

Rückblick

80 Jahre „Autobahn“ von Köln nach Bonn

Erstellt 02.08.2012



Die Straße bot erstmals für jede Richtung eine Fahr- und eine Überholspur.

Am 6. August 1932 wurde die heutige A 555 als "Kraftwagenstraße" eröffnet. Über die A 555 gibt es viele Geschichten - zum Beispiel dass Konrad Adenauer sie erfunden habe. Ein Rückblick auf die 80-jährige Geschichte.

Von Ulrich S. Soénius

Köln. Es gibt viele "Geschichten" über die A 555, die Autobahn zwischen Köln und Bonn. Eine lautet, Konrad Adenauer habe sie erfunden. Die andere, es sei die älteste Autobahn Deutschlands. Im Nachkriegsdeutschland geriet sie zur "Diplomatenrennbahn". Eines ist aber sicher - am 6. August 2012 jährt sich zum 80. Male der Tag der Eröffnung.

Die größte Mär zuerst: Autobahn ist die Straße erst seit dem 1. April 1959 (kein Scherz) - vorher war es die L 185, eine Landesstraße erster Ordnung. Doch der Volksmund nannte sie schon immer Autobahn. Sie trägt nicht die Nummer 1, weil Autobahnen nach Länge und Bedeutung sowie Himmelsrichtungen benannt werden. Da erhalten die großen die einstelligen Nummern, ungerade in Nord-Süd-Richtung (A 3), gerade in Ost-West-Richtung (A 4). Zweistellige Nummern werden vergeben an regional wichtige Autobahnen und dreistellige erhalten kleinere Verbindungen.

Dabei verbindet die A 555 in der Tat zwei unterschiedliche Städte. Die zweite Mär hat auch damit zu tun - Konrad Adenauer hat als Oberbürgermeister von 1917 bis 1933 viel geleistet für seine Heimatstadt Köln und als erster Bundeskanzler auch für

Bonn, aber die Straße wurde erfunden von Johannes Horion (1876-1933), Landeshauptmann der Rheinprovinz.

In den 1920er Jahren nahm der Autoverkehr zu, enge Ortsdurchfahrten wie Hersel und Wesseling waren dafür nicht gebaut. Die Landstraße zwischen Köln und Bonn war hoffnungslos überlastet. Daher plante Horion eine kreuzungsfreie Schnellstraße von Bonn nach Düsseldorf - natürlich über Köln. Vorbilder gab es keine. Die Finanzen waren knapp, aber in langen Verhandlungen erreichte Horion bei der Regierung in Berlin einen Zuschuss und ein günstiges Darlehen. 10,6 Mio. Reichsmark kostete die Straße insgesamt. Für den Bau wurden von Herbst 1929 bis Sommer 1932 im Rahmen von "Notstandsarbeiten" Arbeitslose verpflichtet. 5540 Notstandsarbeiter leisteten an der Strecke 210 000 Tagewerke, in den Steinbrüchen weitere 100 000.



Ein Blick auf die heutige Autobahn.
Foto: Nabil Hanano

Nur zehn Prozent der Gesamtbelegschaft kam vom freien Arbeitsmarkt. Großmaschinen durften nicht eingesetzt werden, so dass 700 000 Kubikmeter Bodenmasse fast ausschließlich per Hand bewegt wurden. Die Arbeiter waren in Baracken an der Strecke untergebracht, 60 bis 70 Mann lebten auf engstem

Raum. Die Notstandsarbeiten wurden unter Tarif entlohnt. Wer den Einsatz verweigerte, verlor Anspruch auf Unterstützung.

Bürgerproteste gab es damals noch nicht. Die Provinzialverwaltung musste sich mit 650 Grundstückseigentümern einigen - der Erfolg sprach für sich, nur 13 mussten enteignet werden. Die Straße hatte vier Spuren - zwei in jede Fahrtrichtung und insgesamt eine Breite von 16 Metern. Es wurden 28 Unter- und drei Überführungen gebaut, Auffahrten gab es nur an den beiden Enden und an der Kreuzung mit der Straße Brühl - Wesseling. Die beiden Verteilerkreise waren innovativ.

