

Die Patenschaft wirkt sich in finanzieller Hinsicht hauptsächlich in der Richtung einmaliger Aufwendungen für die Überführung des betreffenden Friedhofs in einen würdigen Zustand aus. Die laufende Unterhaltung fällt nach den bestehenden Vereinbarungen der französischen Regierung zu. Die zu leistenden Arbeiten werden im engsten Einvernehmen mit der Regierung und den in Frage kommenden Reichsbehörden durch Vermittlung des Volksbundes Deutscher Kriegsgräberfürsorge ausgeführt.

Für die Instandsetzung des Friedhofes sind folgende Arbeiten auszuführen:

Am Hauptzugang muß ein massiver Torabschluß geschaffen werden, da heute nur eine einfache Hecke ohne besondere Betonung des Eingangs, die Gesamtfäche umgibt.

Durch die Anlage der Gräber ist der freidige Untergrund des Geländes zutage gefördert, so daß eine weiße steinige Oberfläche entstanden ist. Es soll, wie es bei ähnlichen Friedhöfen in Frankreich bereits geschehen ist, die Gräberfläche begrünt werden, und zwar mit einem Pflanzenmaterial, das in dem betreffenden Boden gedeiht und nur geringer Pflege bedarf. Die Wege werden in dem jetzigen Zustand belassen werden können. Bei der großen Ausdehnung des Friedhofes muß die Bepflanzung in wirksamer Weise zusammengefaßt werden, und zwar soll das durch Baumreihen an drei Grenzseiten geschehen. Dadurch erhält der Friedhof einen Rahmen, der ihn von der Umgebung absondert. Bei der Lage des Friedhofes auf einem Abhang wird hierdurch auch ein Überblick über die ganze Anlage von fern her ermöglicht. Auf der höchsten Stelle des Geländes soll im Zusammenhange mit der Anpflanzung ein bescheidenes Denkmal errichtet werden, dessen Abmessung durch die bestehenden Bestimmungen begrenzt ist. Dieses Denkmal soll gleichzeitig als Gedächtniskapelle eingerichtet werden in der in würdiger Weise, vielleicht in Buchform, die Namen sämtlicher auf dem Friedhof beigesetzten Soldaten verzeichnet werden.

Der Provinzialausschuß beehrt sich zu beantragen:

„Der Provinziallandtag erklärt sich damit einverstanden, daß der Provinzialverband die Patenschaft für den Deutschen Kriegerfriedhof bei Maison blanche, Gemeinde Neuville St. Vaast zwischen Arras und Douai, übernimmt und daß hierfür der einmalige Betrag von 100 000 *R.M.* aufgewendet wird.“

Düsseldorf, den 17. März 1930.

Der Provinzialausschuß:

Dr. Udenauer,
Vorsitzender.

Dr. Sorion,
Landeshauptmann.

Bericht

des Provinzialausschusses

Anlage 26.

(Drucksache Nr. 24.)

über die Entwicklung des Verkehrs auf den Provinzialstraßen in der Zeit von 1925 bis 1929.

Der Provinzialausschuß hat dem 71. Rheinischen Provinziallandtag im März 1926 einen Bericht über die Zunahme des Verkehrs auf den Provinzialstraßen vorgelegt, der außerdem noch einige Angaben über die Anpassung der Straßen, insbesondere der Bahnen, an diesen Verkehr und über die dadurch entstehenden Kosten enthielt.

Der Bericht beruhte auf den Ergebnissen der ersten für ganz Deutschland nach einheitlichen Gesichtspunkten vom deutschen Straßenbauverband veranlaßten Verkehrszählung, die vom 1. Oktober 1924 bis 30. September 1925 durchgeführt wurde. Vergleichsmöglichkeiten mit früheren Zählungen waren nur in sehr ungenügendem Maße vorhanden. Als Vergleichswerte standen nur die Ergebnisse der früheren Verkehrszählung von 1903/04 zur Verfügung, aus einer Zeit also, in der der Kraftwagen noch kaum irgendwelche Bedeutung gewonnen hatte.

Immerhin bot die Auswertung der Zählungsergebnisse eine geeignete Grundlage für die weiteren Entschlüsse der Straßenbauverwaltung über den Ausbau der Provinzialstraßen. Es fehlte jedoch jeder Anhaltspunkt für die Entwicklung des Verkehrs, sowohl hinsichtlich der Änderung der einzelnen Verkehrsarten (bespannte Fahrzeuge, Motorräder und Personenkraftwagen, Lastkraftwagen) wie hinsichtlich der in den einzelnen Teilen der Provinz zu erwartenden zweifellos verschiedenen Vergrößerung des Gesamtverkehrs.

Unmehr liegen die Ergebnisse der in der Zeit vom 1. Oktober 1928 bis 30. September 1929 veranstalteten zweiten deutschen Verkehrszählung vor. Sie sind auf den beigegeführten Karten 1 und 2 und für einige besondere Punkte der Provinzialstraßen jedes Landesbauamts eingehender in der Zusammenstellung 1 dargestellt. Die Karte 1 zeigt den durchschnittlichen Tagesverkehr nach der Gesamtbelastung in Tonnen (1000 kg) in Verkehrsstufen, die durch verschiedene Farben kenntlich gemacht sind; die Karte 2 zeigt in ähnlicher Weise den durchschnittlichen Verkehr mit Kraftfahrzeugen, jedoch ohne Einrechnung der Motorräder. Große Unterschiede weisen die beiden Karten nicht auf, weil der Verkehr mit Kraftwagen für die Gewichtsbelastung ausschlaggebend ist und der Verkehr mit bespannten Fahrzeugen in der Rheinprovinz immer stärker zurückgeht. Die Krasträder sind bei Aufstellung der Karte 2 nicht berücksichtigt, weil einmal ein großer Teil, etwa 80 v. H., Leichtkrasträder sind, die von der Zahlung der Kraftfahrzeugsteuer befreit sind, andererseits die Krasträder eine geringere Abnutzung der Straßenbahnen hervorrufen als die Kraftwagen, besonders die Lastkraftwagen. Wohl nehmen die Motorräder einen Teil des Verkehrsraumes in Anspruch, so daß besonders starker Verkehr mit Krasträdern die Erweiterung der Straßen früher notwendig machen kann, als das sonst der Fall sein würde.

