

Bericht und Antrag des Provinzialausschusses,

Anlage 27.
(Drucksache Nr. 25.)

betreffend Verwendung der im außerordentlichen Haushaltsplan für besondere Zwecke des Straßenbaues vorgesehenen 4 Millionen RM.

In Titel IV, 2 a des ordentlichen Haushaltsplanes der Straßenverwaltung sind für die materielle Unterhaltung der Straßen rund 1,15 Millionen RM weniger als im vergangenen Jahre vorgesehen. Dabei werden die Straßen durch den Kraftwagenverkehr ständig stärker befahren und abgenutzt. Außerdem sind im laufenden Rechnungsjahre gegenüber 1929 170 km Straßen mehr vorhanden, die als Provinzialstraßen von den Kreisen und Gemeinden übernommen sind. Soll daher die Unterhaltung und der Ausbau des Straßennetzes zwecks Anpassung an den Kraftwagenverkehr nicht in wirtschaftlich nicht vertretbarer und die Sicherheit des Verkehrs gefährdender Weise vernachlässigt werden, so ist die Bereitstellung außerordentlicher Mittel vor allem zur Verstärkung der unwirtschaftlichen, schwachen Fahrbahnbefestigungen, dann aber auch zum Ausbau von verkehrgefährlichen Kurven und Ortsumgehungen, zur Förderung des Ausbaues von Ortsumgehungen und zur Anlage von von der Fahrbahn abgetrennten Verkehrstreifen für Fußgänger und Radfahrer ein dringendes Bedürfnis. Bei Beschränkung dieser Ausführungen auf die allernotwendigsten werden im Rechnungsjahre für den Zweck

2,5 Millionen RM

benötigt.

Bei Titel II des Haushaltsplanes für die Unterstützung des Gemeinde- und Kreiswegebaues sind, einschließlich 100 000 RM für Zinsverbilligung von Anleihen, die von besonders leistungsschwachen Kreisen und Gemeinden zum Ausbau von Straßen, die in das Provinzialstraßennetz übernommen werden sollen, aufgenommen werden, 500 000 RM vorgesehen, gegenüber 1 000 000 RM in früheren Jahren. Der Betrag reicht bei weitem nicht aus, um die im Bau begriffenen Übernahmestraßen durch Beihilfen so zu fördern, daß die Bauten nicht eingeschränkt werden müssen oder zum Stillliegen kommen. Schon zur Belebung des Arbeitsmarktes ist die weitere Förderung der Bauten dringend erwünscht. Ein Betrag von

1,5 Millionen RM

wird genügen, um die dringlichsten Anforderungen der Kreise und Gemeinden zu befriedigen.

Die Bewilligung dieser Mittel von insgesamt 4 Millionen RM ist in der besonderen Vorlage betreffend Aufnahme einer Anleihe von 7 448 000 RM beantragt; ihre Verwendung soll davon abhängig gemacht werden, daß es gelingt, den Betrag durch eine langfristige Tilgungsanleihe aufzubringen.

Der Provinzialausschuß beehrt sich daher, dem Provinziallandtag folgenden Beschluß vorzuschlagen:
„Der Provinziallandtag beschließt die Verwendung eines Betrages von 4 Millionen RM für die im außerordentlichen Haushaltsplan angegebenen Zwecke unter der Bedingung, daß dieser Betrag durch eine langfristige Tilgungsanleihe aufgebracht wird.“

Düsseldorf, den 17. März 1930.

Dr. Abenauer,
Vorsitzender.

Der Provinzialausschuß:

Dr. Gorion,
Landeshauptmann.

Bericht und Antrag des Provinzialausschusses

Anlage 28.
(Drucksache Nr. 26.)

über den Stand der Entwurfs- und Bauarbeiten an der Kraftwagenstraße Bonn—Köln—Düsseldorf—Industriegebiet.

Anlagen: 1. Übersichtskarte, 2. Längenschnitt, 3. Regelquerschnitt und 4. Kostenanschlag.

I. Stand der Arbeiten an der Kraftwagenstraße Köln—Bonn.

Der 75. Provinziallandtag hat im vergangenen Jahre folgenden Beschluß gefaßt:
„Der Provinziallandtag genehmigt den Bau einer neuen Kraftwagenstraße von Köln nach Bonn durch Anschluß der vom letzten Provinziallandtag genehmigten Umgehungsstraße Godorf—Wesseling an die Straßennetze der Städte Köln und Bonn mit zwei neuen Straßenstücken, erklärt sich einverstanden mit der Einleitung des Grunderwerbs 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.“

In Ausführung dieses Beschlusses sind die Arbeiten für eine rund 12 km lange Baustraße der Kraftwagenstraße Köln-Bonn zwischen Bonn und Wesseling in zwei Bauabschnitten ausgeschrieben und vergeben worden. Die Bauarbeiten sind im Oktober 1929 in Angriff genommen worden.

Von den beantragten Mitteln aus der wertschaffenden Arbeitslosenfürsorge waren bei Inangriffnahme der Arbeiten die Zuschüsse aus der Grundförderung vom Landesarbeitsamt fest zugesagt und für die Darlehnsbeträge aus der verstärkten Förderung von den maßgebenden Stellen weitgehende Versprechungen gemacht, eine rechtliche Bindung für die Gewährung der Mittel der verstärkten Förderung lag aber wegen Fehlens der Reichsmittel noch nicht vor. Aus diesem Grunde sind die Bauarbeiten in den ersten Monaten im Benehmen mit den Unternehmern gestreckt worden. Das günstige Bauwetter im letzten Winter hat aber den Fortgang der Arbeiten begünstigt.

