

.SIAK-Journal – Zeitschrift für Polizeiwissenschaft und polizeiliche Praxis



Blasi, Walter (2016):

Die Verrechtlichung des Autofahrens. Gesetzgebung und Fiskalpolitik am Beginn des Automobilismus in Österreich-Ungarn

SIAK-Journal – Zeitschrift für
Polizeiwissenschaft und polizeiliche Praxis
(1), 73-84.

doi: 10.7396/2016_1_G

Um auf diesen Artikel als Quelle zu verweisen, verwenden Sie bitte folgende Angaben:

Blasi, Walter (2016). Die Verrechtlichung des Autofahrens. Gesetzgebung und Fiskalpolitik am Beginn des Automobilismus in Österreich-Ungarn, SIAK-Journal – Zeitschrift für Polizeiwissenschaft und polizeiliche Praxis (1), 73-84, Online: http://dx.doi.org/10.7396/2016_1_G.

© Bundesministerium für Inneres – Sicherheitsakademie / Verlag NWV, 2016

Hinweis: Die gedruckte Ausgabe des Artikels ist in der Print-Version des SIAK-Journals im Verlag NWV (<http://nwv.at>) erschienen.

Online publiziert: 5/2016

Die Verrechtlichung des Autofahrens

Gesetzgebung und Fiskalpolitik am Beginn des Automobilismus in Österreich-Ungarn

Man kann zweifellos behaupten, der Automobilismus der Donaumonarchie hat in der Wiener Mariahilferstraße begonnen und als unmittelbare Reaktion darauf eine Strafmaßnahme nach sich gezogen. Als nämlich der Erfinder und Mechaniker Siegfried Marcus mit seinem zweiten von ihm konstruierten Automobil mit Verbrennungsmotor im Jahre 1889 (oder später) mehrere Probefahrten unternahm, wurde ihm von der Wiener Polizei des „großen Geräusches wegen“, welches das Fahrzeug entwickelte, jede weitere Ausfahrt verboten. Marcus war noch in einem Zeitabschnitt unterwegs, in dem benzinbetriebene Fahrzeuge keiner Regelung unterworfen waren, obwohl seit dem 18. Jahrhundert das „Auge des Gesetzes“ den Verkehr mit Fuhrwerken nachweislich überwachte. Aber bereits mit dem Auftreten der ersten Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor war sich die Obrigkeit der damit verbundenen Gefahren durchaus bewusst. Zwangsläufig folgte das Kraftfahrrecht einer Entwicklung, die die Technik vorgab. Bald danach, nämlich 1891, wurde für die Inbetriebnahme eines benzinbetriebenen Fahrzeuges im Wiener Polizeirayon verlangt, dass sich der Lenker vor einer von der k.k. Polizeidirektion eingesetzten Kommission einer Lenkerprüfung unterziehen müsse. Die erste Vorschrift mit kraftfahrrechtlichem Inhalt in Österreich-Ungarn war eine Verordnung der Statthalterei für Niederösterreich aus dem Jahre 1899 und in der legislativen Regelung des österreichischen Kraftfahrwesens lassen sich, beginnend eben mit 1899, mehrere Phasen unterscheiden. Gleichzeitig warnte man aber vor den Folgen einer restriktiven Verkehrspolitik, um das Aufkommen des „zarten Pflänzchens Automobilismus“ und den damit verbundenen Wirtschaftszweig nicht zu gefährden. Dem gelernten Österreicher wird es jedoch nicht weiter verwundern, dass das Automobil vom Staat recht bald als „lukrative“ Einnahmequelle entdeckt wurde.

1. EINLEITUNG

Ab Mitte des 18. Jahrhunderts begann sich das Netz der straßenverkehrsrechtlichen Bestimmungen zu verdichten. Zu den Straßenschutznormen, die sich vor allem mit der höchstzulässigen Beladung von Fuhrwerken, der Mindestbreite der Radfelgen und der Beschaffenheit der Bremsvorrichtungen beschäftigten, kamen im

Laufe der Zeit immer mehr Regelungen zur Aufrechterhaltung und Sicherung des Verkehrs (Kiegerl 1996, 282). In Wien wurde den verschiedenen Wachkörpern, wie Rumor-¹ und Militärwache, auch die Regelung des Verkehrs übertragen dazu zählte die Entfernung widerrechtlich geparkter Fahrzeuge, die Überwachung der Ladetätigkeit in engen Gassen und es er-



WALTER BLASI,
wissenschaftlicher Mitarbeiter am
Institut für Wissenschaft und
Forschung der Sicherheitsakademie
des Bundesministeriums für Inneres.