In der Zusammenstellung 1 ist für einige besonders wichtige Straßenstrecken in jedem Bauamtsbezirk die Entwicklung der einzelnen Verkehrsarten und des Gesamtverkehrs sowie der Anteil des Verkehrs mit bespannten Fahrzeugen am Gesamtverkehr ausführlich dargestellt.

Die mangelnde Vergleichsmöglichkeit, die, wie oben ausgeführt, die Verwertbarkeit der ersten Zählung von 1924/25 beeinträchtigte, ist für die Auswertung der zweiten Zählung von 1928/29 vorhanden. Der Vergleich der beiden Zählungen gibt ein richtiges und für viele Probleme des praktischen Straßenbaues allgemeiner und besonderer Art wichtiges und bedeutungsvolles Bild der Verkehrsentwicklung.

Die Zusammenstellung 2 enthält eine Übersicht der Anteile der einzelnen Verkehrsarten am Gesamtverkehr und des Gesamtverkehrs selbst für die einzelnen Landesbauämter und für die ganze Provinz, und zwar berechnet nach dem durchschnittlichen Tagesverkehr für ein km Straßenlänge.

Dieser ergibt für die ganze Provinz bei den bespannten Fahrzeugen eine Abnahme von 73 auf 58 Fahrzeuge um 21 v. H., bei den Motorrädern und Personenkraftfahrzeugen eine Zunahme von 99 auf 258 um 160 v. H. und bei den Lastkraftwagen eine Steigerung von 57 auf 92 um 61 v. H. Der Anteil der einzelnen Verkehrsarten am Gesamtverkehr stellt sich wie folgt: Der Anteil der bespannten Fahrzeuge ist von 1925 bis 1929 zurückgegangen von 32 v. H. auf 14 v. H., der Anteil der Motorräder und Personenkraftwagen ist gestiegen von 43 v. H. auf 63 v. H. und der Anteil der Lastkraftwagen hat sich von 25 v. H. auf 23 v. H. ermäßigt. Der Verkehr mit bespannten Fahrzeugen hat also der Zahl nach erheblich, verhältnismäßig zum Kraftfahrzeugverkehr sogar außerordentlich stark abgenommen, der Verkehr mit Motorrädern und Personenkraftwagen hat der Zahl nach und verhältnismäßig sehr stark zugenommen, der Verkehr mit Lastkraftwagen schließlich hat der Zahl nach stark zugenommen, jedoch ist der Anteil am Gesamtverkehr infolge der besonders großen Vermehrung des Verkehrs mit Personenkraftfahrzeugen um ein geringes Maß gesunken.

Wenn man für die ganze Provinz die beförderten Lasten, in denen das Eigengewicht der Fahrzeuge und der Zugtiere enthalten ist, betrachtet, so sind die Verhältnisse ähnlich. Der Anteil des Verkehrs bespannter Fahrzeuge am Gesamtverkehr ist von 22 v. H. auf 10 v. H. zurückgegangen, der Anteil des Verkehrs mit Motorrädern und Personenkraftfahrzeugen ist von 24 v. H. auf 37 v. H. gestiegen und der Anteil der Lastkraftwagen ist von 54 v. H. auf 53 v. H. um ein ganz geringes Maß gefallen.

Von Interesse ist die verschiedene Höhe des Anteils der einzelnen Verkehrsarten am Gesamtverkehr in den Bezirken der einzelnen Landesbauämter. Der Verkehr mit bespannten Fahrzeugen ist am größten in den verkehrsarmen Bauämtern Prüm mit 21 v. H. und Cochem mit 20 v. H., am kleinsten in den verkehrsreichen Bauämtern Düsseldorf mit 4 v. H., Köln, Arefeld und Bonn mit je 8 v. H. Der Verkehr mit Motorrädern und Personenkraftwagen ist anteilmäßig am stärksten in den Gegenden mit starkem Erholungsverkehr, in den Bauämtern Kreuznach, Bonn, Cochem, Koblenz und Siegburg, wobei auch der Durchgangsverkehr eine gewisse Rolle spielt, am schwächsten in Gegenden mit industrieller Entwicklung, die wenig Erholungsorte und Naturschönheiten aufweisen, wie zum Beispiel in den Bauämtern Arefeld und Cleve. In diesen Bauämtern und in Düsseldorf, Köln und Aachen überwiegt daher anteilmäßig der Lastkraftwagenverkehr.