Bei der Eröffnung am 6. August 1932 sagte Konrad Adenauer, Kölner Oberbürgermeister und Präsident des Provinzialausschusses der Rheinprovinz: "So werden die Straßen der Zukunft aussehen". Er behielt Recht. Am Eröffnungstag gab die Stadt einen Festakt im Hansesaal des Rathauses, anschließend ging es zum festlich geschmückten Verteilerkreis. Der Fahrer von Adenauer soll an diesem Tag die Strecke mit seinem Auto angeblich in elf Minuten geschafft haben. Freigegeben wurde die Strecke für den allgemeinen Verkehr erst am 8. August. Die Straße war eine Nur-Kraftwagen-Straße, das heißt Motorräder durften sie nicht befahren, was nicht von allen beachtet wurde. Als Modell fand sie weit über das Rheinland hinaus Anerkennung, nur nicht bei den Nationalsozialisten. Die NS-Propagandamaschinerie inszenierte den Bau von Autobahnen als eine "Großtat" Adolf Hitlers, der am 23. September 1933 den "ersten Spatenstich an der Reichsautobahn" bei Frankfurt am Main vornahm. Da passte keine vorher eröffnete Schnellstraße ins Bild.

Auch 1932 eröffnete am Kölner Verteilerkreis Dr. Peter Huverstuhl als Eigentümer die westliche Tankstelle. Anfangs gab es nur eine Zapfinsel mit acht Zapfsäulen und

Bundesautobahn 555

Die Bundesautobahn 555 umfasst 19,5 Kilometer zwischen dem sogenannten Bonner Verteiler in Köln und seinem Gegenstück in Bonn, auch Bonner Ei genannt (offiziell: Potsdamer Platz).

Über die Autobahnkreuze Köln-Süd und Bonn-Nord ist die komplett sechsstreifige A 555 an das Autobahnnetz angeschlossen. Zwei 50 Meter hohe Stelen des Künstlers Lutz Frisch markieren seit 2008 Anfang und Ende der Strecke. Die Autobahn wird täglich von rund 70 000 Fahrzeugen befahren, für das Jahr 2025 erwartet Straßen. NRW 87 000 pro Tag.

An größeren Bauprojekten plant das Land die Verbesserung der Lärmschutzsituation im Bereich Wesseling, die Lärmschutzwände sollen erneuert oder saniert werden. Außerdem wird der Austausch der Fahrbahndecke durch sogenannten Flüsterasphalt erwogen. Langfristig geplant ist auch der Umbau des Verteilers Köln-Süd. (cid)

zwei Mitarbeitern, doch der zunehmende Verkehr erforderte bereits nach zwei Jahren eine Erweiterung. 1950 folgten ein Umbau und die Angliederung eines Rasthauses mit 80 Betten und Garage sowie 1953 an der Ostseite eine weitere Tankstelle.

Nach dem Zweiten Weltkrieg siedelten sich viele Verbände, Behörden und Botschaften in Köln an, in der Nähe der Bundeshauptstadt. So erhielt die Kraftwagenstraße Köln - Bonn schon früh im Volksmund die Bezeichnung "Diplomatenrennbahn". Der Kraftfahrzeugverkehr nahm zu und damit auch die Unfälle, so dass Anfang der 1960er Jahre für kurze Zeit an einigen Stellen ein Tempolimit von 80 km/h galt. Dadurch sank die Unfallhäufigkeit um 25 Prozent. Die Verkehrsbelastung stieg an - von 13 700 Kraftfahrzeugen 1959 auf 34 000 in 1964. Daher wurde der sechsspurige Ausbau bei laufendem Verkehr umgesetzt und 1967 abgeschlossen.

Aus Gründen der Verkehrssicherheit wurde auf einem sechs Kilometer langen Teilstück zwischen Godorf und Wesseling eine Beleuchtung installiert, die die Lichtstörereffekte der Anlagen der chemischen Industrie mindern sollte - auch dies ein Novum. Ende 2010 wurde die Beleuchtung allerdings abgeschaltet. Die 1973 errichtete Tankstelle "Am Eichkamp" wurde mangels Nachfrage 1984 wieder geschlossen. Der letzte große Umbau kam 2003 mit der neuen Anschlussstelle Bornheim.

Die Köln-Bonner Autobahn war lange Zeit aufgrund der fehlenden Geschwindigkeitsbegrenzung ein beliebtes Ziel von "Testfahrten". Dieses "Vergnügen" wurde 2004 durch die Einführung eines Tempolimits bei Wesseling unterbrochen. Und 2009 wurde anlässlich der Regionale

2010 das Kunstwerk "Standortmitte" von Lutz Fritsch eingeweiht - als Symbol für die Verbindung der beiden Städte.

Johannes Horion verstarb Anfang 1933 - er hat den Ruhm der Straße nicht mehr erlebt. 80 Jahre später wäre es an der Zeit sich des "Vaters der Köln-Bonner Autobahn" gebührend zu erinnern.

Der Autor: Dr. Ulrich S. Soénus ist Direktor der Stiftung Rheinisch-Westfälisches Wirtschaftsarchiv zu Köln.