

Erste Sitzung

im Ständehause zu Düsseldorf, Donnerstag, den 29. Dezember 1926.

Um 1 Uhr 30 Minuten treten die Mitglieder des Provinziallandtages im Sitzungssaale des Ständehauses zu Düsseldorf zusammen.

Um 1 Uhr 55 Minuten eröffnet der Landtagskommissar, Oberpräsident der Rheinprovinz Dr. Fuchs den 72. Rheinischen Provinziallandtag mit folgender Ansprache:

Sehr geehrte Damen und Herren! Mit besonderer Teilnahme verfolgt die Rheinprovinz die augenblicklich schwebenden außenpolitischen Fragen, von deren Entwicklung die wichtigsten Lebensinteressen des besetzten Gebietes betroffen werden. Wir hoffen und wünschen, daß unsere auswärtige Politik zielbewußt auf dem bisher eingeschlagenen Wege fortschreitet und daß ihr dabei der erwartete Erfolg beschieden ist. Mit Reich und Staat ist die Bevölkerung unserer Westprovinz vom aufrichtigen Willen zur Befriedung und Versöhnung erfüllt. Wie in der Vergangenheit, so wird sie auch weiterhin mit Ruhe und Besonnenheit die Last der Besatzung tragen. Es ist mir ein Bedürfnis, bei dieser Gelegenheit wiederum der Bevölkerung der besetzten Rheinprovinz Dank und Anerkennung zu sagen für die mustergültige Haltung, die sie auch in schlimmsten Tagen stets bewiesen hat. (Lebhafte Beifall.) Das besetzte Gebiet kann aber vor aller Welt beanspruchen, daß die unter schweren Opfern vom deutschen Volke zugestandenen außenpolitischen Befriedungsmaßnahmen endlich auch diejenige Rückwirkung finden, die uns nach Recht und Moral zusteht. (Erneuter starker Beifall.) Wir verkennen nicht, daß die Zusammenkünfte der Staatsmänner in London, Locarno, Thoiry und Genf eine gewisse Entspannung gebracht haben und einen Fortschritt auf dem Wege zum Frieden bedeuten. Wir können aber auch unsere tiefe Enttäuschung darüber nicht verhehlen, daß das Jahr 1926, das seine außenpolitische Kennzeichnung durch den Eintritt Deutschlands in den Völkerbund erhält, unser heißes Bestreben um die Räumung der Rheinlande und damit um die Freiheit unseres Vaterlandes nicht merklich gefördert hat. (Lebhafte Zustimmung.) Nach dem Eintritt Deutschlands in den Völkerbund ist die Anwesenheit fremder Besatzungstruppen auf deutschem Boden ein Übel. (Allseitige Zustimmung.) Wir haben ein Recht auf die baldigste Entfernung der Besatzung, die ein unbedingtes Hindernis für eine wahre Befriedigung ist und stets bleiben wird. (Lebhafte Beifall.) Dabei ist es nicht einmal erforderlich, daß unser Versöhnungswille derart mit

Keulen niedergeschlagen wird, wie es vor wenigen Tagen durch ein völlig unverständliches militärgerichtetes Urteil in der benachbarten Pfalz geschehen ist (Zurufe: Leider! und: Sehr richtig!), das zu unserer Genugtuung auch bei den maßgebenden Stellen der betreffenden Besatzungsmacht Anklang nicht gefunden hat. Was wir wollen, das ist aber nicht Gnade, sondern Recht (lebhaftes Sehr richtig!), das Recht, wenn nicht schon auf völlige Freiheit, dann doch wenigstens auf ausreichenden Schutz aller friedlichen Bürger des unfreien Gebietes. (Rufe: Sehr richtig! und: Bravo!)

Als oberster Verwaltungsbeamter derjenigen Provinz, die noch immer den größten Anteil an der Besatzung zu tragen hat, habe ich geglaubt, vorstehende Erklärung abgeben zu müssen, bevor ich mich nun zu der einzigen Vorlage wende, zu deren Beratung die Preussische Staatsregierung Sie hierher berufen hat.

Der Bau einer Autostraße, die dem Verkehr dienen soll, ist ein neues und damit selbstverständlich auch ein umstrittenes Problem. Es ist zuzugeben: Es gehört ein gewisser Wagemut dazu, um in wirtschaftlich schwerer Zeit erhebliche öffentliche Mittel für ein Unternehmen aufzuwenden, das noch nicht erprobt ist. Wenn Sie, meine Damen und Herren, trotzdem verantwortungsbewußt an Ihre Entscheidung herangehen, so können Sie sich zunächst verlassen auf die gründliche Vorarbeit der zuständigen Stellen. Die Denkschrift des Landeshauptmanns, die Ihnen vorliegt, zeigt die große wirtschaftliche und technische Notwendigkeit der Straße, sie gibt auch völlige Aufklärung über die Rentabilität. Warme Fürsprecher stehen dem Projekte in den berufenen Vertretungen von Handel und Industrie nicht minder zur Seite als in den notwendigen Rücksichten auf eine weise Erwerbslosenpolitik. Wenn gerade die Rheinprovinz bei der Schaffung eines neuen Verkehrsmittels als Wegweiser vorangeht, so entspricht dies ihrer überragenden wirtschaftlichen Bedeutung, die ihr einerseits Opfer auferlegt, andererseits aber auch den Anspruch auf Entgelt kommen von Reich und Staat sichert.

Ich wünsche Ihren Beratungen vollen Erfolg und erkläre namens der Staatsregierung den außerordentlichen Rheinischen Provinziallandtag für eröffnet. (Beifall.)

Meine Damen und Herren! Nach § 32 der Provinzialordnung und § 1 der Geschäftsordnung für den Provinziallandtag hat das an Jahren älteste Mitglied des Provinziallandtags den Altersvorsitz zu über-

nehmen. Wie mir mitgeteilt, ist Herr Abgeordneter Kommerzienrat Krawinkel das älteste hier anwesende Mitglied. Er ist am 10. September 1851 geboren. — Es meldet sich kein älteres Mitglied. Ich darf wohl den Herrn Abgeordneten Kommerzienrat Krawinkel bitten, seines Amtes zu walten.

Altersvorsitzender Krawinkel: Ich habe zunächst die beiden jüngsten Mitglieder des Provinziallandtages als Schriftführer hierher zu bitten. Wie mir mitgeteilt worden ist, sind das die Abgeordneten Meurer, geboren am 19. Februar 1899, und Sack, geboren am 19. Dezember 1898. Sind die beiden Mitglieder anwesend? (Zuwohl!) Dann bitte ich Sie, hier Platz zu nehmen. (Die Abgeordneten Meurer und Sack nehmen zu beiden Seiten des Altersvorsitzenden Platz.)

Gemäß § 2 der Geschäftsordnung kommen wir jetzt zur Auszählung des Hauses durch Namensaufruf. Ich bitte den Herrn Schriftführer Sack, den Namensaufruf zu vollziehen; Herrn Schriftführer Meurer bitte ich, die Gegenliste zu führen.

Schriftführer Sack vollzieht den Namensaufruf.

Altersvorsitzender Krawinkel: Nach der Liste fehlen 11 Mitglieder. Wir wären also hier mit 152 Mitgliedern vertreten und insolgedessen beschlußfähig.

Wir kommen dann zur Wahl des Vorsitzenden. Werden Vorschläge gemacht?

Abgeordneter Mönning: Als ersten Vorsitzenden schlage ich den bisherigen Vorsitzenden, Herrn Oberbürgermeister Dr. Jarres, vor.

Altersvorsitzender Krawinkel: Zur Geschäftsordnung Herr Abgeordneter Haas.

Abgeordneter Haas: Nach den Vorgängen bei der letzten Tagung des Provinziallandtags ist meine Fraktion nicht in der Lage, durch Zuruf für den bisherigen Vorsitzenden, Herrn Jarres, zu stimmen. Wir beantragen deshalb Zettelwahl.

Altersvorsitzender Krawinkel: Wir sind zur Zettelwahl genötigt. Ich bitte Sie, sich mit Stimmzetteln zu versehen.

Das Wort hat Herr Abgeordneter Knab.