Eine endgültige Entscheidung der Reichsanstalt für Arbeitsvermittlung und Arbeitslosenversicherung über die Gewährung der Mittel aus der verstärkten Förderung ist auch jetzt noch nicht getroffen.

Die als drittes Bauabschnitt vorgesehene Teilstrecke von Wesseling nach Köln konnte noch nicht vergeben werden, weil sich die endgültigen Verhandlungen über die Linienführung und die Einführung in das Kölner Stadtgebiet in die Länge zogen. Dazu kommt, daß das Landeskulturamt für die von dieser Straßenstrecke berührten Gemarkungen Godorf und Rindorf das Vorverfahren für die Umlegung eingeleitet hat. Nach Genehmigung dieses Verfahrens ist das Umlegungsverfahren in allen von der Kraftwagenstraße durchschnittenen Gemarkungen im Gang. Die Vorteile, die ein Umlegungsverfahren im Zusammenhang mit dem Bau der Kraftwagenstraße mit sich bringt, bestehen darin, daß bei der Entwurfsbearbeitung die Landeskulturinteressen bei der Anlegung des neuen Wegeneckes berücksichtigt werden können, daß die Wirtschaftsschäden, die infolge der Durchschneidung der Parzellen durch die Kraftwagenstraße entstehen, durch die Umlegung möglichst ausgeglichen werden und daß der Grunderwerb infolgedessen leichter und reibungsloser erfolgt.

Die Verhandlungen mit den beteiligten Stellen sind nunmehr soweit gediehen, daß die neue Straßenachse von Köln bis Godorf festliegt und der Grunderwerb eingeleitet werden kann.

II. Erläuterung des Entwurfs der Kraftwagenstraße Köln-Düsseldorf.

1. Linienführung.

Für die Strecke Köln-Düsseldorf sind in Übereinstimmung mit dem Beschluß des 75. Provinziallandtages die Entwurfsunterlagen weiter bearbeitet und die Grunderwerbsverhandlungen besonders an denjenigen Stellen, die vor anderweitiger Inanspruchnahme, wie Bebauung, geschützt werden mußten, eingeleitet worden.

In dem Bericht und Antrag des Provinzialausschusses, betr. den Bau einer Kraftwagenstraße von Bonn über Köln nach Düsseldorf an den 75. Provinziallandtag wurde bereits die Befürchtung ausgesprochen, daß eine Änderung des vom 72. Provinziallandtage genehmigten Entwurfs der Strecke Köln-Düsseldorf infolge der inzwischen erfolgten Inanspruchnahme des für die Kraftwagenstraße vorgesehenen Geländestreifens durch Bauten und industrielle Unternehmungen notwendig werden würde. Bei der Umarbeitung des Entwurfs zeigte sich, daß außer der von der Stadt Köln vorgeschlagenen Änderung der Einführung in Köln und außer kleineren Verschiebungen in der Nähe der Ortslagen Dpladen und Zimmigrath vor allem die Verlegung der Linie zwischen Hilden und der Einführung in Düsseldorf notwendig wurde. Die Änderungen gegenüber der früheren Linienführung sind im Benehmen mit den beteiligten Kommunen vorgenommen worden.

In Köln liegt der Anfangspunkt der Kraftwagenstraße an der Einmündung der jetzigen Schönrather Straße in den Clevischen Ring, der unmittelbar zu der Brückenrampe der neuen Mülheimer Brücke führt und als Zubringerstraße leistungsfähig ausgebaut ist. Von hier verläuft die Straße zunächst parallel mit der Schönrather Straße, wobei sie die Eisenbahnstrecke Köln-Düsseldorf mittels einer Unterführung kreuzt. In der Höhe von Gut Schönrath biegt sie zur Eisenbahnlinie Köln-Dpladen ab, von der sie auf 2,75 km Länge einen solchen Abstand behält, daß dadurch der spätere viergleisige Ausbau und die Höherlegung dieser Eisenbahnlinie nicht erschwert wird. Die auf dieser Strecke gekreuzten Wege, die zur Zeit noch in Schienenhöhe über die Eisenbahn geführt sind, behalten ihre Plankreuzungen mit der Eisenbahn bei und werden unter der Kraftwagenstraße unterführt. Bei einer späteren Höherlegung der Eisenbahn stehen also der Unterführung dieser Wege auch unter den Bahnkörper keine Schwierigkeiten entgegen. Etwa bei Kilometer 4,0 verläßt die Kraftwagenstraße die Eisenbahnlinie und durchschneidet die Gemarkungen Köln und Wiesdorf in einem Abstände von rund 300 m westlich der Eisenbahnlinie Köln-Dpladen, umgeht die Stadt Dpladen im Westen und überquert das Wuppertal. Die Provinzialstraße Köln-Düsseldorf wird an zwei Stellen, und zwar südlich Dpladen bei Kilometer 10 + 200 und nördlich Dpladen bei Kilometer 13 + 300 unterfahren. Von der letzten Kreuzung ab verläuft die Kraftwagenstraße im allgemeinen in nordwestlicher Richtung durch die Gemarkungen Richrath-Neusrath und Hilden

unter möglichster Vermeidung von bebauten Ortslagen. Die Provinzialstraße Elberfeld-Hiltorf wird in Kilometer 17 + 817 an der Gabelung mit der Provinzialstraße Langensfeld-Richrath und die Provinzialstraße Benrath-Hilden in Kilometer 24 + 200 unterführt.

