

Reiner Ruppmann

Nach 45 Jahren wieder für die Öffentlichkeit sichtbar

Die Geschichte des ‚Berliner Meilensteins‘ von 1958
am Frankfurter Kreuz

Abb. 1: Enthüllung des Meilensteins am Frankfurter Kreuz am 5. Oktober 1958 durch Willy Brandt (links neben dem Stein) und Frankfurts SPD-Oberbürgermeister Werner Bockelmann (zweiter von links) Foto: Kurt Weiner, Institut für Stadtgeschichte Frankfurt am Main



Abb. 2: Ansprache von Ministerialrat Dienstbach; links Willy Brandt, rechts OB Werner Bockelmann und Bürgermeister Walter Leiske (beide Frankfurt) Foto: Robert Vack; Bearbeitung: R. Ruppmann. Bedingte © Freigabe durch Institut für Stadtgeschichte, Frankfurt am Main, da Rechtsnachfolger von Robert Vack nicht bekannt ist. © Reiner Ruppmann, Bad Homburg, September 2015

Rund vier Jahre nach der Enthüllung des ersten Berliner Meilensteins an der Autobahn Köln – Frankfurt¹ fand die Einweihung eines gleichartigen Steins mit der Aufschrift „Berlin 550 km“ am Frankfurter Kreuz statt. Die Initiative dazu ging vom Verkehrs- und Wirtschaftsamt der Stadt Frankfurt am Main aus und wurde vom Berliner Verkehrsamt finanziell unterstützt. Der Festakt war offizieller Bestandteil der von Frankfurt veranstalteten ‚Berliner Tage‘ vom 4. bis 11. November 1958.²

Am Sonntag, 5. Oktober 1958, nachmittags um 16:00 Uhr richtete Willy Brandt – ein Jahr zuvor zum Regierenden Bürgermeister von Berlin gewählt – folgende Worte an die Anwesenden: „Ich übergebe diesen Meilenstein der Obhut der hessischen Landesregierung in Dankbarkeit gegenüber unseren Frankfurter Freunden in der Hoffnung, daß in Zukunft das Reisen ohne Zonengrenzen noch rascher vor sich gehen möge und in der Gewißheit, daß wir wiedervereint in einem freien Deutschland leben werden.“³ (Abb. 1)

An der feierlichen Zeremonie nahmen auch der Präsident des Berliner Abgeordnetenhauses Willy Henneberg sowie eine hochrangige Delegation des Berliner Senats teil. Die Stadt Frankfurt repräsentierten Oberbürgermeister Werner Bockelmann, Bürgermeister Walter Leiske (Amt für Wirtschaftsförderung), Stadtverordnetenvorsteher Höcher und mehrere Stadträte (Abb. 2). Nach Bonner Protokoll hätte eigentlich der hessische Ministerpräsident anwesend sein müssen, der jedoch aus Termingründen nicht teilnehmen konnte. Ihn vertrat Ministerialrat Dienstbach (Hessisches Ministerium für Arbeit, Wirtschaft und Verkehr). Er überbrachte die Grüße des damaligen hessischen Ministerpräsidenten Georg-August Zinn und übergab zum Abschluss seiner Rede den Berliner Meilenstein in die Obhut des Hessischen Landesamtes für Straßenbau.



Mit den sichtbaren Außenmaßen Höhe bis Oberkante Gelände 120 cm, Breite 90 cm, Tiefe 30 cm wich der Frankfurter Meilenstein geringfügig von den ursprünglichen Vorgaben ab (Höhe von Oberkante Stein bis Oberkante Gelände 117 cm, Breite 88 cm, Tiefe 27 cm.⁴ Ob am Frankfurter Kreuz tatsächlich der 50. Berliner Meilenstein gesetzt wurde, wie die Presse berichtete⁵, lässt sich heute nicht mehr klären. In einem Schreiben des Verkehrsamtes Berlin an die Stadt Frankfurt wurden für die Bundesrepublik Deutschland lediglich 18 in Städten bzw. Gemeinden aufgestellte Berliner Meilensteine genannt.⁶