Abgeordneter Knab: Ich habe für die kommunistische Fraktion die Erklärung abzugeben, daß wir der vorgeschlagenen Wahl des Herrn Jarres nicht zustimmen werden, weil nach unserer Auffassung der Vorsitzende Jarres in der letzten Tagung des Provinziallandtags sein Amt in parteiischer Weise ausgeübt hat. (Dho!-Rufe.)

Altersvorsitzender Krawinkel: Meine Damen und Herren! Wir kommen zur Zettelwahl.

Ich werde soeben darauf aufmerksam gemacht, daß § 13 folgendes bestimmt: „Ungültig sind Stimmzettel, welche 1. mit einem Kennzeichen versehen sind, 2. die Stimmabgabe nicht einwandfrei erkennen lassen.“ Ich bitte weiter, die folgenden Vorschriften aus § 14 zu beachten: „Ueber die Gültigkeit der Stimmen entscheiden der Vorsitzende und die beiden Schriftführer.

Ungültige Stimmzettel werden als nicht abgegeben betrachtet; sie zählen jedoch mit zur Feststellung der Beschlußfähigkeit.“

Sie werden mir verzeihen, daß ich diese Bemerkung nicht schon früher gemacht habe.

Meine Damen und Herren! Wir schreiten zum Namensaufruf. Ich bitte Herrn Schriftführer Sack.

Schriftführer Sack vollzieht den Namensaufruf. Es folgen Zettelwahl und die Auszählung der Stimmen.

Altersvorsitzender Krawinkel: Es sind 152 Zettel in Briefumschlägen abgegeben worden. Ist noch jemand da, der einen Stimmzettel abzugeben hat? Das scheint nicht der Fall zu sein, trotzdem vorhin hier beobachtet worden ist, daß sowohl Herr Braun als auch Herr Limbourg inzwischen erschienen sind. Ich erkläre die Wahl für geschlossen.

Das Ergebnis der Zettelwahl ist: 109 Stimmen für Dr. Jarres, 21 für Triebel und 22 unbeschriebene Zettel. Ich erkläre somit Herrn Oberbürgermeister Dr. Jarres zum ersten Vorsitzenden gewählt.

Ich frage den Herrn Abgeordneten, ob er die Wahl annimmt.

Abgeordneter Dr. Jarres: Ich nehme mit Dank an. (Zuruf des Abgeordneten Hoffmann: Ein parlamentarisches Rainzeichen hat er aber bekommen! Lachen bei den bürgerlichen Parteien.)

Altersvorsitzender Krawinkel: Meine Damen und Herren! Wir kommen zur Wahl des ersten stellvertretenden Vorsitzenden. Wird ein Vorschlag gemacht?

Das Wort hat Herr Abgeordneter Gerlach.

Abgeordneter Gerlach: Ich schlage zum ersten stellvertretenden Vorsitzenden Herrn Abgeordneten Eberle, Barmen, vor.

Altersvorsitzender Krawinkel: Das Wort hat Herr Dr. Kaiser.

Abgeordneter Dr. Kaiser: Namens meiner Freunde beantrage ich Zettelwahl. (Heiterkeit.)

Altersvorsitzender Krawinkel: Wir kommen also erneut zur Zettelwahl.

Meine Damen und Herren! Der Namensaufruf erfolgt aufs neue zur Wahl des ersten stellvertretenden Vorsitzenden.

Schriftführer Sack vollzieht den Namensaufruf. Es folgen Zettelwahl und Auszählung der Stimmen.

Altersvorsitzender Krawinkel. Ich erkläre die Abstimmung für geschlossen.

Die Auszählung hat 141 abgegebene Stimmen ergeben. Davon entfallen auf Eberle 85 und auf Dr. Saaken eine. Ferner sind 55 weiße, also ungültige, Stimmzettel abgegeben worden. Dementsprechend ist Herr Abgeordneter Eberle zum ersten stellvertretenden Vorsitzenden gewählt. Ich frage den Herrn Abgeordneten Eberle, ob er die Wahl annimmt. (Zuruf des Abgeordneten Haas: Er ist im Augenblick nicht da!) Abgeordneter Eberle ist nicht da.

Wir dürfen zur Wahl des zweiten stellvertretenden Vorsitzenden schreiten.

Das Wort hat Herr Abgeordneter Gielen.

Abgeordneter Gielen: Ich schlage vor, Herrn Abgeordneten Saafen durch Zuvor zu wählen.

Altersvorsitzender Krawinkel: Herr Abgeordneter Knab.

Abgeordneter Knab: Ich beantrage auch hier Zettelwahl, um die Vorstellung zu vervollständigen. (Weiterkeit.)

Altersvorsitzender Krawinkel: Wir kommen also aufs neue zur Zettelwahl.

Schriftführer Haack vollzieht den Namensaufruf. Die Wahl wird getätigt und das Ergebnis festgestellt.

Altersvorsitzender Krawinkel: Hat jemand seinen Stimmzettel noch nicht abgegeben? Das ist nicht der Fall. Dann erkläre ich die Wahl für geschlossen.

Meine Damen und Herren! Das Ergebnis der Wahl ist folgendes: 136 Stimmen sind abgegeben worden. Davon hat Herr Dr. Saafen 116 erhalten, und weiße Zettel sind 20 abgegeben worden. Herr Dr. Saafen ist somit gewählt. Ich frage ihn, ob er die Wahl annimmt.

Abgeordneter Dr. Saafen: Ich nehme mit Dank an.

Altersvorsitzender Krawinkel: Die Wahl ist also vollzogen. Ich bitte, nun noch festzustellen, wer nach § 32 der Provinzialordnung der stellvertretende Vorsitzende sein soll. (Zuvor des Abgeordneten Haas: Ich schlage Herrn Eberle vor!) Es wird Herr Eberle vorgeschlagen. Ein Widerspruch dagegen erhebt sich nicht. Ich stelle das fest und stelle gleichzeitig fest, daß Herr Eberle die vorhergegangene Wahl angenommen hat.

Damit ist mein Amt soweit erfüllt. Ich bitte den ersten Vorsitzenden, Herrn Abgeordneten Dr. Jarres, den Vorsitz zu übernehmen.

Vorsitzender Dr. Jarres: Meine Damen und Herren! Ich übernehme den Vorsitz und danke den Fraktionen, die mich wiedergewählt haben. Ich verspreche, meine Pflicht zu tun und auch in Zukunft mein Amt unparteiisch zu führen. (Zuvor eines Kommunisten: Unparteiisch?)

Ich habe sodann dem Herrn Alterspräsidenten für seine Mühewaltung verbindlichst zu danken. Es war diesmal sehr viel Arbeit. Er hat sich mit der gewohnten Umsicht und Liebenswürdigkeit diesem Amte unterzogen.

Wir haben dann zur endgültigen Bildung des Vorstandes zu schreiten.

Nach § 2 Ziffer 2 der Geschäftsordnung sind zunächst vier Beisitzer zu bestellen, die durch den Ältestenrat nach den Grundätzen des Verhältniswahlrechts auf die Fraktionen verteilt worden sind. Der Ältestenrat hat eine Uebereinkunft dahin getroffen, daß die Abgeordneten, die im letzten Provinziallandtag als Beisitzer tätig waren, auch für diese Tagung als Beisitzer bestellt werden sollen. Es waren das die Herren Elses,

vom Zentrum, Dr. Kirchner von der Arbeitsgemeinschaft, Haack von der SPD. und Triebel von der NSD. — Wenn ich keinen Widerspruch höre, stelle ich fest, daß die vier Herren gewählt sind. Ich darf annehmen, daß Sie die Wahl annehmen; ich stelle dies fest.

Ich bitte dann die Herren Elses und Haack, in dieser Sitzung das Amt der Beisitzer zu übernehmen. (Die Abgeordneten Elses und Haack nehmen zu beiden Seiten des Vorsitzenden Platz.)

Damit ist der Vorstand des Hauses gebildet. Ich habe dem Herrn Staatskommissar mitzuteilen, daß der Provinziallandtag sich gesetzmäßig konstituiert hat.

Der Herr Landtagskommissar hat mitgeteilt, daß er die Herren Vizepräsident des Oberpräsidiums von Sybel und Regierungsassessor Quast als seine Kommissare zu den Sitzungen des Provinziallandtages und der von diesem zur Vorbereitung seiner Beschlüsse gewählten Kommissionen anmeldet.