Eine Kreuzung der Eisenbahnlinie Eller-Hilden ist vermieden, die Straße wird auf der westlichen Seite der Eisenbahnlinie bis zum vorläufigen Endpunkt am Rückweg durchgeführt. Diese neue Linienführung mußte mit Rücksicht auf die in der Zwischenzeit in der alten Linie entstandenen Wagereibetriebe gewählt werden. Sie hat zudem gegenüber der alten Linie den Vorteil, daß mehrere Bauwerke wegfallen und daß sie an der Durchlauffseite und nicht an der Entwicklungsseite des großen Verschiebebahnhofes vorbeiläuft.

Der Rückweg ist im Benehmen mit der Stadt Düsseldorf als vorläufige Einführung in das Gebiet von Düsseldorf gedacht.

2. Länge und Grunderwerb.

Die Gesamtlänge der Kraftwagenstraße beträgt 28,9 km. Davon liegen 5,4 km im Regierungsbezirk Köln und 23,5 km im Regierungsbezirk Düsseldorf.

An Grunderwerb sind rund 119 ha erforderlich. Das Enteignungsrecht ist vom Preussischen Staatsministerium verliehen. Umlegungsgebiete werden auch auf der Strecke Köln-Düsseldorf berührt. In diesen Gebieten sind in ähnlicher Weise wie bei der Strecke Köln-Bonn die Umlegungspläne bei der Entwerfsaufstellung berücksichtigt. Die Grunderwerbsverhandlungen werden im Benehmen mit dem zuständigen Kulturamt durchgeführt.

3. Gestaltung der Straße.

Infolge des zum Teil welligen Geländes und der Kreuzungen mit Wasserläufen und anderen Verkehrswegen liegt die Kraftwagenstraße teils im Auftrag, teils im Einschnitt. Soweit diese Lage einen wirtschaftlichen Massenausgleich ermöglicht, ist er bei der Entwurfsbearbeitung berücksichtigt. An einigen Stellen sind jedoch Seitenentnahmen bzw. Seitenablagerungen notwendig. Insgesamt sind rund 1 600 000 cbm Massen zu bewegen.

Der durch die plankreuzungsfreie Gestaltung der Kraftwagenstraße unterbrochene Querverkehr wird durch Kreuzungsbauwerke und durch die Anlage von Parallelwegen zu den Kreuzungsbauwerken hin vermittelt.

Die Breite der Kraftwagenstraße beträgt wie diejenige der Straße Köln-Bonn 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. Im übrigen sind die Konstruktionsgrundlagen der Straße die gleichen wie für die Straße Köln-Bonn.

Außer den Zufahrten in Köln und Düsseldorf sind weitere Auf- und Abfahrten an den Kreuzungen mit Provinzialstraßen vorgesehen, und zwar an der Kreuzung mit der Provinzialstraße Schlebusch-Wiesdorf bei Manfort (Wiesdorf), mit der Provinzialstraße Düsseldorf-Köln südlich und nördlich Dpladen, mit der Provinzialstraße Elberfeld-Hiltorf bei Immigrath (Langensfeld) und mit der Provinzialstraße Benrath-Hilden bei Hilden (Benrath). Ebenso wie bei der Kraftwagenstraße Köln-Bonn sind die Auf- und Abfahrten so ausgebildet, daß die auf und ab fahrenden Wagen die auf der Kraftwagenstraße durchfahrenden Wagen nicht behindern und daß selbst Lastwagen von 30 m Ladelänge (Langholz- und Langschienenwagen) ohne Gefahr verkehren können. Es ist beabsichtigt, auch bei dieser Straße die Anlage weiterer Zu- und Abfahrten Interessenten auf ihre Kosten vereinzelt zu gestatten, wenn ein dringendes wirtschaftliches Bedürfnis nachgewiesen und die Anlage dem Charakter der Straße angepaßt wird.

4. Fahrbahnbefestigung.

Die endgültige Befestigung der Fahrbahn der Kraftwagenstraße soll erst erfolgen, wenn ein Setzen der Dämme nicht mehr zu erwarten ist. Im Kostenanschlag ist deshalb nur eine vorläufige Befestigung vorgesehen, die aber so gewählt werden soll, daß sie wenigstens mehrere Jahre dem Verkehr standhalten kann.

5. Beleuchtung.

Zu der Frage der Beleuchtung der Kraftwagenstraße Köln-Düsseldorf soll endgültig Stellung genommen werden, wenn auf der an der Kraftwagenstraße Köln-Bonn beabsichtigten Probebeleuchtungsstrecke von etwa 2 km Länge Erfahrungen über die Zweckmäßigkeit und die technische Durchbildung der Beleuchtungsanlagen gesammelt sind.

