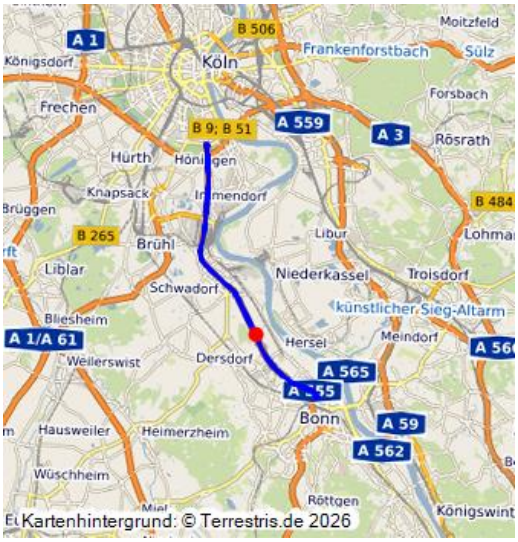
Bundesautobahn A 555 Köln - Bonn

zunächst Kraftwagenstraße bzw. Landstraße 185
erste kreuzungsfreie Autostraße Europas, „Diplomatenrennbahn“

Schlagwörter: Autobahn, Außerortsstraße
Fachsicht(en): Kulturlandschaftspflege, Landeskunde
Gemeinde(n): Bonn, Bornheim (Nordrhein-Westfalen), Köln, Wesseling
Kreis(e): Bonn, Köln, Rhein-Erft-Kreis, Rhein-Sieg-Kreis
Bundesland: Nordrhein-Westfalen



Trasse der Bundesautobahn A 555 ("Diplomatenrennbahn") zwischen Autobahnkreuz Köln-Süd und Verteilerkreis Köln (2012).
Fotograf/Urheber: Superbass



Am 6. August 1932 eröffnete der damalige Kölner Oberbürgermeister Konrad Adenauer (1876-1967) Deutschlands erste Autobahn im heutigen Sinne mit den Worten: *„So werden die Straßen der Zukunft aussehen“* – und er sollte damit Recht behalten. Adenauer schnitt zur Eröffnung ein grünes Band durch und die Nationalhymne erklang: *„Rund 2.000 Autofahrer dürfen die neue Strecke einweihen und sind begeistert: keine Fußgänger, keine Radfahrer, keine Pferdegespanne.“* (www1.wdr.de).

Formal ist die „erste kreuzungsfreie Autostraße Europas“ (Groten u.a. 2006, S. 150) allerdings erst seit dem 1. April 1958 eine Autobahn nach dem 1953 inkraft getretenen Bundesfernstraßengesetz. Zuvor war sie als L 185 lediglich eine „Landesstraße erster Ordnung“, wenngleich der Volksmund sie schon immer „Autobahn“ nannte (www.rundschau-online.de). Heute ist die A 555 in das rund 13.000 Kilometer lange deutsche Autobahnnetz eingebunden.
Die bereits 1921 im Südwesten von Berlin eröffnete *Automobil-Verkehrs- und Übungsstraße* (AVUS) gilt zwar als erste ausschließliche Autostraße der Welt, war aber grundsätzlich als Renn- und Teststrecke konzipiert. Außerhalb der Rennen stand die AVUS als gebührenpflichtige Privatstrecke bis 1940 nicht für den öffentlichen Straßenverkehr zur Verfügung. Im Kölner Süden fungierte in den Jahren 1948 und 1949 ein Teilabschnitt der schnellen „Diplomatenrennbahn“ als Rennstrecke für das Auto- und Motorradrennen „Kölner Kurs“.
In den 1970er Jahren wurden an der Tankstelle am Kölner Ende der A 555 regelmäßig und dauerhaft Transport-LKW mit Rennfahrzeugen des Kölner Motorsport-Teams GELO-Racing abgestellt, das über keinen festen Team-Standort mit Garagen, Werkstatt u.ä. verfügte.

Baugeschichte

Aufgrund der zunehmenden Verkehrsbelastung der alten Landstraße zwischen Köln und Bonn in den 1920er Jahren initiierte der Landeshauptmann der Rheinprovinz, Johannes Horion (1876-1933), den Bau einer kreuzungsfreien Schnellstraße zwischen Bonn und Köln.
Die Baugenehmigung wurde unter der Auflage erteilt, Arbeitslose einzusetzen und keine Großgeräte zu verwenden; Bauträger war

die preußische Rheinprovinz. Für die Ausführung der Autobahnstrecke zeichnete die Kölner Baufirma Peter Bauwens verantwortlich, die in diesen Jahren kaufmännisch von dem Fußball-Nationalspieler, -Schiedsrichter und -Funktionär Peter Joseph „Peco“ Bauwens (1886-1963) geleitet wurde - dem später wegen seiner kritiklosen Nähe zum Nationalsozialismus nicht unumstritten amtierenden Präsidenten des Deutschen Fußball-Bundes (DFB) von 1950 bis 1962.
So arbeiteten zwischen Herbst 1929 und Sommer 1932 5.540 sogenannte „Notstandsarbeiter“ auf der ca. 20 Kilometer langen Trasse und in den Steinbrüchen zur Gewinnung von Baumaterial. Der Bau der Kraftwagenstraße sollte neben der Verkehrsentlastung und einer Reduzierung der Unfallzahlen auch als Wirtschaftsmotor in den Krisenjahren der 1920/30er fungieren (www.ksta.de).