Meine Damen und Herren! Die Provinziallandtagsabgeordneten Schaade, Palekti, Orlopp und Bick sind infolge Mandatsniederlegung aus dem Provinziallandtag geschieden. Der Provinzialausschuß hat auf Grund des § 22 des Wahlgesetzes für die Provinziallandtage und Kreistage festgestellt, daß Herr Kaufmann Wedershoven in Köln für Herrn Schaade, Herr Geschäftsführer Albers in Oberhausen für Herrn Palekti, Herr Lagerhalter Kemper in Kettwig für Herrn Orlopp und Herr Geschäftsführer Ernen in Solingen für Herrn Bick als Abgeordnete eingetreten sind.

Der Provinziallandtag hat von Amts wegen zu prüfen, ob bei dem Eintritt der neuen Mitglieder ordnungsmäßig verfahren worden ist. Ich habe mir die Vorgänge heute morgen daraufhin angesehen und bin der Ueberzeugung, daß in allen Fällen, und zwar auch in einem Falle, wo ein verspäteter Einspruch gegen eine Wahl eingegangen ist — es handelt sich um die Ersatzwahl für den ausgeschiedenen Provinziallandtagsabgeordneten Schaade — ordnungsmäßig verfahren worden ist. Unter diesen Umständen fragt es sich, ob der Wahlprüfungsausschuß noch zusammenzutreten soll, um die Rechtmäßigkeit der Wahl zu prüfen. Falls das nicht besonders gewünscht wird, möchte ich bitten, sich damit einverstanden zu erklären, daß die genannten Herren eintreten und eine besondere Prüfung nicht mehr stattfindet. — Das scheint der Wille des Hauses zu sein. Ich darf dann die neu eingetretenen Mitglieder auf das herzlichste zu ersprießlicher Zusammenarbeit hier begrüßen.

Nach den mir bis jetzt zugegangenen Mitteilungen haben sich krankheitshalber entschuldigt die Herren Abgeordneten Dr. Aldenauer, Baumann-Suisberden, Görtinger, Dr. Hommelsheim und Dr. de Weerth. Ferner sind nach den bisherigen Mitteilungen verhindert Herr Dr. Weisenfeld, Fräulein Dahm, Herr Köhler und Herr Zell.

In der Zusammensetzung des Ältestenrats ist gegenüber der letzten Tagung keine Aenderung eingetreten.

Nur für Herrn Dr. Wesenfeld ist infolge dessen Verhinderung Herr von Stedman eingetreten.

Meine Damen und Herren! Der jetzige Provinziallandtag ist zu einer außerordentlichen Tagung zusammenberufen worden, weil die Beschlußfassung des Landtags über die Durchführung des Bauprojekts der Autostraße Köln—Düsseldorf aus den Gründen, die in der Ihnen zugegangenen Vorlage dargelegt sind, nicht länger hinausgeschoben werden konnte. Der Ältestenrat hat sich mit der geschäftsordnungsmäßigen Behandlung dieser Vorlage befaßt und schlägt Ihnen vor, gleich noch den Vortrag des Herrn Landeshauptmanns in dieser Angelegenheit entgegenzunehmen und dann diese Vorlage an die zusammengesetzten Sachausschüsse I und IV zu überweisen. In diesem Ausschusse würde gemäß Vereinbarung im Ältestenrat der Vorsitzende des I. Sachausschusses, der vom Zentrum gestellt wird, den Vorsitz haben. Die SPD. würde den stellvertretenden Vorsitzenden, die Arbeitsgemeinschaft den Schriftführer und die KPD. den stellvertretenden Schriftführer stellen. — Ich stelle fest, daß gegen diese Vorschläge des Ältestenrats Widerspruch nicht erhoben wird und daß Sie damit einverstanden sind.

Ich darf dann dem Herrn Landeshauptmann zur Begründung der Vorlage das Wort erteilen.

Landeshauptmann Dr. H o r i o n : Meine sehr verehrten Damen und Herren! Gestatten Sie mir, daß ich Sie aus der Sphäre der politischen Gegenätze, in denen sich bisher die Arbeit dieser Tagung bewegt hat, wieder hineinführe in die praktische Tätigkeit der provinziellen Selbstverwaltung. (Bravo!) Die diesmalige Tagung des Provinziallandtags gibt ja dem Landtage in ganz besonderer Weise Gelegenheit, sich als Selbstverwaltungskörper zu fühlen, d. h. als eine Körperschaft, die berufen ist, die wirtschaftlichen, kulturellen und wohlfahrtspflegerischen Belange der Rheinprovinz wahrzunehmen, soweit sie über den Bereich des einzelnen Stadt- und Landkreises hinausgehen. Die Aufgabe, die Ihnen diesmal gestellt ist, ist eine solche wirtschaftlicher Art, eine Verkehrsaufgabe. Es ist ja allen denjenigen, die in der Selbstverwaltung tätig sind, nicht auffallend, daß es gerade eine Verkehrsaufgabe ist, die zuerst den Apparat eines besonderen Provinziallandtags nötig gemacht hat, denn die Verkehrsprobleme und die Mittel zu ihrer Lösung sind ja in den letzten Jahren, neben den Wohlfahrtsaufgaben, wohl das beliebteste Gebiet der Arbeit der Selbstverwaltung und ihrer Körperschaften. Das liegt ja einmal daran, daß gerade dieses Gebiet uns in den letzten Jahren solche Umwälzungen und Neuerungen gebracht hat, daß auch die Selbstverwaltung genötigt ist, um diesen Neuerungen und neuen Verhältnissen zu folgen, sich stets wieder umzustellen und nach neuen Mitteln und Wegen zu suchen. Ich brauche dafür nur auf eine Zahl hinzuweisen, die in der Ihnen vorliegenden Druckfache enthalten ist, wonach der Verkehr auf den provinziellen Landstraßen in den letzten Jahren

gegenüber der Zeit vor einem Jahrzehnt auf das Fünfzig- bis Siebzigfache gestiegen ist. Ich darf Sie weiter auf die schwierigen Verkehrsprobleme hinweisen, die sich in den großen Städten ergeben haben, ferner auf die Notwendigkeit der Verkehrsbeschleunigung und Verkehrsverbesserung, die zu den Projekten von Schnellbahnen und Kanälen geführt hat, endlich auf das jetzt zwischen alle anderen Verkehrsmittel geschobene Flugzeug. Wenn Sie auf diese Weise die sprunghafte Entwicklung unseres Verkehrs in den letzten Jahren übersehen, so liegt die Versuchung nahe, nunmehr an die Verwirklichung jeder nur in der Phantasie bestehenden Möglichkeit zu glauben und ganz ungeahnte Entwicklungen vorauszusehen. Wenn man dazu noch den Zusammenhang der Durchführung der Verkehrsprojekte mit der Bekämpfung der uns alle so drückenden Erwerbslosigkeit und die Finanzierungserleichterung, die durch die produktive Erwerbslosenfürsorge gegeben ist, hinzunimmt, so ist es verständlich, daß der Verwaltungsbeamte und auch die Selbstverwaltungskörperschaft manchmal alle Mühe hat, den nüchternen und klaren Blick zu bewahren und nicht phantasievollen Schlagworten nachzugehen, die vor der Wirklichkeit nicht standhalten. Mit diesem nüchternen Blick muß auch an den Vorschlag der Erbauung einer Autostraße Köln—Düsseldorf, den Ihnen der Provinzialausschuß unterbreitet, herangegangen werden. Dann verschwinden zunächst die sogenannten großzügigen Pläne, ganz Deutschland auf große Entfernungen mit Autostraßen zu überziehen. Es verschwindet auch der Einwand, das Reich müsse zunächst solche Linien von einem Ende des Reichs zum anderen, etwa von Aachen nach Insterburg, aufstellen; erst dann könne an den Bau solcher Straßen herangegangen werden, wenn man geprüft hätte, daß die zu erbauende Straße in eine solche Linie hineinpaße. Es bleibt lediglich übrig das Bestreben, dem Autoverkehr zwischen zwei benachbarten Großstädten, der zudem noch durch die zahlreichen dazwischen liegenden Ortschaften besonders erschwert ist, ein Verkehrsmittel zu schaffen, das den Erfordernissen des Autoverkehrs, aber auch den Bedürfnissen der Bewohner der in Betracht kommenden Ortschaften in etwa entspricht.

