

Januar 2008:

Thema Schrumpfende Städte

Einleitung (von Stephan Kyrieleis)

Einwohnerzahlen von Städten sind immer Schwankungen unterworfen. Sowohl Frankfurt am Main als auch Frankfurt an der Oder haben heute ungefähr die gleiche Einwohnerzahl wie 1970. Wichtig sind aber die Ausmaße der Bevölkerungsschwankungen im Verhältnis zur Gesamtbevölkerung und ihre Auswirkungen für die Stadt. Zwischen 1996 und 2006 verließen 17.000 Menschen Frankfurt an der Oder. Die Stadt verlor so mehr als 20% ihrer Stadtbevölkerung. Für die Stadt bedeutet dies Wohnungsleerstand, Kaufkraftverlust, eine nicht ausgenutzte und damit teurere Infrastruktur sowie geringere Steuereinnahmen. Folgen, die auch die verbliebenen Bürger zu spüren bekommen. Gerade in den Städten der neuen Bundesländer führten Schrumpfungsprozesse gepaart mit neuen Einkaufszentren auf der grünen Wiese zu einer Verödung vieler Innenstädte. In Frankfurt an der Oder wurde bereits eine Straßenbahnlinie stillgelegt, wegen des Bevölkerungsrückgangs wird darüber nachgedacht ob man überhaupt noch die leistungsfähige Straßenbahn braucht oder ob sie durch Busse ersetzt werden kann. Büchereien oder Sozialeinrichtungen werden geschlossen, da sie nicht mehr genügend Besucher haben.

Mit der weiteren Attraktivitätsminderung steigt die Abwanderung: Ein Teufelskreis. Die Ursachen der Schrumpfungsprozesse sind vielfältig. Eine wichtige Ursache ist der Arbeitsplatzverlust. Gerade Städte, die durch wenige große Arbeitgeber gewachsen sind, sind von Abwanderung betroffen wenn Werke geschlossen oder durch Modernisierung Arbeitsplätze abgebaut werden. Leerstand kann aber auch durch den Wegzug der Bevölkerung in die Vorstädte begründet werden. Wer vom Plattenbau, Symbol für Leerstände in Ostdeutschland, nicht nach Westdeutschland zieht, der kann -vorausgesetzt er hat die Mittel – auch in die Doppelhaushälften der Neubaugebiete des Umlands oder zurück in die sanierte Innenstadt ziehen, deren Häuser zu DDR-Zeiten vergammelten.

Mit verschiedenen Strategien versuchen die betroffenen Städte den durch die Schrumpfung der Stadt entstandenen Problemen zu begegnen. Die einen versuchen sich Gesundheitszuschumpfen. Durch Stadtrückbau sollen Wohnviertel wieder attraktiver werden und die Infrastruktur der Stadtgröße angepasst werden. Eine andere Strategie ist durch Leuchtturmprojekte die Stadt bekannter und für Investoren attraktiver zu machen. Beispiele für solche Leuchtturmprojekte sind das Guggenheim-Museum in Bilbao oder das Science-Center in Bremen.

Die ideale Strategie gibt es nicht. Eine Stadt lebt durch das Handeln ihrer Bewohner. Entwicklungen können durch Massnahmen der öffentlichen Hand nur angestossen werden. Nur allzu viele Beispiele zeigen, dass Projekte schnell versanden, wenn sie keine Unterstützung größerer Bevölkerungskreise haben.

Um zu untersuchen welche Möglichkeiten es gibt, Projekte zur Steigerung der Attraktivität schrumpfender Städte auch von unten anzustoßen, hat die Kulturstiftung des Bundes das Initiativprojekt „Schrumpfende Städte“ initiiert. Durch einen internationalen Wettbewerb, Direktaufträgen und Stipendien sollten Handlungsmodelle und Alternativen zu den derzeit praktizierten Top-Down-Interventionen gegen Schrumpfungsprozesse gefunden werden. Eine Auswahl der in diesem Rahmen entstanden Arbeiten ist noch bis zum 17. Februar 2008 im Deutschen Architekturmuseum in Frankfurt zu sehen.