Für die Beschaffung und die Vorbereitungen zur Setzung des Berliner Meilensteins stand nur sehr wenig Zeit zur Verfügung. In einer Besprechung am 22. August 1958 mit Herrn Vogel vom Frankfurter Verkehrs- und Wirtschaftsamt nannte Frau Dr. Wolff vom Verkehrsamt Berlin die Firma Dyckerhoff & Widmann in Wiesbaden als Lieferanten. Das stellte sich jedoch als Verwechslung heraus. Der Produzent war vielmehr die Firma Dyckerhoff Zement, ebenfalls in Wiesbaden. Sie hatte bis zu diesem Zeitpunkt im Auftrag der Bundesregierung die Meilensteine hergestellt. Das Programm wurde allerdings von Dyckerhoff Zement bereits 1957 abgeschlossen und an zwei Subunternehmen abgegeben: Für Norddeutschland an die Firma H. Lüning & Sohn KG, Syke, Ristedterweg⁷, für Süddeutschland an die Firma Georg Radlmaier KG, Nürnberg, Sigmundstraße 9 (Abb. 3).⁸ Beide Unternehmen gibt es heute nicht mehr.

Am 4. September 1958 bestellte die Stadt Frankfurt den Meilenstein bei dem Nürnberger Hersteller

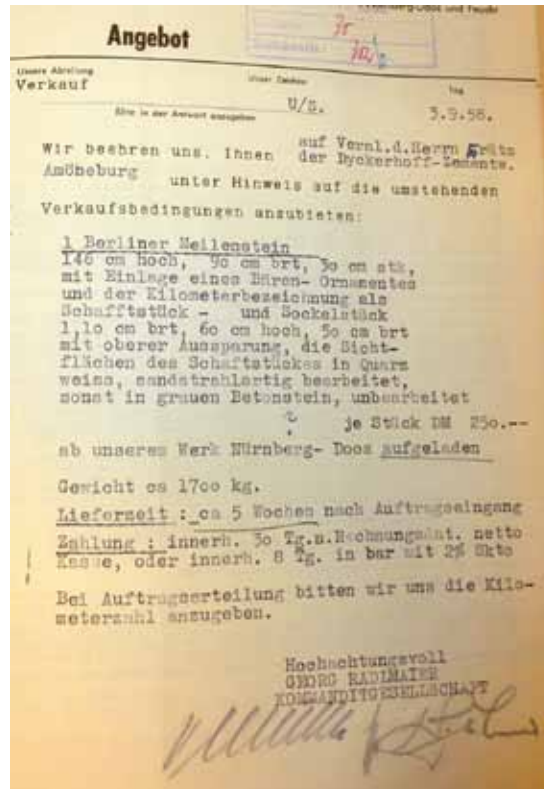


Abb. 3: Angebot der Firma Georg Radlmaier, Nürnberg, vom 3.9.1958 (Ausschnitt)

zum Preis von jeweils 250,- DM für Meilenstein und Sockelstück. Laut Entscheidung des Frankfurter Obermagistratsrats Weck sollte der Stein keine Km-Zahl bekommen.⁹ Diese Verfügung wurde jedoch einen Tag später durch das Autobahnamt Frankfurt (Main) revidiert, nachdem das Hessische Landesamt für Straßenbau das Setzen des Kilometersteins – nach Rückversicherung beim Verkehrsministerium

