahrradhandel mit Werkstatt eröffnet. Bald gehörten auch Motorräder zu seinem Angebot. Als der Krieg begann und alle nicht kriegswichtigen Pkw für die Wehrmacht beschlagnahmt wurden, so erzählte man später, zerlegte Jean Weber sein Auto in Teile, die er in verschiedenen Scheunen im Hintertaunus versteckte. Nach Kriegsende baute er das Fahrzeug wieder zusammen: Es funktionierte! So ein Kerl war also der Jean Weber!

1949 bereits übernahm er die VW-Vertretung, erweiterte seinen Betrieb und errichtete wenig später auf einem Gartengelände am Beginn der Hohemarkstraße Ausstellungsräume und Werkstatt. 1961 übernahm das Autohaus Otto Glöckler den Betrieb als Pächter. 1971 folgten andere Mieter bis im März 2007 der heute noch dort befindliche Bioladen einzog.

Dessen Entstehung und Entwicklung ähnelt der von Webers Betrieb: Eröffnung eines kleinen Naturkostladens in der Kernstadt, Strackgasse 14, später 17, und schließlich der Umzug an die belebte Hohemarkstraße. Die Abfolge dort vom Gartengrundstück zum Autohaus und schließlich zum „inhabergeführten, unabhängigen Bioladen“ ist des Nachdenkens wert. Die Zeiten ändern sich!



Dort, wo Grundstücke den Besitzer wechseln, wo eine neue Bebauung geplant wird und genehmigt werden muss, warten in der Regel bestehende Bauten monate- oder jahrelang auf den Abriss. Da wächst das Unkraut, Putz bröckelt, Spuren von Vandalismus sind zu erkennen und der Verfall wird offensichtlich.

Für einen Fotojournalisten wie Karl Heinz Arbogast waren in der Regel Richtfeste und Einweihungen Thema für Bild und Bericht, nicht die Hinterlassenschaften vergangener Zeiten, wie diese Baracke. Sie muß weg, aber sie steht noch da! Zum Beispiel die Postbaracke an der Ebertstraße.

Als die Leitungsorgane der Post beschlossen, das bisherige Gebäude in der Oberhöchstädter Straße aufzugeben und ein neues, größeres und gut ausgestattetes Postamt an der Hohemarkstraße zu bauen, mußte eine Übergangslösung gefunden werden. Im Mai 1961 öffneten sich die Schalter in einer Baracke, die vorher schon an anderer Stelle gestanden hatte und erhebliche Schwächen aufwies, gleich neben der Neubaustelle. Im Sommer war es brütend heiß, im Winter saukalt, eine Zumutung für Kunden und Mitarbeiter und Mitarbeiterinnen. Die Proteste der Einwohner gegen die Verlegung aus der Ortsmitte an den Rand blieben wirkungslos.

Endlich konnte im Januar 1964 die neue Post eröffnet werden. 1,2 Millionen DM hatte sie gekostet. Die Baracke hatte ihren Zweck erfüllt und wartete und wartete ...

Im Jahr 2017 wanderte das Postamt wieder in die Kernstadt zurück, in die Adenauer Allee, und das alte Gebäude steht leer und wartet und wartet ..., jetzt (August 2021) schon 4 Jahre. Ein Gitter als Bauzaun signalisiert, dass hier Veränderungen zu erwarten sind. Wann?



Die Oberurseler staunten, als Anfang der 50er Jahre im Camp King Gelände eine rege Bautätigkeit begann. Alte Baracken aus der Zeit von Dulag-Luft wurden abgerissen und neue Gebäude für Verwaltung und das Gemeinschaftsleben errichtet. Schließlich entstanden auch noch fünf langgestreckte Wohnblocks auf der Wiese an der Hohemarkstraße. Das ließ auf eine weitere langfristige Nutzung durch die US-Army schließen. Was war der Grund?

Die einstige Allianz der Siegermächte war endgültig zerbrochen. Die Sowjetunion und ihre Vasallenstaaten waren erklärte Feinde, die es auszuspiionieren galt. Der Bedarf an Informationen war immens und alle „Quellen“ mußten genutzt werden. Dazu gehörten insbesondere Flüchtlinge, Umsiedler und Ausgewiesene. Sie zu befragen war ein Ziel.

Deshalb gründete die Führung der US-Army eine neue Einheit, die allen Anforderungen gerecht werden sollte: Die „513th Military Intelligence Service Group“ stationiert im Camp King in Oberursel. Am 25. Januar 1952 nahm sie ihren Dienst auf und erst als nach dem Mauerbau der Flüchtlingsstrom nachließ, wurde sie reduziert, 1968 nach München verlegt und ein Jahr später aufgelöst. Insgesamt 15 Jahre lang war in Oberursel die Zentrale für die „Aufklärung“ („Intelligence Service“) in den Staaten des Warschauerpaktes gewesen. Am Beginn gehörten zu ihr 351 Soldaten, davon 48 Offiziere. Für ihren Dienst und ihr Wohnen, oft mit Familie, erfolgten Umbau und Erweiterung.