6. Inangriffnahme der Bauarbeiten und Bauzeit.

Von dem 75. Provinziallandtage wurde der Antrag der Zentrumsfraktion, der über den Vorschlag des Provinzialausschusses hinaus den Provinzialausschuß ermächtigte, auch mit dem Bau der Straße

Köln-Düsseldorf schon im Jahre 1929 zu beginnen, um dadurch der Arbeitslosigkeit zu steuern, genehmigt. Bei der zunehmenden Anspannung der Geldlage des Provinzialverbandes sowie der Aussichtslosigkeit, für das Rechnungsjahr 1929/30 für dieses Unternehmen die erforderlichen Mittel aus der verstärkten Förderung der wertschaffenden Arbeitslosenfürsorge zu erhalten, mußte aber davon Abstand genommen werden, von dem Beschluß Gebrauch zu machen und die Arbeit in Angriff zu nehmen.

Wenn auch, was die letzten Provinziallandtage wiederholt anerkannt haben, an sich die Sicherheit und Entwicklung des Verkehrs und der Schutz der Anwohner der alten Provinzialstraße bei der ungewöhnlichen starken Zunahme der Verkehrsunfälle eine baldige Fortführung und Vollendung des Baues dringend notwendig erscheinen lassen, so hängt doch auch jetzt die Frage des Baubeginnes sowie die Zeitdauer der Durchführung wesentlich ab von der Entwicklung des Geldmarktes, von der Möglichkeit, langfristige Anleihen zu angemessenem Zinsfuß aufzunehmen und von den dem Provinzialverband zur Verfügung stehenden Mitteln für Straßenbauzwecke, deren Höhe wesentlich durch die Verteilung der Kraftfahrzeugsteuer beeinflusst wird. Wenn es hiernach irgend möglich ist, soll mit dem Bau der Straße zur Zeit der zunehmenden Arbeitslosigkeit im Herbst d. J. auf der Strecke Köln-Dipladen begonnen werden und zunächst über die von dem 75. Provinziallandtag bewilligte erste Baurate in Höhe von 1 800 000 *RM* verfügt werden. Durch die Inangriffnahme und bevorzugte Fertigstellung dieses Teilstückes soll eine vorzeitige Inbetriebnahme dieser Strecke und dadurch die dringend erwünschte Entlastung der verkehrsgefährlichen Hauptortsstraßen in Wiesdorf und Dipladen ermöglicht werden.

7. Einwirkung auf den Arbeitsmarkt.

Die Durchführung der Bauarbeiten wird sich arbeitsmarktpolitisch in den Gebieten größter Arbeitslosigkeit, Köln und Düsseldorf, günstig auswirken und dem Arbeitsmarkt dieser Bezirke eine fühlbare Erleichterung bringen. Bei der Bauausführung werden nicht nur viele Arbeitslosetagewerke geleistet, sondern es ist auch mit einer großen Anzahl von Tagewerken zu rechnen, die nicht von Arbeitslosen, sondern von freien Arbeitern und insbesondere von Facharbeitern auf der Baustelle und bei den vor- und nachgeleisteten Arbeiten in verwandten Industriezweigen geleistet werden.

8. Kosten.

Gemäß Anlage 4 betragen die Gesamtkosten für den Bau der Kraftwagenstraße Köln-Düsseldorf 16 000 000 *RM*. Bei der Berechnung dieser Kostensumme ist berücksichtigt, daß die Arbeit als Notstandsarbeit ausgeführt werden soll. Die Bewegung der Erdmassen soll daher, soweit möglich, im Handbetrieb unter Ausschaltung des Maschinenbetriebes erfolgen. Der Antrag auf Bereitstellung der Mittel der wertschaffenden Arbeitslosenfürsorge nach dem neuen Entwurf ist gestellt. Eine Entscheidung ist hierüber noch nicht getroffen. Grundsätzlich hat die Verbesserung der Verkehrsverhältnisse zwischen Köln und Düsseldorf durch die Erbauung der Kraftwagenstraße die Billigung und Unterstützung der Reichs- und Staatsregierung gefunden. Das Reichskabinett hat im Jahre 1927 beschlossen, die Mittel der wertschaffenden Arbeitslosenfürsorge für das Unternehmen zur Verfügung zu stellen.

III. Weiterführung der Kraftwagenstraße in das Industriegebiet.

Wegen der Weiterführung der Kraftwagenstraße in das Industriegebiet ist bis jetzt in der Hauptsache mit dem Ruhrriedlungsverband und den Städten Düsseldorf und Ratingen verhandelt worden. Mit dem Ruhrriedlungsverband besteht eine grundsätzliche Übereinstimmung über den Anschluß der Städte Duisburg, Mülheim und Essen und über eine Weiterführung östlich Duisburg, um durch eine Verlängerung in Richtung Oberhausen-Sterkrade den Anschluß an das Verbandsstraßennetz zu erreichen.

Wegen der Schwierigkeiten in der Linienführung im Norden von Düsseldorf und bei der Umgehung von Ratingen konnten die Verhandlungen über die Einführung in das Verbandsgebiet noch nicht zum Abschluß gebracht werden. Auch waren insolgedessen Verhandlungen mit den Städten Essen, Duisburg und Mülheim über die genaue Linienführung in dem Gebiet dieser Städte noch nicht möglich. Im übrigen gilt auch hier in bezug auf den etwaigen Baubeginn, worüber endgültig ein späterer Provinziallandtag noch zu beschließen haben wird, das, was vorhin über die Möglichkeit der Mittelbeschaffung gesagt worden ist.

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

„Der Provinziallandtag nimmt zustimmend Kenntnis von dem Stande der Entwurfs- und Bauarbeiten an der Kraftwagenstraße Bonn-Köln-Düsseldorf-Industriegebiet.“

Düsseldorf, den 17. März 1930.