Ich führe dies zunächst an, um das Projekt loszulösen von diesen uferlosen Plänen, die nichts mit ihm zu tun haben und ihm bisher schon genügend geschadet haben. Das Projekt hat und behält seine Bedeutung, auch wenn eine weitere Autostraße in Deutschland überhaupt nicht gebaut wird. Auch dann ist es noch richtig, daß gerade an dieser Stelle eine solche neue Verkehrseinrichtung jetzt geschaffen wird, denn an der Stelle, um die es sich hier handelt, hat der Verkehr ganz besondere Eigenschaften, die ihn von dem Verkehr im übrigen Deutschland durchaus abheben. Es ist gerade einer der Gründe, warum im übrigen Deutschland unser Projekt vielfach so falsch beurteilt wird, daß man dort meistens gar keine Ahnung hat von dem Umfang des Autoverkehrs, wie wir ihn in der Rhein-

Provinz zwischen den Großstädten haben. Wenn man beispielsweise in anderen Provinzen von einem Autoverkehr von 100 bis 200 Autos auf den Straßen mit Entsetzen redet und dann schon davon spricht, Kleinpflaster anzulegen, so sind das Zahlen, die wir mit unserem Verkehr von 1500 bis 2000 Autos längst überwinden haben. Wir haben hier — neben einer anderen Straße in der Rheinprovinz — den größten Landstraßenautoverkehr in ganz Deutschland vor uns. Es muß aber jede Verkehrseinrichtung in bezug auf die Frage, ob sie zu treffen ist oder nicht, daraufhin geprüft werden, wie groß der Verkehr gerade zufällig an der Stelle ist, für die sie getroffen werden soll. Es ist verkehrt, Verkehrseinrichtungen mit dem Lineal zu planen und Durchgangsstraßen durch große Gebiete von einem Ende zum anderen zu ziehen und nunmehr diese Straßen deshalb besonders auszubauen, weil sie gerade in dieser mit dem Lineal gezogenen Linie liegen. Es kann wohl vorkommen, daß auf einer solchen Strecke kilometerweise der Verkehr in größtem Maße abnimmt oder zunimmt und infolgedessen auch ganz andere Erfordernisse an den Ausbau zu stellen sind.

Daß die Verkehrsverhältnisse auf der jetzigen Landstraße Köln—Düsseldorf so nicht bleiben können, wie sie bisher sind, darüber herrscht heute wohl allgemeine Übereinstimmung. Es genügt nicht, daß die jetzige Straße, wie es geschehen ist, den Erfordernissen des Autoverkehrs durch Kleinpflasterung angepaßt wird, denn damit ist weder für die Bedürfnisse eines schnellen, reibungslosen und ungefährlichen Autoverkehrs und noch viel weniger für die Bedürfnisse der übrigen Straßenpassanten, die zu Fuß gehen, und der Anwohner ausreichend gesorgt. Ich will zum Beweis nicht hinweisen auf die zahlreichen Autounfälle, die gerade gestern vorgekommen sind, denn sie hängen mit den besonderen Wetterverhältnissen des gestrigen Nachmittags zusammen, sind aber auch hier auf dieser Straße wieder zu erklären durch den großen Umfang des Verkehrs, durch die zahlreichen Krümmungen und die unübersichtlichen Stellen, die die jetzige Straße zeigt. Aber abgesehen davon, berichteten auch an einem normalen Tage die Zeitungen von Autounfällen mit drei Toten auf dieser Strecke.

Es ist nun zu fragen, wie geholfen werden kann. Die Erweiterung der jetzigen Straße käme nur stückweise in Betracht und würde vor allem nicht dazu dienen, den Autoverkehr aus den eng gebauten Ortschaften wegzuschaffen. Das zweite Mittel wäre die Anlage von Umgehungsstraßen um die wichtigsten Ortschaften. Dadurch würde zweifellos ein Teil der Mißstände beseitigt. Dagegen ist erstens einzuwenden, daß dadurch der bisherige Autoweg um vier bis acht Kilometer verlängert würde, je nach Lage der Umgehungsstraßen und je nachdem, ob sie um sämtliche Ortschaften oder nur um einen Teil der Ortschaften angelegt würden — eine für den Autoverkehr naturgemäß sehr üble Zugabe, zumal jetzt schon der Weg auf der Straße Köln—Düsseldorf im Verhältnis zur

Luftlinie infolge der Krümmung über Opladen ungewöhnlich lang ist. Der zweite Einwand, den die Provinzialverwaltung dagegen erhebt, besteht darin, daß die Durchführung dieses Projekts für den Provinzialverband, abgesehen davon, daß er nicht dazu verpflichtet wäre, viel kostspieliger wäre als die vorgeschlagene Autobahnstraße, denn die Autobahnstraße soll mit Hilfe von Abgaben gebaut werden, während die Umgehungsstraßen lediglich aus Provinzialmitteln gebaut und mit Provinzialgeldern verzinst werden müßten und infolgedessen eine dauernde schwere Belastung des Haushaltsplans der Provinz darstellen würden.

Aus diesen Erwägungen ergab sich naturgemäß der Gedanke, hier einmal den ersten Versuch mit einer sogenannten Autobahnstraße, d. h. mit einer Straße zu machen, auf der die Autos niveaufreuzungsfrei und dadurch mit ganz besonderer Bequemlichkeit und Geschwindigkeit fahren können, für diesen besonderen Vorteil aber auch etwas für die Benutzung der Straße zu zahlen haben.

Diese neue Art von Verkehrsweg, die damit in Deutschland geschaffen würde, stellt gewiß zunächst einen Versuch dar, bei dem die Erfahrungen, wie bei allem Neuen, abzuwarten sind. Aber es erscheint doch richtig, gerade hier im Verkehrsschwerpunkt Deutschlands die richtige Stelle zu sehen, um diesen Versuch zu machen, zumal da auch alle Berechnungen dafür sprechen, daß das Lehrgeld, das etwa bei dem Versuch zu zahlen sein würde, doch nur ganz unbedeutend sein kann.

Ich gehe zunächst auf die finanzielle Seite ein, und zwar auf den Punkt der Vorlage, der die Grundlage für die Durchführung des Projekts ist und der in der letzten Zeit in der Deffektivität hier und da Aufdeckungen gefunden hat; das ist die Frage der Erhebung einer Abgabe für die Benutzung der Straße.

Wie Sie aus der Vorlage ersehen, ist vorläufig an eine Abgabe von fünf Pfennig für den Kilometer bei Personenautos und zehn Pfennig für den Kilometer bei Lastautos gedacht. Es werden natürlich hinterher Abonnements, vielleicht auch Abstufungen in bezug auf die verschiedenen Arten der Autos vorzusehen sein. Etwas Erdgültiges kann darüber heute noch nicht gesagt werden, da sich heute noch in keiner Weise übersehen läßt, mit welchen Verhältnissen und mit welchen Arten von Fahrzeugen wir in etwa zwei bis drei Jahren, wenn die Straße fertig ist, zu rechnen haben werden. Heute handelt es sich zunächst um das Prinzip. Was die Abgaben für die Gesamtfahrtkosten des Autofahrens bedeuten, möge Ihnen folgende Zahl zeigen: Ein mittlerer Personenwagen kostet heute einschließlich Fahrer bei normaler Ausnutzung pro Kilometer etwa 35 Pfennig und ein Lastwagen etwa 80 bis 90 Pfennig. Durch die Abgaben würden also auf dieser Strecke die wirklichen Kosten um etwa 12 Prozent erhöht. Die Sachkenner versichern, daß diese Kosten wieder reichlich aufgewogen würden durch die Ersparnis an Brenn-

stoff und Gummi und den geringeren Verschleiß des Wagens bei der Möglichkeit, in beliebiger Geschwindigkeit ohne jede Störung auf ebener Straße glatt durchfahren zu können, gegenüber einem ständigen Bremsen, Abstoppen, Anziehen und Wiederausweichen, wie es auf der normalen Straße notwendig sein würde. Eine einzige Polizeistrafe wegen zu schnellen Fahrens würde den Betrag von etwa 50 Abgaben für die Strecke Köln—Düsseldorf aufwiegen. (Weiterkeit.) Jeder Kenner wird zugeben, daß auf 50 Fahrten auf dieser Strecke den Fahrer mindestens einmal eine Polizeistrafe trifft, es sei denn, daß er bereit ist, die vorschriftsmäßigen Geschwindigkeiten einzuhalten; dann muß er aber $1\frac{1}{2}$ Stunden von Köln nach Düsseldorf fahren. (Weiterkeit.)