Wenn man für die einzelnen Landesbauämter in der Zusammenstellung 2 die gesamte Tagesbelastung in Tonnen für ein km Straßenlänge und ihre Steigerung seit 1925 betrachtet, so ist festzustellen, daß die Steigerung des Verkehrs in den früher schon mit stärkerem Verkehr belasteten Bauämtern größer ist als in den Bauämtern mit schwachem Verkehr. Während im Bereiche des Landesbauamts Prüm der gesamte Verkehr nur um 12 v. H., im Landesbauamt Cochem um 13,5 v. H. zugenommen hat, ist er im Bauamt Arefeld um 100 v. H. gewachsen. Die durchschnittliche Tagesbelastung in Tonnen für

ein km Straßenlänge in den drei verkehrsreichsten Bauämtern Düsseldorf, Köln und Arefeld betrug 1925 = 1163 t, 1929 = 2048 t, Steigerung um 76 v. H. Im Durchschnitt der drei verkehrsärmsten Bauämter Prüm, Cochem und Trier sind die entsprechenden Zahlen: 1925 = 251 t, 1929 = 347 t, Steigerung um 38 v. H. Im Durchschnitt der ganzen Provinz ist der Gesamtverkehr um 68 v. H. gestiegen. Die Feststellung in dem Berichte vom Jahre 1926, daß in dem nördlichen Teile der Provinz, etwa nördlich der Linie Aachen—Guskirchen—Bonn—Gummersbach, sich ein außerordentlich viel stärkerer Verkehr abspielt, besonders wenn man die über die Straßen beförderten Lasten (Karte 1) betrachtet, als in dem südlichen Teil, der, abgesehen von einigen Hauptdurchgangsstraßen, sehr viel verkehrsärmer ist, trifft noch durchaus zu; der Unterschied ist sogar noch bedeutend größer geworden.

Als Merkwürdigkeit wird noch die bisher wahrscheinlich höchste jemals vorgekommene Verkehrsbelastung einer Landstraße erwähnt: Am 14. Juli 1929, an dem das große Rennen auf dem Mürburggring stattfand, wurden in Altenahr bei km 27,0 der Provinzialstraße Bonn—Trier in der Zeit von 6 bis 22 Uhr 15 800 Kraftfahrzeuge, im Durchschnitt 16,5 Kraftfahrzeuge in der Minute gezählt. In der verkehrsreichsten Stunde, von 8 bis 9 Uhr, durchfuhren sogar 1720 Kraftfahrzeuge, 28,7 Fahrzeuge in der Minute, die Zählstelle. Dieser Riesenverkehr konnte auf der zweispurigen Straße sich nur deshalb ohne größere Störungen abwickeln, weil bespannte Fahrzeuge wegen des Sonntags die Straße nicht benutzten, weil der Verkehr sich nur in einer Richtung bewegte und weil es sich nur um Motorräder und Personenkraftwagen, nicht um langsam fahrende Lastkraftwagen handelte.

Die Verteilung der einzelnen Verkehrsstufen, wie sie auf der Karte 1 dargestellt sind, auf die Landesbauamtsbezirke ist aus der Zusammenstellung 3 ersichtlich. Im Vergleich mit dem Ergebnis der Zählung von 1924/25 haben die niedrigen Verkehrsstufen stark abgenommen. Die Länge der Straßenstrecken mit einem Tagesverkehr von mehr als 2000 t hat sich von 219,0 km auf 839,4 km, also auf nahezu die vierfache Länge gegenüber 1925, erhöht.

Die gesamte Verkehrsbelastung und die zu erwartende Steigerung dieser Belastung bildet die Hauptgrundlage für die zweckentsprechende Wahl der Fahrbahnbefestigung; dabei ist der Umfang des Verkehrs mit bespannten Fahrzeugen und mit Lastkraftwagen besonders zu berücksichtigen. Die Wahl einer leichteren oder schwereren Befestigung und damit die Höhe der Ausbaumkosten der Fahrbahnen sind zum allergrößten Teil von der Stärke und der Art des Verkehrs abhängig, wobei der Lastkraftwagenverkehr höhere Aufwendungen verursacht als der Verkehr mit Personenkraftwagen, während der Motorradverkehr eine Vermehrung der Kosten nur in geringem Maße herbeiführt. Die vorerwähnte Umschichtung des Verkehrs, besonders der Rückgang des Verkehrs bespannter Fahrzeuge in Verbindung mit den für die Erhaltung der Straßenfahrbahnen günstigen Fortschritten in der Vereifung der Lastkraftwagen, haben die Leistungsfähigkeit leichter und billigerer Straßenbauweisen in erheblichem Maße gesteigert. Während man zum Beispiel früher eine durch Oberflächenbehandlung geschützte Schotterdecke nur bis zu einem Tagesverkehr von 500 t für technisch und wirtschaftlich brauchbar hielt, genügt diese Bauweise unter den heutigen Verhältnissen noch für einen Verkehr von 1000 bis 1500 t je nach der Art des Verkehrs. Als Folge dieser Zusammenhänge ergibt sich, daß im nördlichen Teil der Provinz schwerere und kostspieligere Fahrbahnbefestigungen in viel größerem Maßstabe ausgeführt sind und noch ausgeführt werden müssen als im südlichen Teil.

Der Ausbau der Straßen in bezug auf die Linienführung und die Beseitigung von Gefahrstellen aller Art und der Bau neuer Straßen ist in den Gebieten am dringlichsten, wo der Verkehr am größten ist, weil einerseits in diesen Gebieten infolge der Dichte des Verkehrs die Unfallmöglichkeiten sich vervielfachen und andererseits Verbesserungen dort einer möglichst großen Zahl von Straßenbenutzern zugute kommen.

Gelten die vorstehenden Gesichtspunkte für die Verteilung der Geldmittel für den Straßenbau innerhalb der Provinz, so gelten sie natürlich in gleicher Weise auch für die Verteilung des für Straßenbauzwecke bestimmten Ertrages der Kraftfahrzeugsteuer innerhalb Preußens. Es muß also die Verteilung gerechterweise nicht nach Maßgabe des Gebietsumfanges und der Länge der Straßen, sondern nach Maßgabe des Verkehrsumfanges vorgenommen werden.