Fallbeispiel 1: Detroit (von Dipl.-Geogr. Stephan Kyrieleis)

Mit 18 Stockwerken ragt die neoklassische Fassade des ehemaligen Hauptbahnhof von Detroit in den Himmel. Als der Bahnhof 1913 als „Michigan Central Station“ eröffnet wurde, war die Eisenbahn noch das wichtigste Verkehrsmittel in den Vereinigten Staaten und Detroit eine rasch wachsende Stadt. Zwischen 1910 und 1920 verdoppelte sich die Einwohnerzahl Detroits von rund 466.000 auf 993.078 Einwohner. In den 50er Jahren erreichte die Einwohnerzahl der am Ausfluss des Lake Erie gelegenen Stadt dann mit rund 1.850.000 Einwohnern ihren Höchststand. Der Hauptgrund für das rasante Wachstum der Stadt lag in der Entwicklung eines Industriezweigs, der den Siegeszug der Eisenbahn in den USA bald stoppen sollte: Der Automobilindustrie.

Um 1850 siedelte sich die erste Industrie in der als französischer Stützpunkt gegründeten Stadt an. Im Jahr 1900 zogen die „Olds Motor Works“ nach Detroit und errichteten eine Automobilfabrik. Ransom E. Olds, der Vizepräsident und Generalmanager führte hier schon vor Henry Ford die Fließbandproduktion ein und konnte so den Ausstoß an Autos von 425 im Jahr 1901 auf 2500 im Folgejahr vervierfachen. Im Jahr 1908 wurde „Oldsmobile“ von der Firma „General Motors“ gekauft, die sich im gleichen Jahr im 110 km entfernten Flint gegründet hatte. Seit dem Jahr 2004 baut General Motors, zu denen u.a. die Marken Cadillac, Buick, Chevrolet, Pontiac sowie die europäischen Marken Opel, Saab und Vauxhall gehören, keine Autos mehr unter der Marke „Oldsmobile“.

Als zweite große Automobilfabrikation errichtete die 1903 von Henry Ford zusammen mit 11 Investoren gegründete „Ford Motor Company“ Werke in Detroit. 1908 brachten die Ford-Werke mit dem Modell T eines der meistverkauftesten Automobile der Welt auf den Markt, von dem bis 1927 in den USA 15 Mio. Stück gebaut wurden. Eine Produktionszahl, die erst 1972 vom VW Käfer übertroffen wurde.

Die Arbeitsplätze bei Oldsmobile und Ford waren begehrt und führten zu einer Zuzugswelle. Bei den Ford-Werken war bereits der 8-Stunden-Arbeitstag eingeführt und das Lohnniveau lag deutlich über dem Durchschnitt. Damit wollte Henry Ford die Kaufkraft und damit den Absatz massengefertigter Güter stärken. Gewerkschaftliche Aktivitäten waren aber bis 1945 in den Ford Werken verboten.

Die Erbauer der Michigan Central Station sahen nicht voraus, dass das Auto in den USA das Hauptverkehrsmittel würde. So wurden keine Parkplätze eingeplant und der Haupteingang auf die Station für die Straßenbahnen und Überlandbahnen ausgerichtet, mit der die Reisenden in die Stadt kommen sollten. In Erwartung einer regen Bautätigkeit wurde die Michigan Central Station isoliert vom Stadtzentrum in einem Slumgebiet errichtet. Man erwartete dass hier wie an der Pennsylvania-Station in New York eine Geschäftsviertel entstehen würde. Die Weltwirtschaftskrise vereitelte aber diverse Pläne für den Bau von Bürohäusern.

General Motors errichtete stattdessen 1921 am Grand Boulevard das damals größte Bürogebäude der Welt. Zwischen 1925 und 1929 herrscht eine rege Bautätigkeit in der Stadt. Um den Grand Circus Park entstand beispielsweise ein Vergnügungsviertel mit Kinopalästen, wie dem Michigan Theater mit 5000 Plätzen. Von Multiplexkinos und dem Fernsehen verdrängt stehen die Kinopaläste heute leer oder wurden abgerissen. Unter der prachtvollen Kuppel des Michigan Theaters parken seit 1977 Autos.

In den Dreißiger Jahren erkämpft die Gewerkschaft der Automobilarbeiter mit Hungermärschen und Streiks die ersten Tarifverträge und schließlich die höchsten Industrielöhne der USA. Das eigene Auto ist schon keine Besonderheit mehr. Bereits seit 1923 ist der Neuwagenmarkt in den USA gesättigt.