Der Provinzialausschuß:

Dr. Udenauer,
Vorsitzender.

Dr. Sorion,
Landeshauptmann.



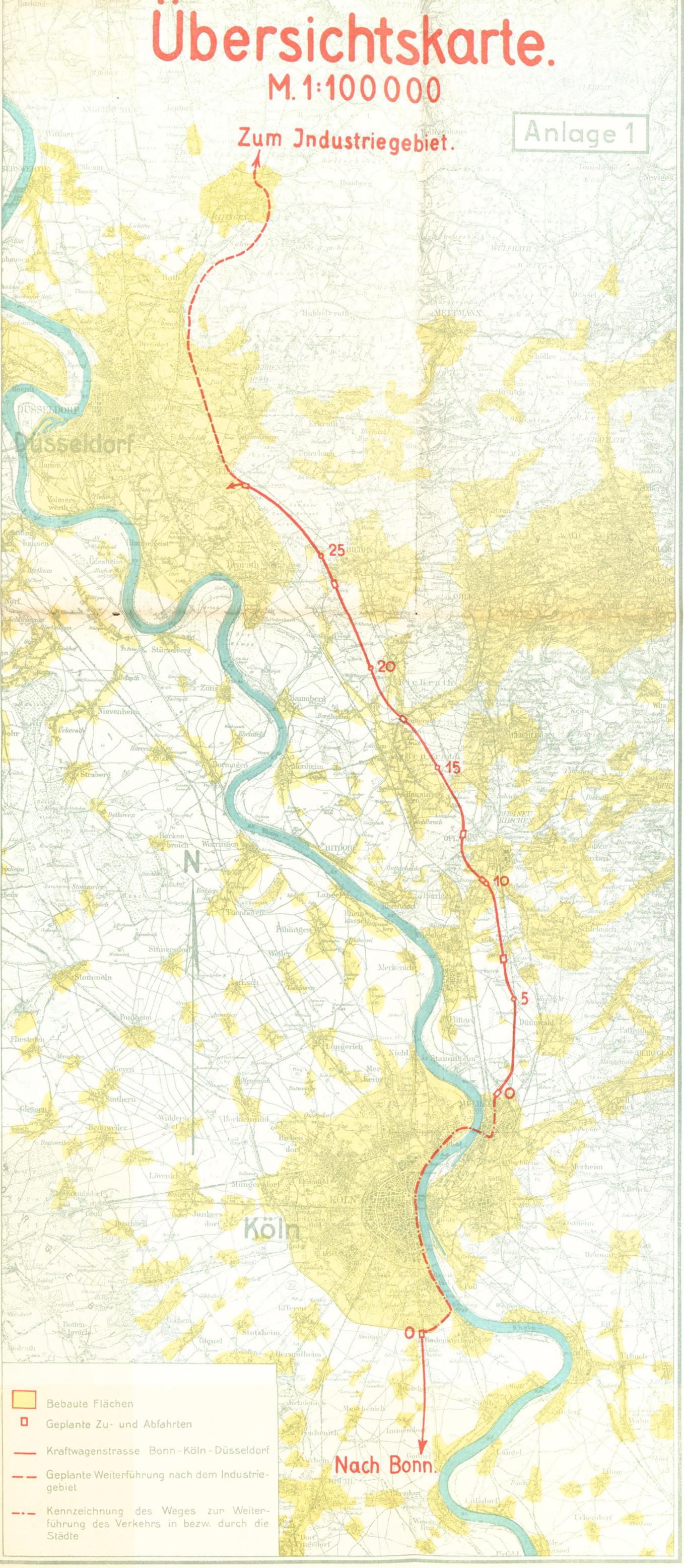
-  Bebaute Flächen
-  Geplante Zu- und Abfuhr
-  Kraftwagenstrass
-  Geplante Weiterfuhrgebiet
-  Kennzeichnung fuhrung des Verkehrs in den Stadten

Übersichtskarte.

M. 1:100 000

Anlage 1

Zum Industriegebiet.



-  Bebaute Flächen
-  Geplante Zu- und Abfahrten
-  Kraftwagenstrasse Bonn-Köln-Düsseldorf
-  Geplante Weiterführung nach dem Industriegebiet
-  Kennzeichnung des Weges zur Weiterführung des Verkehrs in bzw. durch die Städte

Nach Bonn.

Bezeichnet

M. 1:10000

Zum Ansehen

St.
Dü.
Lev.
Weg.

Zusa

Zähl

*

Am
Zu
des
fahre

925
926
927
928
929

*

Wagenstraße 1

Anlage 2.

Gem. Kuppersteg.



Anschlußgleise.