Die Folge dieser Erwägungen ist denn auch, daß die zuständigen Handelskammern Köln, Düsseldorf und Solingen — das sind die Wirtschaftskreise, in denen die Bahn liegt und die in erster Linie die Straße mit dem Auto befahren — sich mit der vorgeesehenen Erhebung einer Abgabe durchaus einverstanden erklärt haben, wie Sie aus den Gutachten, die unserer Drucksache angefügt sind, ersehen.

Es ist mir dann heute morgen noch folgende Entschließung der Niederrheinischen Industrie- und Handelskammer Duisburg-Wesel zu Duisburg-Ruhrort zugegangen:

„Wir nehmen Bezug auf die Denkschrift der Industrie- und Handelskammer zu Düsseldorf an den Preussischen Minister für Volkswohlfahrt. Wir stimmen dieser Denkschrift in allen wesentlichen Punkten zu. Insbesondere müssen wir auch das Bedürfnis nach Schaffung einer besonderen Autostraße Köln—Düsseldorf mit Weiterführung nach Duisburg und Essen durchaus bejahen. Grundsätzlich sind wir auch mit Erhebung einer Gebühr für die Benutzung der geplanten Autostraße einverstanden. Wir glauben jedoch, daß über die Höhe dieser Gebühr erst auf Grund eingehender Unterlagen Entschieden bestimmt werden kann. Wir richten an den Rheinischen Provinziallandtag die Bitte, der Vorlage, die ihm seitens des Provinzialausschusses unterbreitet wurde, seine Zustimmung zu erteilen.“

Nunmehr sind aber in der letzten Zeit Widerstände aufgetaucht. Das ist um so auffällender, als doch schon seit zwei Jahren das Projekt einer Autostraße mit Erhebung von Abgaben in der Rheinprovinz erörtert wird und schon einmal zu einem Beschlusse im Provinziallandtage geführt hat. Ich erinnere an diesen Beschluß bei Gelegenheit der Beratungen über Köln—Aachen. Ich weise auch darauf hin, daß inzwischen schon längst seitens der Provinz eine solche Straße bei Berlin in Betrieb ist. Ich weise auch darauf hin, daß im vollen Einverständnis mit allen beteiligten Kreisen hier in der Rheinprovinz eine weitere Straße, auf der Autos gegen Abgaben fahren, in dem sogenannten Ruhr-Ring, im Bau begriffen ist.

Bedenken sind zunächst aufgetaucht bei den Beratungen mit den preussischen Ministerien in Berlin. Allerdings waren diese Bedenken nicht materieller Natur; vielmehr wurde von vornherein die sachliche Richtigkeit der Erhebung der Abgabe anerkannt. Es wurde aber eingewandt, daß die augenblickliche Gesetzeslage die Erhebung einer Abgabe nicht gestatte. Das Kraftfahrzeugsteuergesetz bestimmt, daß weitere Abgaben nicht erhoben werden dürfen, es sei denn, daß es sich um selbständige Verkehrseinrichtungen handelt, und die Mehrheit der Ministerien war der Ansicht, daß diese Straße nicht als eine selbständige Verkehrseinrichtung in diesem Sinne angesehen werden könne. Das Kraftfahrzeugsteuergesetz sieht aber auch vor, daß der Reichsrat eine Ausnahme beschließen kann. Das Preussische Staatsministerium hat nunmehr erklärt, seinerseits beim Reichsrat einen entsprechenden Antrag stellen zu wollen. Allerdings hat es daran zwei Bedingungen geknüpft, die folgendermaßen lauten:

„Der Provinzialverwaltung der Rheinprovinz ist zu eröffnen, daß ein durch eine etwaige Aenderung der Reichsgesetzgebung erfolgender Fortfall des Rechts zur Gebührenerhebung in keinem Falle zur Anerkennung irgendwelcher Ansprüche auf Schadloshaltung durch den Staat führen kann. Ferner ist Vorkehrung zu treffen, daß keine Vernachlässigung der in der Unterhaltung der Provinz stehenden benachbarten gebührenfreien Wege und Straßen infolge Fertigstellung der Autobahnstraße eintritt.“

Beide Bedingungen sind m. E. durchaus unbedenklich. Die erste ist selbstverständlich, zumal doch nicht anzunehmen ist, daß etwa der Reichsrat jetzt eine Ausnahme beschließt und die Erhebung von Gebühren gestattet und dann, wenn daraufhin die Straße halb fertig ist, den Beschluß wieder rückgängig macht und die Erhebung von Gebühren auf der Straße wieder verbietet. Die zweite Bedingung ist deshalb selbstverständlich, weil doch im Interesse des auf den Normalstraßen verbleibenden lokalen Autoverkehrs diese in einem für Autos zulässigen Zustande erhalten werden müssen.

Grundsätzliche Bedenken gegen die Abgabenerhebung sind in der Öffentlichkeit zuerst seitens der Leitung des Ruhrfiedlungsverbandes geltend gemacht worden, wobei übrigens von vornherein darauf hinzuweisen ist, daß die Strecke Köln—Düsseldorf nicht im Gebiete des Ruhrfiedlungsverbandes liegt. Der Verbandsausschuß des Ruhrfiedlungsverbandes hat aber in seiner Sitzung vom 16. Dezember sich zu der vorliegenden Frage in folgender Weise ausgesprochen:

„Der Bau wegefreier abgabepflichtiger Autobahnen im Verbandsgebiet wird solange nicht für notwendig erachtet, bis die Erfahrungen der Autobahn Köln—Düsseldorf vorliegen.“

Danach muß man annehmen, daß an sich im Interesse des Ruhrgebiets der Ruhrfiedlungsverband den Bau der Straße Köln—Düsseldorf nur begrüßen kann,

um die Erfahrungen, die er ja nicht zu bezahlen braucht, die dort gemacht werden, sich selbst zunutze zu machen und dann hinterher im Gebiete des Ruhr-Verkehrsverbandes, sei es nach der positiven, sei es nach der negativen Seite, für sich verwerten zu können.

Es sind aber gestern dem Provinziallandtag noch zwei Telegramme folgenden Wortlauts zugegangen:

„Berlin, 27. 12. 26. Betrifft Autostraße Köln—Düsseldorf. Erheben Einspruch gegen jegliche Abgabepflicht bei Straßen, die aus öffentlichen Mitteln erbaut werden. Automobilklub von Deutschland.“

„München, 27. 12. 26. Der Allgemeine Deutsche Automobilklub muß aus prinzipiellen Gründen Protest erheben gegen Einführung besonderer Abgaben auf Autostraßen wie Köln—Düsseldorf.

Adacpräsidium.“

Infolgedessen ist nun noch ein grundsätzliches Wort zu der Abgabenerhebung zu sagen.

Es ist klar, daß es den beteiligten Kreisen erwünschter ist, ein solches Verkehrsmittel ohne Gebühr benutzen zu können, als eine Gebühr zu zahlen. Dieses Schicksal teilt die vorliegende Gebühr mit jeder anderen Gebühr und auch jeder Steuer, sei sie direkter, sei sie indirekter Art. Es ist immer angenehmer, sie nicht zu zahlen, als sie zahlen zu müssen. Wenn aber hier die Abgabe in allerengster Beziehung zu einem wirtschaftlichen Vorteil steht, wenn sie lediglich eine Bezahlung darstellt für die Benutzung eines besonders bequemen und auch kostspieligen Verkehrsmittels, dessen Benutzung man ebenso gut unterlassen kann, so ist doch die innere Berechtigung der Erhebung einer solchen Abgabe in keiner Weise zu bestreiten, zumal wenn die Sache so liegt, daß unbedingt feststeht, daß ohne die Erhebung der Abgabe das Verkehrsmittel nicht geschaffen werden kann, denn das verbietet die Finanzlage des Provinzialverbandes. Es ist auch beispielsweise nicht einzusehen, welcher innere Unterschied etwa besteht zwischen einer solchen besonderen Straße zur Fortbewegung von Autos oder etwa einem besonders gebauten Kanal zur Fortbewegung von Schiffen. Man hat aber niemals gehört, daß etwa verboten werden soll, auf einem solchen Kanal von den Schiffen, die sich dort bewegen, eine Abgabe zu erheben, die in etwa die Unterhaltskosten deckt. Dasselbe muß auch für Autos gelten, die auf einer solchen besonders für sie gebauten Straße sich fortbewegen. Diese Gründe sind hier um so durchschlagender, als irgendein Zwang zur Benutzung der neuen Verkehrseinrichtung gar nicht besteht. Genau so, wie jeder Mensch die Wahl hat, etwa gegen Zahlung einer Gebühr mit der Eisenbahn zu fahren oder diese Gebühr zu sparen und neben der Eisenbahn zu Fuß zu gehen (Heiterkeit), so hat auch hier jedes Auto die Wahl, in bequemer und schneller Weise über die Straße zu fahren oder die 1,50 Mark zu sparen und auf anderen Straßen sich langsam durchzuwinden.

