

Anlage 28.

(Drucksache Nr. 26.)

Bericht und Antrag

des Provinzialausschusses,

betreffend den Bau einer Kraftwagenstraße von Bonn über Köln nach Düsseldorf
mit späterer Fortsetzung zum rechtsrheinischen Industriegebiet.

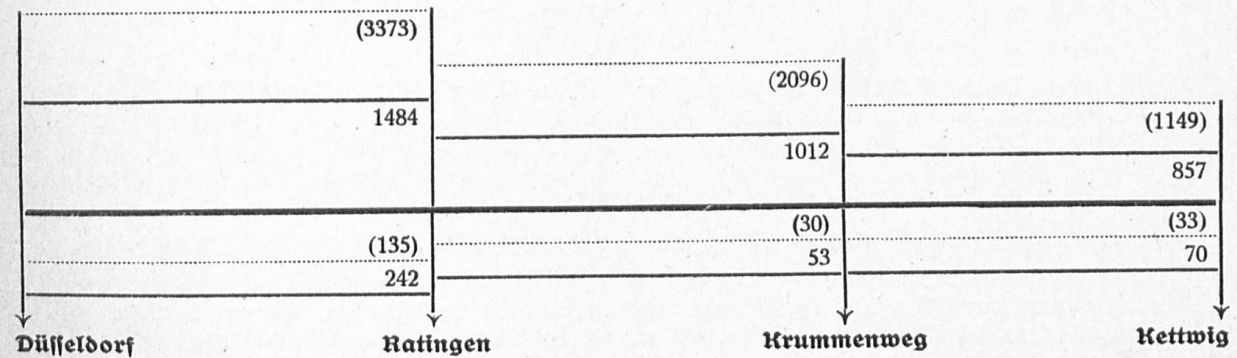
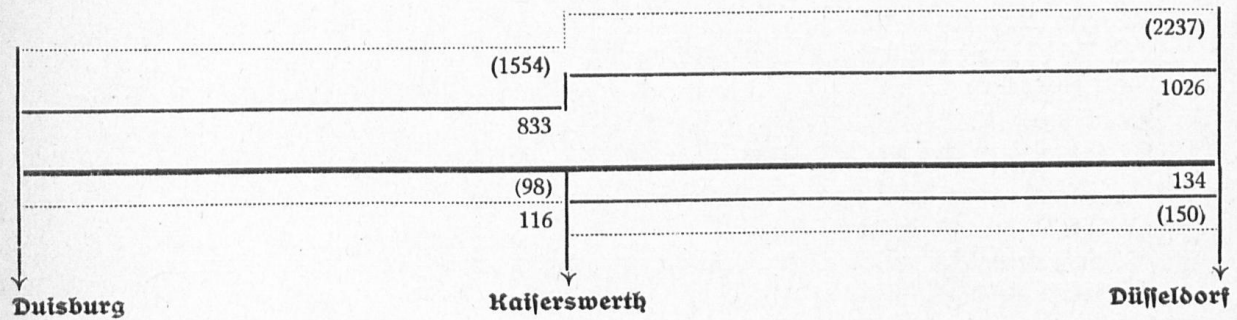
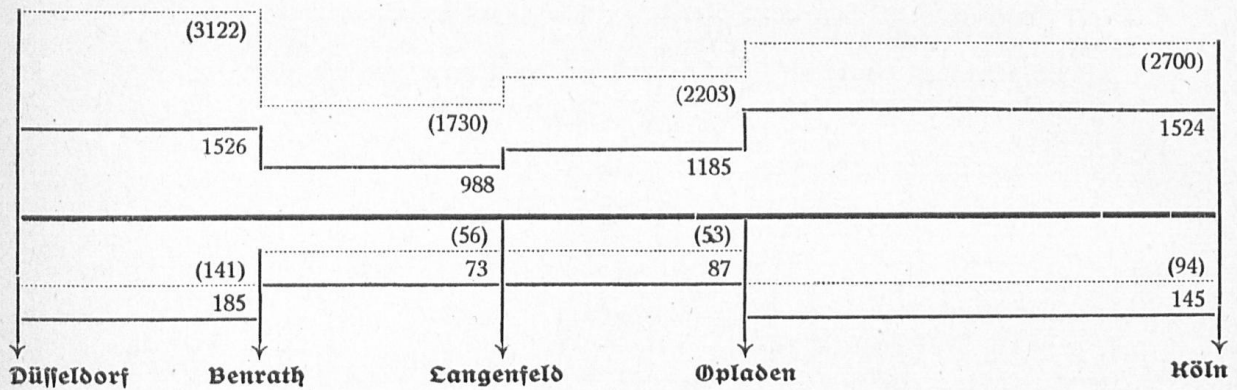
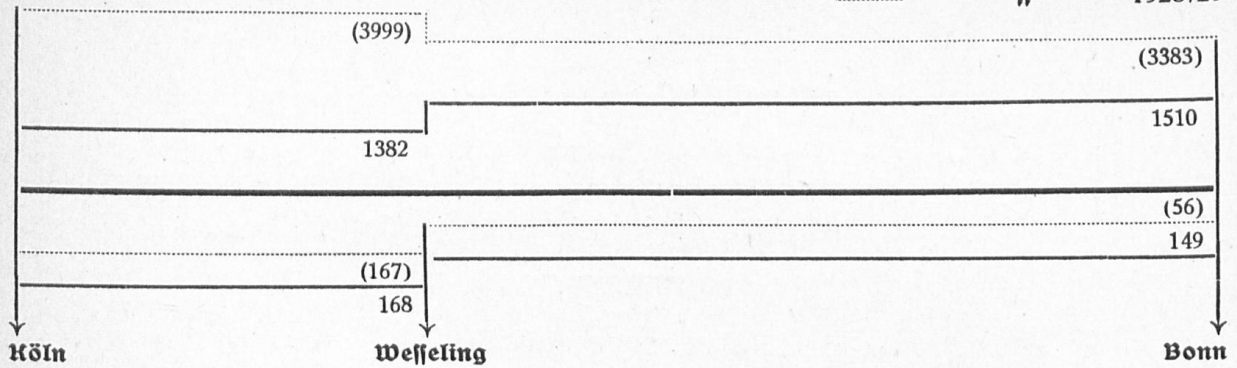
Inhaltsverzeichnis.

I. Begründung für den Bau einer Kraftwagenstraße zwischen Bonn und Industriegebiet	
1. Verkehrsbelastung auf den Straßen zwischen Bonn und Industriegebiet . . .	Seite 121
2. Unzulänglichkeit der vorhandenen Provinzialstraßen zwischen Bonn und Industriegebiet . . .	" 123
3. Bisherige Stellungnahme des Provinziallandtages . . .	" 124
4. Begründung des Vorschlages des Landeshauptmannes	
a) Erbreiterung der vorhandenen Straßen . . .	" 124
b) Trennung des Verkehrs . . .	" 125
c) Vermeidung von Plankreuzungen . . .	" 125
d) Wirtschaftlichkeit einer plankreuzungsfreien Herstellung . . .	" 126
e) Siedlungstechnische Vorteile . . .	" 126
II. Spezielle Erläuterung der Kraftwagenstraße Köln—Bonn.	
1. Linienführung . . .	" 126
2. Grunderwerb . . .	" 127
3. Gestaltung der Straße . . .	" 127
4. Beleuchtung . . .	" 127
5. Bauzeit . . .	" 127
6. Einwirkung auf den Arbeitsmarkt . . .	" 128
III. Die Kraftwagenstraße Köln—Düsseldorf.	
1. Stand der Arbeiten . . .	" 128
2. Kostenvergleich zwischen einer plankreuzungsfreien und einer nicht plankreuzungsfreien Gestaltung . . .	" 128
IV. Weiterführung der Kraftwagenstraße in Richtung des Industriegebietes . . .	" 129
V. Kosten . . .	" 129
VI. Anlagen: 1. Übersichtskarte, 2. Längenschnitt Köln—Düsseldorf, 3. Längenschnitt Köln—Bonn, 4. Regelquerschnitte, 5. Kostenanschlag für Köln—Bonn, 6. Vergleichskostenanschlag für plankreuzungsfreie und nicht plankreuzungsfreie Linienführung Köln—Düsseldorf.	

I. Begründung für den Bau einer Kraftwagenstraße zwischen Bonn und Industriegebiet.**1. Verkehrsbelastung auf den Straßen zwischen Bonn und Industriegebiet.**

Von den rheinischen Provinzialstraßen sind die Verbindungsstraßen, die den Verkehr zwischen den Städten Bonn über Köln nach Düsseldorf zu den Städten Essen und Duisburg des rheinisch-westfälischen Industriegebietes vermitteln, am stärksten belastet. Ein Bild des durchschnittlichen Tagesverkehrs nach den Ergebnissen der Verkehrszählung von 1924/1925 veranschaulichen die folgenden Verkehrsquerschnitte.