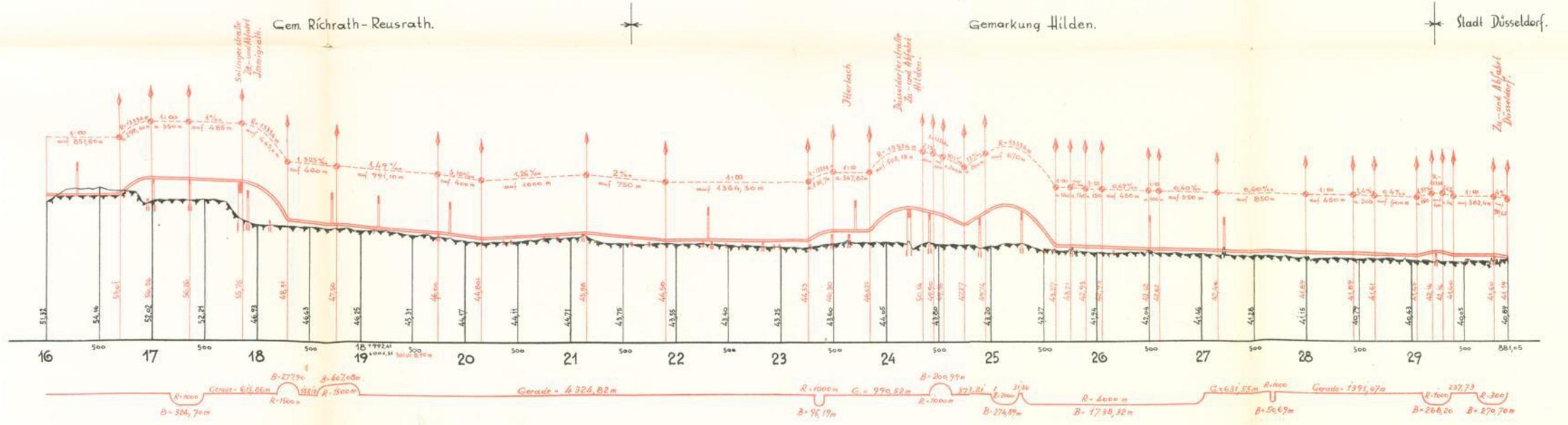
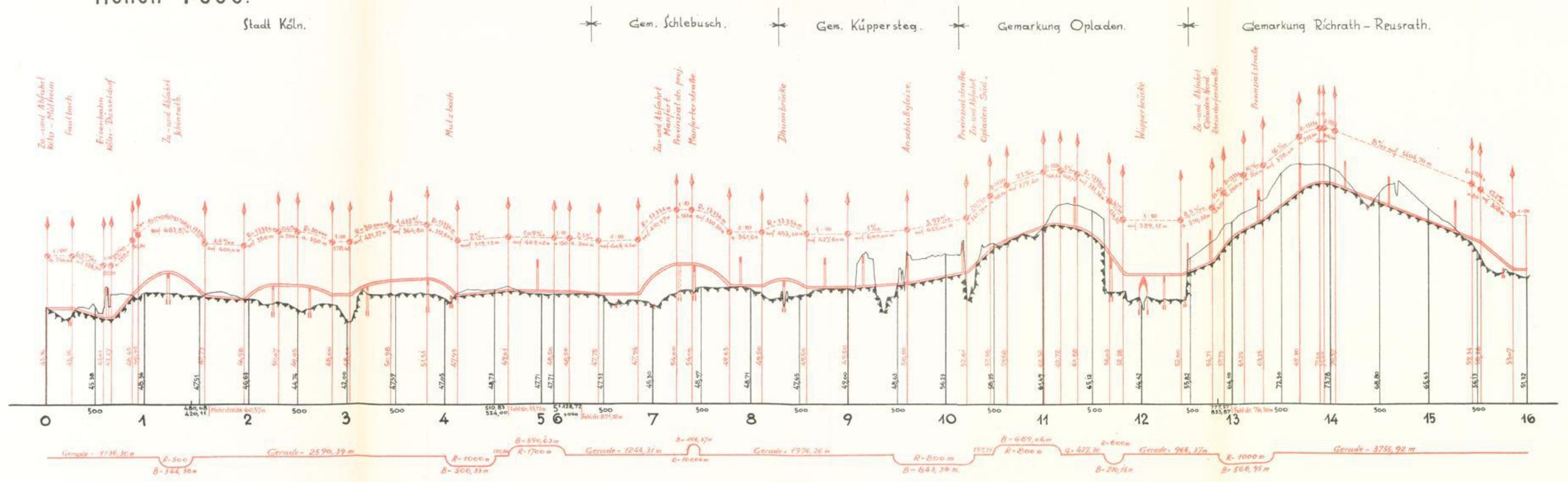
Provinzialstraße
Zu- und Abfahrt



Maßstab der Längen 1:25000.
Höhen 1:500.

Längenschnitt der Kraftwagenstraße Köln-Düsseldorf.

Anlage 2.