Nach dem Abzug der 513th Military Intelligence Group, deren geheimdienstliche Tätigkeit die Öffentlichkeit ausschloss, nahm im Dezember 1968 eine neue Einheit ihre Arbeit auf: Die „USATRANSCOMEUR“ (= US-Army Transportation Command Europe), das Verkehrsmanagement der USA und der NATO. Die neue Strategie gegenüber einem Angriff des Warschauer Paktes war die „Flexible Response“, d.h. bei möglichst geringer ständiger Truppenstärke werden in wenigen Tagen Truppeneinheiten per Flugzeug und Ausrüstung per Schiff aus den USA zu den Einsatzorten in Westeuropa gebracht. Einmal jährlich wurden von 1969 bis 1993 alle Abläufe im Manöver REFORGER (= Return Forces to Germany) geübt, beteiligt jeweils zwischen 16.000 und 22.000 Soldaten, gelenkt vom Verkehrsführungsstab im Camp King. Aus lokaler Sicht ist bemerkenswert, dass bei dem Manöver 1980 simuliert wurde, dass ein gegnerischer Angriff die Verkehrskommandozentrale im Camp King zerstört hat. 73 Reservisten aus Indiana (USA) wurden umgehend eingeflogen, die die Funktionalität wieder herstellten.

Mit der veränderten Aufgabenstellung veränderte sich auch das Verhältnis von Bewohnern und Stadtverwaltung Oberursels auf der einen und den Soldaten, den Offizieren und deren Familien auf der anderen Seite. Ebenso wie Oberurseler Familien immer wieder, besonders zu Weihnachten, Soldaten eingeladen haben, gab es Einladungen ins Camp zu Thanksgiving und Neujahr und alte Oberurseler schwärmen noch heute von den großen Eisportionen und den saftigen Steaks vom Grill an den Tagen der „Offenen Tür“. 1979 zählte man 8.000 Besucher. Der Zaun ums Lager war damit niedriger, das Tor weiter geworden. 1993 wurde der Standort „Camp King“ in Oberursel geschlossen. Am 21. Juli, morgens 8:30 Uhr erklang ein „Farewell Salute“, in einem Zeremoniell wurde die Fahne vom Mast genommen und eingerollt. Der Name aber bleibt.



Der Blick geht durch einen maroden Zaun auf ein Gelände, dessen Bebauung zum Teil abgerissen, zum Teil zum Abriss vorgesehen ist. Auch der Schornstein hat keine Funktion mehr. Fünf Pkw sind abgestellt, der Mercedes im Vordergrund ohne Nummernschild. Kein Mensch ist zu sehen. Das einzige Lebewesen ist ein Hund.

Die „Lumpenfabrik“, die schon 1860 zusätzlich zur Wasserkraft eine Dampfmaschine in Betrieb genommen hatte, die erste in Oberursel, war „auf den Hund gekommen.“ Bei der „Lumpenfabrik“ handelte es sich um die Lumpen- und Hadersortieranstalt Ignaz Berger, die Alttextilien in verschiedene Sorten Wolle, Halbwolle, Baumwolle sowie Weißzeug sortierte, desinfizierte, im Reißwolf zerkleinerte und in Ballen presste. Hauptabnehmer waren Spinnereien, Matratzen- und Polsterbetriebe sowie Papierfabriken, die Papiere für Geldscheine herstellten.

Karl Heinz Arbogast fotografierte gern Motive, die allein durch die Art der Darstellung wirkten und zum Nachdenken anregten. Sie standen im lokalen Teil der Taunus-Zeitung singulär mit einem kurzen Impulstext als Unterschrift zwischen den verschiedenen Berichten und Meldungen. Er wollte Bilder nicht allein zur Illustration von Textbeiträgen einsetzen, sondern auch ihre eigene „Sprache“ wirken lassen. So auch hier.



Am 30. Oktober 1971 steht in der Taunus-Zeitung: „Sieben Geschosse hoch erhebt sich der vor einigen Tagen seiner Bestimmung übergebene Bau der Südzucker-Verkauf-GmbH an der Oberurseler Hohemarkstraße. Er bildet mit seiner vorgehängten Aluminiumfassade einen Blickpunkt im Norden der Stadt.“

Für die Stadtplaner verband sich damit der Wunsch, dass diesem Gebäude einer renommierten Firma andere Niederlassungen folgen und der gewerbliche Charakter der Straße erhalten bleibt. Einige Grundstücke von Betrieben, die in vergangenen Jahren schließen mussten, standen zur Disposition.