Das Verhältnis des Verkehrs in der Rheinprovinz zu dem Durchschnittsverkehr in Preußen konnte in dem Bericht vom Jahre 1926 nicht untersucht werden, weil die Ergebnisse der Verkehrszählung für die anderen Provinzen damals noch nicht zur Verfügung standen. Zur Zeit sind für die Zählung 1928/29 die Zahlen für die übrigen Teile Preußens gleichfalls noch nicht bekannt. Jedoch ist es möglich, für die erste Zählung 1924/25 den Vergleich jetzt anzustellen.

Der Anteil an Straßenstrecken mit mehr als 800 t Tagesverkehr war in der Rheinprovinz 22,8 v. H. der gesamten Straßenlänge, im ganzen preußischen Staat nur 5,2, also etwa ein Viertel; der mittlere Gesamttagesverkehr, auf ein km Straßenlänge bezogen, betrug für die Rheinprovinz 613 t, für ganz

Preußen 323 t, also etwa die Hälfte; schließlich war der Anteil des Verkehrs mit bespannten Fahrzeugen, der an der Aufbringung der Kraftfahrzeugsteuer nicht beteiligt ist, am Gesamtverkehr in der Rheinprovinz 22,8 v. H., in Preußen dagegen 53 v. H., also weit mehr als doppelt so hoch.

In der Zusammenstellung 4 ist die Zunahme des Bestandes an Kraftwagen in Preußen und in der Rheinprovinz dargestellt unter Angabe des prozentualen Anteils der Rheinprovinz und der Zahl der Kraftwagen, die auf ein qkm Gebietsumfang und auf ein km Straßenlänge entfallen. Es geht aus der Zusammenstellung hervor, daß allerdings der prozentuale Anteil der Rheinprovinz am Bestande an Kraftfahrzeugen in Preußen in den Jahren 1925 bis 1929 langsam bei Personenkraftwagen von 24 v. H. auf 20 v. H. und bei Lastkraftwagen von 34 v. H. auf 28 v. H. abgenommen hat, daß aber immer noch auf ein km Straßenlänge in der Rheinprovinz viermal so viel und auf ein qkm Gebietsumfang 2,6 mal soviel Kraftwagen entfallen als in ganz Preußen. Ganz besonders muß darauf hingewiesen werden, daß auch jetzt noch 28 v. H. aller in Preußen vorhandenen Lastkraftwagen in der Rheinprovinz beheimatet sind und daß gerade diese Fahrzeuge, wie mehrfach erwähnt, die Straßenfahrbahnen besonders stark beanspruchen und daher die Kosten der Unterhaltung und des Ausbaues in hohem Maße steigern. Demnach wird auch das Ergebnis der neuen Verkehrszählung größere Änderungen im Verhältnis des Verkehrs in der Rheinprovinz zu dem Verkehrsumfang in Preußen gegenüber der Zählung 1924/25 nicht bringen.

Der Provinzialauschuß beehrt sich, dem Provinziallandtag folgenden Beschluß vorzuschlagen:

„Der Provinziallandtag nimmt Kenntnis von dem Bericht des Provinzialauschusses über die Entwicklung des Verkehrs auf den Provinzialstraßen in der Zeit von 1925 bis 1929.“

Düsseldorf, 17. März 1930.

Der Provinzialauschuß:

Dr. Adenauer,
Vorsitzender.

Dr. Sorion,
Landeshauptmann.

Verkehrsentwicklung an einigen besonderen

Landesbauamt	Provinzialstraße		Benachbarte Ortschaft	Zahl der bespannten Fahrzeuge		
	Bezeichnung	km		1925	1929	Zu- oder Abnahme um %
Trier	Trier-Koblenz	8,0	Ehrang	109	55	- 50
"	Trier-Saarburg	18,0	Saarburg	50	22	- 56
"	Trier-Nachen	15,0	Helenenberg	22	12	- 46
Cochern	I. Moselstraße	37,0	Cochern	57	64	+ 12
"	Berntastel-Büchenbeuren	51,0	Longkamp	30	18	- 40
Kreuznach	Köln-Mainz	122,0	St. Goar	18	17	- 6
"	Bingen-Kirn	6,0	Langenlonsheim	93	55	- 41
"	Bingen-Kirn	49,0	Kirn	67	70	+ 4
Koblenz	Köln-Mainz	75,0	Weißenthurm	80	91	+ 14
"	Bendorf-Honnes	17,0	Leutesdorf	33	18	- 45
" (Wehlar)	Wehlar-Herborn	15,0	Kahenfurt	53	32	- 40
Bonn	Köln-Mainz	49,0	Remagen	70	54	- 23
"	Linz-Altenahr	13,0	Nhrweiler	102	117	+ 15
"	Köln-Trier	19,0	Weilerswift	104	76	- 27
Prüm	Köln-Trier	63,0	Blankenheim	62	31	- 50
"	Prüm-Doctweiler	11,0	Büdesheim	40	21	- 48
"	Prüm-Bleialf	12,0	Bleialf	61	27	- 56
Nachen	Nachen-Köln	7,0	Weiden	106	74	- 30
"	Nachen-Trier	10,0	Kornelimünster	105	92	- 12
"	Düren-Nideggen	14,0	Nideggen	142	141	- 1
Köln	Köln-Mainz	10,0	Godorf	168	120	- 29
"	Köln-Nachen	12,5	Gr.-Königsdorf	129	102	- 21
"	Köln-Dlpe	26,0	Overath	185	139	- 25
Siegburg	Mülheim-Altenkirchen	21,0	Troisdorf	118	76	- 36
"	Beuel-Honnes	8,0	Königswinter	86	55	- 36
"	Köln-Dlpe	56,0	Derfchlag	127	89	- 30
Krefeld	Düsseldorf-Cleve	4,0	Büderich	165	117	- 29
"	Neuß-Köln	24,0	Dormagen	62	43	- 31
"	Nachen-Krefeld	60,0	M. Gladbach	120	56	- 53
Düsseldorf	Düsseldorf-Köln	10,0	Benrath	184	125	- 32
"	Düsseldorf-Mülheim	15,0	Krummenweg	59	36	- 39
"	Düsseldorf-Barmen	16,0	Mettmann	42	35	- 17
"	Schlebusch-Beyenburg	13,5	Silgen	171	101	- 41
Cleve	Düsseldorf-Cleve	40,0	Rheinberg	120	77	- 36
"	Mors-Aldekerf	7,0	Bluhm	114	130	+ 14
"	Düsseldorf-Emmerich	54,0	Friedrichsfeld	95	63	- 34