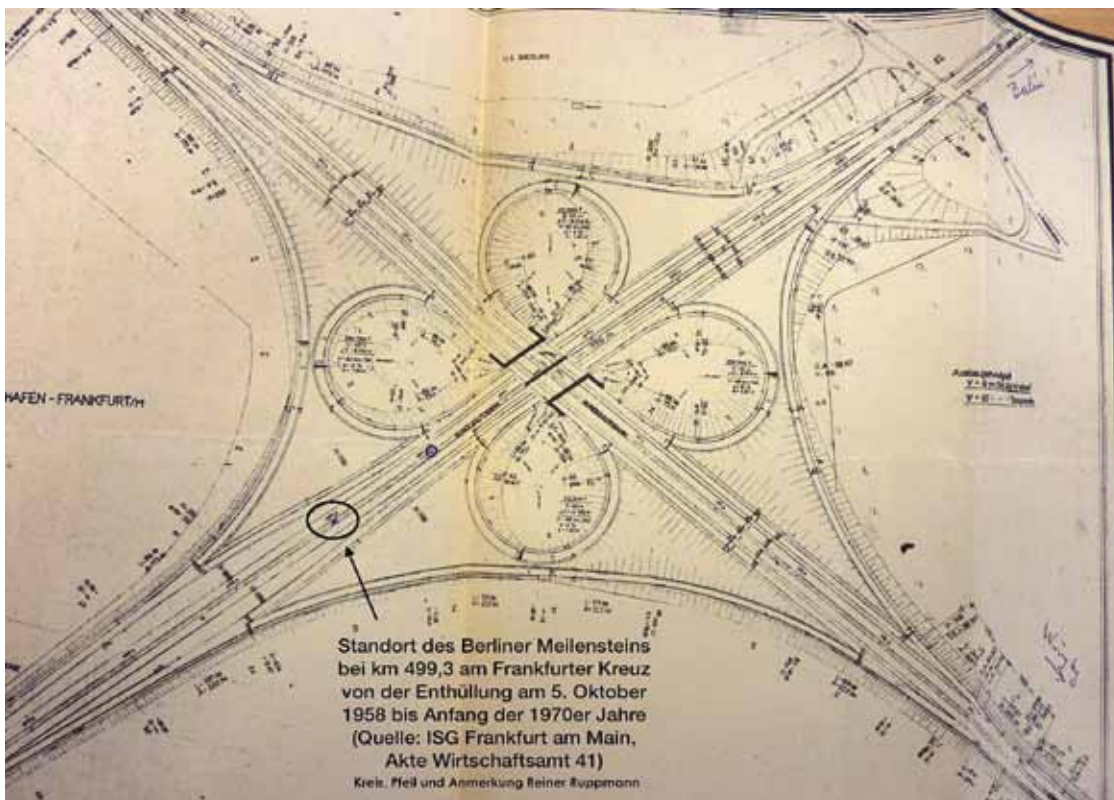


Abb. 4: Lageplan für den Standort 1958 des Berliner Meilensteins Einzeichnungen und Beschriftung: Reiner Ruppmann

Abb. 5: Detailskizze zum Standort 1958 des Berliner Meilensteins

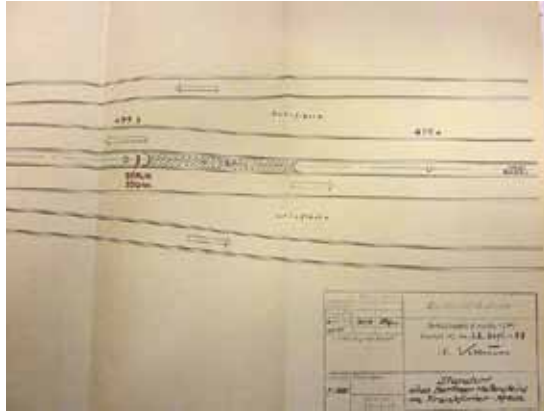


Abb. 6: Berliner Meilenstein von 1958 auf dem Hof der Straßen- und Autobahnmeisterei Frankfurt am Main, Oben auf dem Stein ist ein Blumenkasten zu sehen, den die Mitarbeiter dort angebracht hatten. Foto: Michael Damm, 2010



Abb. 7: Berliner Meilenstein von 1958 auf dem Hof der Straßen- und Autobahnmeisterei Frankfurt am Main im Jahr 2013. Der Blumenkasten wurde inzwischen abmontiert; die beiden Dübellöcher blieben jedoch zurück. Foto: Reiner Ruppmann, April 2013

in Bonn – unter der Voraussetzung genehmigt hatte, dass die Ausführung den bis dahin schon aufgestellten Steinen entspricht und die Entfernungsangabe 550 km enthält.¹⁰ Offensichtlich strebte das Bundesverkehrsministerium (dort arbeiteten auch leitende Mitarbeiter der vormaligen Reichsautobahn) eine

einheitliche Gestaltung für die an Autobahnen aufzustellenden Berliner Meilensteine an.