Der Wunsch erfüllte sich nicht. Ende 1987 zwangen betriebliche Änderungen die Südzucker GmbH zum Wegzug von Oberursel. Es fanden sich keine nachfolgenden Nutzer und nach längerem Leerstand wurde das Gebäude zugunsten des Wohnungsbaus abgerissen.

Das Gewerbegebiet liegt heute im Süden der Stadt. Die Hohemarkstraße ist endgültig zur Wohnstraße geworden.

Die Schienenstrecke



Dieses Foto von Karl Heinz Arbogast weist nicht nur auf die bewegte Geschichte des örtlichen Nahverkehrs hin, sondern auch auf eine Besonderheit, die das Wohnen in Oberursel auszeichnet: Was dem Alltagsleben hier eine sowohl nützliche als auch angenehme Note gibt, das ist die Bahnstrecke, die die Stadt wie eine zentrale Achse durchzieht. Von Weißkirchen und Bommersheim über den Bahnhof und die Hohemarkstraße bis zur Endhaltestelle Hohemark. Wer in der Nähe dieser Strecke wohnt, der lobt die unkomplizierte Nutzung des öffentlichen Nahverkehrs!

Dabei hat die heutige Personenbeförderung der U3-Linie eine interessante Geschichte. Der Oberurseler „Bürgerfreund“ schrieb am 12. Dezember 1863 in seinen „Local-Nachrichten“: „Wie wir vernehmen, soll unter den Fabrikbesitzern oberhalb der Stadt der Vorschlag aufgetaucht sein, zur Erleichterung des Transports eine Eisenbahn bis zur hohen Mark anzulegen“.¹ Es dauerte allerdings noch bis 1899, bis die „Frankfurter Localbahn-Actien-Gesellschaft“ zwischen dem Oberurseler Bahnhof und der Hohemark eine „Kleinbahn für Personen- und Güterverkehr“ eingerichtet hatte und am 1. November dieses Jahres „nach behördlicher Abnahme ... dem Betriebe übergeben“ konnte.²

Motor dieser Entwicklung waren die Industriewerke entlang des Urselbachs: Mühlen, Kupferhämmer, die Spinnerei Hohemark, die Firma Seck als Vorläufer der Motorenfabrik Oberursel u. a. profitierten davon, den Güterverkehr auf die Schiene zu bringen. Der Betreiber der Kleinbahn setzte daher „in den Wintermonaten hauptsächlich auf die Verbindungen mit den zahlreichen, an der Strecke gelegenen, theilweise mit Anschlussgleisen versehenen Fabriken“,³ während für die Sommermonate außerdem ein grösserer Touristenverkehr erwartet wurde. Von der Motorenfabrik bis zur Spinnerei Hohemark nutzten bis zu zehn Unternehmen mit

eigenen Gleisanschlüssen über kleine Drehscheiben diese Transportmöglichkeiten. Bergwärts mussten dazu die schweren Dampflokomotiven wegen der „beträchtlichen Steigung“ die Wagen der „Gebirgsbahn“ schieben.⁴

Bereits 1909 wurde die Oberurseler Bahnstrecke bis an die Haltestelle Heddernheim verlängert, ein erster Schritt im „Project einer Kleinbahn Eschersheim-Oberursel, welche die beiden getrennten Strecken Frankfurt a.M. – Eschersheim und Oberursel – Hohemark zu einem Ganzen verbinden“ sollte.⁵ Schon ein Jahr später konnte der Oberurseler Bürgerfreund am 1. Juni berichten: „Die Eröffnung der Elektrischen Bahn Frankfurt – Oberursel – Hohemark erfolgte gestern. Die Linie beginnt am Schauspielhaus. Die Freude der Einwohner der beteiligten Ortschaften über die endliche Erfüllung ihres langgehegten Wunsches, mit Frankfurt in direkte und schnelle Bahnverbindung zu kommen, ist besonders groß.“⁶

Das Foto links zeigt einen Ersatzzug der Linie 24 an der Haltestelle der Straßenbahn am Bahnhof. Das Bild unten zeigt links den kleinen Unterstand in Holzbauweise mit Schild „Oberursel“ und einer Uhr sowie rechts daneben den modernen Flachbau für einen Kiosk. In seinem Beitrag „Oberurseler Bahnhöfe und die Entwicklung des Schienenverkehrs in ihrem Umfeld“ zeigt Stefan Haffner dessen Vorgängerbau: das „anmutige Bahnhofsgebäude der Linie 24 mit den gestuften Giebeln nach allen vier Seiten“,⁷ das bis 1960 bestand und dann dem Flachdachbau weichen musste.

1 „Der Bürgerfreund“ vom 12. Dezember 1863

2 Geschäftsbericht für das Zwölfte Betriebsjahr 1899. Institut für Stadtgeschichte, Frankfurt a.M., Amtsgericht Nr. 4.482

3 dto.