Zusammenstellung 1.

Punkten der Provinzialstraßen.

Zahl der Krafträder und Personenkraftwagen			Lastkraftwagen und außergewöhnliche Lasten			Gesamtverkehr in Tonnen (1000 kg)			Anteil des Fuhrwerksverkehrs am Gesamtverkehr in Tonnen (1000 kg) in %
1925	1929	Zunahme um %	1925	1929	Zunahme um %	1925	1929	Zunahme um %	
24 + 128 = 152	66 + 254 = 320	110	92	100	9	1087	1251	15	9,5
3 + 35 = 38	15 + 128 = 143	276	19	40	110	307	527	72	10,2
5 + 42 = 47	23 + 107 = 130	177	21	36	72	255	481	89	4,2
12 + 91 = 103	62 + 275 = 337	227	29	65	124	501	1176	135	9,8
10 + 50 = 60	35 + 122 = 157	162	12	25	108	242	457	89	7,5
20 + 108 = 128	105 + 425 = 530	314	46	72	57	570	1418	148	2,3
32 + 158 = 190	165 + 378 = 543	185	106	112	6	1219	1671	37	7,8
20 + 54 = 74	160 + 268 = 428	479	39	107	174	518	1403	171	12,5
41 + 160 = 201	180 + 730 = 910	353	123	223	81	1191	3074	158	6,8
21 + 82 = 103	54 + 230 = 284	176	44	85	93	504	1016	101	2,9
15 + 48 = 63	55 + 165 = 220	250	12	23	92	263	575	128	11,1
60 + 309 = 369	227 + 980 = 1207	227	152	412	171	1940	4884	152	1,8
30 + 156 = 186	141 + 441 = 582	213	42	87	107	739	2038	176	15,0
67 + 156 = 223	155 + 336 = 491	120	142	238	68	1492	2604	75	6,0
19 + 46 = 65	49 + 109 = 158	143	18	22	22	337	465	38	15,0
18 + 63 = 81	17 + 57 = 74	- 9	10	8	- 20	296	218	- 26	20,6
2 + 6 = 8	14 + 21 = 35	338	1	6	500	170	140	- 18	37,8
38 + 174 = 212	212 + 678 = 890	320	143	362	153	1524	4053	166	3,0
128 + 255 = 383	168 + 405 = 573	50	127	176	38	1540	2108	37	6,8
48 + 125 = 173	111 + 189 = 300	73	134	76	- 43	815	1193	46	25,6
121 + 859 = 980	487 + 2573 = 3060	212	401	1272	220	4727	13 523	186	1,7
64 + 199 = 263	183 + 551 = 734	179	127	251	98	1538	2887	88	8,2
80 + 163 = 243	433 + 601 = 1034	325	101	578	466	1357	4457	228	5,8
60 + 175 = 235	232 + 609 = 841	258	117	249	113	1334	2865	115	4,3
47 + 275 = 322	149 + 699 = 848	163	111	210	89	1489	2958	99	4,1
79 + 111 = 190	160 + 339 = 499	162	48	102	112	823	1503	83	10,1
81 + 399 = 480	230 + 1301 = 1531	219	309	563	82	3092	6224	101	3,3
32 + 151 = 183	153 + 607 = 760	315	170	300	77	1563	3239	107	2,4
34 + 202 = 236	198 + 777 = 975	313	292	489	68	2398	5053	111	2,0
152 + 841 = 993	361 + 1959 = 2320	134	544	1079	98	5472	11 904	117	1,6
83 + 523 = 606	361 + 1761 = 2122	250	407	629	55	3525	7491	114	0,7
40 + 300 = 340	137 + 738 = 875	157	118	201	70	1366	2765	102	2,2
80 + 245 = 325	181 + 693 = 874	169	168	268	60	1859	3201	72	5,3
71 + 137 = 208	150 + 359 = 509	145	179	216	21	1653	2281	38	6,5
25 + 55 = 80	191 + 318 = 509	536	176	334	90	1442	3150	118	6,3
28 + 135 = 163	179 + 400 = 579	255	142	202	42	1342	2148	60	6,0

