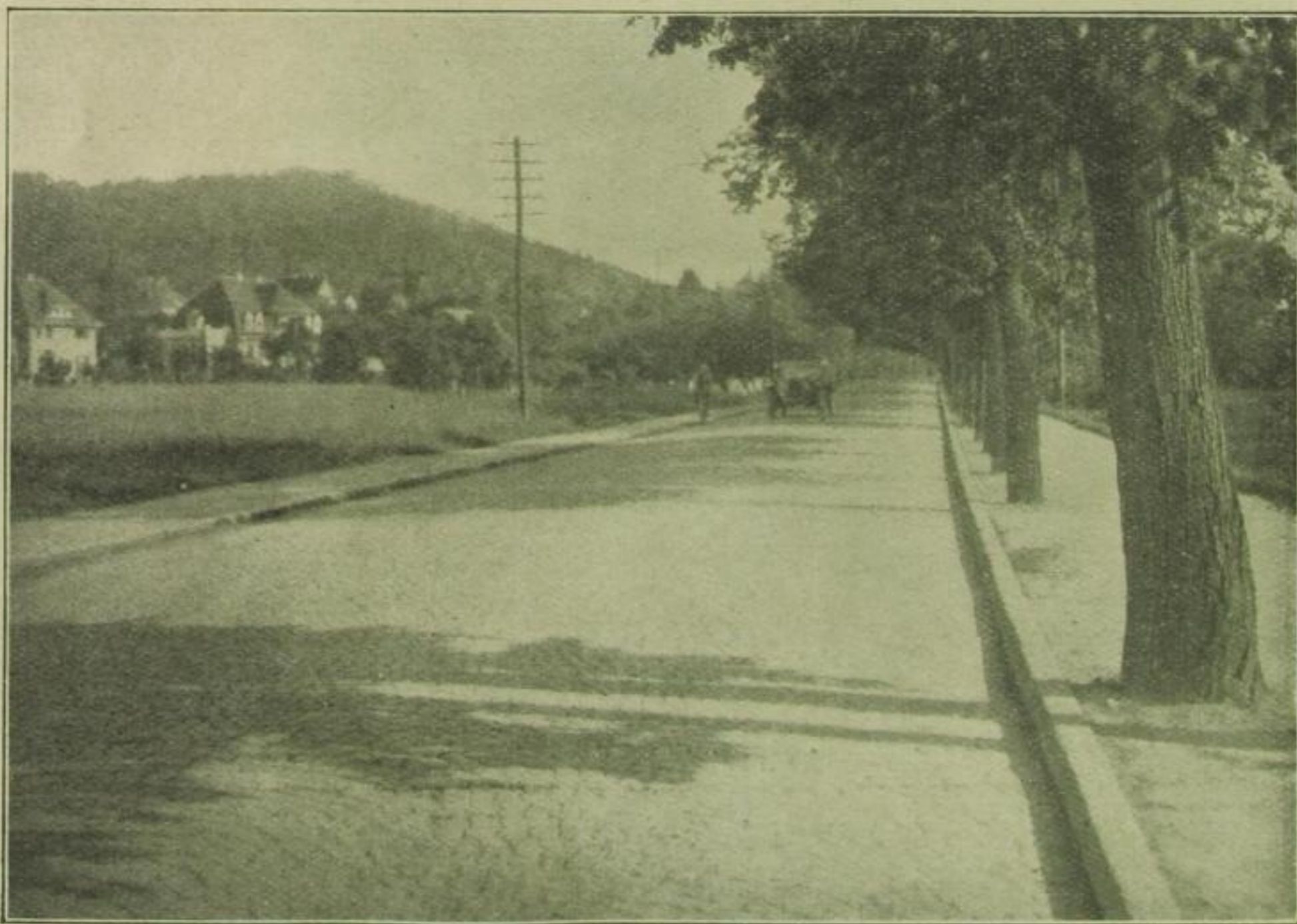


gebühren... niemals! Das war der Inhalt dieser Protesttelegramme. Dem Autotouristen und jedem Kraftfahrer, der sein Auto zu Geschäftszwecken braucht, werden diese Verbandsproteste aus dem Herzen gesprochen sein. Denn wo wäre der Anfang und wo das Ende, wenn einer Sondergebühr behördlich zugestimmt werden würde? Außer der Kraftfahrzeugsteuer hätte dann der Automobilist noch Autostraßen-Abgaben zu zahlen, die das Fahren unerhört verteuern würden, zum Nachteil des Autoverkehrs, zum Nachteil der Wirtschaft im allgemeinen und des Kraftfahrzeughandels und der Kraftfahrzeugindustrie im besonderen.

Die Avus fordert für Hin- und Rückfahrt eine Benutzungsgebühr von 2 M., auf das Kilometer umgerechnet ergibt das eine Kilometergebühr von 10 Pf. Wollte man diese Kilometergebühr den

geplanten Autostraßen zugrunde legen, so ergäbe sich für Berlin—München eine Autostraßen - Benutzungsgebühr von 650 Kilometer \times 10 Pfennig, also 65 Mark! So viel aber kostet die Fahrt Berlin—München einschließlich Schlafwagen II. Klasse im Schlafwagenzug; wer den Tageszug II. Klasse benutzt, fährt für 52 Mark von Berlin nach München. Der Automobilist muß Betriebsstoffkosten, Reifenabnutzung und Amortisation des Fahrzeugs in seine Reisekosten mit einkalkulieren. Eine Sondergebühr von 10 Pf. je Kilometer wäre unerhört verteuern, würde das Auto unwirtschaftlich machen und — was jedem wirtschaftlich Denkenden klar ist — erledigt das Projekt „Autostraßen“, sofern ihm Sondergebühren zugrunde gelegt werden, schon dadurch von selbst.

Wie rentabel Spezial-Autostraßen für ihren Unternehmer sein könnten, versuchen die deutschen Autostraßen-



Phot. Benninghoven

Die ideale Verkehrsstraße,
die man hauptsächlich in Sachsen findet, und die den Bedingungen des modernen Autoverkehrs gut entspricht.