— Verkehrsählung 1924/25
 „ „ 1928/29



Die Zahlen oberhalb der stark ausgezogenen Linie bedeuten Anzahl der Kraftfahrzeuge und Krafttrüber.
 „ „ unterhalb „ „ „ „ „ „ „ „ bespannten Fahrzeuge.

Aus diesen Verkehrsquerschnitten geht als eine besonders bemerkenswerte Erscheinung hervor, daß die Straßenzüge in ihrer ganzen Länge eine starke Verkehrsbelastung zeigen. Während im allgemeinen in der Nähe der Städte ein starkes Anschwellen des Verkehrs und in einer gewissen Entfernung der Städte eine starke Abnahme zu beobachten ist, zeigt die Darstellung, daß diese Straßenzüge an keiner Stelle eine Verkehrsbelastung von weniger als 920 Fahrzeugen haben. Nach den statistischen Angaben über die deutsche Verkehrszählung 1924/25 haben von den 89 429 km Straßen des Deutschen Reiches, auf die sich die Verkehrszählung erstreckt hat, nur 0,6% eine stärkere tägliche Belastung als 2000 Tonnen. Die in den vorstehenden Verkehrsquerschnitten angegebenen Straßenzüge weisen nach den Ergebnissen dieser Zählung aber eine geringste Belastung von 2645 Tonnen und eine Höchstbelastung von 5832 Tonnen auf.

In den Berichten und Denkschriften, die dem Provinziallandtag in den letzten Jahren zur Frage des Baues von Autobahnstraßen vorgelegt sind, ist mit einer Verkehrszunahme von rund 100% bis 1930 vorsichtig gerechnet. Die Teilergebnisse der vom Deutschen Straßenbauverband für 1928/29 angeordneten Verkehrszählung lassen aber schon erkennen, daß diese Schätzungen sehr vorsichtig waren; denn die bisherigen Ergebnisse der Zählung auf den obenangegebenen Strecken weisen schon eine Verkehrssteigerung bis zu 165% auf. Dabei ist aber zu berücksichtigen, daß bis jetzt erst die Ergebnisse der ersten Zählperiode in den verhältnismäßig verkehrsschwachen Monaten Oktober und November vorliegen. Es kann also damit gerechnet werden, daß die endgültigen Durchschnittswerte der Verkehrszählung 1928/29 bedeutend über der angenommenen Steigerung liegen werden. Die Zählergebnisse der ersten Zählperiode 1928/29 sind in den Verkehrsquerschnitten durch punktierte Linien bzw. durch eingeklammerte Zahlen angegeben. Einzelzählungen auf den obigen Strecken haben zu Zeiten des Spitzenverkehrs schon Belastungen von 800 bis 1000 Fahrzeugen in der Stunde ergeben.

Die Verkehrssteigerung auf den Landstraßen steht selbstverständlich in einem gewissen Zusammenhang mit der Zunahme der Kraftwagen und wird sich auch entsprechend der weiteren Zunahme an Kraftwagen weiter entwickeln. Die Zunahme der Kraftwagen in Deutschland geht aus folgender Tabelle hervor:

Bezeichnung	1914	1924	1925		1926		1927		1928 Stand am 1. 7. 28.	
				mehr %		mehr %		mehr %		mehr %
Personenwagen	55 000	132 179	174 665	32	206 787	18	267 774	30	351 380	31
Lastkraftwagen	9 071	60 629	80 363	32	90 029	12	100 966	12	121 765	21
Großkraftträder	20 611	97 965	161 508	65	236 411	46	295 186	25	438 288	48,5
Zugmaschinen	—	2 259	9 254	309,65	12 032	19	15 976	45	21 879	37
Zusammen	84 682	293 032	425 790	45	545 259	28	679 902	25	933 132	37

Seit dem Jahre 1925 hat sich also die Zahl der im Deutschen Reich zugelassenen Kraftfahrzeuge und Kraftträder mehr als verdoppelt. Während 1925 im Deutschen Reich noch auf 245 Einwohner 1 Kraftwagen entfiel (Kraftträder nicht mitgerechnet), entfällt am 1. Juli 1928 schon auf 132 Einwohner 1 Kraftwagen. Damit ist aber noch lange nicht der Stand in den Ländern wie Großbritannien, Frankreich und Belgien erreicht. Erst vor einiger Zeit ging eine Notiz durch die Presse, daß in Köln täglich im Durchschnitt 8 bis 9 Kraftwagen zugelassen werden und daß auf der letzten Berliner Automobilausstellung sehr viele Kaufabschlüsse für Rheinland und Westfalen getätigt worden sind.

2. Unzulänglichkeit der vorhandenen Provinzialstraßen zwischen Bonn und Industriegebiet.

Daß die vorhandenen Verkehrsverbindungen zwischen Bonn und dem rheinisch-westfälischen Industriegebiet trotz des tadellosen Zustandes der Bahnhöfe bei der heutigen Belastung nicht mehr ausreichen, beweisen die vielen Klagen, die fast täglich nicht nur von Kraftfahrern, sondern auch von allen anderen Straßenbenutzern sowie den Anliegern laut werden, das beweisen vor allem die vielen Verkehrsunfälle, die auf den Straßen sich ereignen. Soll die Verkehrsfrage auf den Landstraßen in dem Gebiet zwischen Bonn und dem rheinisch-westfälischen Industriegebiet bei der zu erwartenden Verkehrssteigerung nicht ganz katastrophal werden, so müssen bald durchgreifende Maßnahmen

getroffen werden, um Leben und Eigentum des Straßenbenutzers und des Straßenanliegers zu schützen und die wirtschaftliche und industrielle Entwicklung des Gebietes zu fördern.

Es bleibt also die Frage zu lösen, welcher Art die zu ergreifenden Maßnahmen sein müssen.

3. Bisherige Stellungnahme des Provinziallandtages.

Schon mehrfach hat sich der Provinziallandtag in den letzten Jahren mit den Verkehrsverbesserungen auf den Strecken zwischen Bonn—Köln—Düsseldorf—Industriegebiet beschäftigen müssen. Nachdem der 71. Provinziallandtag grundsätzlich die Vorarbeiten für eine Autobahnstraße Köln—Düsseldorf genehmigt hatte, beschloß der 72. Provinziallandtag alsdann den Bau dieser Straße. Dieser Beschluß konnte nicht durchgeführt werden, da er von der Voraussetzung ausging, daß eine Abgabe von den Kraftwagenbesitzern bei Benutzung der Autobahnstraße erhoben werden solle. Diese Abgabeerhebung stieß bei der Reichsregierung auf Schwierigkeiten, sodaß der Bau der Straße nicht in Angriff genommen werden konnte. In der Denkschrift des Landeshauptmanns für den vorjährigen Provinziallandtag über „die Entwicklung des Landstraßenwesens in der Rheinprovinz, insbesondere die Anpassung des Straßennetzes an den Kraftwagenverkehr seit Kriegsende“ ist erneut auf die Notwendigkeit einer leistungsfähigen Nord—Süd—Verbindung, Köln—Industriegebiet, und auf die Notwendigkeit eines Straßenausbaues zwischen Köln und Bonn hingewiesen. In dieser Denkschrift stellte der Landeshauptmann eine eingehende Prüfung über die Zweckmäßigkeit einer vierspurigen durchgehenden Kraftwagenstraße Köln—Bonn und Köln—Düsseldorf—Industriegebiet in Aussicht. Als Ergebnis dieser Prüfung ist die Verwaltung zu der Entscheidung gekommen, daß aus verkehrspolitischen, sicherheitspolizeilichen, straßentechnischen, siedlungstechnischen und wirtschaftlichen Gründen der Bau einer neuen vierspurigen plantkreuzungsfreien Straße für den Kraftwagenverkehr von Bonn über Köln nach Düsseldorf mit Fortsetzung zum Industriegebiet allen Belangen am besten dient.

4. Begründung des Vorschlages des Landeshauptmanns.

a) Erbreiterung der vorhandenen Straßen.

Um ein vollständiges Bild über die Gründe für diese Entscheidung zu bekommen, ist es notwendig, zum Teil auf Ausführungen in früheren Denkschriften zurückzugreifen.