Auch wenn die Fahrgastzahlen der Straßenbahnen und Überlandbahnen – den sogenannten Interurbans – deshalb zurückgingen, half die Autoindustrie kräftig mit, das diese stillgelegt wurden. General Motors, bis 1948 der einzige Buslieferant in den USA, kaufte über die Tochtergesellschaft National City Lines einen Straßenbahnbetrieb nach dem anderen auf. Öl und Reifenfirmen finanzierten als Aktionäre der National City Lines die Aufkäufe mit und bekamen im Gegenzug Lieferverträge zu überhöhten Preisen für die auf Busbetrieb umgestellten Strecken. So wurden auch die Detroit Überlandstraßenbahnen eingestellt. Damit verlor die Michigan Central Station den Anschluss an die lokalen Zubringerlinien.

Anfang der 40er Jahre stellen die Fabriken in Detroit ihre Produktion auf Kriegsgüter um. Die Lücken in der Arbeiterschaft, die durch die Einberufung von Arbeitern zum Wehrdienst entstehen, werden durch die Einbeziehung von Frauen in die Produktion und die Zuwanderung von 300.000 Menschen afroamerikanischer Herkunft aus den Südstaaten geschlossen. Als Folge dieser Zuwanderungswelle kommt es zu gewälttätigen Auseinandersetzungen, deren Auslöser die Wohnungsnot und Rassismus ist.

1953 erreicht die Einwohnerzahl Detroit's ihren Höchststand. Noch singen die York Brothers den „Motor City Boogie“. Doch die Wachstumsperiode ist zu Ende. Die Abhängigkeit von der Automobilindustrie und die Mobilität durch das Auto begünstigen eine Entwicklung, die zu einer bis heute nicht gestoppten Schrumpfung der Stadt führen. [Musik Cars CD 2/Track 11]

Drei Faktoren lösten den Schrumpfungsprozess in Detroit aus:

- der **Rassismus**: In den 50er und 60er flüchten immer mehr Afroamerikaner vor der Apartheid der Südstaaten nach Detroit. Die weiße Bevölkerung sieht im Zuzug schwarzer Bevölkerung in ihre Nachbarschaft eine Entwertung und flüchtet in die Vorstädte, wo sie sich gegen den Zuzug von Afroamerikanern abschottet. Thomas J. Sugrue schreibt über diesen „Niedergang durch Rassismus“: „Eingeworfene Fenster, Brandstiftung und Bedrohung hielten Schwarze davon ab, in die von weißen Arbeitern bewohnten Vororte zu ziehen.“
- begünstigt wird die Stadtflucht der weißen Bevölkerung durch in den 50er Jahren umgesetzte **Infrastrukturprojekte**, wie einem großen staatlichen Autobahnbauprogramm und der Errichtung der ersten suburbanen Shopping Center in den USA im Jahr 1953. Die „Northland Mall“ ist wie auch die Vorstädte nur mit dem Auto erreichbar.
- **Fabriken** werden zugunsten neuerrichteter moderner Produktionsstätten oder der Verlagerung in Niedriglohngelände **geschlossen**. Die Zahl der Arbeitslosen steigt an. Insbesondere der afroamerikanischen Bevölkerung ist es aus finanziellen Gründen nicht möglich den Arbeitsplätzen aus der Stadt heraus zu folgen.

1956 wird der Straßenbahnverkehr in Detroit eingestellt. Auch der Eisenbahn hat das Automobil endgültig den Rang abgelaufen. Die Strecke von Detroit nach Chicago erwirtschaftet nur noch Verluste, so dass die Bahngesellschaft ebenfalls 1956 versucht die Michigan Central Station zu verkaufen. Obwohl der Kaufpreis lediglich bei 5 Millionen Dollar liegt, findet sich kein Käufer. Nachdem sich auch 1963 kein Käufer findet, werden aufgrund des rückläufigen Passagieraufkommens 1967 zunächst die Wartehalle und der Haupteingang später auch die Geschäfte und Restaurants des Bahnhofs geschlossen. Doch nicht nur der Zustand des Hauptbahnhof verschlechtert sich zunehmend. Durch den Wegzug der wohlhabenderen Bevölkerung und neue Shopping-Center auf der grünen Wiese wird auch der Innenstadt immer mehr Kaufkraft abgezogen.