Anteile der einzelnen Verkehrsarten am Gesamtverkehr in

Landesbauamt	Bespannte Fahrzeuge						Krafträder und Personen-			
	Anzahl		Gewicht		Anteil am Gesamtverkehr*		Anzahl		Gewicht	
	1925	1929	t 1925	t 1929	% 1925	% 1929	1925	1929	t 1925	t 1929
Trier	49	43	103	89	35	16	43	138	75	229
Cochern	58	40	118	76	36	20	57	106	90	168
Kreuznach	56	45	117	95	33	14	59	209	98	325
Koblenz	74	61	144	119	28	13	86	245	143	393
Bonn	70	48	134	97	20	8	131	327	220	524
Prüm	40	26	89	56	38	21	36	74	58	109
Nachen	89	71	171	132	25	13	108	229	154	344
Köln	105	87	215	170	17	8	201	490	317	767
Siegburg	59	50	117	98	25	11	85	252	120	373
Krefeld	95	78	182	153	20	8	105	334	160	505
Düsseldorf	86	57	177	105	12	4	238	567	394	936
Cleve	91	79	164	148	23	14	75	202	106	305
Gesamte Provinz .	73	58	144	113	22	10	99	258	156	404

* Der Anteil am Gesamtverkehr bezieht sich auf die beförderten Lasten einschl. der Gewichte der Fahrzeuge und der Zugtiere.

Zusammenfa-

den einzelnen Landesbauämtern und in der ganzen Provinz.

Kraftwagen	Lastkraftwagen und außergewöhnliche Lasten						Gesamtverkehr				Steigerung für die Gewichte um %	
	Anteil am Gesamtverkehr*		Anzahl		Gewicht		Anzahl		Gewicht			
	% 1925	% 1929	1925	1929	t 1925	t 1929	% 1925	% 1929	1925	1929		
26	42	18	38	115	227	39	42	110	219	293	545	86
28	45	19	20	116	126	36	35	134	166	324	370	14
28	48	22	40	140	253	39	38	137	294	355	673	90
28	42	37	67	221	420	44	45	197	373	508	932	84
33	45	50	85	315	551	47	47	251	460	669	1172	75
24	41	14	15	89	99	38	38	90	115	236	264	12
22	34	66	87	372	548	53	53	263	387	697	1024	47
25	34	119	219	727	1305	58	58	425	796	1259	2242	78
26	42	35	68	227	414	49	47	179	370	464	885	91
17	28	94	184	575	1177	63	64	294	596	917	1835	100
26	40	156	206	944	1326	62	56	480	830	1515	2367	56
15	28	70	97	444	615	62	58	236	378	714	1068	50
24	37	57	92	348	572	54	53	229	408	648	1089	68

Zusammenstellung 3.**Verteilung der Verkehrsstufen in den einzelnen Landesbauämtern
nach der Zählung 1928/29.**

Landesbauamt	Durchschnittlicher Tagesverkehr in Tonnen							Summe km
	0-400 km	400-1200 km	1200-2000 km	2000-4000 km	4000-6000 km	6000-10000 km	über 10000 km	
Trier	269,6	212,0	32,3	—	—	—	—	513,9
Cöchem	323,7	175,2	—	—	—	—	—	498,9
Kreuznach	244,2	157,1	72,6	5,8	—	—	—	479,7
Koblenz	162,2	265,6	38,2	49,0	—	—	—	515,0
Bonn	134,5	180,6	69,3	41,7	4,7	7,8	—	438,6
Prüm	500,4	98,5	—	—	—	—	—	598,9
Aachen	66,2	327,9	73,2	86,5	9,6	—	—	563,4
Köln	26,1	217,7	88,8	111,0	23,8	22,8	10,0	500,2
Siegburg	141,5	284,9	44,9	40,4	—	—	—	511,7
Krefeld	—	205,9	85,8	162,7	10,0	2,8	—	467,2
Düsseldorf	27,8	110,4	117,1	98,7	40,8	21,3	4,3	420,4
Cleve	79,5	279,6	80,1	85,7	—	—	—	524,9
Weßlar	18,4	43,3	5,5	—	—	—	—	67,2
Zusammen	1994,1	2558,7	707,8	681,5	88,9	54,7	14,3	6100,0
Zählung 1924/25*	3162,4	2119,6	546,9	219,0		—	—	6047,9

* Nach den statistischen Angaben über die deutsche Verkehrszählung 1924/25.

Zusammenstellung 4.**Zahl der Kraftwagen in Preußen und der Rheinprovinz.**

Am 1. Juli des Jahres	Preußen					Rheinprovinz					Anteil an der Zahl d. Wagen in Preußen	
	Personen- kraft- wagen	Lastkraft- wagen	Zu- sammen	Auf 1 qkm entfallen Kraft- wagen	Auf 1 km Straßen- länge entfallen Kraftwag.	Personen- kraft- wagen	Lastkraft- wagen	Zu- sammen	Auf 1 qkm entfallen Kraft- wagen	Auf 1 km Straßen- länge entfallen Kraftwag.		
1925	106 971	50 062	158 033	0,54	2,63	25 565	16 863	42 418	1,73	7,02	24%	34%
1926	123 414	53 771	177 185	0,61	2,94	28 736	18 767	47 503	1,93	7,85	23%	35%
1927	156 973	59 355	216 328	0,74	3,59	33 264	19 822	53 086	2,16	8,78	21%	34%
1928	199 332	70 046	269 378	0,92	4,47	40 802	21 349	62 151	2,53	10,26	21%	31%
1929	247 156	83 248	330 404	1,13	5,49	48 695	23 613	72 308	2,95	11,93	20%	28%

Preußen (ohne Saargebietanteil) 291 700 qkm

60 198 km Straßenlänge*

Rheinprovinz (ohne Saargebietanteil) 24 547 qkm

6 048 km Straßenlänge*

* Nach den statistischen Angaben über die deutsche Verkehrszählung 1924/25.