4 Streicher, Jürgen: Mit Frische und Anmuth begann das Vergnügen. In: „Frankfurter Rundschau“, 23.20.1999, S.II

5 s. unter (2)

6 „Oberurseler Bürgerfreund“ vom 1.6.1910

7 Haffner, Stefan: Oberurseler Bahnhöfe und die Entwicklung des Schienenverkehrs in ihrem Umfeld. In: Mitteilungen des Vereins für Geschichte und Heimatkunde Oberursel (Taunus) e.V. Heft 59, S. 88





Das Arbogast-Foto zeigt die Haltestelle Portstraße mit dem Kiosk und zwei Züge der Linie 24, die am 4. Oktober 1968 „nach einem Zwischenspiel als A3 zur echten U-Bahn wurde. Damals begann mit der Strecke von der Hauptwache bis zum Dornbusch das U-Bahn-Zeitalter.“⁸

„Die Verkehrsverhältnisse Oberursels dürften von keinem Vororte Frankfurts an Güte und Bequemlichkeit übertroffen werden“. So war es zu lesen in einer von Landrat von Marx im Auftrag des Obertaunuskreises im Jahr 1908 herausgegebenen Broschüre „Unternehmung zur Hebung des Verkehrs und Förderung der Besiedlung im südlichen Taunus“.⁹ Die Straßenbahn hat an dieser auch heute noch gültigen Einschätzung einen großen Anteil.

Karl Heinz Arbogast beschäftigte sich um die Jahrhundertwende in einer kleinen Serie „Auf Schienen durch Oberursel“ mit der Geschichte und Bedeutung des Schienenverkehrs in Oberursel. Anlass dazu war der 100. Jahrestag der Einweihung der Strecke vom Oberurseler Bahnhof zur Hohemark. Zur Entwicklung der Haltestelle Portstraße (heute „Altstadt“) schrieb er einen eigenen Artikel: „Das Bahnhöfchen Portstraße hörte manchen Fluch. Hier lag eine Wendeschleife, in der Tramzüge der Linie 24 zur Rückfahrt drehten. Vor allem in den Abendstunden wurden manche Fahrgäste wild, die Richtung Hohemark wollten, aber an der Portstraße hinauskomplimentiert wurden, weil der Zug zur Rückfahrt drehte. Auch das Trampersonal war von der in sehr engem Radius gebauten Wendeschleife wenig entzückt. Mancher Zug endete hier mit einem Hoppser neben den Schienen.“¹⁰ Beim Bau der Strecke vom Bahnhof zur Hohemark war die Haltestelle Portstraße die erste Station mit einem Ausweichgleis. Arbogast schreibt, dass auch die ersten U-Bahn-Wagen dem engen Radius der Wendeschleife nicht gewachsen waren und mit der Neugestaltung der Haltestelle „Oberursel-Portstraße“ für den zweigleisigen U-Bahn-Betrieb dieses Relikt aus der Vergangenheit entfernt wurde.

Geändert hat sich an dieser Haltestelle im Laufe der Jahre eine Menge: So konnte Arbogast am 5.11.2008 auf ein neues Kapitel in der wechselvollen Geschichte der „Portstraße“ hinweisen: „Mit Geldern, die mit Blick auf den nahestehenden Hessentag freigegeben wurden, bekommt die Portstraße neue Bahnsteige, die mit 75 Metern Länge auch für Drei-Wagen-Züge geeignet sind und eine behindertenfreundliche Höhe von 80 Zentimetern aufweisen sollen ...“