Bei der Prüfung der Frage mußte die Provinzialverwaltung davon ausgehen, daß nur solche Lösungen ernstlich erwogen werden können, die die notwendigen Verkehrsbelange dieses Bezirkes auf absehbare Zeit befriedigen und der weiteren Entwicklung des Kraftwagenwesens in diesem Gebiet Rechnung tragen. Jede Teillösung, die nicht weischaugend ein festes Endziel verfolgt, mußte als unwirtschaftlich abgelehnt werden, da dadurch eine endgültige Lösung sehr erschwert, wenn nicht unmöglich gemacht wird. Wer die zeitigen Verkehrsverhältnisse auf den Straßen zwischen Bonn und dem Industriegebiet zu beobachten Gelegenheit hat, kommt zu der Überzeugung, daß die vorhandenen Straßen mit zweispurigen Fahrbahnen einen derartigen Verkehr unmöglich reibungslos aufnehmen können. Hier helfen nicht mehr Erbreiterungen von einzelnen schmalen Stellen, Ausbau einzelner Kurven und unübersichtlicher Stellen, Vermeidung von Ortsdurchfahrten durch Herstellung von Umgehungsstraßen usw. Aus technischen und wirtschaftlichen Gründen kann nicht einmal eine durchgehende mehrspurige Erbreiterung der alten Straße in ihrer ganzen Länge erwogen werden. Eine solche Erbreiterung würde infolge Anpassung an den vorhandenen Linienzug technisch niemals eine vollständig einwandfreie Linienführung ermöglichen und infolge der bestehenden Bebauung und Inanspruchnahme wertvollsten Garten- und Ackerlandes zu kostspielig und wirtschaftlich untragbar werden.

Für die Strecke Köln—Düsseldorf ist bereits 1926 von der Provinzialverwaltung die Wirtschaftlichkeit einer solchen Erbreiterung untersucht. In der Denkschrift zur Frage der Autobahnstraße Köln—Düsseldorf vom 1. Dezember 1926 heißt es hierüber: „Zunächst wurde der Plan verfolgt, um die Städte Wiesdorf, Dpladen und Benrath Umgehungsstraßen anzulegen und im übrigen die Fahrbahn der Provinzialstraßen zu erbreitern. Ein derartiges Projekt wurde generell ausgearbeitet und veranschlagt. Es ergab sich, daß die Strecke Köln—Düsseldorf unter diesen Umständen um 4 km verlängert wird, daß sich zahlreiche Niveaufkreuzungen nicht vermeiden lassen, und daß die Ausbaukosten mindestens 8 Millionen RM betragen. Da durch eine derartige Lösung den berechtigten Belangen des Automobilverkehrs nicht Rechnung getragen würde und die Anlage einer Autobahnstraße in jeder Hinsicht günstiger und wirtschaftlicher erschien, wurde der Plan fallen gelassen.“

Für die Strecke Köln—Bonn war zu prüfen, ob man die vom vorigjährigen Landtage genehmigte 6 km lange Umgehungsstraße um Godorf und Besseling beiderseits in die vorhandene, zu erbreiternde Provinzialstraße einmünden ließ oder ob diese Umgehungsstraße an eine neu zu bauende Straßenstrecke anzuschließen war.

Die Einführung der Wesseling Umgehungsstraße in die alte Straße nach Bonn zu erwies sich nach den angestellten Ermittlungen als unzweckmäßig, da ein teures Überführungsbauwerk über die Rheinufereisenbahn mit einer für den Kraftwagenverkehr ungünstigen Linienführung der Straße notwendig geworden wäre. Die alte Straße zwischen Wesseling und Bonn weist außerdem scharfe Kurven auf, die bisher schon zu häufigen Unfällen geführt haben und beseitigt werden müssen, wobei nicht nur Straßenverlegungen von größerer Länge, sondern auch Berlegungen der Rheinufereisenbahn vorzunehmen wären. Zudem würde die Beseitigung einer Anzahl von Gebäuden neben der Straße erforderlich sein. Der Grund und Boden neben der alten Straße besteht zum Teil aus hochwertigem Garten- und Bauland, dessen Erwerb sehr hohe Kosten verursachen würde. Eine Kostenermittlung hatte daher das Ergebnis, daß der Bau einer vierspurigen Umgehungsstraße um Godorf und Wesseling und die Erweiterung der vorhandenen Straßen auf vier Spuren mit den notwendigsten technischen Verbesserungen sich nicht billiger stellen würde, als der Bau einer vollständig neuen vierspurigen Straße.

b) Trennung des Verkehrs.

Für die Entscheidung der Verwaltung war aber weiterhin ausschlaggebend, daß eine Trennung des Schnellverkehrs bzw. des durchgehenden Kraftwagenverkehrs von dem übrigen Verkehr möglich wurde. Gerade die Trennung des durchgehenden Kraftwagenverkehrs von dem Fuhrwerks-, Radfahrer- und Fußgängerverkehr wird auf diesen übermäßig mit Kraftwagen belasteten Straßen aber für sehr wesentlich und dringend notwendig gehalten. Eine derartige Trennung wird die Leistungsfähigkeit der Straße für den Kraftwagenverkehr erheblich steigern, eine glattere Abwicklung des Schnellverkehrs ermöglichen, die Erfolge der Industrie in dem Bau schnellfahrender Wagen besser als bisher ausnutzen lassen und vor allem die Verkehrssicherheit erhöhen.

Die Zunahme der Verkehrsunfälle auf den Straßen mit gemischtem Verkehr nehmen erschreckende Ausmaße an. Nicht nur ungezählte Sachwerte werden jährlich durch die Kraftwagenunfälle vernichtet, sondern auch die Zahl der verletzten und getöteten Personen nimmt von Jahr zu Jahr zu. Nach einer Statistik des preussischen Statistischen Landesamtes aus den Jahren 1924 bis 1926 hat die Rheinprovinz von allen preussischen Provinzen bei weitem die meisten tödlichen Unfälle im Kraftwagenverkehr. Die Zahl dieser tödlichen Unfälle im Rheinland betrug z. B. im Jahre 1926 = 444 bei einer Gesamtziffer für ganz Preußen von 1748, also über 25% der tödlichen Unfälle im Kraftwagenverkehr Preußens haben sich 1926 im Rheinlande ereignet. Nach 1926 ist aber noch ein sehr starker Anstieg der Unfälle zu verzeichnen. Für das Gebiet des Deutschen Reiches war die Gesamtzahl der tödlichen Unfälle auf den Straßen durch Kraftwagen im Jahre 1927 etwa zehnmal größer als die Zahl der Todesfälle bei der Eisenbahn. Bei Prüfung der Frage eines großzügigen Straßenausbauens in dem Gebiet der größten Verkehrsdichte mußte also auch die Möglichkeit der Herabminderung der Verkehrsunfälle untersucht werden. Diese wird aber durch die Trennung des Schnellverkehrs von dem langsamen Verkehr unbedingt erreicht werden.

c) Vermeidung von Plankreuzungen.

Eine solche Herabminderung wird aber erst recht in die Erscheinung treten, wenn man sich nicht nur mit einer Trennung der Verkehrsarten begnügt, sondern auch planfreie Kreuzungen mit allen anderen Verkehrswegen für die neue Straße vorsieht. Bei einer derartigen plankreuzungsfreien Straße mit Richtungsverkehr werden fast alle Unfälle, die durch Überholen oder Begegnen mit anderen Fuhrwerken, durch Zusammenstoß an Straßenkreuzungen und Straßeneinmündungen, durch Überfahren von Radfahrern und Fußgängern sowie durch plötzliches Abbremsen bei unvorhergesehenen Hindernissen verursacht werden, in Wegfall kommen. Infolgedessen ist der Wunsch nach einer plankreuzungsfreien Kraftwagenstraße nicht nur aus den Kreisen der Kraftfahrer sowie der Radfahrer und Fußgänger, sondern vor allem auch von der Landwirtschaft wegen der starken Gefährdung der landwirtschaftlichen Fuhrwerke auf diesen Straßen laut geworden, da der landwirtschaftliche Spitzenverkehr früh morgens, mittags und abends zusammenfällt mit den Stunden des größten Kraftwagenverkehrs.

Es ist der Versuch gemacht worden, die voraussichtliche Herabminderung der Verkehrsunfälle besonders die Gefährdung Unbeteiligter durch die Kraftwagen statistisch zu erfassen. Eine Auswertung des vorhandenen statistischen Materials über die Verkehrsunfälle im Kraftwagenverkehr ergibt, daß zurzeit bei mehr als 80% der Kraftwagenunfälle Personen betroffen werden, die mit dem Kraftwagen nichts zu tun haben. Für die im Landkreis Solingen und Landkreis Düsseldorf liegenden Strecken der Straße Köln—Düsseldorf und Düsseldorf—Krummenweg liegt für die Monate November und Dezember die folgende genauere Statistik vor.

Monat	Bei dem Unfall ist ein Zusammenstoß erfolgt vom Kraftfahrzeug				Zusammen	Von den unter 2 aufgeführten Unfällen sind verursacht durch die Einmündung einer anderen Straße, durch eine Straßenturbe oder durch schlechte Überfahrt	Bei einer kreuzungsfreien Kraftwagenstraße würden vermieden (Sa. Sp. 3-5, und 7)	Tote:		Verletzte:	
	a Mit Kraftfahrzeugen	b Mit Schienenfahrzeugen oder Fuhrwerken	c Mit Radfahrern, Fußgängern oder Tieren	d Mit anderen festen Gegenständen, Bäumen, Häusern usw.				a Fahrzeuginsassen	b Unbeteiligte, Fußgänger	a Fahrzeuginsassen	b Unbeteiligte, Fußgänger, Radfahrer usw.
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
Nov.	11	6	16	9	42	6	37	—	2	8	14
Dez.	20	5	7	13	45	12	37	2	2	9	13
	31	11	23	22	87	18	74	2	4	17	27

Nach dieser Statistik hätten von der Gesamtzahl der 87 Unfälle 74, also rund 85% auf einer plankreuzungsfreien Kraftwagenstraße vermieden werden können; bei insgesamt 6 tödlichen Unfällen sind 4 Unbeteiligte betroffen.

d) Wirtschaftlichkeit einer plankreuzungsfreien Herstellung.

