

Umschwung erkennen läßt, wird auch im Straßenwesen die Einführung der Autostraße einen gleichen Umschwung auslösen. Diese Evolution wird nicht ausbleiben, denn die Autostraße wird den ganzen modernen Schnellverkehr an sich reißen und so dem Automobil einen größeren Aktionsradius schaffen. Und so wie die direkten Schnellzuglinien im Eisenbahnverkehr je nach Bedarf den bestehenden Zugverbindungen zur Ergänzung oder Verbesserung eingefügt werden, so dient die Autostraße den gleichen Zielen bei gleichen Notwendigkeiten im Automobilverkehr. Wie töricht wäre es, zu verlangen, daß ein Schnellzug ohne Gefahrmomente und mit einem höheren Wirtschaftlichkeitskoeffizienten eine für geringere Geschwindigkeiten gebaute und ausgerüstete Strecke durchläuft! Genau so ist es mit dem Automobil. Nie wird dieses moderne Verkehrsmittel voll ausgenutzt werden können und einem Minimum an Gefahren ausgesetzt sein, wenn es gezwungen ist, auf gewöhnlichen, ganz und gar nicht für einen Automobilschnellverkehr gebauten Straßen zu fahren.

Automobil und Schnelligkeit sind so sehr zu einem Begriff verschmolzen, daß die daraus entstehenden speziellen Ansprüche früher oder später eine restlose Lösung erheischen. Eins ist sicher, daß nämlich für den Bau einer Autostraße die Voraussetzungen die denkbar günstigsten sein müssen. Ich möchte einige davon hier besonders hervorheben.

In erster Linie muß die Umgebung geeignet sein; es kann sich beispielsweise um Gegenden handeln, in denen es dringend erscheint, eine größere Stadt mit auswärtigen, vorwiegend industriellen oder kommerziell wichtigen Zentren oder mit solchen Gebieten zu verbinden, die dem Touristen- und Fremdenverkehr erschlossen werden sollen. Selbstverständlich ist die Voraussetzung dafür auch, daß der Automobilverkehr sich in der Gegend schon erheblich entwickelt hat, so daß für den Betrieb der Autostraße eine Frequenz garantiert oder doch wenigstens sehr wahrscheinlich ist, die den Bau- und Betriebskosten angepaßt erscheint.

Eine weitere Bedingung wäre, daß die bestehenden Straßen ungenügend sind, sei es infolge ihrer Bauart, sei es, weil sie den Verkehr nicht mehr zu bewältigen imstande sind.

Ferner muß man fordern, daß die Verkürzung der Fahrzeit, die man mit einer Autostraße erzielt, in einem erträglichen Verhältnis zu den Vorteilen steht, die die Einwohnerschaft daraus gewinnt. Daher muß untersucht werden, ob die rasche Abwicklung des Verkehrs im Interesse der Allgemeinheit liegt und ob es gelingt, mit den raschen Verkehrsmitteln zahlreiche Fremde und Touristen in die Gegend zu ziehen, die unter anderen Umständen gar nicht oder nur in sehr reduziertem Maße besucht werden würde.

Die Autostraße muß, wenn sie von allgemeinem Nutzen sein soll, sich dem Leben der bestimmten Region einfügen, sie muß unter dem Schutze von Bestimmungen und Verkehrsvorschriften stehen, denen nur der Staat Rechtskraft geben kann. Aus diesem Grunde ist die Intervention des Staates erforderlich, und es ist nicht mehr als recht und billig, daß er, da er einen Vorteil daraus zieht, in entsprechendem Maße auch dazu beiträgt. Die Form der staatlichen Leistung kann verschiedenartig sein. Die Hauptsache ist aber, daß er die Enteignung des Terrains gestattet und erleichtert, daß er die Konzession für den Bau und den Betrieb der Autostraße erteilt und durch Übernahme gewisser Garantien finanzieller Natur die Aufbringung des für den Bau erforderlichen Privatkapitals erleichtert. Der Gegenwert für die Übernahme der Garantie liegt einerseits im Vorteil, den die Benutzer der Straße haben, andererseits in der Möglichkeit, die dem Staat vorbehalten bleibt, in weitgehendstem Maße, sei es in einem Notfall, sei es zur Verteidigung, davon Gebrauch zu machen. Letzten Endes aber geht die Straße selbst, nach Ablauf der festgesetzten Konzessionsfrist, automatisch und ohne Kosten in den Besitz des Staates über.

Außer der Beteiligung von Privatkapital und der Beitragsleistung des Staates in der eben entwickelten Form, ist es billig, daß auch Gemeinden und Provinzen an den finanziellen Lasten teilnehmen, um so mehr, als sie es sind, die aus der Inbetriebnahme der Autostraße direkte Vorteile ziehen. Auch hierfür kann die Art der Beteiligung verschieden sein. Sie kann in der Zeichnung von Privatkapital bestehen, oder in einer Beitragsleistung à fond perdu, oder aber sich ebenfalls in der entsprechenden Übernahme einer Garantie äußern.

So ist denn, um nochmals die finanzielle Grundlage einer Autostraße zusammenzufassen, der Hauptanteil durch das Privatkapital aufzubringen, unter gleichzeitiger