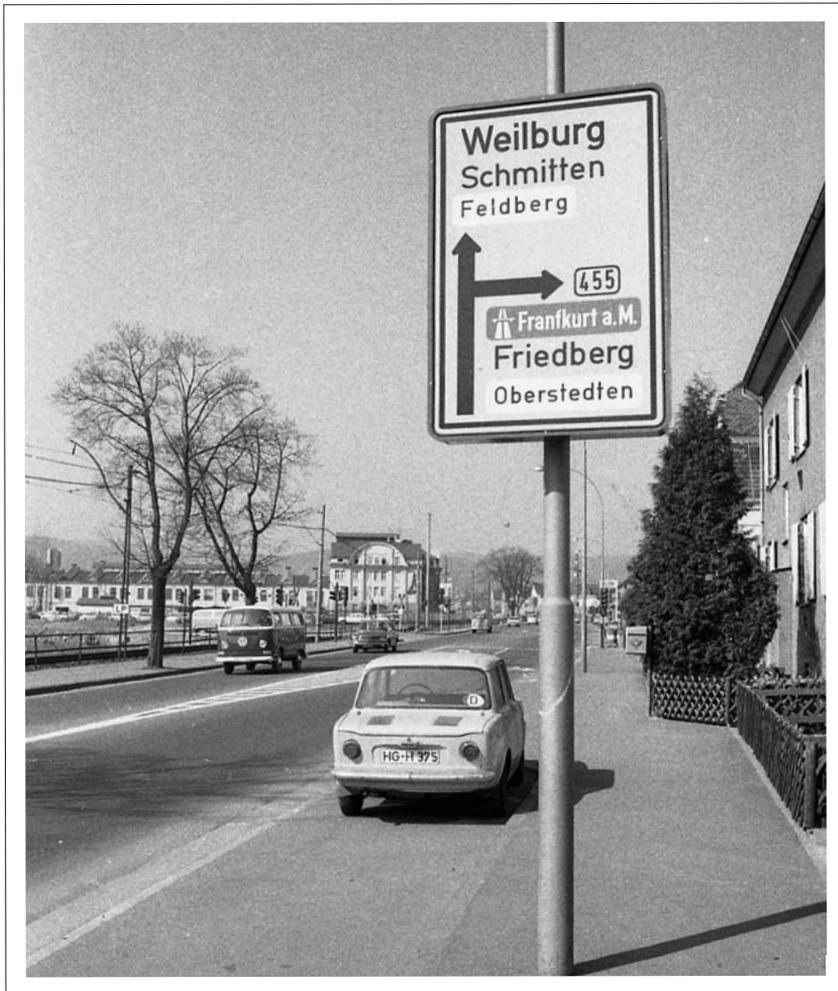
Die Haltestelle besteht nur noch aus zwei durchgehenden Schienensträngen ohne Weichen, eine Haltestelle eben, kein Bahnhof.“¹¹ Und am 20.12.2008 konnte Jürgen Streicher melden: „Seit Betriebsbeginn heute früh hält die U3 an der modernisierten Haltestelle Portstraße in Höhe der Post.“¹²

Die Modernisierung brachte statt der Wendeschleife u.a. einen breiten Fußweg sowie eine Half-Pipe für Jugendliche, statt einem Kiosk und einer hölzernen Wartehalle vier moderne Unterstände für die Fahrgäste und höhere Bahnsteige zum bequemen Einsteigen in die Bahn. Und noch etwas hat sich verändert: Bereits 2003 hatte das Stadtparlament die Umbenennung der Haltestelle in „Oberursel Altstadt“ beschlossen, „um auswärtigen Besuchern schon bei der Anreise einen Hinweis auf die historische Altstadt zu geben.“¹³ Für geschichtsbewusste Oberurseler und den Einzelhandel war das eine schwer zu schluckende „Kröte“.

- 8 Arbogast, Karl Heinz: „Knochemieel“ schüttelte die Fahrgäste durch. In: „Taunus-Zeitung“ vom 6.4.1999, S.17
 9 Landrat von Marx (Hg.): Auf zum Taunus. Untersuchung zur Hebung des Verkehrs und Förderung der Besiedlung im südlichen Taunus. Frankfurt 1908
 10 Arbogast, Karl Heinz: Orscheler sparten sich die Fahrt rund ums Dorf. In: „Taunus Zeitung“ vom 22.03.2000, S.16
 11 Arbogast, Karl Heinz: Als der Halt Portstraße noch ein kleiner Bahnhof war. In: „Taunus-Zeitung“ v. 05.11.2008, S.16
 12 Streicher, Jürgen: U-Bahn fährt jetzt die Altstadt an. In: „Frankfurter Rundschau“ vom 20./21.12.2008, S. R 20
 13 Streicher, Jürgen: Neuer Name soll für Altstadt werben. In: „Frankfurter Rundschau“ vom 21.7.2004, S.39

Fährt man mit der Straßenbahn von Frankfurt bis zur Endhaltestelle Hohemark, dann liegen die Bahngleise von der Haltestelle Niederursel an bis zum Bahnhof Oberursel rechts der Straße und von der Überquerung der Nassauerstraße aus liegen sie auf der linken Straßenseite. Diese Gleisführung links von der Straße hängt mit der ehemaligen Bedeutung der „Eisenbahn“ als Transportmittel für die vielen Fabriken, die die Wasserkraft des Urselbaches nutzten, zusammen, die auf der linken Seite der Straße lagen. Erst kurz vor dem „Rosengärtchen“ kommt es

zur Überquerung der Straße und der Weiterführung rechts des Straßenverlaufs bis zur Endhaltestelle Hohemark. In früheren Zeiten gab es – nach einer weiteren Überquerung der Straße – die Wendeschleife „Hohemark“. Die Verkürzung der Streckenführung beseitigte einen Gefahrenpunkt. Denn die Querungen von Straße und Bahn, aber auch die an der Bahnstrecke liegenden zahlreichen Abbiegemöglichkeiten für den Straßenverkehr brachten immer wieder Unfälle mit sich: So berichtete die Frankfurter Neue Presse am 14.12.1999 mit der Überschrift „U3 zermalmt Auto“ von einem schweren Unfall.