Vom wirtschaftlichen Standpunkt betrachtet, stehen die Mehraufwendungen an Baukosten im allgemeinen in keinem Verhältnis zu den großen Vorteilen, die eine plankreuzungsfreie Kraftwagenstraße gegenüber einer Kraftwagenstraße mit Plankreuzungen hat. Abgesehen von der nicht hoch genug einzuschätzenden Erhöhung der Verkehrssicherheit und den sonstigen Vorteilen sind die wirtschaftlichen Vorteile durch geringeren Verschleiß der Kraftwagen und Ersparnisse an Gummi und Betriebsstoff für das Kraftfahrwesen so hoch einzuschätzen, daß sich dadurch Mehraufwendungen an Baukosten auch wirtschaftlich vertreten lassen. Wie hoch z. B. bei der Kraftwagenstraße Köln—Düsseldorf die Mehraufwendungen für eine plankreuzungsfreie Ausführung sind, geht aus den Ausführungen auf Seite 128 dieses Berichtes hervor.

e) Siedlungstechnische Vorteile.

Bei dem Charakter der geplanten Kraftwagenstraße muß der Ausbau von Häusern an die Straße ausgeschlossen werden. Die Ablenkung des größten Teiles des Kraftwagenverkehrs von den vorhandenen Provinzialstraßen auf die Kraftwagenstraße wird die Einwirkung der Stöße der Kraftwagen auf die benachbarten Häuser wesentlich herabmindern und viele Klagen über Beschädigung der Häuser beseitigen.

Eine weitere siedlungstechnische Bedeutung können die geplanten Kraftwagenstraßen dadurch bekommen, daß sie durch Einrichtung geeigneter Kraftfahrlinien den Bau entfernt liegender Siedlungen und dadurch eine Dezentralisation der Bevölkerung ermöglichen sowie den Anschluß von Fabrikgelände in der Nähe der Straße erleichtern.

II. Spezielle Erläuterung der Linienführung der Kraftwagenstraße Köln—Bonn.

1. Linienführung.

Die in dem als Anlage beigefügten Lageplan eingetragene Linienführung für die Strecke Köln—Bonn ist 19,86 km lang; sie ist unter weitgehendster Berücksichtigung der Wünsche der Grundstückseigentümer, der Gemeinden und der sonstigen Interessenten sowie auch im Benehmen mit den Städten Köln und Bonn gewählt worden.

In Köln liegt der Anfangspunkt der Kraftwagenstraße an der Kreuzungsstelle der bisherigen Provinzialstraße Köln—Bonn mit der Militärringstraße. Von dieser Stelle aus kann sich der Verkehr reibungslos durch die Bonner und die innere Ringstraße nach Köln hinein bzw. über die Militärringstraße, die Rheinuferstraßen und die Rheinbrücken rechtsrheinisch in Richtung Düsseldorf verteilen. Da seitens der Stadt Köln der Anschluß der im Bau befindlichen Rheinbrücke bei Mülheim an die Kraftwagenstraße Köln—Düsseldorf geplant wird, ist später ein bequemer Durchgangsverkehr von der Kraftwagenstraße Köln—Bonn auf die Kraftwagenstraße Köln—Düsseldorf gesichert.

Von Köln aus geht die neue Straße zunächst auf etwa 4 km Länge ziemlich parallel mit der vorhandenen Provinzialstraße, mit der sie im allgemeinen auch in derselben Höhe liegt und nur durch einen Graben getrennt ist. Alsdann umgeht sie in großem Bogen die Ortschaften Godorf und

Wesseling, verbleibt westlich der Rheinuferbahn und durchschneidet die Gemarkungen Urfeld, Widdig, Udorf, Hersel und Buschdorf und endigt in Bonn. Der Endpunkt in Bonn ist mit Rücksicht auf die Bebauungspläne der Stadt Bonn und eine spätere bequeme Weiterleitung des Verkehrs in Bonn hinein und über Bonn hinaus im Benehmen mit der Stadt Bonn vorläufig festgelegt. Über die endgültige Einführung in das Gebiet der Stadt Bonn schweben noch Verhandlungen.

2. Grunderwerb.

Für den Bau der Straße wird ein Grunderwerb von etwa 64 ha erforderlich. Die Linienführung ist aber so gewählt, daß landwirtschaftlich besonders wertvolles Gelände möglichst wenig durchschnitten wird. Die bisherigen Verhandlungen mit der Landeskulturbehörde lassen außerdem erwarten, daß etwaige Wirtschafterschwernisse infolge ungünstiger Durchschneidung der Parzellen in einigen Gemarkungen bestimmt und in anderen Gemarkungen voraussichtlich durch Zusammenlegung ausgeglichen werden.

3. Gestaltung der Straße.

Die Kraftwagenstraße liegt fast auf der ganzen Länge im Gelände oder in geringer Auftrags- oder Abtragshöhe. Einen größeren Einschnitt von rund 1 km Länge weist sie lediglich vor der Einführung in Bonn auf.

Für den durch die plankreuzungsfreie Gestaltung der Kraftwagenstraße behinderten Querverkehr über die Straße hinweg ist durch Unter- bzw. Überführung der kreuzenden Kommunikationswege und der wichtigsten Flurwege sowie durch Anlage von Parallelwegen in Verbindung mit den Kreuzungsbauwerken ausreichend Sorge getragen.

Als kleinster Kurvenradius ist 1000 m vorgesehen. Die größte Steigung beträgt 2%. Die Steigungsverhältnisse sind also trotz der häufigeren Gefällwechsel für die wirtschaftliche Ausnutzung der Kraftwagen denkbar günstig, da Gegensteigungen, die in Gefällstrecken ein Abbremsen des Motors erforderlich machen, nicht vorkommen. Die Gefällwechsel werden mit Radien von 1000 m ausgerundet.

Die Breite der Kraftwagenstraße beträgt wie diejenige der geplanten Kraftwagenstraße Köln-Düsseldorf 16 m, von denen 12 m auf die Fahrbahn und je 2 m auf die seitlichen Bankette entfallen. Die Fahrbahn ist vierspurig, in jeder Richtung eine Fahr- und Überholungspur von je 3 m Breite. Die Bankettbreite von 2 m ist vorgesehen, um Baumaterialien zu lagern und um solche Kraftwagen aufzunehmen, die unterwegs eine Reparatur vorzunehmen haben.

Außer den Zufahrten in Köln und Bonn sind zwei weitere Zufahrten nördlich und südlich von Wesseling vorgesehen. Sie bestehen aus zwei Rampen, — je eine links und rechts der Kraftwagenstraße — die den Verkehr von bzw. zu der Kraftwagenstraße durchfahrenden Wagen zu behindern und sind so ausgebildet, daß selbst Lastwagen bis 30 m Ladelänge (Langholz- und Langschienenwagen) ohne Gefahr verkehren können. Es ist beabsichtigt, die Anlage weiterer Zu- und Abfahrten Interessenten auf Antrag auf ihre Kosten vereinzelt zu gestatten, wenn ein dringendes wirtschaftliches Bedürfnis nachgewiesen wird und die Anlage dem Charakter der Straße angepaßt wird.

Für die Ausführung von Erdarbeiten sind rund 340 000 cbm Boden zu bewegen. Die zur Dammschüttung erforderlichen Erdmassen können aus den Einschnitten gewonnen werden.

4. Beleuchtung.

Was die Frage der Beleuchtung der Straße anbelangt, so steht zweifellos fest, daß eine gut beleuchtete Straße, auf der Kraftwagen durchweg mit abgeblendeten Laternen fahren können, für die Sicherheit und Bequemlichkeit des Verkehrs, für die Ausnutzung der Schnelligkeit der Wagen und für die Aufnahmefähigkeit der Straße bei Dunkelheit viel geeigneter ist, als eine Straße ohne Beleuchtung. Da an die Beleuchtung der Kraftwagenstraße andere Anforderungen zu stellen sind, wie an die Beleuchtung auf städtischen Straßen, so ist beabsichtigt, ein etwa 2 km langes Stück als Versuchsstrecke zu beleuchten, um die für den Verkehr zweckmäßigste und im Betriebe wirtschaftlichste Art der Anlage auszuprobieren. Nach Durchführung der Versuche wird einem der nächsten Provinziallandtage über die Frage der Beleuchtung Bericht erstattet werden.