Der Einwand, daß durch eine solche Abgabenerhebung ein Rückschritt um hundert Jahre herbeigeführt würde, ist doch wohl nicht ernst zu nehmen, denn ich glaube, vor hundert Jahren hat es weder Autos noch Autobahnstraßen gegeben.

Auch die Verkehrshemmung, die von dem kleinen Aufenthalt zur Zahlung der Abgabe beim Betreten der Autostraße befürchtet wird, ist doch nicht anders zu beurteilen als der gleiche Aufenthalt, der an zahlreichen Stellen zur Bezahlung des Brückengeldes entsteht, zumal hier die Sache noch wesentlich anders liegt, denn die Brücke zu benutzen ist jedermann genötigt, während das bei unserer Straße nicht der Fall ist.

Aus diesen Erwägungen heraus hält der Provinzialausschuß die Erhebung der Abgabe sowohl innerlich für durchaus berechtigt als auch durch die allgemeine Finanzlage für geboten. Derjenige, der eine besondere Verkehrsannehmlichkeit, die mit teuren Kosten hergestellt wird, in Anspruch nimmt, soll für deren Benutzung auch etwas zahlen. Das ist im vorliegenden Falle um so mehr gerechtfertigt, als doch die Zahlung dieser Abgabe zu einem großen Teil auf recht zahlungsfähigen Schultern lasten wird. Ich bin auch überzeugt, wenn die Bahn einmal fertig ist und ein Mitglied des Deutschen Automobilklubs die Fahrt von Köln nach Düsseldorf macht, so wird es lieber die 1,50 Mark zahlen und mit 100 Kilometer Geschwindigkeit auf der Autobahn fahren, als die 1,50 Mark ersparen und sich mit 20 bis 30 Kilometer Geschwindigkeit auf der Normalstraße durch die Ortschaften hindurchwinden.

Wenn wir von der Abgabenerhebung in dem angegebenen Umfange ausgehen, so ist die Frage zu prüfen, ob unter diesen Umständen die Erbauung der Straße für den Provinzialverband finanziell tragbar und zu verantworten ist. Die Gesamtbaukosten sollen 17 Millionen Mark betragen. Zunächst wird deren Aufbringung erleichtert durch die Voraussetzung, die dem Beschlusse zuzufügen ist, daß die übliche Unterstützung aus der produktiven Erwerbslosenfürsorge gegeben wird. Allerdings ist die finanzielle Erleichterung, die dadurch gewährt wird, nicht zu überschätzen. Denn zunächst werden die Baukosten durch die Beschäftigung von Erwerbslosen wegen deren geringerer Leistungsfähigkeit sich wohl etwas erhöhen. Es kommt hinzu, daß das Darlehen aus der Erwerbslosenfürsorge schon in 15 Jahren getilgt werden muß, dafür allerdings auch nur 4 Prozent Zinsen berechnet werden. Die Gesamtbelastung mit Verzinsung und Amortisation würde aber nicht wesentlich größer sein, wenn an die Stelle des Darlehens eine Anleihe träte, die mit Rücksicht auf den wirtschaftlichen Zweck des Unternehmens ruhig erst in dreißig Jahren getilgt zu werden brauchte. Nichtsdestoweniger ist die finanzielle Erleichterung, die durch die Gewährung des Untertalbsfachen als verlorener Zuschuß eintritt, wohl zu begrüßen. Der Betrag wird wahrscheinlich auch infolge der inzwischen eingetretenen Erhöhung der Er-

werbslosenunterstützung etwas größer sein, als er in der Vorlage errechnet ist.

Die Frage der Rentabilität des Unternehmens und damit die Gefahr einer eventuellen dauernden Belastung des Provinzialverbandes durch Gewährung von Zuschüssen hängt dann entscheidend ab von der Schätzung des Verkehrs, der auf die Straße kommen soll. Im einzelnen verweise ich auf die vorliegende Vorlage. Zunächst kommt es darauf an, in etwa die Zunahme des Autoverkehrs in Deutschland, speziell in der Rheinprovinz, zu schätzen. Ich glaube, daß die Vorlage des Provinzialausschusses sich dabei von allen übertriebenen Zukunftspannungen fernhält, wenn sie annimmt, daß sich der Verkehr von 1925 bis 1930, also in fünf Jahren, verdoppeln wird. Gerade in den letzten Tagen sind mir durch den Herrn Regierungspräsidenten in Düsseldorf noch die Zahlen über die Vermehrung der Autos im Bezirk Düsseldorf zugegangen. Sie sind von 1925 auf 1926 von 30 000 auf 38 000 gestiegen. Das ist für dieses eine Jahr eine Zunahme von 28,7 Prozent. Die Zunahme von 1924 bis 1926 geht von 21 000 auf 38 600; das ist eine Zunahme von rund 80 Prozent in zwei Jahren. Dabei ist zu bedenken, daß das Jahr 1924/25 noch eine Zeit wirtschaftlicher Depression darstellte, während wir uns heute doch sicher in einer Zeit wirtschaftlichen Aufschwungs befinden (Widerpruch), wobei man sich nur darüber unterhalten kann, wie groß etwa der wirtschaftliche Aufschwung ist.

Bei der in der Vorlage angenommenen bescheidenen Steigerung, die sich zwischen 20 und 11 Prozent pro Jahr bewegt, bleiben wir im Endergebnis immer noch sehr weit zurück hinter den Ziffern, die das Ausland in bezug auf die Zahl der Autos im Verhältnis zur Bevölkerung aufweist.

Nun kann die Zahl der vorhandenen Autos überhaupt als durchaus proportional der Zahl derjenigen Autos angesehen werden, die sich auf der wichtigsten Verkehrsstraße, hier im Bezirk also auf der Straße von Köln nach Düsseldorf, bewegen. Es kann sich nur fragen, wieviel von diesem Verkehr auf die Autobahnstraße entfallen wird. Hier sind wir natürlich völlig auf Schätzung angewiesen. Diese Schätzung geht dahin, daß wir mit zwei Dritteln der auf der Straße jetzt oder in Zukunft verkehrenden Autos rechnen. Ich glaube, daß, wenn auch nicht sofort, so doch allmählich die Autofahrer und vor allem auch die Chauffeure der Autos soviel Vorteile und Annehmlichkeiten in dem Fahren über die Autostraße finden werden, daß mindestens zwei Drittel gegen Zahlung der Abgabe auf die Autobahnstraße übergeben werden. Jedenfalls sind diese Schätzungen durchaus nicht unvorsichtiger und Kühner, als sie bei jedem neuen Verkehrsunternehmen, sagen wir etwa bei der Begründung der Schnellbahn Köln—Dortmund, ebenfalls getroffen werden müssen. Ein etwa zu großer Optimismus, der in diesen zwei Dritteln liegt, wird voll und ganz dadurch aufgewogen, daß m. E. die Zahl der Zunahme des Verkehrs in fünf Jahren mit 100 Prozent zu pessimistisch gegriffen ist.