zial- nnetz

3415

Boarshausen

LANDES-
UND STADT-
BIBLIOTHEK
DUSSELDORF

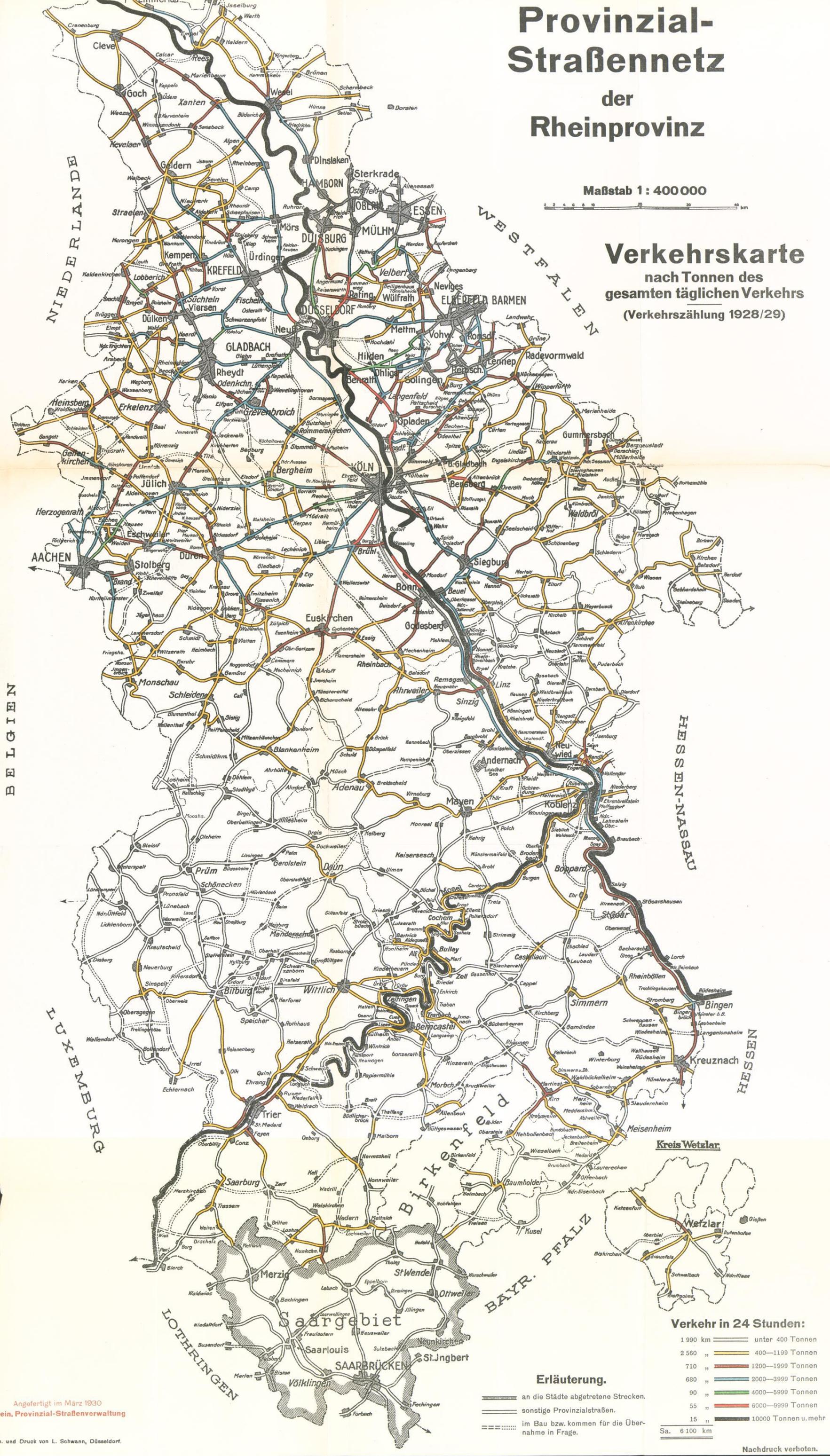
LANDES-
UND STADT-
BIBLIOTHEK
DUSSELDORF

Provinzial- Straßennetz der Rheinprovinz

Maßstab 1 : 400 000



Verkehrskarte nach Tonnen des gesamten täglichen Verkehrs (Verkehrszählung 1928/29)



NIEDERLANDE

WESTFALEN

BELGIEN

HESSEN-NASSAU

LUXEMBURG

HESSEN

LOTHRINGEN

BIRKENFELD

BAYR. PFALZ

Kreis Weitzlar

Verkehr in 24 Stunden:

1990 km	unter 400 Tonnen
2560 "	400—1199 Tonnen
710 "	1200—1999 Tonnen
680 "	2000—3999 Tonnen
90 "	4000—5999 Tonnen
55 "	6000—9999 Tonnen
15 "	10000 Tonnen u. mehr

Erläuterung.

- an die Städte abgetretene Strecken.
- sonstige Provinzialstraßen.
- - - im Bau bzw. kommen für die Übernahme in Frage.

Sa. 6.100 km

Nachdruck verboten.