5. Bauzeit.

Zur Ausführung der Bauarbeiten ohne die endgültige Fahrbahnbefestigung wird mit einer Bauzeit von $1\frac{1}{2}$ —2 Jahren gerechnet.

6. Einwirkung auf den Arbeitsmarkt.

Arbeitsmarktpolitisch wird der Bau der Straße sich auf den Arbeitsmarkt des Regierungsbezirkes Köln günstig auswirken. Der Regierungsbezirk Köln weist zurzeit mit 29 vom Tausend die größte Zahl der Arbeitslosen in der Rheinprovinz auf, die ihrerseits den Reichsdurchschnitt weit übertrifft. In dem Antrage des Landeshauptmanns an das Landesarbeitsamt Köln bzw. an den Regierungspräsidenten in Köln zur Erwirkung von Mitteln aus der wertschaffenden Erwerbslosenfürsorge sind für die Durchführung des Unternehmens 420 000 Tagewerke errechnet. Die Einleitung und Durchführung einer derartig umfangreichen Arbeit mit einer solchen Zahl von Arbeitertagewerken wird dem Arbeitsmarkt des Kölner Bezirkes mithin eine wesentliche Erleichterung bringen und auch auf andere Industriezweige in gewissem Umfange belebend einwirken. Nach dem bisherigen Ergebnis der Verhandlungen kann als sicher angenommen werden, daß dem Antrage des Landeshauptmanns entsprochen wird und für die Durchführung des Unternehmens Mittel aus der wertschaffenden Erwerbslosenfürsorge durch die Reichs- und Staatsbehörden bereitgestellt werden.

III. Die Kraftwagenstraße Köln—Düsseldorf.

1. Stand der Arbeiten.

Für den Ausbau der Straße Köln—Düsseldorf soll im wesentlichen das bereits vom 72. Provinziallandtage genehmigte Projekt, dessen Kostenanschlag mit 17 Millionen RM abschloß, beibehalten werden. Die Gründe für die Wahl der Linienführung usw. sind seinerzeit in der Denkschrift des Landeshauptmanns vom 1. Dezember 1926 eingehend erörtert. Wünsche und Anregungen auf Änderung dieser Linienführung, die in den letzten Jahren von einigen Seiten geäußert wurden, sind geprüft, konnten aber in den meisten Fällen nicht als Verbesserung gegenüber dem jetzigen Entwurfe anerkannt werden. Da die Aufstellung des Projektes bereits mehr als 2 Jahre zurückliegt, hat sich leider nicht verhindern lassen, daß an einigen Stellen die für die Kraftwagenstraße vorgesehenen Geländestreifen bereits durch Bauten und industrielle Unternehmungen in Anspruch genommen sind. Die Linienführung wird daher an einigen Stellen noch geändert werden müssen. Die Einführung in das Gebiet der Stadt Köln ist endgültig im Benehmen mit der Stadt Köln in der im Lageplan angegebenen Weise festgelegt. Ein endgültiger Kostenanschlag wird aufgestellt, sobald die erforderlichen Änderungen in der Linienführung festliegen. Er wird dem nächsten Provinziallandtag vorgelegt werden.

2. Kostenvergleich zwischen einer plankreuzungsfreien und einer nicht plankreuzungsfreien Gestaltung.

In der Denkschrift über die Entwicklung des Landstraßenwesens usw., die dem vorigjährigen Provinziallandtage vorgelegen hat, war in Aussicht gestellt, zu dem 1926 aufgestellten Projekt der plankreuzungsfreien Straße Köln—Düsseldorf einen Vergleichsentwurf mit Plankreuzungen aufzustellen. Dieser Vergleichsentwurf ist gemacht. Das Ergebnis geht aus dem als Anlage beigefügten Vergleichskostenanschlag hervor und zeigt, daß die Kosten für eine plankreuzungsfreie Gestaltung der Straße Köln—Düsseldorf nur etwa 10% höher sind, als wenn Plankreuzungen mit anderen Wegen beibehalten werden. Dabei ist allerdings, wie aus dem Längenschnitt hervorgeht, davon ausgegangen, daß Kreuzungen mit Eisenbahnen in Schienenhöhe und Plankreuzungen mit vorhandenen Provinzialstraßen auf alle Fälle vermieden werden müssen.

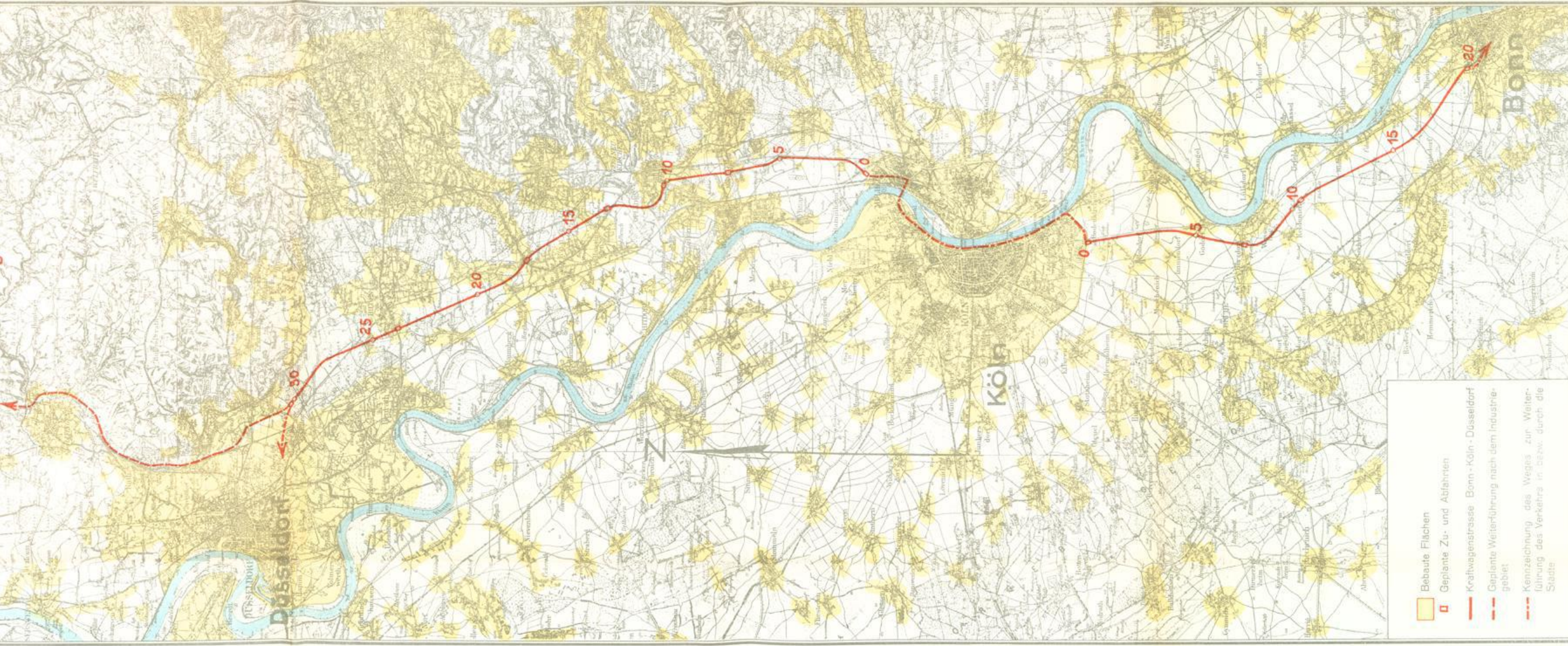
Die verhältnismäßig geringen Mehrkosten werden verständlich, wenn man berücksichtigt, daß auch bei einer nicht plankreuzungsfreien Ausführung erhebliche Erdarbeiten für die Unter- bzw. Überführungen der Eisenbahnen in Schienenhöhe und die vorhandenen Provinzialstraßen sowie vor allem bei der Umgehung von Dpladen und Überschreitung des Wuppertales notwendig werden. Infolgedessen können auch bei den Bauwerken keine wesentlichen Ersparnisse gemacht werden, da die großen Bauwerke beibehalten werden müssen und nur ein Teil der kleinen Brücken in Fortfall kommt. Die Positionen für Herstellung und Befestigung der Fahrbahnen und Bankette sind bei beiden Ausführungen dieselben. Ersparnisse treten noch bei der Anlage und dem Ausbau von Seitenwegen ein, da bei einer nichtplankreuzungsfreien Gestaltung einige Flurwege durch die Kraftwagenstraße unterbrochen und durch neue Seitenwege an das nächste Kreuzungsbauwerk anzuschließen sind; außerdem wird sich auch die Herstellung der Zu- und Abfahrten etwas billiger gestalten, da bei einer plankreuzungsfreien Ausführung der damals vorgegebene bahnartige Charakter der Straße nicht beibehalten werden kann und dadurch die besonderen Anlagen für die Dienstgebäude usw. in Fortfall kommen.