Hier wird kein Auto zermalmt, das Arbogast-Foto zeigt im Gegenteil das friedliche Nebeneinander von Straße und Bahn auf beider Wege zur Hohemark, kurz vor der Motorenfabrik im Hintergrund. Das Verkehrsschild verdeutlicht die zentrale Verkehrslage von Oberursel – angebunden an Landstraße, Autobahn, Bundesstraße und Straßenbahn.



Der zweigleisige Ausbau der U-Bahn-Linie U3 von der Straße „Im Portugal“ bis zur Hohe- mark wurde 1986 in zwei Abschnitte unterteilt. Die obere Strecke, etwa ab der Haltestelle „Kupferhammer“ bis zur Endhaltestelle, wurde zunächst nicht weiter verfolgt, da gegen die- sen Abschnitt vor dem Verwaltungsgericht Frankfurt eine Klage anhängig war. Auch gegen den unteren Abschnitt war eine Klage gegen die Planungen unterhalb des „Kupferhammers“ eingereicht worden. Hierbei ging es um die Absicherung des bestehenden Bahnübergangs zur damaligen Bäckerei Lingl, ein Streit, der aber beigelegt werden konnte.

Im Zuge der Baumaßnahmen wurden im unteren Streckenabschnitt auch die bestehenden Haltestellen verändert: „Statt der beiden derzeit noch in Betrieb befindlichen Haltestellen ‚Motorenfabrik‘ und ‚Oberstedter Straße‘ soll künftig in Höhe der KHD-Wiese eine neue Halte- stelle ‚Lahnstraße‘ entstehen. Diese dürfte vor allem in den Hauptverkehrszeiten wegen des nahegelegenen Versicherungsunternehmens und der KHD stark frequentiert werden“.¹⁴

Die elf Haltestellen von „Weißkirchen Ost“ bis „Hohemark“ sind ab dem Bahnhof Oberursel in kurzen Abständen angelegt. Damit schafft die Oberurseler Straßenbahn für den städti- schen Individualverkehr günstige Voraussetzungen. Allerdings verlängerte sich durch den Wegfall einer Haltestelle zwischen „Portstraße“ und „Kupferhammer“ in diesem Verkehrs- abschnitt der Abstand deutlich. Und auch in anderer Hinsicht hat der zweigleisige Ausbau Veränderungen gebracht. „Bei Beginn der Planungen bestand nämlich noch ein vertraglich auf Jahrzehnte zugesicherter Güterverkehr ... als Bedienung für die Motorenfabrik Klöckner- Humboldt-Deutz AG. Dieser erforderte Gütergleise im Bereich der Haltestelle Motorenfabrik als Zufahrt zum Werksgelände. ... Nach einer Einigung zwischen Stadtwerke Frankfurt und dem KHD-Werk verzichtete die Motorenfabrik auf den Gleisanschluss“.¹⁵ Trotz dieser Verände- rungen – dem Wegfall des Gleisanschlusses und der Haltestelle „Motorenfabrik“ – zeugt noch heute der herrschaftliche, aber funktionslose „Wartetempel“ der damaligen Haltestelle von vergangenen Zeiten, aber zum heutigen Namen „Rolls-Royce“ vielleicht wieder gut passend.

¹⁴ Oberurseler Kurier vom 3./4. Januar 1986, S. 1

¹⁵ Taunus Zeitung vom 4. April 1968, S. 19



Früher standen entlang des Verlaufs des Urselbachs eine Reihe von Mühlen, die die Wasserkraft für unterschiedliche Zwecke nutzten, danach kleine industrielle Ansiedlungen, die später Platz machten für eine umfangreiche Wohnbebauung.

Wenn man heute aufmerksam dem Verlauf von Straße und Schiene folgt, so fallen eine ganze Reihe von Siedlungen auf, die im Laufe der Zeit zur „Befriedung der örtlichen Wohnbedürfnisse“ auf beiden Seiten dieser Achsen errichtet wurden. Von Süden her gesehen findet man z. B. gegenüber dem Friedhof, rechts der Berliner Straße, unterhalb der Lahnstraße oder des Borkenbergs, vor dem Anstieg zum Stadtteil Oberstedten sowie in der Schleife der Nordumgehung Siedlungsbauten aus unterschiedlichen Zeiten und Umständen.