Bis 1958 wurden 20 Einkaufszentren in der Gegend von Detroit errichtet, die Hälfte davon innerstädtisch. 25 Jahre später hatte keins der innerstädtischen Einkaufszentren überlebt. In innenstadtnahe alte Wohngebiete mit überwiegend afroamerikanischer Bevölkerung wird nicht mehr investiert. Ganze Straßenzüge werden dem Verfall preisgegeben. In der Stadtpolitik hofft man auf eine Renaissance der Stadt, wenn in der Innenstadt Investitionen wie der Bau neuer Bürohochhäuser getätigt wird. Mitte der 60 Jahre beschwört ein Werbefilm mit dem Titel „City on the move“, der anlässlich der Olympiabewerbung Detroits entstand, diese neue Renaissance:

[O-Ton]

Zwischen 1970 und 1977 wird schließlich das „Renaissance-Center“ für über 340 Millionen Dollar als Einkaufs-, Freizeit- und Bürokomplex in der Innenstadt gebaut. Auch für die Michigan Central Station gibt es 1971 mit der Übernahme der verbliebenen Eisenbahngesellschaften durch Amtrack Hoffnung. 1975 wird der Haupteingang und der Wartehalle wieder geöffnet. 1978 beginnen für 1,25 Millionen Dollar Renovierungsarbeiten am Bahnhof. Die Büros im Bahnhof werden durch Conrail genutzt. Doch die Hoffnung auf eine Revitalisierung des Bahnhofs verblasst als das Gebäude 1984 für ein nie realisiertes Transportzentrum an einen privaten Eigentümer verkauft wird. 1988 fährt der letzte Zug aus der Michigan Central Station – der Bahnhof wird geschlossen und steht leer. Er wird Terrain für die Aggressionen von Jugendlichen, Wohnort von Obdachlosen, Veranstaltungsort für einen Rave und Symbol für den Niedergang einer Stadt. An einer Wand des Bahnhofs hat ein Besucher des dem Zerfall überlassenden Bahnhofs geschrieben:

„Shame on you, Detroit for letting this beautiful old building go to rack and ruin.“

[Song Gil Scott-Heron CD 9]

Auch die in das „Renaissance-Center“ gesetzten Erwartungen haben sich nicht erfüllt. Mit seiner Festungsarchitektur konnte es nicht zur Belebung der Innenstadt beitragen. Mitch Cope schreibt im Buch „Schrumpfende Städte“:

„Das extremste Beispiel einer Detroiter Festung ist das Renaissance Center. 1977 von John Portman erbaut, bildet es - so der Architekt – „eine andere Welt“ mit „Totalenviroment“ im Inneren, womit er eine ganze Stadt in einem einzigen Gebäude meint. Tatsächlich verkörpert es eine Art zeitgenössische mittelalterliche Burg: an strategischer Stelle an einer Schleife des Detroit River gelegen, mit Betonfassaden, einem von 7,3 Meter hohen pyramidenförmigen Betonbunkern abgesperrten Haupteingang, mit Brücken und Stegen und Glastürmen an jeder Ecke. Selbst mit dem Auto (dem erwünschten Transportmittel) ist die Zufahrt schwer zu finden, und ankommende Fußgänger stehen zunächst einmal vor einer glatten, fensterlosen Betonmauer.“

Anfang der 80er Jahre kommt es in der Zeit um Halloween vermehrt zu Brandstiftungen. Der 30. Oktober wird von den Medien als „Devil's Night“ betitelt. Den Höhepunkt erleben die Brandstiftungen 1984. Die Stadt erlebt 297 Brände in der Devil's Night und 810 in den drei Tagen um Halloween. Toni Mocerri gibt in dem Buch „Schrumpfende Städte“ folgende mögliche Gründe für die Brandstiftungen an: Versicherungsbetrug, Racheakte rivalisierender Drogenhändler, Rache für die Flächensanierung eines Wohngebietes welches zugunsten eines neuen General-Motors-Werks 1981 abgerissen wurde, Racheakte der weißen Bevölkerung gegen den vermeintlichen Niedergang ihrer Viertel durch den Zuzug schwarzer Bevölkerung oder einfach nur frustrierte Jugendliche, die an Halloween einen Kick suchen.

Im Jahr 1985 schließt mit dem „Hudson's“ das letzte Kaufhaus in der Innenstadt. Zwischen 1970 und 1990 stieg die Zahl der Menschen, die in der Innenstadt unter der Armutsgrenze leben von 15% auf über 30% und blieb bis zum Jahr 2000 auf einem Level über 25%.

Das Renaissance Center zog kaum neue Firmen nach Detroit. Stattdessen verlegte General Motors 1996 seine Konzernzentrale in das 221 Meter-Hochhaus.