Den Standort für den Meilenstein an der Nord-Süd-Autobahn legte das Autobahnamt Frankfurt (M) zusammen mit Obermagistratsrat Weck fest und fertigte die Lagepläne an (Abb. 4 u. 5).¹¹ Ungefähr an dieser Stelle hatten seinerzeit die vom Berliner Volksmund sogenannten „Rosinenbomber“ der US Airforce bei ihren rund 190.000 Versorgungsflügen im Rahmen der Berliner Luftbrücke die Autobahn überquert. Die Entfernungsangabe „550 km“ auf dem Stein bezog sich auf die Replik des preußischen „Null-Meilensteins“ neben dem wieder errichteten Teil der südlichen Spittelkolonnaden an der Leipziger Straße in Berlin.

Für die Organisation zur Aufstellung des Steins und die Feier zu dessen Enthüllung war die Stadt Frankfurt zuständig. Sie vergab die Arbeiten für den Transport von Nürnberg nach Frankfurt und die Steinsetzung an das Baugeschäft Wilhelm Benedikt, Frankfurt-Ginnheim. Der Stein wurde am 2. Oktober 1958 in Nürnberg abgeholt und am 3. Oktober gesetzt; die Rechnung dafür belief sich auf 457,38 DM. Mit der Rechnung von Firma Radlmaier über 500,- DM und einer weiteren des Autobahnamtes über 538,06 DM, vermutlich für die Vorbereitung der Baustelle, kostete diese Aktion insgesamt 1.495,44 DM. Den Gesamtbetrag übernahm das Amt für Wirtschaft und Kredit der Stadt Berlin.¹² Aus den Akten geht nicht hervor, wofür das Autobahnamt seine Rechnung ausgestellt hatte.

Von 1970 – 2015 nicht mehr öffentlich zugänglich

Am Frankfurter Kreuz stand der Berliner Meilenstein nur rund zwölf Jahre. Im Zuge der Fahrbahnerweiterungen der A 5 auf drei bzw. vier Fahrstreifen je Richtungsfahrbahn und des damit verbundenen ersten größeren Umbaus der Kreuzung musste er



Abb. 8: Ansicht des Hofes der Straßen- und Autobahnmeisterei Frankfurt am Main mit Berliner Meilenstein Foto: Reiner Ruppmann, April 2013

1970/71 abgeräumt werden. Die Straßen- und Autobahnmeisterei Frankfurt, bei der damals noch die Erinnerung an die Einweihung 1958 lebendig war, barg ihn fachmännisch und gab ihm im Hof ihres gerade erst bezogenen neuen Geländes am Ortsrand von Frankfurt–Nieder-Eschbach einen würdigen Platz (Abb. 6-8). Die nach Abschluss der Umbauarbeiten am Frankfurter Kreuz an gleicher Stelle errichtete Kopie zerbrach in zwei Teile, als 1995 die Bauarbeiten zur grundlegenden Neugestaltung des Frankfurter Kreuzes begannen; die beiden Hälften landeten im Bauschutt.

Wiederentdeckung und Reaktivierung

Das Interesse an der Erhaltung historischer Zeugnisse der alten Bundesrepublik und entsprechender Forscherdrang führten dazu, dass der längst vergessene Meilenstein vom Frankfurter Kreuz nach rund 45 Jahren wieder in das Rampenlicht rückte. Michael Damm, Gründer der in Frankfurt ansässigen ‚Initiative Denkmalschutz für Berliner Meilensteine‘, ortete ihn nach mühevollen Recherchen in Frankfurter Amtsstuben im Jahr 2010. Am 15. April 2011 beantragte er, den Stein unter Denkmalschutz zu stellen. Wegen Arbeitsüberlastung prüfte das Landesamt für Denkmalpflege Hessen den Antrag erst im August 2013, eine Entscheidung fiel aber nicht. Das ebenfalls angesprochene Amt für Kultur und Wissenschaft der Stadt Frankfurt am Main gab bekannt, es wolle zuerst diese Entscheidung abwarten, bevor es sich mit der Frage befassen würde, wo der Stein wieder aufgestellt werden solle. Die Stadt scheute allerdings die möglichen Kosten.