Karl Heinz Arbogast berichtete 2007 in einer kleinen Serie über verschiedene Wohnungsbauaktivitäten, mit denen die Stadtverwaltung z. B. 1927 darauf reagierte, dass eine hohe Zahl von drei-, vier- und mehrköpfigen Familien in Ein- und Zweizimmerwohnungen auskommen musste. Die Stadt erwarb daher ein großes Grundstück der ehemaligen Rinz'schen Baumschule nördlich der damaligen KHD-Motorenfabrik für den Siedlungsbau mit 107 Wohnungen. Entlang der damals noch eingleisigen Straßenbahnlinie entstand so die „Siedlung Glöcknerwiese“ mit langgestreckten Siedlungsblöcken (s. Foto oben). Bereits ein Jahr später konnte die Stadt die ersten Zwei- und Dreizimmerwohnungen zu Mietpreisen zwischen 32 und 63 Mark vermieten.¹⁶ Nicht nur die damals günstigen Mietpreise, auch die recht großzügige Aufteilung der Gebäude auf dem großen Grundstück der Baumschule waren Argumente für eine attraktive Wohnlage. Da das Taunusstädtchen auch heute als attraktiver Standort gilt, steht das Thema „Nachverdichtung“ des Quartiers auf der Tagesordnung. Dass sich dagegen eine Bürgerinitiative gründete, die das Vorhaben und den damit verbundenen Verlust an Distanz sowie Grünflächen verhindern will, kann man aus der Perspektive der Bewohner gut nachvollziehen. Wer dagegen als Wohnungssuchender auf eine der 50 bis 60 Wohnungen hofft, wird die Sache mit einem anderen Auge sehen.

¹⁶ Arbogast, Karl Heinz: „Glöcknerwies' lindert schlimmste Wohnungsnot“. In: „Taunus-Zeitung“ vom 6.9.2007, S. 2



Mit Arbogast blicken wir hier auf den oberen Übergang des Schienenweges über die Straße. Danach fährt die Bahn bis zur Endhaltestelle Hohemark entlang der Siedlung „Rosengärtchen“, die Ende der 60er und Anfang der 70er Jahre gebaut wurde. Am 4. Juli 1968 schrieb Arbogast in der Frankfurter Neuen Presse über die heftigen Auseinandersetzungen in der Stadtverordnetenversammlung. Dabei war einer der Zankäpfel die Gebäudehöhe; es ging darum, ob die Bauten acht oder zwölf Geschosse hoch werden können. Dazu warnte Bürgermeister Beil wegen der Zerstörung des Landschafts- und Stadtbildes davor, mit dem zwölfgeschossigen Bau um die Hälfte höher als die höchsten Wohn- und Geschäftshäuser in der Hohemarkstraße zu bauen. In einem anderen Beitrag kommentierte Arbogast den „Stadtkrach“ im Zusammenhang der doch immer wieder propagierten „grünen Lungen, die vom Waldrand her die gute Taunusluft in die Stadt hereinziehen sollen: „Aus dem lieblichen Rosengärtchen, wie das neue Baugebiet heißt, scheint ein Dornendickicht geworden zu sein.“¹⁷

Wie bereits oben erwähnt, gab es für die zweimalige Querung der Gleise über die Hohemarkstraße beim Bau der Bahn Ende des 19. Jahrhunderts triftige Gründe. Viel einfacher hätte man damals die Gleise ja an der noch gänzlich unbebauten Straße rechts entlang führen können. Aber der Urselbach fließt in einigem Abstand links der Straße, und am Bach lagen die Mühlen, Werke und Fabriken. Diese hatten schon lange auf eine Schienenverbindung für ihren Rohstoff- und Lieferverkehr gedrängt. Der wachsende Güterverkehr hatte die Oberurseler Transportfirmen mit ihren Pferdefuhrwerken zunehmend überfordert. Einige Firmen hatten sich an den Gleisbaukosten beteiligt und Anschlussgleise in das eigene Firmengelände finanziert. Anstatt die Zubringergleise einzeln über die Straße zu den Werken zu führen, hat man nachvollziehbar das kleinere Übel gewählt und die Bahnstrecke auf einer Länge von ca. 2 km auf die linke Straßenseite verlegt. Heute stören die Querungen den Straßenverkehr, es gibt Unfälle, aber, obwohl alle Firmenanschlüsse weggefallen sind, bei der inzwischen dichten Bebauung ist die Rückverlegung der Gleise auf die rechte Straßenseite kaum mehr realisierbar.

¹⁷ Arbogast, Karl Heinz: „Aus Rosengärtchen ein Dornendickicht“. In: „Frankfurter Neue Presse“ vom 6.7.1968



„Lieblich an des Taunus Toren ...“ So beginnt ein Gedicht von Josef Koulen über Oberursel.¹⁸ Die Kennzeichnung als „Tor zum Taunus“ lässt sich an der Endhaltestelle der U-Bahnstrecke und dem Beginn der „Kanonenstraße“ anschaulich erahnen. Es ist noch nicht lange her, da befand sich nach der letzten Straßenüberquerung eine 1899 erbaute Wendeschleife der Straßenbahn (s. Foto oben), von der die Fahrt wieder in Richtung Frankfurt gehen konnte. 1978 wurde gegenüber dem Ende der Gleise aus Richtung Frankfurt ein neuer Bahnsteig angelegt, so dass die alte Kehrschleife sowie die Straßenquerung entbehrlich wurden.

