



Das Projekt der „Hafraba“, einer Autostraße, die Hamburg–Frankfurt–Basel verbinden soll, vorläufig aber erst am grünen Tisch diskutiert wird

Ausgaben:

Betrieb	1,0 Mill. Lire
Steuer	0,5 „ „
Rücklage	0,2 „ „
Zusammen . . .	1,5 Mill. Lire

Überschuß: 5,5 Mill. Lire.

Dies Beispiel hinkt. Ich bin selbst die Autostrada abgefahren und kenne daher ihre Vorzüge; sie sind noch prägnanter als die der Avus. Die Avus verbindet Berlin mit den westlichen Vororten und Ausflugsorten, wie Potsdam, Werder, Kloster Lehnin. Die Autostrada führt die Mailänder, in Mailand beginnend, in die Alpen, zu den oberitalienisch-schweizer Seen. Die Autostrada ist dreifach so lang und breiter und straßentechnisch besser als die Avus. Der Italiener ist sehr sportliebend und läßt darum seinen Wagen gern auf guter Straße ausrasen. Dazu ist die Autostrada die geeignete Fahrbahn. Ihre geographische Lage, ihr Hinführen aus Italiens industriereichster Großstadt in die Alpen, und ihre hervorragende Eignung als Renn- und Übungsstrecke sichern der Mailänder Autostrada daher von vornherein Gewinn. In Deutschland aber ist einwandfrei festgestellt worden (und jedem Beobachtenden bekannt), daß der Kraftfahr-Fernverkehr noch recht gering ist und lebhafter Kraftfahrverkehr nur rings um die Großstädte festzustellen ist. Darum können Einzelstraßen, wie die Autostrada oder wie die Avus, wirtschaftlich und nützlich sein . . . lange Autofernstraßen können sich nicht rentieren, oder nur auf Kosten der Kraftfahrer, somit zu Lasten der Wirtschaft, und das ist abzulehnen!

Ob der Nürburg-Ring, die große Auto-Renn- und -Prüfungsstrecke in der Eifel, sich rentieren wird, wird so oft gefragt. Die einzig mögliche Antwort: Rentieren oder nicht rentieren . . . es lebe der Nürburg-Ring! Zweitausend Arbeitslose aus der Eifel, Deutschlands ärmstem Gebirgsgebiet, haben durch den Bau des Nürburg-Rings jahrelang Arbeit gefunden . . . mithin produktive Erwerbslosenfürsorge im besten Sinne! Der