Angesichts dieser Entwicklungen verwundert es wenn eine Sendung des SWR-Schulfernsehens im Jahr 2006 verkündet:

„Das Renaissance Center - die Wiedergeburt. Nach langen Krisenjahren, nach dem unrühmlichen Titel "Hauptstadt des Rostgürtels" geht es mit Detroit wieder aufwärts. Die großen Drei machen gute Geschäfte, und überhaupt scheint der Optimismus in die Stadt zurückgekehrt. Mit typisch amerikanisch zupackender Art geht man frisch ans Werk, renoviert die heruntergekommene Innenstadt, schafft neue Arbeitsplätze und stürzt sich nach getaner Arbeit ins Vergnügen. Das Wunder von Detroit.“

Was wie aus einem Werbeprospekt für Investoren klingt, hat leider mit der Wirklichkeit nicht viel zu tun. So warnt das Michigan Land Use Institute auf seiner Homepage:
„Ein Springbrunnen der Möglichkeiten? Schwerlich. Detroit und seine Suburbs stecken in tiefen Problemen. Die Stadtbevölkerung, derzeit rund 900.000, ist nur noch halb so groß wie 1950. Die Sieben-Landkreis-Region ist Heimat von 4,8 Millionen Menschen, nur 100.000 mehr als 1970. Der Raum Detroit hat das langsamste Wachstum der 10 größten Metropolregionen und die größte Segregation der ethnischen und sozialen Bevölkerungsgruppen.“

Großprojekte wie das Renaissance Center oder neue Sportstadien für American Football und Baseball können zwar helfen die Aufmerksamkeit auf Detroit zu lenken. Oftmals sind aber viele kleine Maßnahmen effektiver um einen Raum für seine Bewohner wieder aktiver zu machen. Zwei Beispiele wie Bewohner Detroits persönlich von den Brachflächen in der Innenstadt profitieren, zeigt die Ausstellung im Architekturmuseum: Innenstadtbrachen als Ackerland und die Ausdehnung des eigenen Grundstück durch Einbeziehung von Nachbargrundstücken.

Zwei Beispiele, die zeigen was Thomas Strull meinen könnte, wenn er in der Detroit News vom 24.12.1995 schreibt:

„Detroit wurde nicht bedeutsam durch zentral geplante Visionen. Detroit wurde bedeutsam durch die Millionen von spontanen, sehr persönlichen und nicht immer schönen Visionen seiner Einwohner“ [zitiert nach Robert Arens im Buch „Schrumpfende Städte“].

Fallbeispiel 2: Offenbach (von Stephan Kyrieleis)

Östlich vom Stadtgebiet Offenbach, zwischen den Bahnstrecken nach Hanau und nach Bieber. Von Baggern aufgewühlter Boden. Neue Straßen die noch ins Nichts führen. Bauschilder: Hier entstehen Einfamilienhäuser, 5 Zimmer, 136 Quadratmeter. Nichts erinnert mehr daran, dass hier bis zum Jahr 2002 1500 Menschen lebten.

Wo heute unter dem neuen Namen „Waldheim-Süd-Die Gartenstadt“ Doppelhaushälften für 261.300 Euro verkauft werden, befand sich der Stadtteil „Offenbach Lohwald“ - benannt nach den Eichenbäumen, deren Rinde die Gerber der früheren Lederstadt zum Gerbung benutzten. Entstanden war die Siedlung hinter der Eisenbahn aus einem Schrebergartengebiet. Wegen der Wohnungsnot wurden viele Gartenhäuser schon vor dem Krieg dauerhaft bewohnt. Im Dritten Reich wurde ein Siedlungsprojekt für Rüstungsarbeiter erstellt.

Nach dem Krieg kamen ausrangierte Eisenbahnwaggons und Zeilenhäuschen zu den Gartenhütten, die von Flüchtlinge und Ausgebombte bewohnt wurden. Die Menschen, die hier in den 40er und 50er Jahren lebten waren zwar arm aber nicht ausgegrenzt. Später wurden Obdachlosenhäuser und Wohnsilos gebaut, jedoch ohne Toiletten und Wasseranschluß. Als Schüler der Käthe-Kollwitz-Schule vor 10 Jahren ein Projekt mit dem Thema "Armut in Offenbach" durchführten, erfuhren Sie folgendes:

Die Bewohner standen unter Aufsicht des Ordnungsamtes, wurden eingewiesen und sollten aus eigener Kraft in ein geregeltes Leben zurückfinden. Die Menschen passten sich dem Status an, der ihnen zugeschrieben wurde.