Messstab der Höhen 1:500
Längen 1:25000

ie
re
üf
lev
beh

ufo

äh

*

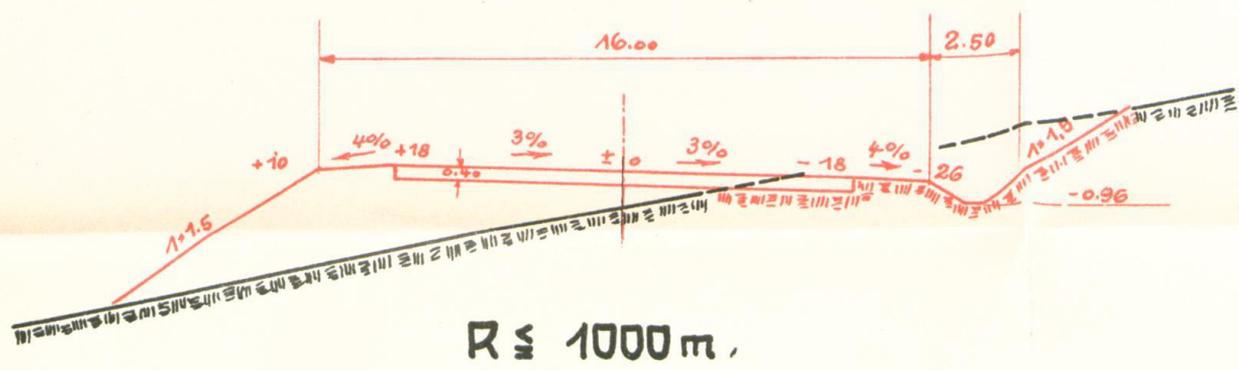
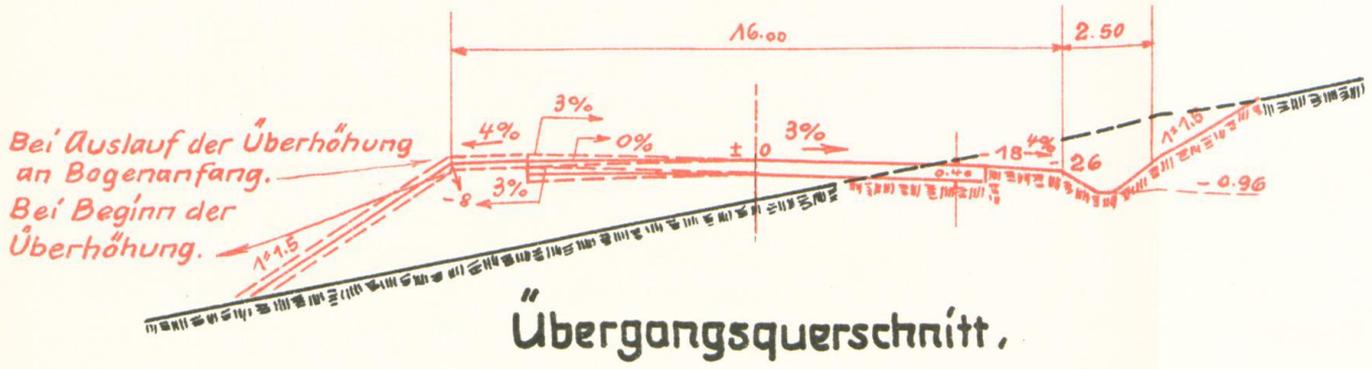
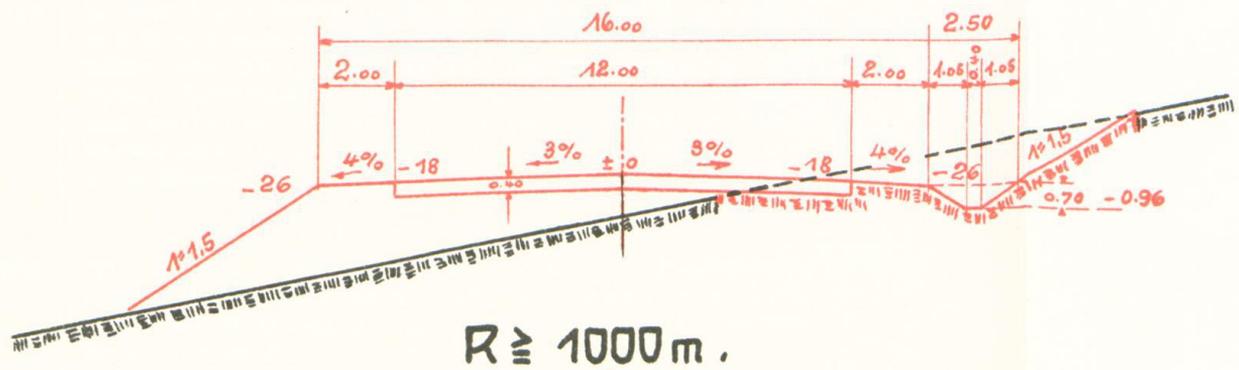
Am
Su
es
hre

2
2
2
2
2

*

Regelquerschnitte

Maßstab 1:200.



Kopie des Originals
März 1800

R. 1000

Urschrift des Originals

ie
re
ü
ler
beh
ufo
ä
*
An
Su
ve
br
12
12
12
12
*

Anlage 4.

Kostenanschlag

über den Bau der Kraftwagenstraße von Köln nach Düsseldorf.