Auf der Suche nach historischem Material zur früheren Straßen- und Autobahnmeisterei Frankfurt/M. in Rödelheim ‚entdeckte‘ auch der Autor dieser Zeilen im April 2013 den Berliner Meilenstein vom Frankfurter Kreuz im Hof der Straßen- und Autobahnmeisterei. Durch Vermittlung von Christa Junge, Vorsitzende des Vereins Berliner Bärenfreunde e.V. in Berlin, kam der Kontakt mit Herrn Damm zustande. Seitdem war es das gemeinsame Anliegen des ‚Archivs für Autobahn- und Straßengeschichte‘ und der ‚Initiative Denkmalschutz für Berliner Meilensteine‘, dieses Relikt aus der Zeit des Kalten Krieges wieder der Öffentlichkeit zugänglich zu machen, um dauerhaft an die früheren Aktivitäten in der Bundesrepublik Deutschland zur Überwindung der Teilung Deutschlands bzw. Berlins zu erinnern. Die Geschichte des Meilensteins und das Wissen um seine Bedeutung waren bei den Mitarbeitern der Straßen- und Autobahnmeisterei im Laufe der Zeit verloren gegangen. Niemand im Amt hatte darauf geachtet, die jeweils nachfolgende Generation damit vertraut zu machen, dass der Meilenstein seit 1958 in der Obhut des Landesbetriebes für Straßen- und Verkehrswesen, heute Hessen Mobil, steht.



Abb. 9: Der verworfene Standort für den historischen Berliner Meilensteins von 1958 auf dem Mittelstreifen südlich der Überführung der A 3 über die A 5 am Frankfurter Kreuz Foto und Simulation: Reiner Ruppmann

Abb. 10: Projektfoto für die Positionierung des historischen Berliner Meilensteins am Luftbrückendenkmal Foto und Simulation: Michael Damm

Abb. 11: Das Team der Straßen- und Autobahnmeisterei Frankfurt am Main nach der erfolgreichen Platzierung des historischen Berliner Meilensteins Foto: Michael Damm, 21.09.2015





Abb. 12: Der historische Berliner Meilenstein vor seiner Enthüllung. Rechts davon, etwas nach vorne abgesetzt, steht die Erläuterungstafel Foto: Dieter Griesbach-Maisant, 2015

Abb. 13: Enthüllung des historischen Berliner Meilensteins am neuen Standort. Teilnehmer v.l.n.r.: Michael Damm (Initiative Denkmalschutz für Berliner Meilensteine), Dr. Dr. Reiner Ruppmann (Archiv für Autobahn- und Straßengeschichte); Michael Müller (FRAPORT Vorstand Arbeit); Stephan Siegler (Stadtverordnetenvorsteher Stadt Frankfurt am Main) Foto: Helmut Schneider



Als die Straßen- und Autobahnmeisterei Frankfurt am Main im Sommer 2014 eine neue große Salzhalle sowie Ladesilos für den Winterdienst errichtete, war auch eine Umgestaltung des weitläufigen Hofes vorgesehen. Deshalb musste der Meilenstein erneut geborgen und in einer Garage der Fahrzeughalle zwischengelagert werden, um ihn zu einem späteren Zeitpunkt wieder an einem geeigneten Platz auf dem Hof aufzustellen. Dieser Umstand gab dem Reaktivierungsprojekt unerwartet eine glückliche Wendung. Da der Meilenstein eingelagert war, bot sich die Gelegenheit, bei der Denkmalpflege und bei den zuständigen Behörden einen neuen Vorstoß zur Wiedererrichtung zu unternehmen. Im April 2015 stuft das Hessische Landesamt für Denkmalpflege den Kilometerstein als Kulturdenkmal im Sinne § 2.1 des Hessischen Denkmalschutzgesetzes ein.