„Ein typischer Arbeitstag auf der 'Kraftwagenstraße' im Jahr 1931. Dutzende Männer mit freiem Oberkörper heben Erde aus. Die meisten sind ehemalige Arbeitslose. Bagger und schwere Maschinen dürfen sie nicht benutzen. In Zeiten der Weltwirtschaftskrise sollen sie so lange wie möglich beschäftigt werden. Und so bauen rund 5.500 Männer drei Jahre lang mit Handarbeit die Autobahn. Ein Knochenjob.“ (www1.wdr.de).

Die anfangs 12 Meter breite, vierstreifige Trasse wurde an ihren beiden Endpunkten im Kölner Süden und Bonner Norden mit je einem für damalige Zeiten innovativen Kreisverkehr versehen und war bereits für Geschwindigkeiten von 120 km/h ausgelegt. Der Straßenbelag bestand aus Basaltpflaster, dessen Zwischenräume mit einer Splitschicht bedeckt waren. 1934 erhielt die kreuzungsfreie, sehr gerade verlaufende Strecke mit 28 Unter- sowie drei Überführungen und einer Auffahrt an der Straße von Brühl nach Wesseling einen Teerbelag (strassen.nrw.de und www.ksta.de).
Die zunächst unter der Bezeichnung „kreuzungsfreie Kraftfahr-Straße“ geführte L 185 wurde in der Zeit der Nationalsozialisten zu einer Landstraße herabgestuft, um den Bau der „ersten Autobahn“ für eigene Propagandazwecke zu nutzen. Erst 1958 wurde die Straße wieder zur Bundesautobahn unter der Bezeichnung A 72 heraufgestuft. Mit Neuordnung der Autobahnzählsystems in Deutschland 1974 erhielt sie mit der Bezifferung A 555 ihren bis heute geltenden Namen und die Einstufung einer Autobahn von regionaler Bedeutung (de.wikipedia.org).

Zeitgleich mit der Strecke wurde 1932 auch die westliche Tankstelle am Kreisverkehr Köln eröffnet, die bereits zwei Jahre später erweitert wurde. 1950 erfolgte ein weiterer Umbau sowie die Ergänzung um ein Rasthaus. Im Jahr 1953 eröffnete die Tankstelle auf der östlichen Trassenseite: der ehemalige Rasthof „Im Eichkamp“, auf dessen Gelände sich heute ein Verkehrssicherheitszentrum des TÜV Rheinland befindet (www.tuv.de). Die Autobahn dient(e) zudem als Teststrecke für Autobahnbeleuchtungen und Mauterfassungssysteme.

„Todesstrecke“ und „Diplomatenrennbahn“
Zumindest in den ersten Jahren ihres Bestehens war die A 555 auch als „Todesstrecke“ bekannt: Die zunächst vier Fahrspuren, zwei in jede Richtung, waren einzig durch einen Strich markiert. Durch gefährliche Überholmanöver über den Gegenverkehr gab es zahlreiche Unfälle - alleine von Januar bis September 1961 mit insgesamt 19 Toten (es gab weder Gurtpflicht noch Tempolimit...) -, bevor schließlich Mittelleitplanken installiert wurden (www1.wdr.de).
In Zeiten der Bonner Republik erhielt die A 555 zudem die Bezeichnung „Diplomatenrennbahn“ – viele Institutionen ließen sich in Köln nieder, um die Nähe zur Hauptstadt zu nutzen und ihre Vertreter legten, so die Legende, die Strecke zwischen Köln und Bonn in ihren Dienstwagen gerne in Hochgeschwindigkeit zurück. Generell nahm der Verkehr in den 1960er Jahren auf der Strecke so zu, dass ein dreistreifiger Ausbau in jede Richtung zwischen 1964 und 1966 notwendig wurde (www.ksta.de und de.wikipedia.org).

Im Rahmen der NRW-Strukturfördermaßnahme *Regionale 2010* wurden die beiden Kreisverkehre im September 2008 mit je einer roten Stahl-Stele des Künstlers Lutz Fritsch versehen. Die 50 Meter hohen, 48 Tonnen schweren und 90 Zentimeter dicken Kunstobjekte mit dem Titel „Standortmitte“ sollen die beiden Städte in einen künstlerischen Dialog bringen (de.wikipedia.org und www.ksta.de).

Hinweise
Mit Eintragung vom 24. August 2016 wurde das „Teilstück Autobahn, Kraftfahrstraße Köln-Bonn (A555), Baujahr 1932“ unter der laufenden Nr. A 8794 / DE_05315000_A_8794 unter Denkmalschutz gestellt (www.stadt-koeln.de).
Die Bundesautobahn 555 Köln - Bonn ist wertgebendes Merkmal des Kulturlandschaftsbereichs „Autobahn Köln – Bonn“ (Regionalplan Köln 423).