Ueber die Höhe der Abgabe habe ich eben schon das Erforderliche gesagt. Wie die Berechnung der Vorlage in einzelnen ergibt, würde schon im ersten Jahre zu erwarten sein, daß die entstehenden Ausgaben einschließlich Verzinsung und Tilgung durch die Einnahmen gedeckt werden. Ich will aber zugeben, es sind die Unsicherheitspunkte vorhanden, die ich eben angeführt habe. Sie sind hier genau so vorhanden wie bei allen Verkehrsunternehmen, die geschätzt werden müssen. Auf der anderen Seite darf ich aber auch noch auf einen Sicherheitspunkt nach der günstigen Seite hinweisen. Ich erwähnte schon die voraussichtlich größere Zunahme des Gesamtverkehrs. Es ist ferner auch keine Einnahme vorgesehen aus der Vermietung von Reklameflächen, die noch in Frage kommen wird. Auf der anderen Seite würde eine Verbilligung der Jahresausgaben sich auch im Notfalle leicht dadurch erzielen lassen, daß die Tilgung des Reichsdarlehens zwar dem Reiche gegenüber auf 15 Jahre bemessen, im Innern der Provinzialverwaltung, im Haushaltsplan, aber dieses Darlehen in eine Anleihe umgewandelt wird, die in 30 Jahren getilgt würde, was sich wirtschaftlich durchaus vertreten ließe und einen Unterschied von mehreren Hunderttausend Mark im Jahr ausmachen würde.

Aus diesen Gründen glaubt der Provinzialausschuß den vorliegenden Vorschlag nach der finanziellen Seite durchaus verantworten zu können. Das ist um so mehr der Fall, wenn wir etwa die vorliegende Beschlußfassung mit der Beschlußfassung vergleichen, die Sie vor einigen Jahren vorgenommen haben, als Sie beschlossen, 2000 Kilometer Gemeinde- und Kreisstraßen ohne jedes Entgelt und ohne die Möglichkeit einer Abgabenerhebung auf den Provinzialverband zu übernehmen, und zwar in weit verkehrärmeren Gegenden im wesentlichen, als wir sie hier vor uns haben. Dieser Beschluß wird auf die Dauer den Provinzialverband mit einer Jahresabgabe von etwa zwei Millionen Mark belasten. Wenn daher im schlimmsten Falle sich auch hier hinterher eine nicht hohe Belastung des Provinzialverbandes ergeben würde, so würde das in derselben Weise als eine Ausgabe für eine Verkehrsverbesserung gerade hier im wichtigsten Verkehrsgebiete zu würdigen sein wie die Ausgaben, die alljährlich für weit verkehrärmeren Gegenden der Rheinprovinz vom Provinzialverbande mit Recht gemacht werden.

Zu der Bedeutung des Projekts für die Beschäftigung Erwerbsloser kann ich im wesentlichen auf den Inhalt der Vorlage verweisen. Ich möchte noch die bekannte Tatsache hervorheben, daß gerade auf der Rheinprovinz die Erwerbslosigkeit in besonders schwerem Maße lastet. Auf 1000 Einwohner entfielen am 1. Dezember 1926 in Preußen 21,6, dagegen in der Rheinprovinz 28,4 Hauptunterstützungsempfänger. Ganz besonders hoch sind aber die Zahlen gerade in den Arbeitsnachweisbezirken, die von der Autobahnstraße durchschnitten werden, so in Köln auf 1000 Ein-

wohner 38,4, in Düsseldorf 39,9, in Bergisch-Gladbach 30,5, in Wiesdorf 27,7, in Opladen 25,9.

Wenn von den Abgeordneten der Rheinprovinz mit Recht im Reichs- und Landtag darüber geklagt wird, daß von den Mitteln der produktiven Erwerbslosenfürsorge und von den Koststandsarbeiten nicht genug auf die Rheinprovinz entfällt, so ist die erste Voraussetzung, daß aus der Rheinprovinz wirtschaftlich vertretbare Bauprojekte gebracht werden. Ein solches Projekt ist aber u. E. auch das vorliegende. Auch aus diesem Gesichtspunkte heraus wird an die Vorlage heranzugehen sein.

Es ist dann noch ein Wort über die Frage der Verlängerung der Straße nach Duisburg und Essen zu sagen. Ich habe schon darauf hingewiesen, daß das jetzt vorliegende Projekt durchaus für sich beurteilt werden und für sich bestehen kann und daß in derselben Weise auch in Zukunft jede weitere Strecke, die etwa gebaut wird, für sich allein beurteilt und geprüft werden muß, ob gerade auf dieser Strecke der nötige Verkehr — also etwa 1000 bis 1500 Autos pro Tag — vorhanden sein wird. Wenn in der Vorlage auf die Verlängerungsmöglichkeit schon hingewiesen ist, so ist das vor allem deshalb geschehen, weil bei den früheren Beratungen über diese Frage gerade hier im Provinziallandtag und auch außerhalb des Landtags von den Vertretern von Essen und Duisburg nachdrücklich diese Verlängerung verlangt wurde. Neuerdings sind allerdings, wie erwähnt, aus den Kreisen des Ruhrfiedlungsverbandes Bedenken geltend gemacht worden. Darüber wird man sich in aller Ruhe zu unterhalten haben. Das ist sicher: Provinzialverband und Provinziallandtag werden keine Autostraße in das Ruhrgebiet hineinbauen, wenn sie von den zuständigen Kreisen nicht gewünscht wird. Auch muß die etwaige Linienführung durchaus in Übereinstimmung mit den zuständigen Stadt- und Landkreisen und mit dem Ruhrfiedlungsverband getroffen werden. Es ist auch kein Zweifel, worauf der Ruhrfiedlungsverband schon mehrfach hingewiesen hat, daß die Frage im Ruhrgebiet zum Teil anders zu beurteilen ist, als auf der Strecke zwischen Köln und Düsseldorf. Eine solche Straße läßt sich nicht mitten durch die Städte legen, sondern sie kann die Städte immer nur am Rande berühren. Darüber werden sich die Stadtvertretungen in Verbindung mit der Provinz klar werden müssen, ob sie an einer solchen Straße, die ihre Städte nur am Rande berührt und zu der sie Zugangswege anlegen müssen, ein Interesse haben. Ich betone aber, daß augenblicklich diese Frage nicht zur Debatte steht. Wenn der Provinziallandtag es wünscht, werden natürlich die Verhandlungen mit den beteiligten Kreisen sofort aufgenommen werden und entsprechende Vorbereitungen und Projektierungen stattfinden. Ich könnte mir aber auch wohl denken, daß, wie es anscheinend der Verbandsausschuß des Ruhrfiedlungsverbandes wünscht, zunächst die Erfahrungen abgewartet werden, die mit dem Betriebe der Autostraße Köln—Düsseldorf gemacht

werden, so daß die Frage der Verlängerung solange vertagt würde, bis diese Straße einige Jahre in Betrieb ist. Ich selbst bin allerdings bei der Zurechtfindung, mit der ich dem Unternehmen gegenüberstehe, der Ansicht, daß ein solches Abwarten für eine Verkehrsverbesserung bedauerlicherweise verlorene Zeit darstellt. Aber ich wiederhole nochmals, daß die zunächst beteiligten Kreise hier das entscheidende Wort zu sprechen haben.