Grundsätzlich war damit der Weg für eine mögliche Rückkehr des Meilensteins an seinen früheren Standort frei. Doch vor der Wiedererrichtung waren die Frage des neuen Standortes zu klären. Eine Ortsbesichtigung mit dem Leiter der Straßen- und Autobahnmeisterei Frankfurt am Main im April 2015 ergab, dass die Breite der A 5 südlich des Frankfurter Kreuzes, die Höhe der Betonschutzwände am Mittelstreifen und der starke Kraftfahrzeugverkehr gegen eine Wiedererrichtung auf dem Mittelstreifen der Autobahn sprachen. Aus Gründen der Verkehrssicherheit hätte der Stein unmittelbar vor den Mittelpfeilern der Überführung der A 3 über die A 5 auf einem relativ hohen Sockel zwischen den Betonschutzplanken platziert werden müssen. Er wäre dennoch für den an dieser Stelle zumeist mit 100 km/h fließenden Verkehr kaum wahrnehmbar gewesen, da ihn zusätzlich ein Pfeiler der kurz davor stehenden Schilderbrücke verdeckt hätte (Abb. 9).

Darüber wies die Straßenbaubehörde darauf hin, dass der Meilenstein zwischen den Schutzplanken

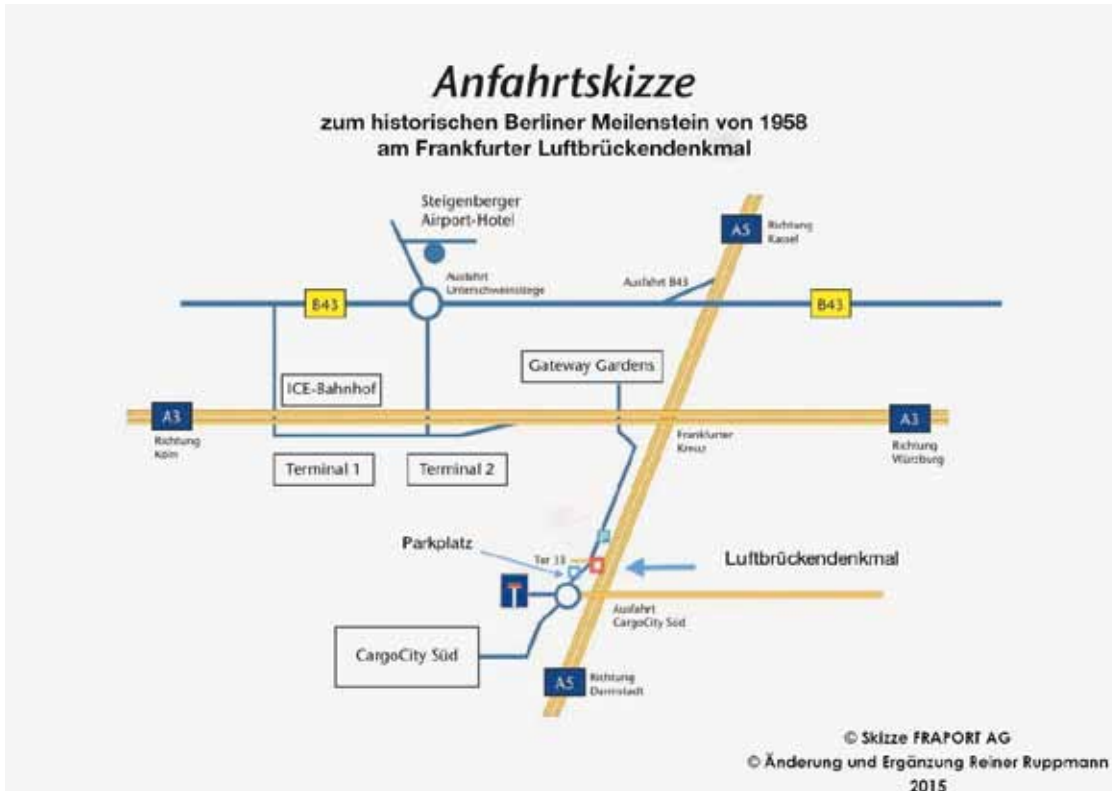


Abb. 14: Wo kann man den historischen Berliner Meilenstein von 1958 besichtigen? Die hier beigegefügte Anfahrtskizze weist den Weg.

im Winter einem ständigen Sprühregen aus Streusalz und Salzlake ausgesetzt sei. Zudem gab es Bedenken, bei Unfällen stelle der Meilenstein einen Gefahrenpunkt dar und könne zerstört werden.

