MÜLEIBERL

(Auszug aus Reiner Ruppmann, Schrittmacher des Autobahnzeitalters – Frankfurt und das Rhein-Main-Gebiet, Darmstadt 2011, S. 162-163)

Der Frankfurter Magistrat geriet unter dem Einfluss der seit etwa 1925 aus unbekannten Quellen immer wieder auftauchenden Pressemeldungen über ein Autostraßenprojekt von Hamburg nach Mailand unter Handlungszwang. Ein Leitartikel der Frankfurter Zeitung vom 3. September 1926 begann mit folgenden Sätzen:

> Seit etwa zwei Jahren hörte man ab und zu von dem Plane einer Automobilstraße Hamburg – Frankfurt – Mailand. Zunächst brachte man amerikanische Finanzleute mit dem Plane in Verbindung, dann wieder kam aus Italien die Meldung, daß sich dort ein Finanzkonsortium zur Ausführung des gigantischen Werkes gebildet habe. … Es wird auch von einer anderen Route gesprochen, die von Hamburg über Berlin nach Leipzig, Nürnberg, München, Verona und Mailand führen soll.“ [1]

Diese für den unbefangenen Leser belanglose Pressemeldung erscheint rückblickend in einem anderen Licht, wenn man die Tatsache in Betracht zieht, dass 1924 zwischen Mailand und den norditalienischen Seen eine privatwirtschaftlich erbaute *autostrada* eröffnet worden ist. Der Schluss liegt nahe, dass der redaktionelle Beitrag aufgrund der engen Kontakte des Frankfurter Oberbürgermeisters zu den Herausgebern der Frankfurt Zeitung gezielt lanciert worden ist, um im Gewirr der damaligen Automobilstraßen-Diskussionen Frankfurter Überlegungen in die Öffentlichkeit zu bringen. Zur Erläuterung soll hier kurz diese Konkurrenzsituation geschildert werden.

In der Aufbruchsstimmung zwischen 1924 und 1928 entstanden in vielen verkehrsstarken Regionen Deutschlands kommunale Pläne für lokale bzw. regionale „Kraftwagenbahnen“. Damit wollten die Initiatoren nicht nur die lästigen Probleme des Straßenverschleißes durch den Automobilverkehr beseitigen, sondern vor allen Dingen das neue Verkehrsmittel möglichst aus den engen, kurvenreichen Ortsdurchfahrten sowie von den schmalen Kreisstraßen verbannen. In den meisten Fällen wurden nahe beieinanderliegender Städte aktiv, weil sie eher als Provinzen und Länder in der Lage waren, sich gemeinsam auf Lösungen anstehender Verkehrsfragen zu einigen und hinderliche Verwaltungsgrenzen zu überspringen.

Seit 1926 kursierte das von mittel- und süddeutschen Städten unter Federführung der Stadt Leipzig verfolgte Projekt mit dem Akronym MÜLEIBERL (München – Leipzig – Berlin) in der Presse. Ausgangspunkt waren Vorbereitung und Durchführung eines Treffens der bayerischen Fremdenverkehrsverbände mit Vertretern des Landesverkehrsamtes Tirol am 15. September 1926 in Mittenwald. Die Konferenz brachte zum Ausdruck, „daß es undenkbar erscheine, eine große Verkehrsstraße durch Deutschland zu bauen, ohne daß die beiden wichtigsten Verkehrszentren, Berlin und München, berücksichtigt werden“, eine deutliche Replik auf die vier Tage zuvor abgehaltene erste Informationsveranstaltung zum Thema ‚Nur-Autostraße’ in Frankfurt. [2] Um die dort diskutierte Trasse Hamburg – Frankfurt – Basel zu verhindern, setzten die bayerisch-österreichischen Gesprächspartner eine gemeinsame Kommission ein, die mit allen an der Strecke liegenden Großstädten in Verbindung treten sollte, um das Projekt zu verwirklichen. Ihr Wortführer war Ministerialrat Artur Speck, einer der führenden Repräsentanten des DStrBV und vehementer Befürworter des automobilgerechten Ausbaus vorhandener Straßen. Er fühlte sich durch die Frankfurter Aktivitäten unter Federführung seines Stufa-Vorstandskollegen Robert Otzen besonders herausgefordert, wie

den Ausführungen anlässlich einer Fernstraßentagung am 17. Januar 1927 in Leipzig zu entnehmen ist. [3]

Die Frankfurter Autobahn-Befürworter setzten allerdings auf den Schwachpunkt dieser konkurrierenden Interessengemeinschaft: Da sie sich aus je einem Vertreter der drei Städte Berlin, Leipzig und München sowie aus den Vertretern der vier betroffenen Länder Preußen, Sachsen, Thüringen und Bayern zusammensetzte, repräsentierte sie die Ideenwelt des DStrBV und der Stufa. Gewohnt, in langwierigen bürokratischen Abläufen behördlicher Dienststellen zu denken, hatte dieses Gremium von vorneherein nicht die Kreativität und Flexibilität einer privatwirtschaftlichen Organisation. Tatsächlich war dem Vorhaben kein Erfolg beschieden. Es scheiterte nach knapp einem Jahr am frühzeitigen Ausstieg der sächsischen Landesregierung, Solange das Konkurrenzprojekt MÜLEIBERL existierte, genoss es aber innerhalb der Frankfurter Stadtverwaltung eine weitaus größere Aufmerksamkeit als alle übrigen Autostraßenpläne jener Zeit, weil es als Ansporn zur Verstärkung der eigenen Bemühungen genutzt wurde. [4]

Anmerkungen

[1] Institut für Stadtgeschichte, Frankfurt am Main, Akte MA T 1097; Hessisches Wirtschaftsarchiv Darmstadt, Abt. 3, Nr. 1614.

[2] Stadtarchiv Bad Homburg, Taunusbote vom 17. September 1926.

[3] Walter Leiske (Hrsg.), Autofernstraße Berlin – Leipzig – München – Rom. Leipziger Verkehr und Verkehrspolitik (Schriftenreihe des Rats-Verkehrsamtes Leipzig 4), Leipzig 1927, hier vor allem die Ausführungen von SPECK, S. 6-24.

[4] Robert Otzen, Die Autofernstraße Berlin – München – Rom, in: Tagungsbericht der 1. Verwaltungsrat-Sitzung am Donnerstag, 10. Febr. 1927, in den Räumen der Frankfurter Gesellschaft für Handel, Industrie und Wissenschaft in Frankfurt a/M, Frankfurt a. M. 1927, S. 10-15, hier S. 15.

Reiner Ruppmann, Oktober 2017