Übersichtskarte

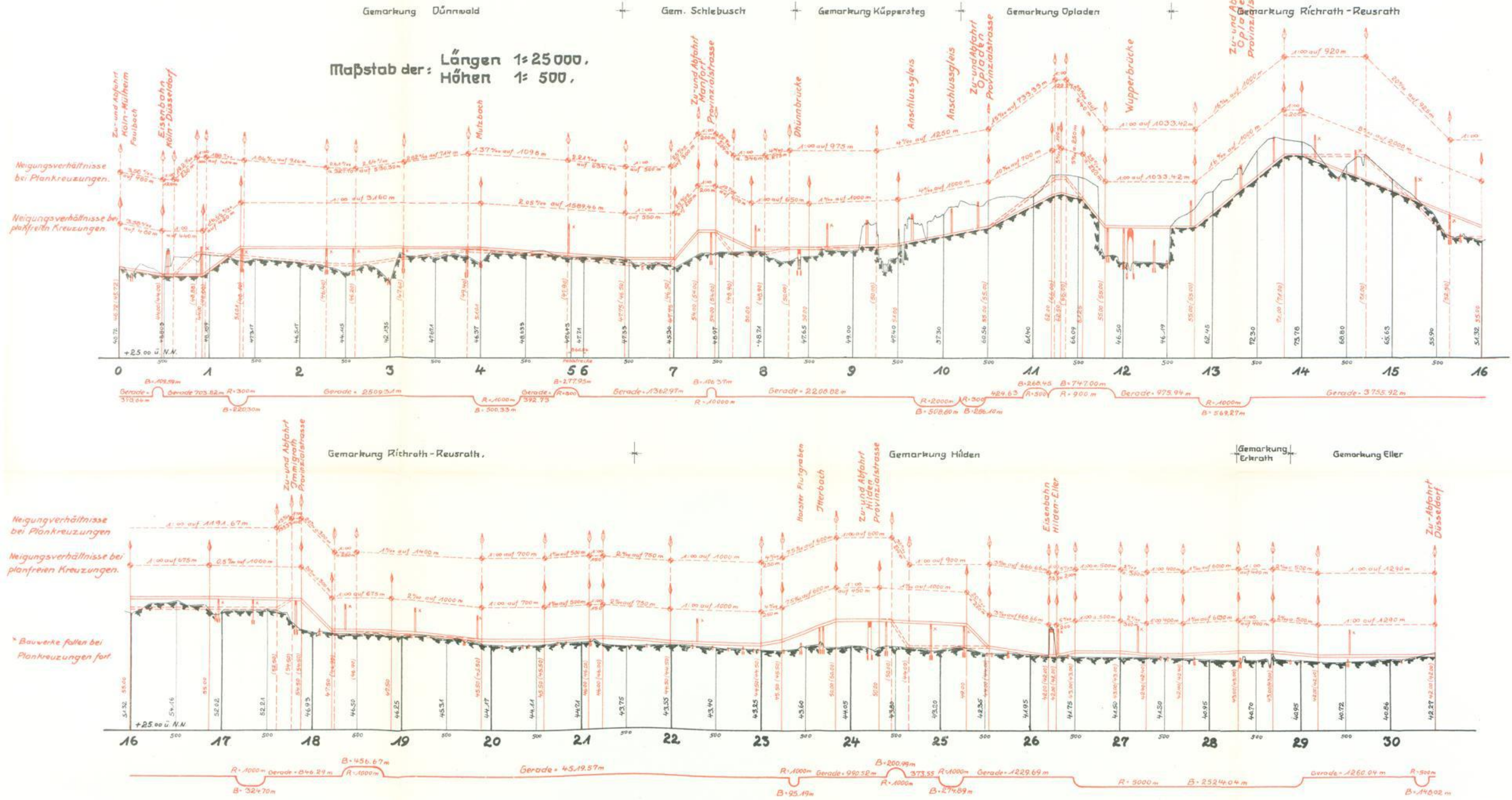
M. 1 : 100 000

Anlage 1

Zum Industriegebiet

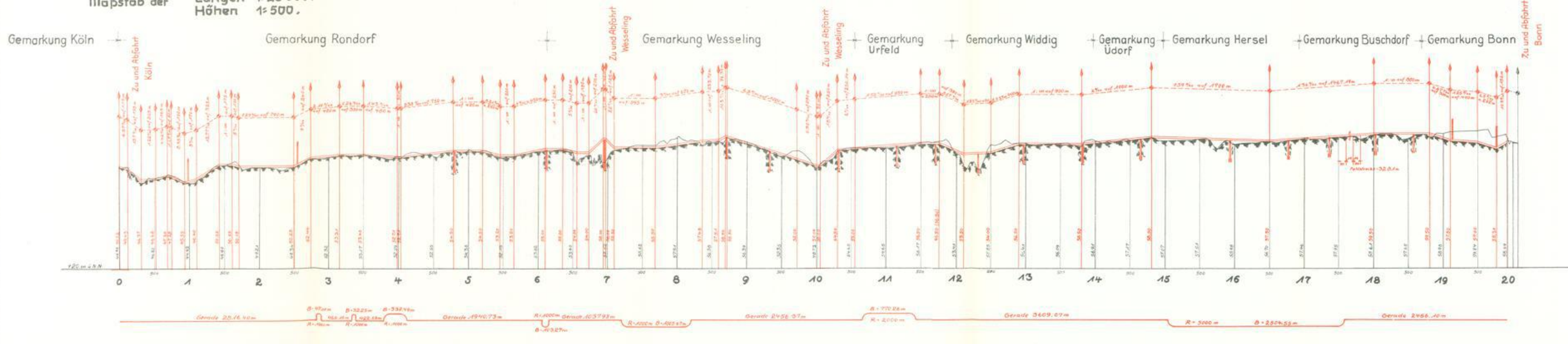


Längenschnitt der Kraftwagenstraße Köln-Düsseldorf.



Längenschnitt der Kraftwagenstraße Köln - Bonn.

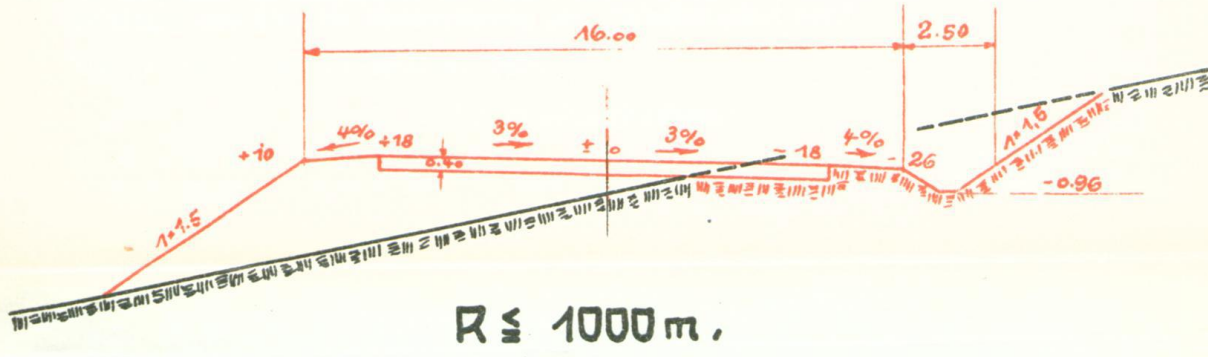
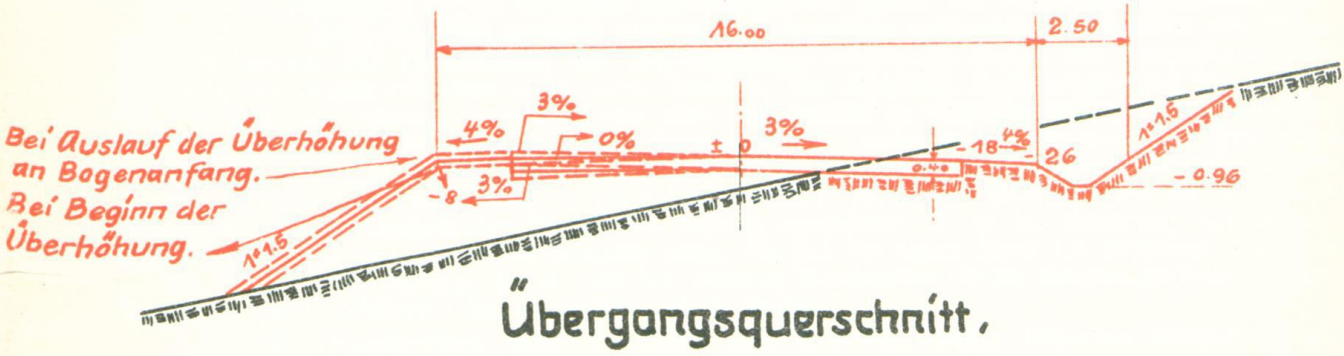
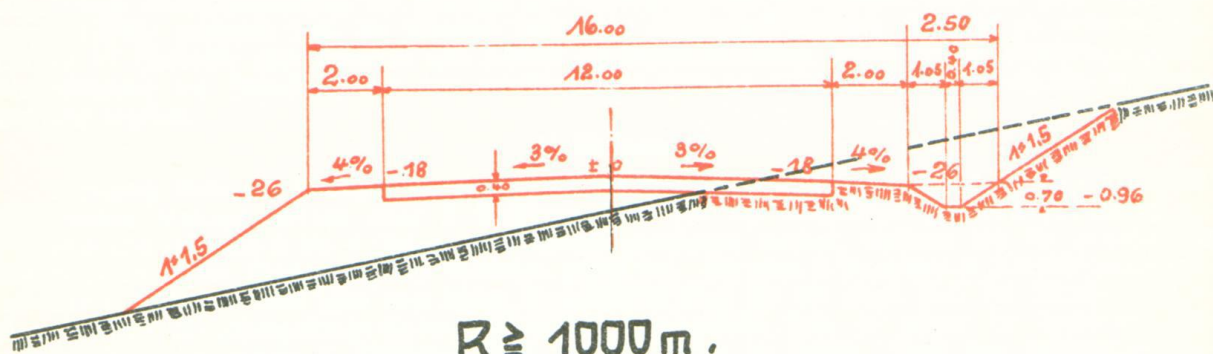
Maßstab der Längen 1:25 000,
Höhen 1:500.



