

L'AUTOROUTE

L'AUTOSTRADA

# DIE AUTOBAHN

Organ des HAFRABA E. V. Frankfurt a. M.	Organe de la HAFRABA E. V. Francfort s. l. Main	Organo della HAFRABA E. V., Francofortesul Meno
--	--	--

Erscheint monatlich · Abonnementspreis RM. 6.— im Jahr · Für die Mitglieder kostenlos  
 Paraît mensuellement · Abonnement RM. 6.— par an · Gratis pour les membres  
 Pubblicazione mensile · Abbonamento annuale RM. 6.— · Per Soci gratis

No. 8 1. August / Goethejahr 1932 5. Jahrgang

## Der Beginn einer neuen Epoche in Deutschland!

Zur Eröffnung der Autobahn Köln-Bonn am 6. August 1932



Zubringerstation Köln  
(Schlußarbeiten)

Autobahn-Fachleute Von links:  
Prov.-Baur. Großjohann, Ober-  
baur. Uhlfelder, v. d. Hafr., Prov.-  
Baur. Fehlemann, Reg. B. Koester

Zu- und Abfahrtsrampen  
der Station Wesseling

Niveauekreuzungsfrei!  
Unter der Landstraße hindurch!

(Willy Hof phot.)  
So wird es werden!

**Mit der Eröffnung der Autobahn Köln-Bonn ist der Bau des ersten Abschnittes der ersten plankreuzungsfreien allein dem Verkehr mit Kraftwagen gewidmeten Autobahn Deutschlands zum Abschluß gebracht.**

1: Faksimile von der Titelseite der Zeitschrift „Die Autobahn“, Ausgabe vom August 1932

tenden Zuschüsse des Reiches aufgegeben werden, weil die, außer der Provinzialverwaltung beteiligten Städte und Kreise sich außerstande sahen, ihre mit 23 Mio. RM ermittelten Beiträge zu leisten.

Inzwischen hatte die Auswertung der 1924/25 vorgenommenen ersten weiträumigen Verkehrszählung eine größere Dringlichkeit für eine leistungsfähige Verkehrsverbindung in der Rheinschiene von Duisburg über Essen, Köln nach Bonn ergeben. Die Dringlichkeit wurde neben den hohen Verkehrsmengen auch noch durch die erschreckend angestiegene Zahl der Verkehrsunfälle unterstrichen, an denen oft die damals noch zahlreichen Pferdefuhrwerke auf den Straßen beteiligt waren. Außerdem hätte sich hier die Entlastung zahlreicher Ortsdurchfahrten ergeben.

Dieser Plan wurde 1926 nach einem Beschluß des Provinziallandtages intensiv verfolgt und eine Linienführung ausgedacht, die eine spätere Verlängerung von Düsseldorf in das Ruhrgebiet vorsah (Bild 2). Die Straße sollte zunächst in Düsseldorf beginnen und in Köln über die neue Rheinbrücke in Köln-Mülheim vom rechten Rheinufer auf das linke überwechseln und so im Kölner Bereich die Verkehrsströme aus den rechts- und linksrheinischen Räumen aufnehmen. Der in Düsseldorf zufließende Verkehr aus dem Niederrheingebiet sollte über die neu zu bauende Rheinbrücke südlich der Stadt aufgenommen werden.

Die Baukosten für ein erstes Teilstück dieses Projektes zwi-

schen Düsseldorf und Köln sollten neben den Zuschüssen aus der Erwerbslosenförderung zum wesentlichen Teil über Benutzungsgebühren finanziert werden, ein völlig neuer Gedanke. Die Reichsregierung lehnte jedoch diesen Antrag ab, weil nach den damaligen Gesetzen auf öffentlichen Straßen Gebühren nicht erhoben werden durften. Damit war dieser Plan zunächst gescheitert.

Erst nach 2 Jahren wurde wieder ein neuer Anlauf genommen. Im März 1929 genehmigte der Provinziallandtag der leichteren Realisierbarkeit wegen unter Verzicht auf die Finanzierung über Gebühren die Ausführung der Teilstrecke Köln-Bonn und stellte dabei gleichzeitig auch erste Mittel für Grunderwerb und einige Bauwerke im Abschnitt Köln-Düsseldorf zur Verfügung. Der letztere Abschnitt konnte jedoch erst 1934 nachhaltig begonnen werden und wurde dann zum ersten Teilstück der späteren Reichsautobahn im Rheinland. Durch diesen Beschluß des Provinziallandtages war nunmehr der Weg für die erste Autobahn von Köln nach Bonn frei.

### Die Konzeption

Bei der Wahl der Linienführung ergaben sich die schon se längerem geplante und zur Ausführung anstehende Umgehungsstraßen für zwei Ortschaften als Zwangspunkte. Dewur