1
Trier
Cöcher
Kreuz
Koblenz
Bonn
Brüm
Macher
Köln
Siegbr
Krefel
Düssel
Cleve
Wepla

Zusan

Zählu

* 9

Am
1. Juli
des
Jahres

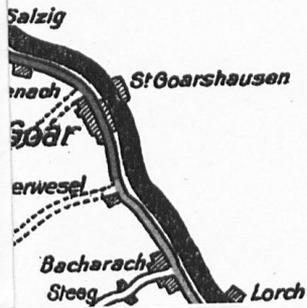
1925
1926
1927
1928
1929

* 9

UNIVERSITÄTS- und
LANDESBIBLIOTHEK DÜSSELDORF

nzial- ennetz

AU



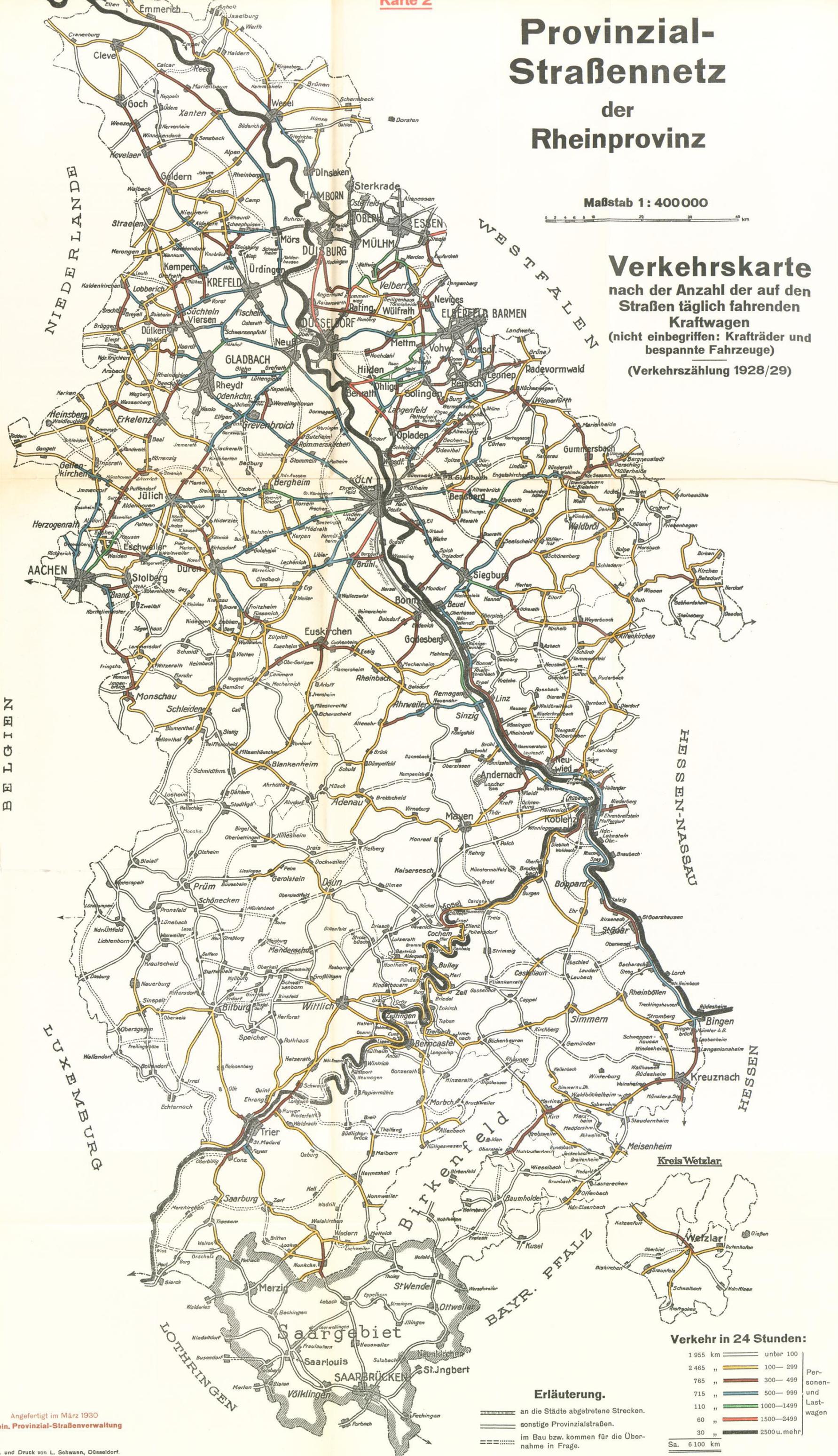
LANDES-
UND STADT-
BIBLIOTHEK
DUSSELDORF

Provinzial- Straßennetz der Rheinprovinz

Maßstab 1 : 400 000



Verkehrskarte
nach der Anzahl der auf den
Straßen täglich fahrenden
Kraftwagen
(nicht einbegriffen: Krafträder und
bespannte Fahrzeuge)
(Verkehrszählung 1928/29)



Verkehr in 24 Stunden:

1 955 km	unter 100
2 465 "	100—299
765 "	300—499
715 "	500—999
110 "	1000—1499
60 "	1500—2499
30 "	2500 u. mehr

Erläuterung.

- an die Städte abgetrennte Strecken.
- sonstige Provinzialstraßen.
- - - im Bau bzw. kommen für die Übernahme in Frage.

Sa. 6 100 km

Angefertigt im März 1930
ein. Provinzial-Straßenverwaltung

h. und Druck von L. Schwann, Düsseldorf.

Nachdruck verboten.

Trier
Coche
Kreuz
Koble
Bonn
Prüm
Nache
Köln
Sieg
Krefe
Düsse
Ebe
Wehl

Zusat

Zähl

* 2

Am
1. Juli
des
Jahres

1925
1926
1927
1928
1929

*

WIRTSCHAFTS
UNIVERSITÄT
DUISBURG
ESSEN