(Nicole Schmitz, LVR-Fachbereich Umwelt, 2014 / Ergänzungen von Franz-Josef Knöchel, LVR-Redaktion KuLaDig, 2015/2026)

Internet

www.rundschau-online.de: „80 Jahre Autobahn von Köln nach Bonn“ (Ulrich Soénius, Kölnische Rundschau vom 02.08.2012, abgerufen 11.09.2014 und 08.11.2017)
www.stadt-koeln.de: Interaktive Denkmalkarte Köln (abgerufen 19.01.2024)
de.wikipedia.org: Bundesautobahn 555 (abgerufen 11.09.2014)
www.spiegel.de: „A 555, Europas erste Autobahn“ (einestages vom 14.08.2007, abgerufen 02.01.2018)
www.ksta.de: „Tiere zu treiben war strengstens untersagt“ (Kölner Stadt-Anzeiger vom 31.07.2012, abgerufen 11.09.2014, Inhalt nicht mehr verfügbar 03.12.2024)
www1.wdr.de: A555 in Köln/Bonn: Warum Deutschlands erste Autobahn von Hand gebaut wurde (WDR Lokalzeit Köln, 28.01.2025, abgerufen 29.01.2025)
www.ardmediathek.de: Tempo 80 auf der „Diplomatenrennbahn“ zwischen Köln und Bonn, WDR Hier und heute vom 27.05.1963 (abgerufen 17.02.2026)
www.ardmediathek.de: Autobahnausbau zwischen Köln und Bonn, WDR Hier und heute vom 29.11.1963 (abgerufen 17.02.2026)
strassen.nrw.de: A555, „Diplomatenrennbahn“ wird 75 (abgerufen 11.09.2014, Inhalt nicht mehr verfügbar 08.11.2017)
www.tuv.com: Verkehrs-Sicherheits-Zentrum Köln / Bonn (Bornheim) (abgerufen 08.11.2017, Inhalt nicht mehr verfügbar 30.07.2024)

Literatur

Frielingsdorf, Volker (2001): Auf den Spuren Konrad Adenauers durch Köln. Konrad Adenauers Wirken als Oberbürgermeister von Köln (1917-1933 und 1945), dokumentiert in zehn Stationen und ausgewählten Zeugnissen seiner Zeit. Gedenkschrift der Stadt Köln zum 125. Geburtstag ihres Ehrenbürgers am 5. Januar 2001. S. 12-18 u. 55ff., Basel. Online verfügbar: www.stadt-koeln.de , abgerufen am 06.08.2020

Groten, Manfred; Johanek, Peter; Reininghaus, Wilfried; Wensky, Margret / Landschaftsverband Rheinland; Landschaftsverband Westfalen-Lippe (Hrsg.) (2006): Handbuch der Historischen Stätten Nordrhein-Westfalen. (3. völlig neu bearbeitete Auflage). (HbHistSt NRW, Kröners Taschenausgabe, Band 273.) Stuttgart.

Stern, Volkhard (2015): Verkehrsknoten Bonn. S. 117, Freiburg.

Wilhelm, Jürgen (Hrsg.) (2008): Das große Köln-Lexikon. S. 41, Köln (2. Auflage).

Bundesautobahn A 555 Köln - Bonn

Schlagwörter: Autobahn, Außerortsstraße
Ort: Bonn und Köln
Fachsicht(en): Kulturlandschaftspflege, Landeskunde
Gesetzlich geschütztes Kulturdenkmal: Ortsfestes Denkmal gem. § 3 DSchG NW
Erfassungsmaßstab: i.d.R. 1:5.000 (größer als 1:20.000)
Erfassungsmethoden: Auswertung historischer Karten, Literaturauswertung, Fernerkundung
Historischer Zeitraum: Beginn 1929 bis 1932
Koordinate WGS84: 50° 46 48,27 N: 7° 01 6,23 O / 50,78007°N: 7,0184°O
Koordinate UTM: 32.360.300,91 m: 5.627.240,67 m
Koordinate Gauss/Krüger: 2.571.869,33 m: 5.627.675,60 m

Empfohlene Zitierweise

Urheberrechtlicher Hinweis: Der hier präsentierte Inhalt ist urheberrechtlich geschützt. Die angezeigten Medien unterliegen möglicherweise zusätzlichen urheberrechtlichen Bedingungen, die an diesen ausgewiesen sind.

Empfohlene Zitierweise: „Bundesautobahn A 555 Köln - Bonn“. In: KuLaDig, Kultur.Landschaft.Digital. URL: https://www.kuladig.de/Objektansicht/O-105207-20141008-4 (Abgerufen: 17. November 2026)

Copyright © **LVR**

LVR
Qualität für Menschen

HESSEN

SH
Schleswig-Holstein
Der echte Norden

RheinlandPfalz

Rheinischer Verein
Für Denkmalpflege und Landschaftsschutz