Brack

Regelquerschnitte

Maßstab 1:200.



IV. Weiterführung der Kraftwagenstraße in Richtung des rechtsrheinischen Industriegebietes.

Über die Weiterführung der Kraftwagenstraße über Düsseldorf hinaus in Richtung des Industriegebietes liegen noch keine festen Pläne vor. Eine Linienführung die den Wünschen der Stadt Düsseldorf entspricht, die Siedlungspläne der Stadt Ratingen berücksichtigt und eine Überschreitung des Angertales technisch am leichtesten ermöglicht, ist in dem beigelegten Lageplan punktiert enthalten. Aber auch für diese Strecke müssen noch Vergleichslinien durchgeprüft werden.

Die Weiterführung über Ratingen hinaus ist über die Vorerhebungen noch nicht hinausgekommen. Es sind noch eingehende Verhandlungen mit den beteiligten Städten Essen, Duisburg, Mülheim, dem Landkreis Düsseldorf und vor allem mit dem Ruhr-Siedlungsverband erforderlich. Dabei wird auf die allgemeinen Verkehrsinteressen, die Wünsche und Siedlungspläne der Städte und das vom Ruhr-Siedlungsverband geplante bzw. im Ausbau befindliche Verkehrsnetz Rücksicht zu nehmen sein. Ob die im Interesse einer schnellen und sicheren Verkehrsabwicklung anzustrebende plankreuzungsfreie Linienführung im Industriegebiet aus wirtschaftlichen Gründen möglich sein wird, muß eine besondere Prüfung ergeben.

V. Kosten.

Gemäß Anlage 5 betragen die Kosten für den Bau der Straße Köln—Bonn 11 Millionen RM. Von diesem Betrage werden etwa 3 Millionen RM für die endgültige Fahrbahnbefestigung erforderlich und erst nach 3 bis 4 Jahren in Anspruch genommen werden, nachdem sich die provisorische Fahrbahn unter der Einwirkung des Verkehrs gefestigt hat. Da etwa 2 Baujahre in Aussicht genommen sind und 2 Millionen RM schon vom letzten Provinziallandtag für die einen Teil der Straße Köln—Bonn bildende Umgehungsstraße Godorf—Wesseling bereitgestellt sind, so wären im laufenden und nächsten Jahr im ganzen 6 Millionen RM zur Verfügung zu stellen. Nach den bestimmten Zusagen der zuständigen Ministerien kann mit einem 4%igen Darlehen aus Mitteln der werkschaffenden Erwerbslosenfürsorge in der ungefähren Höhe von 2,50 Millionen RM bei 17jähriger Laufzeit und 2 zinsfreien Jahren gerechnet werden, sodaß vorläufig noch 3,5 Millionen RM ungedeckt wären. In der Vorlage über die Verwendung der für außerordentliche Zwecke des Straßenbaues für das Rechnungsjahr 1929 bereitzustellenden Mittel, die dem Provinziallandtage vorliegt, wird für das laufende Rechnungsjahr ein Teilbetrag von 2,20 Millionen RM angefordert.

Gemäß Anlage 6 sind im Jahre 1926 die Kosten für den Bau der Kraftwagenstraße Köln—Düsseldorf einschließlich der 4,5 Millionen RM betragenden Kosten der endgültigen Fahrbahnbefestigung mit 17,0 Millionen RM ermittelt worden. Die inzwischen gestiegenen Arbeitslöhne und Materialpreise werden eine Umarbeitung des Kostenanschlages erforderlich machen und voraussichtlich eine Erhöhung der Kosten mit etwa 9 bis 10% bewirken. Der endgültige Kostenanschlag soll dem nächsten Provinziallandtag vorgelegt werden. Dieser wird auch darüber zu beschließen haben, ob und in welchen Zeitabschnitten die Durchführung des Baues stattfinden soll. Dabei wird entscheidend die Finanzlage der Provinz, vor allem die Einnahme aus der Kraftfahrzeugsteuer sein. Wie aber in dem Bericht und Antrag, betreffend die Verwendung der für außerordentliche Zwecke des Straßenbaues für das Rechnungsjahr 1929 bereitzustellenden Mittel, des näheren ausgeführt ist, ist die Einleitung des Grunderwerbes zur Freihaltung der Linie dringend nötig. Es sind für diesen Zweck 1,8 Millionen RM vorgesehen. Aus diesem Betrage sollen auch die weiteren Vorarbeiten für die Kraftwagenstraße Köln—Düsseldorf und Düsseldorf—Industriegebiet gedeckt werden.

Der Provinzialausschuß beehrt sich daher, dem Provinziallandtag folgenden Beschluß vorzuschlagen:

„Der Provinziallandtag genehmigt den Bau einer neuen Kraftwagenstraße von Köln nach Bonn durch den Anschluß der vom letzten Provinziallandtage genehmigten Umgehungsstraße Godorf—Wesseling an die Straßenneze der Städte Köln und Bonn mit zwei neuen Straßenstücken, erklärt sich einverstanden mit der Einleitung des Grunderwerbes für die Kraftwagenstraße Köln—Düsseldorf und behält im übrigen dem nächsten Provinziallandtag die Entscheidung über die Einzelheiten des Baues dieser Straße auf Grund des vorzulegenden Kostenanschlages und über die Weiterführung zum Industriegebiet vor.“

Düsseldorf, den 15. Februar 1929.

Der Provinzialausschuß:

Dr. Adenauer,
Vorsitzender.

Dr. Sorion,
Landeshauptmann.

Kostenanschlag

für den Bau einer Kraftwagenstraße von Köln nach Bonn.

Vorderatz	Benennung der Arbeiten und Lieferungen	Einheits- preis <i>R.M.</i>	Geldbetrag <i>R.M.</i>
	Kostenanschlag für den Bau einer Kraftwagenstraße von Köln nach Bonn.		
	Titel I, Grunderwerb.		
64.5	ha Grund und Boden zur Herstellung der Kraftwagen- straße und ihrer Nebenanlagen, sowie der Ländereien, die zur Entnahme oder Ablagerung von Boden dienen oder wegen Zerstückelung oder Unzugänglichkeit mit über- nommen werden müssen, einschl. der Entschädigung für Wirtschaftser schwerungen, Kultur- und Nutzungsentschädi- gungen sowie Wertminderung für 1 ha	21 000.—	1 354 500
	Titel II, Erd- und Böschungsarbeiten.		
340 000	cbm Boden aus den Einschnittstreden der Kraftwagen- straße und aus den Seitenentnahmen zu lösen, auf eine mittlere Entfernung von 400 m zu transportieren und den Erdkörper der Kraftwagenstraße und seiner Nebenan- lagen herzustellen, einschl. der Abräumungsarbeiten und einschl. Abheben und Abdecken von Mutterboden. Ein- begriffen sind die Erdarbeiten zur Herstellung der Über- bzw. Unterführungen der gekreuzten Wege, der Zu- und Abfahrten zu der Kraftwagenstraße sowie der Wirtschafts- wege, die Freilegung der Linie, die Einrichtungsarbeiten, das Besamen der Böschungen, die Herstellung von Bö- schungspflaster sowie die Unterhaltung des Straßenför- pers bis zur Inbetriebnahme der Kraftwagenstraße für 1 cbm	3.—	1 020 000
	Titel III, Seitenwege.		
79 000	qm Seitenwege (Wirtschaftswege sowie Rampen der Unter- bzw. Überführungen) zu planieren und je nach ihrer Bedeutung zu befestigen für 1 qm	6.50	513 500
	Titel IV, Durchlässe und Brücken.		
	Durchlässe jeder Art herzustellen einschl. aller Neben- arbeiten und einschl. Lieferung aller Materialien zusammen		50 000
21	Wegeüber- und Unterführungen als Plattenbalkenbrücken herzustellen einschl. aller Nebenarbeiten und einschl. Liefe- rung aller Materialien (6200 cbm Erdaushub, 3300 cbm Fundamentbeton, 7400 cbm aufgehendes Mauerwerk, 2600 qm Eisenbeton) zusammen		720 000
	zu übertragen:		3 658 000