Wenn nun der Provinziallandtag sich dem Antrage des Provinzialausschusses, wie er in der Vorlage enthalten ist, anschließt, so ist damit — ich muß sagen: leider — der Bau der Straße durchaus noch nicht endgültig gesichert. Allerdings ist es inzwischen gelungen, die in der Angelegenheit zuständigen fünf preussischen Ministerien zu einer Stellungnahme zugunsten der Straße zu bringen, wobei ich besonders dankbar die Unterstützung anerkennen möchte, die das Unternehmen von vornherein beim Preussischen Wohlfahrtsministerium gefunden hat. Aber nunmehr hat noch das Reich mitzusprechen. Das Reichsarbeitsministerium und die Reichsarbeitsverwaltung stehen der Frage der Unterstützung des Unternehmens aus der produktiven Erwerbslosenfürsorge durchaus sympathisch gegenüber. Es ist ihnen auch gelungen, das Reichsfinanzministerium zu demselben Standpunkt zu bewegen. Aber noch nicht gesprochen hat das Reichsverkehrsministerium. Das Reichsverkehrsministerium verhandelt, soweit mir bekannt ist — es hat die Sache schon monatelang vorliegen —, zur Zeit über diese Frage mit der Reichsbahn, und die Reichsbahn ist unserem Unternehmen durchaus nicht freundlich gesinnt. Dieses Schicksal teilt unser Unternehmen mit jedem anderen neuen Verkehrsunternehmen. Die Gründe der Reichsbahn sind bekannt. Sie sind m. E. im vorliegenden Falle aber weit unberechtigter als jedem anderen Unternehmen gegenüber. Eine Abwanderung von der Reichsbahn auf das Auto wird m. E. infolge der Erbauung dieser Straße in keiner Weise zu befürchten sein. Es handelt sich ja hier nicht etwa um ein Konkurrenzunternehmen neben der Reichsbahn — wie beispielsweise bei einer Schnellbahn oder einer Autobuslinie —, wobei jeder für dasselbe Geld, das er auf der Bahn zu zahlen hat oder vielleicht noch weniger, ohne weiteres fahren kann. Vielmehr ist Voraussetzung der Benutzung der neuen Straße, daß derjenige, der das Unternehmen in Anspruch nimmt, ein Auto besitzt oder die Kosten eines Autos aufbringt, also bereit ist, für die Fahrt das Zehn-, Zwanzig- oder Dreißigfache wie bei der Reichsbahn zu zahlen. Wenn nun durch die Abgabe auf der Autostraße dazu noch ein Zuschlag kommt, so ist nicht zu ersehen, warum insfolgedessen noch jemand mehr ins Auto hineingehen soll, der nicht sowieso schon ein Auto benutzt. Aber nichtsdestoweniger, die Widerstände sind so stark, daß das letzte Wort in dieser Hinsicht noch nicht gesprochen ist.

Sodann steht, wie schon erwähnt, auch die Beschlusfassung des Reichsrats über den Antrag Preußens

noch aus, die Erhebung von Abgaben auf der Straße zu genehmigen. Von diesem Beschluß ist, wie schon betont, die Erbauung der Straße unter allen Umständen abhängig zu machen. Es ist dabei, wie auch schon erwähnt, selbstverständlich Voraussetzung, daß der Beschluß in solcher Weise erfolgt, daß er nicht etwa, wenn die Straße auf Grund des Beschlusses gebaut und fertig ist, wieder aufgehoben wird.

Gerade deshalb, um diese noch bestehenden Hindernisse besser hinwegzuräumen und dadurch vor allem auch im Interesse der Erwerbslosen möglichst bald an die Arbeit gehen zu können, hat der Provinzialausschuß Sie zu dieser Sondertagung einberufen. Es ist wohl anzunehmen, daß, wenn der Provinziallandtag in dieser Frage zu einem möglichst einstimmigen Votum kommt, dies dann auch den Eindruck auf diejenigen Stellen, die in der Sache noch mitzureden haben, nicht verfehlen wird.

Wie der Herr Vorsitzende es vorgeschlagen hat, wird es nunmehr Sache der zuständigen Ausschüsse — da die Sache sowohl finanzielle als auch verkehrstechnische Bedeutung hat, des I. und IV. Sachausschusses — sein, die Beschlußfassung des Plenums vorzubereiten. Wenn diese Ausschüsse und das Hohe Haus sich dann dem Vorschlage des Provinzialausschusses anschließen, so bin ich überzeugt, daß damit ein neuer bedeutungsvoller Fortschritt angebahnt ist, um die der Provinzialverwaltung anvertrauten zwischenörtlichen Verkehrsinteressen gerade an besonders schwierigen Stellen einer Lösung entgegenzuführen. (Beifall.)

Vorsitzender Dr. Farres: Meine Damen und Herren! Der Ältestenrat schlägt Ihnen nunmehr vor, sich zu vertragen und den vereinigten Sachausschüssen I und IV die weitere Beratung zu überlassen. Es war vorgesehen, daß die Beratung um 4 Uhr beginnen sollte. Das wird nicht mehr möglich sein. Ich schlage 4½ Uhr vor. (Zuruf des Abgeordneten Dr. Dagen: Um 4¼ Uhr!) Es ist mir von verschiedenen Seiten der Wunsch geäußert worden, noch einen Augenblick Zwischenpause zu machen. Sind Sie damit einverstanden? Also 4¼ Uhr pünktlich beginnt die Ausschlußsitzung.

Es ist nun ein Antrag der sozialdemokratischen Fraktion folgenden Wortlauts eingegangen:

„Das rheinische Volk, das durch Krieg, Ruhrkampf und Befabung, die noch große Gebiete der Provinz besetzt hält, stark gelitten hat, wird durch die wirtschaftliche Krise der letzten Jahre besonders stark getroffen.

Von den am 15. Oktober 1926 vorhandenen 1 146 538 Erwerbslosen in Preußen entfallen allein 308 699, also fast ein Drittel, auf die Rheinprovinz. Von diesen sind nur 209 313 Unterstützungsempfänger. Auf 1000 Einwohner entfallen im Reich 21,1, in Preußen 20,7, dagegen im Rheinland 28,7 unterstützte Erwerbslose.

Nicht allein die Arbeiter leiden unter diesen Verhältnissen bittere Not, sondern auch weite Schichten des Mittelstandes, der Kleingewerbetreibenden und

der im Rheinlande so zahlreich vertretenen Kleinbauern und Winzer werden durch die lang andauernde Wirtschaftskrise außerordentlich stark in Mitleidenschaft gezogen.

Gemeinden, Kreise und Städte sind im allgemeinen in der Bekämpfung der bittersten Not bis an die Grenze ihrer Leistungsfähigkeit gegangen. Es ist deshalb die Pflicht des Reiches und des Staates, dem notleidenden Volke am Rhein mehr zu helfen, als dies bisher geschehen ist.

Die beste und erfolgreichste Hilfe für alle ist die Arbeitsbeschaffung.

Der Rheinische Provinziallandtag erwartet daher von der Reichs- und Staatsregierung, daß alle Maßnahmen getroffen werden, um die Projekte des Wege- und Straßenbaues, des Eisenbahnbaues und des Hochwasserschutzes, der Entwässerung und der Melioration mit der produktiven Erwerbslosenfürsorge im weitesten Maße zu fördern.

In den in der Nachkriegszeit so stark abgebauten Braunkohlengebieten ist im Zusammenwirken mit den Gemeinden und Kreisen möglichst bald eine großzügige Wiederaufpflanzung vorzunehmen. Dasselbe gilt für die durch die Reblaus verseuchten Weinbaugebiete.

Im Interesse der Wurmkohle, der Erze des Siegerlandes und des Lahngbietes und der danieder liegenden Rheinschiffahrt sind für die angeführten Güter Eisenbahndiscontos dringend notwendig. Die Kultivierung von Oedländereien und die Zusammenlegungsarbeiten des Landeskulturamtes sind durch vermehrtes Personal und vermehrte Mittel stärker zu fördern als bisher.

Der Provinziallandtag fordert ferner zur Bekämpfung der großen Wohnungsnot im Westen Deutschlands und im Interesse der arbeitslosen Bauarbeiter, ganz besonders im Interesse der noch besetzten Gebiete, daß endlich der Wohnungsbau durch die produktive Erwerbslosenfürsorge gefördert wird.

Vorstehenden Antrag bitten wir den Reichs- und Staatsbehörden sowie den rheinischen Reichs- und Landtagsabgeordneten zu übermitteln.

Für die sozialdemokratische Fraktion: Haas.“

Nach § 11, letzter Absatz, der Geschäftsordnung sind alle Vorlagen, Eingaben und Anträge, welche dem Provinzialausschuß nicht vorgelegen haben, sofort dem Vorsitzenden des Provinzialausschusses und dem Landeshauptmann mitzuteilen, damit der Provinzialausschuß die Möglichkeit hat, dazu Stellung zu nehmen. Ich werde also diesen Antrag dem Herrn Landeshauptmann und dem Herrn Antragsteller als stellvertretendem Vorsitzenden des Provinzialausschusses geben, möchte aber anregen, falls von dem Provinzialausschuß eine besondere Stellungnahme nicht gewünscht wird oder falls er überhaupt von der Möglichkeit, Stellung zu nehmen, keinen Gebrauch macht, diesen Antrag den vereinigten Sachausschüssen gleich mit zu überweisen. Hier werden ja Provinzialmittel nicht