Karl Heinz Arbogast berichtete in seiner Serie zum Schienenverkehr in Oberursel von dessen Bedeutung für die bis 1919 bestehenden Gebäude der Spinnerei und Weberei Hohemark: „Wer heute an der Endhaltestelle Hohemark der U-Bahn entsteigt, hält vergebens nach den riesigen vierstöckigen Fabrikbauten Ausschau, in denen zur Zeit des Bahnbaus über 400 Menschen ihr Brot verdienten ... Zu Beginn der 30er Jahre waren die großen Fabrikanlagen abgerissen worden ... Die Ausfälle im Güterverkehr wurden aber durch den Personenverkehr mehr als wettgemacht.“¹⁹ Heute findet man nur noch rudimentäre Erinnerungen an die mutige Unternehmung von Josef Schaller, dessen „Aktiengesellschaft für Spinnerei und Weberei an der Hohen Mark“ 1860 durch Einsatz von Maschinen mit der Massenproduktion u. a. von Baumwollgarnen beginnen konnte. Und schon 1861 wurde die „Aktienweberei“ mit 215 Arbeitern offiziell als größter Fabrikbetrieb im Herzogtum Nassau bezeichnet.²⁰

Der Taunus – und vor allem sein südlicher Rand, ist als Ausflugsziel, aber auch von seiner klimatischen Wirksamkeit her ein für den Großraum Frankfurt günstig gelegenes Mittelgebirge. Von der Hohemark – in früher Zeit die Bezeichnung für eine Waldgenossenschaft – gehen zahlreiche Wege zu nahen und fernen Zielen. Eine Besonderheit ist der „Jubiläumsweg“ des Taunusklubs, der auf einer ca. 10 km langen und über 590 Meter Höhenunterschied führenden Strecke von der Hohemark über die Weiße Mauer, den Altkönig und Fuchstanz bis zum Großen Feldberg



führt. Er erinnert daran, dass 1868 einige Wanderfreunde aus Frankfurt unter Führung von August Ravenstein aufbrachen und auf dem Feldberggipfel den Taunusklub gründeten – den ersten Wanderverein in Deutschland.

Auf dem obigen Arbogast-Foto sind die Wanderer und Schlittenfahrer zu sehen, die an der Endhaltestelle auf den Bus warten, der sie bis zum „Fuchstanz“ oder zum Großen Feldberg bringt. Geht es nach den Initiatoren einer Machbarkeitsstudie, dann könnten stattdessen Gondeln einer Kabinenbahn die Touristen nach oben befördern: „Vor allem, wenn in der Gipfelregion weitere ‚Frequenzbringer‘ wie Gastronomie, Sommerrodelbahn, Baumwipfelpfad, Hängebrücke und Downhill-Bikerpark hinzukämen.“²¹ Was die auf dem Arbogast-Foto Abgebildeten wohl von dieser Idee gehalten hätten?

Gab es zu Beginn des vorigen Jahrhunderts an der Endstation Hohemark einen Bahnhof mit Restaurant, so bietet heute an der Stelle der verschwundenen Wendeschleife das „Taunus-Informationszentrum“ eine Fülle von Tipps für Wander- und Radtouren. Das in eigenwilliger Architektur gestaltete Gebäude beherbergt auch das Restaurant „Waldtraut“, das für viele, die ihre Taunus-Tour an der Endhaltestelle der U-Bahn beginnen, auch ein lohnendes Endziel ihrer Wanderung darstellt.

18 Koulen, Josef in: Oberursel und seine Umgebung. Ein Führer für Touristen und Sommerfrischler. Verlag des Zweigvereins Oberursel des Taunusklubs. 1904

19 Arbogast, Karl Heinz: Güterverkehr hatte Priorität. In: „Taunus Zeitung“ vom 6.10.1999, S.15

20 vgl. Petran, Helmut: Ursella II. Mühlen Fabriken und Menschen am Urselbach, Frankfurt a.M. 1980, S. 45f

21 Biener, Bernhard: Seilbahn nur für Ausflügler. In: „Frankfurter Allgemeine Zeitung“ vom 3.7.2021, S.43

Die Arbeitsgruppe, die den Bildnachlass von K.H. Arbogast aufarbeitet, trifft sich weiterhin regelmäßig. Derzeit werden die Positive bearbeitet. Bisher 50 von ca. 100 gefüllte Kästen haben nur wenig Neues gebracht. Nachfolgend sollen in einer Revision der Negative inzwischen gewonnene Erkenntnisse zu Daten, Orten und Motiven nachgetragen werden.