Anfang der 60er-Jahre kam dann das Dreistufenmodell. Das bedeutete: Wenn die Leute sich gebessert hatten, durften sie in die nächste Stufe ziehen (verbesserte Wohnverhältnisse). Auch dieses Modell ist gescheitert. Viele hatten keine Möglichkeit sich selbst zu verwirklichen, es gab für sie nur Fremdbestimmung durch das Amt. Aus einem Polizeiprotokoll Ende 1968: "Polizeieinsätze sind sozusagen das einzig Mögliche!"

In den 70er Jahren plante man das Gebiet in ein normales Wohngebiet umzustrukturieren. Neue Wohnhäuser sollten gebaut werden, Firmen angesiedelt werden und das Gebiet an den Nahverkehr angeschlossen werden. Doch statt der vorgesehenen kleinen Häuser wurden fünfstöckige Wohnblocks errichtet, die in den 90er Jahren bereits sanierungsbedürftig waren.

Die Schüler schreiben über die Wohnbedingungen im Lohwald:

Das Umfeld der Lohwaldsiedlung gleicht einem Ghetto. Dies wird dadurch charakterisiert, das Sozialwohnungen in monotone Bauweise, dichtbesiedelt aneinander gereit sind. Durch die Schrebergärten und Zeilenhäuser wird das Bild stärker hervorgehoben. Für die Bewohner gibt es keine großen Einkaufsmöglichkeiten in ihren nähren Umgebung. Sie haben lediglich die Möglichkeit an einen Kiosk kleinere Einkäufe (z.B. Zigaretten, Getränke, Zeitschriften usw) zu erledigen. Sie sind darauf angewiesen außerhalb der Lohwaldsiedlung einzukaufen.

Im Lohwald gibt es kaum Freizeitaktivitäten für die Kinder und Jugendlichen, außer ein Fußballverein, eine Jugendbegegnungsstätte und ein Spielplatz.

Das Familienleben in abgesonderten Unterkünfte ist unter dem Niveau Sozial- und familiengerechten Standards. Es besteht ein hoher Kinderreichtum, problematische Familienverhältnisse, wenig geplante Lebensführung, oft Berufslosigkeit und Arbeitsentwöhnung. Durch mangelhafte Schulbildung haben die Jugendlichen meist keinen Hauptschulabschluß, dadurch finden sie sehr schlecht eine Lehrstelle.

Viele Bewohner erfahren gesellschaftliche Herabsetzung, Ächtung und Stigmatisierung mit der Folge von Resignation und dem Gefühl des ausgeschlossen seins auf Seiten der betroffenen Bürger. Viele der Kinder und Jugendlichen empfinden Armut noch nicht so gravierend. Sie sehen auch die Möglichkeit auf dem schwarzen Markt an Geld zu kommen, und Konsumfähigkeit ist in ihren Augen ein sicherer Einstieg in die angestrebte Bürgerlichkeit, die sie aus dem Wohngebiet Lohwald bringen soll.

Der Ausländeranteil lag im Lohwald mit 35% nur leicht höher als im Offenbacher Durchschnitt von 30%.

Statt einer Sanierung beschloss die Stadt Offenbach am 20. Mai 1999 die Bewohner des Stadtteils auf andere Stadtteile aufzuteilen und die Wohnhäuser abzureissen. Davon waren auch die alteingesessenen Lohwäldler betroffen, die hauptsächlich in den zeilenhäusern lebten. Der Stadtteil Lohwald war 2003, bis die Abrißbagger kamen, nur noch eine Geisterstadt mit leerstehende Häuser, zertrümmerte Mauern und zerborstenen Scheiben.

Wie die Stadt Frankfurt mit dem Baugebiet Riedberg will auch Offenbach mit der Neubebauung des ehemaligen Lohwalds, wenn auch im kleineren Stil, Bevölkerung in der Stadt halten die die Mittel hat sich ein Eigenheim zu leisten.

Zumindest ein ehemaliger Bewohner des Lohwaldes, könnte sich vielleicht bald ein Häuschen im neuen Wohngebiet Waldheim-Süd leisten: Mark Medlock, der Gewinner der 4. Staffel der Fernsehshow „Deutschland-sucht-den-Superstar“ wohnte zwischen 1986 und 1997 im Lohwald. Doch dieser verkündete, dass er nach seinem Umzug nach Köln, Offenbach keine Träne nachweine.

Literaturempfehlung:

OSWALT, Philipp (Hrsg.) [2004]: Schrumpfende Städte, Band 1: Internationale Untersuchung; Hatje Cantz Verlag, Ostfildern-Ruit; 735 Seiten.