Position	Vorder- Satz	Benennung der Arbeiten und Lieferungen	Einheits- preis <i>R.M.</i>	Geldbetrag <i>R.M.</i>
		Titel I, Grunderwerb.		
1	119	1 ha Grund und Boden zur Herstellung der Kraftwagenstraße und ihrer Nebenanlagen sowie der Ländereien, die zur Entnahme oder Ablagerung von Bodenmassen dienen oder die wegen Zerstückelung oder Unzugänglichkeit mitübernommen werden müssen, einschließlich Entschädigung für Wirtschaftser schwerungen, Kultur- und Nutzungsent schädigungen sowie Wertminderung erwerben für 1 ha	20 000,—	2 380 000
		Titel II, Erd- und Böschungsarbeiten.		
2	1,600	Mill. m ³ Boden aus den Einschnittstrecken der Kraftwagenstraße und aus den Seitenentnahmen zu lösen und den Erdkörper der Kraftwagenstraße und der Nebenanlage herzustellen, einschließlich Aufräumungsarbeiten, Abheben und Abdecken von Mutterboden. Einbegriffen sind die Erdarbeiten zur Herstellung der Über- bzw. der Unterführungen der gekreuzten Wege, der Zu- und Abfahrten zu der Kraftwagenstraße sowie der Wirtschaftswege, die Freilegung der Linie, die Einrichtungsarbeiten, das Besamen der Böschungen, die Herstellung von Böschungspflaster sowie die Unterhaltung des Straßenkörpers bis zur Inbetriebnahme der Kraftwagenstraße für 1 m ³	3,—	4 800 000
		Titel III, Befestigungsarbeiten.		
		A. Befestigung der Kraftwagenstraße.		
3	348 000	m ² Fahrbahn der Kraftwagenstraße herzustellen, einschließlich Herstellung des Unterbaues sowie der vorläufigen Befestigung und einschließlich aller Materiallieferungen und aller Nebenarbeiten, jedoch ausschließlich der endgültigen Fahrbahnbefestigung für 1 m ²	10,—	3 480 000
		B. Befestigung der Bankette.		
4	101 000	m ² Bankette der Kraftwagenstraße herzustellen und mit einer leichten Befestigung zu versehen, einschließlich aller Materiallieferungen und aller Nebenarbeiten . . für 1 m ²	2,80	282 800
		C. Befestigung der Zu- und Abfahrten.		
5	48 000	m ² Fahrbahn herzustellen wie unter Pos. 3 . . für 1 m ²	10,—	480 000
6	16 200	m ² Bankette herzustellen wie unter Pos. 4 . . für 1 m ²	2,80	45 360
		D. Befestigung der Nebenwege.		
7	61 000	m ² Seiten- und Nebenwege sowie Rampen der Unter- bzw. Überführungen zu planieren und je nach ihrer Bedeutung zu befestigen für 1 m ²	5,50	335 500
		zu übertragen		11 803 660

Position	Vorder- Satz	Benennung der Arbeiten und Lieferungen	Einheits- preis <i>R.M.</i>	Geldbetrag <i>R.M.</i>
		Übertrag		11 803 660
		Titel IV, Bauwerke.		
		A. Sonderbauwerke.		
8	9	Sonderbauwerke als Über- und Unterführungen von Reichs- bahnlagen, größeren Wasserläufen, Provinzialstraßen mit Kleinbahnen aus Eisen und Eisenbeton herzustellen, ein- schließlich aller Materiallieferungen und aller Nebenarbeiten zusammen		1 100 000
		B. Wegeüber- bzw. -unterführungen.		
9	34	Brücken als Wegeüber- bzw. -unterführungen als Platten- balkenbrücken herzustellen, einschließlich aller Nebenarbeiten und aller Materiallieferungen zusammen		1 100 000
		C. Stützmauern.		
10	830	m ³ Stützmauern aus Beton zur Abstützung von Böschungen herzustellen, einschließlich Erdaushub und aller Neben- arbeiten für 1 m ³	25,—	20 750
		Titel V, Entwässerungsanlagen.		
		A. Plattendurchlässe.		
11	14	Plattendurchlässe zur Unterführung kleinerer Wasserläufe aus Eisenbeton herzustellen, einschließlich aller Material- lieferungen und aller Nebenarbeiten für 1 Stück	20 000,—	280 000
		B. Rohrdurchlässe.		
12	24	Rohrdurchlässe zur Unterführung von Wassergräben aus Zementrohren herzustellen, einschließlich aller Material- lieferungen und aller Nebenarbeiten für 1 Stück	600,—	14 400
		Titel VI, Straßensicherungen.		
13		Für Lieferungen und Einbau von Schutzsteinen, Schutz- geländer und sonstigen Sicherungsanlagen . . zusammen		375 000
		Titel VII, Versehen von Häusern.		
14		Für das Versehen von Häusern und Stallungen u. dgl. zusammen		100 000
		Titel VIII, Vorarbeiten und Bauleitung.		
15		Kosten für allgemeine Vorarbeiten (landmesserische Ar- beiten und Büro), für ausführliche Vorarbeiten (Arbeiten wie vor und Bohrungen), Kosten für Bauleitung (Gehälter der Angestellten, Sachkosten für Büro und Reisen) 3% der Bausumme		444 000
		zu übertragen		15 237 810

Position	Vorder- Satz	Benennung der Arbeiten und Lieferungen	Einheits-	Geldbetrag
			preis	
			<i>R.M.</i>	<i>R.M.</i>
		Übertrag		15 237 810
16		<p style="text-align: center;">Titel IX, Insgemein.</p> <p>Für Unvorhergesehenes und zur Abrundung sowie für Beihilfen an die Gemeinden und zum Ausbau von Zufahrtsstraßen, Fußwegen usw. zusammen</p>		762 190
		Summe		16 000 000
		Zusammenstellung.		
		Titel I, Grunderwerb		2 380 000
		Titel II, Erd- und Böschungsarbeiten		4 800 000
		Titel III, Befestigungsarbeiten		4 623 660
		Titel IV, Bauwerke		2 220 750
		Titel V, Entwässerungsanlagen		294 400
		Titel VI, Straßensicherungen		375 000
		Titel VII, Versehen von Häusern		100 000
		Titel VIII, Vorarbeiten und Bauleitung		444 000
		Titel IX, Insgemein		762 190
		Summe wie oben		16 000 000