Vordersatz	Benennung der Arbeiten und Lieferungen	Einheitspreis <i>RM</i>	Geldbetrag <i>RM</i>
	Übertrag:		3 658 000
	Titel V, Fahrbahn.		
239 000	qm Fahrbahn der Kraftwagenstraße einschl. Herstellung des Unterbaues sowie der notwendig werdenden vorübergehenden und der endgültigen Befestigung sowie einschl. Lieferung aller Materialien und einschl. aller Nebenarbeiten für 1 qm	21.—	5 019 000
	Titel VI, Bankette.		
79 600	qm Bankette der Kraftwagenstraße zu befestigen einschl. aller Nebenarbeiten und einschl. aller Materialien für 1 qm	3.80	302 480
	Titel VII, Zu- und Abfahrten.		
7 500	qm Fahrbahn der Zu- und Abfahrten in Wesseling Süd und Nord, einschl. Herstellung des Unterbaues sowie der notwendig werdenden vorübergehenden und der endgültigen Befestigung sowie einschl. aller Nebenarbeiten und einschl. Lieferung aller Materialien für 1 qm	21.—	157 500
4 150	qm Bankette der Zu- und Abfahrten zu befestigen einschl. aller Nebenarbeiten und einschl. Lieferung aller Materialien für 1 qm	3.80	15 770
	Titel VIII, Entwässerungsanlagen.		
	Für Herstellung der Entwässerungsanlagen der Wegeunterführungen sowie der Zu- und Abfahrten zusammen		280 000
	Titel IX, Straßensicherungen.		
	Für Lieferung und Einbau von Schutzsteinen, Schutzgeländer, und sonstigen Sicherungsanlagen zusammen		250 000
	Titel X, Versehen von Häusern.		
	Für das Versehen von Wohnhäusern, Stallungen u. dgl. zusammen		250 000
	Titel XI, Vorarbeiten und Bauleitung.		
	Kosten für allgemeine Vorarbeiten (Landmesserische Arbeiten und Büro), für ausführliche Vorarbeiten (Arbeiten wie vor und Bohrungen), Kosten für Bauleitung (Gehälter der Angestellten, Sachkosten für Büro und Reisen)		330 000
	3% der Bausumme		330 000
	zu übertragen:		10 262 750

Vordersatz	Benennung der Arbeiten und Lieferungen	Einheits- preis <i>R.M.</i>	Geldbetrag <i>R.M.</i>
	Übertrag:		10 262 750
	Titel XII, Insgemein. Für Unvorhergesehenes und zur Abrundung sowie für Beihilfen an die Gemeinden und zum Ausbau von Zu- fahrtsstraßen, Fußwegen usw.		737 250
	zusammen		737 250
	Summe:		11 000 000
	Zusammenstellung.		
	Titel I, Grunderwerb		1 354 500
	Titel II, Erd- und Böschungsarbeiten		1 020 000
	Titel III, Seitenwege		513 500
	Titel IV, Durchlässe und Brücken		770 000
	Titel V, Fahrbahn		5 019 000
	Titel VI, Bankette		302 480
	Titel VII, Zu- und Abfahrten		173 270
	Titel VIII, Entwässerungsanlagen		280 000
	Titel IX, Straßensicherungen		250 000
	Titel X, Versehen von Häusern		250 000
	Titel XI, Vorarbeiten und Bauleitung		330 000
	Titel XII, Insgemein		737 250
	Bausumme: RM		11 000 000

Anlage 6.**Vergleichskostenanschlag**

für den Bau einer plankreuzungsfreien Kraftwagenstraße
mit einer nichtplankreuzungsfreien Kraftwagenstraße.

Bordersätze		Benennung der Arbeiten und Lieferungen	Einheitspreis RM	Geldbetrag	
planfrei	nicht planfrei			planfrei RM	nicht planfrei RM
		<p>Vorbemerkung: Der Vergleichskostenanschlag ist in Anlehnung an die Bordersätze und Einheitspreise des Kostenanschlages von 1926 für die Autobahnstraße Köln—Düsseldorf aufgestellt.</p> <p>Kostenanschlag für den Bau einer Kraftwagenstraße von Köln nach Düsseldorf. (Vergleich zwischen planfreier und nicht planfreier Durchführung).</p> <p>Titel I, Grunderwerb. ha Grund und Boden zur Herstellung der Autobahn und ihrer Nebenanlagen sowie zur Bodenentnahme oder Bodenablagerung zu erwerben, einschl. der Entschädigung für Wertverminderung und für Wirtschafterschwernisse und einschl. der Kosten für zu erwerbende kleinere Baulichkeiten in der Linie und für Vernichtung der Feldfrüchte für 1 ha</p>			
120	116	<p>Titel II, Erd- und Böschungsarbeiten. cbm Abtragsmassen aus den Einschnittstreden der Kraftwagenstraße und den Seitenentnahmen zu lösen, auf eine mittlere Entfernung von 1200 m zu transportieren und den Erdkörper der Kraftwagenstraße und seiner Nebenanlagen herzustellen, einschl. der Abräumungsarbeiten und einschl. des Abhebens und Abdeckens von Mutterboden. Einbegriffen in den Titel sind die Einrichtungsarbeiten, das Besamen der Böschungen, die Herstellung von Böschungspflaster im Anschluß an mehrere Bauwerke, der Bau von zwei Futtermauern und die Unterhaltung des Bahnkörpers bis zur Übernahme durch den Betrieb für 1 cbm</p>	18 400	2 208 000	2 134 400
1 600 000	1 180 000	<p>Titel III, Seitenwege. qm Seitenwege zu planieren und je nach ihrer Bedeutung zu befestigen für 1 qm eine Eisenbetonbrücke und 13 Durchlässe im Zuge der Seitenwege herzustellen, einschl. der Lieferung aller Materialien</p>	2.50	4 000 000	2 950 000
54 000	49 900		5.—	270 000	249 500
				60 000	60 000
		zu übertragen:		6 538 000	5 393 900

Vordersätze		Benennung der Arbeiten und Lieferungen	Einheitspreis RM	Geldbetrag	
planfrei	nichtplanfrei			planfrei RM	nichtplanfrei RM
		Übertrag:		6 538 000	5 393 900
		Titel IV, Bauwerke.			
46	46	Durchlässe jeder Art herzustellen einschl. aller Nebenarbeiten und einschl. Lieferung aller Materialien zusammen		290 000	290 000
38	17	Wegeüber- und -Unterführungen als Plattenbalkenbrücken herzustellen, einschl. aller Nebenarbeiten und einschl. Lieferung aller Materialien zusammen		1 260 000	620 000
6	6	Sonderbauwerke — Brücken mit größerer Spannweite oder eisernem Überbau — herzustellen, einschl. Lieferung aller Materialien zusammen		830 000	830 000
		Titel V, Fahrbahn.			
353 000	353 000	qm Fahrbahn der Kraftwagenstraße. Als Preis für eine gute Fahrbahnbefestigung einschl. aller Nebenarbeiten für 1 qm	16.—	5 648 000	5 648 000
		Titel VI, Zu- und Abfahrten.			
		Auf den Zu- und Abfahrten der Kraftwagenstraße in Köln, Manfort, Opladen, Immigrath, Hilden und Düsseldorf die Rampen zu pflastern, je ein Dienstgebäude zu errichten und die erforderlichen Einzäunungen herzustellen, einschl. Lieferung aller Materialien zusammen		400 000	312 000
		Titel VII, Vorarbeiten und Bauleitung.			
		Kosten für allgemeine Vorarbeiten (landmesserische und Büroarbeiten), für ausführliche Vorarbeiten (Arbeiten wie vor und Bohrung), Kosten für Bauleitung (Gehälter der Angestellten, Sachkosten für Büro und Reisen). 3% der Bausumme		510 000	459 000
		Titel VIII, Insgemein.			
		Für Verzinsung während der Bauzeit		680 000	612 000
		Für Herstellung einer Beleuchtungsanlage		350 000	350 000
		Für Unvorhergesehenes und zur Abrundung		494 000	485 100
		Summe:		17 000 000	15 000 000