In unbürokratischer Abstimmung mit dem Denkmalschutz, Hessen Mobil und dem Flughafenbetreiber FRAPORT fiel deshalb innerhalb weniger Wochen die Entscheidung, den historischen ‚Berliner Meilenstein‘ neben der A 5 am Luftbrückendenkmal aufzustellen. Eine erneute Ortsbesichtigung an dieser Stelle legte nahe, den Meilenstein gegenüber dem Eingang zu dem eingezäunten Areal in der Fluchtlinie des Luftbrückenbogens zu platzieren.

Der dritte Lebensabschnitt des Original ‚Berliner Meilensteins‘ von 1958

Mit der Betonierung der Sockel für den historischen Stein und die Erläuterungstafel bereitete die Straßen- und Autobahnmeisterei Frankfurt am Main am 21. September 2015 den neuen Standort vor. Bereits am Nachmittag stand der von Patina befreite Stein an seinem neuen Platz.

Die Enthüllung des Meilensteins fand am 25. September 2015 nachmittags um 15:30 Uhr im Rahmen einer schlichten Feier statt. Der Gastgeber, Vorstandsmitglied Michael Müller von der FRAPORT AG als Hausherr, und die Initiatoren des Projekts konnten im nahe gelegenen Da-Vinci-Haus zahlreiche Gäste aus Verwaltung, Wirtschaft und des Vereins ‚Luftbrücke Frankfurt-Berlin 1948-1949 e.V.‘ mit Sitz in Frankfurt am Main willkommen heißen. Das Grußwort des Regierenden Bürgermeisters von Berlin verlas Herr Damm, das von Oberbürgermeis-

ter Peter Feldmann, Frankfurt am Main überbrachte Herr Ruppmann. Stephan Siegler, Stadtverordnetenvorsteher von Frankfurt am Main, würdigte das ehrenamtliche Engagement und den historischen Wert des Kleindenkmals.

An diesem bedeutenden Erinnerungsort des ‚Kalten Krieges‘ wird der Berliner Meilenstein von 1958 zukünftig auf die ideellen und friedlichen Bemühungen um die Einheit Deutschlands und auf die 40 Jahre dauernde Teilung der heute geeinten Hauptstadt Berlin hinweisen.

Anmerkungen

- 1 Siehe dazu den Beitrag „Erster Berliner Meilenstein an der Bundesautobahn“ auf dieser Homepage
- 2 Institut für Stadtgeschichte (ISG), Frankfurt am Main, Magistratsakte Wirtschaftsamt 41
- 3 Zitat aus Frankfurter Neue Presse (FNP) Nr. 231 vom 6. Oktober 1958
- 4 Aktenvermerk Verkehrs- und Wirtschaftsamt Frankfurt am Main vom 3.9.1958, in: ISG, Magistratsakte Wirtschaftsamt 41
- 5 FNP Nr. 231 vom 6. Oktober 1958
- 6 Brief vom 18.8.1958, in: ISG, Magistratsakte Wirtschaftsamt 41
- 7 Landesarchiv Berlin, Dokument B Rep 002 Nr. 26555. Firma Lünig hat der Stadt Syke im Jahr 1957 einen Berliner Meilenstein gestiftet; siehe <http://www.berliner-baerenfreunde.de>
- 8 Angebot vom 3.9.1958 in: ISG, Magistratsakte Wirtschaftsamt 41
- 9 Aktenvermerk vom 4.9.1958, in: ISG, Magistratsakte Wirtschaftsamt 41
- 10 Aktenvermerk vom 10.9.1958, in: ISG, Magistratsakte Wirtschaftsamt 41
- 11 Schreiben Autobahnamt Frankfurt (M) an den Frankfurter Stadtrat Dr. Altheim vom 16.9.1958 und Lagepläne in: ISG, Magistratsakte Wirtschaftsamt 41
- 12 Dokumente in ISG, Magistratsakte Wirtschaftsamt 41