folgte bereits die Regelung des Verkehrs durch Handzeichen der Wachebeamten. Um das Problem der Fahrerflucht in den Griff zu bekommen, wurde eine Nummerierung der Fuhrwerke angedacht. Auch das Schnellfahren entwickelte sich zum Problem. 1819 drohte man zu schnell fahrenden Kutschern Arreststrafen an. 1858 wurde für die Stadt Wien und deren Vorstädte eine „Geschwindigkeitsbegrenzung für das Ortsgebiet“ verfügt. Für das Befahren der Hofburg oder der Stadttore, über Brücken oder Fußgängerübergänge der Ringstraße war höchstens der „kleine Trab“ erlaubt und auf Marktplätzen gar nur der „Schritt“. Durch die Nummerierung der Kutschen wurde den überwachenden Polizisten die Arbeit erleichtert. Die 1869 gegründete „Wiener Sicherheitswache“ musste immer mehr verkehrspolitische Aufgaben übernehmen und die ersten Verkehrszeichen in Form von Warnungs- und Verbotstafeln kamen auf (Verkehrsregelung in Wien 2013).

2. DIE LEGISLATIVE REGELUNG DES ÖSTERREICHISCH-UNGARISCHEN KRAFTFAHRWESENS

2.1. Die erste Phase (1899–1904)

In der Donaumonarchie musste erstmals zwischen Straßenpolizeirecht, das Teil des Wegerechts war, und Kraftfahrrecht unterschieden werden, das in der Eigenart des Kraftfahrzeuges begründet war und stets als eigene Materie angesehen wurde (Kiegerl 1996, 37). Um das Regelwerk zu verstehen, ist zu bedenken, dass man in der Donaumonarchie zwischen Reichsstraßen, für die die gesamtstaatlichen Organe² zuständig waren, und den so genannten nichtärarischen Straßen, also Landes-, Bezirks- und Gemeindestraßen, unterschied, die in die Kompetenz der einzelnen Kronländer fielen. Der Reichsrat machte von seiner Gesetzgebungskompe-

tenz allerdings kaum Gebrauch. Die Straßenpolizeiordnungen der Länder, die auch von den ersten Automobilisten zu beachten waren, unterschieden sich erheblich, nicht zuletzt hinsichtlich der zu befahrenden Straßenseite, wobei sich in Österreich-Ungarn überwiegend der Linksverkehr durchsetzte. Die Behörden waren sich mit dem Auftauchen des Automobils bald im Klaren, dass für diese Fahrzeuge Spezialvorschriften geschaffen werden müssten. Anfangs hatte jeder Automobilist eine besondere Fahrlizenz erhalten, die sowohl Regelungen für das Verhalten im Verkehr als auch die Einzelgenehmigung seines Fahrzeuges umfasste. Dabei lehnte man sich an die einschlägigen Vorschriften über die Dampfmaschinen³ an. So konnte man am Beginn des Automobilismus verfahren; mit der ständigen Zunahme an Automobilen jedoch war es nicht mehr möglich, für jedes Fahrzeug und für jeden Fahrer eine individuelle Regelung zu finden. Daher erließen zwischen 1899 und 1904 die Landesstatthalter der einzelnen Kronländer „provisorische Bestimmungen bezüglich des Fahrens mit dem Automobilwagen und Motorrade auf den öffentlichen Straßen und Wegen“. Diese legten fest, dass Kraftfahrzeuge nur nach behördlicher Genehmigung in Betrieb gesetzt werden durften, sie enthielten auch erste technische Standards und einige spezifische Vorschriften über das Verhalten der Fahrer im Verkehr (Kiegerl 1996, 282–283; Grubmann 1982, 1). Auf Niederösterreich im Jahre 1899 folgten 1900 Böhmen, Oberösterreich und die Bukowina 1901, dann Kärnten, Tirol, Vorarlberg und Schlesien 1903, und schließlich im Jahre 1904 Salzburg, die Steiermark und Krain. Keine Verordnungen gab es im Küstenland, Dalmatien, Mähren und Galizien (Grubmann 1982, 1; Kiegerl 1996, 66).

2.2. Die zweite Phase (1905–1909)

Die erste einheitliche Regelung des Kraftfahrwesens in Österreich-Ungarn erfolgte 1905 durch eine Ministerialverordnung. In diesem Zeitabschnitt wurden erstmals für die „im Reichsrat vertretenen Königreiche und Länder“ einheitliche Vorschriften erlassen, und zwar die „Verordnung des Ministeriums des Inneren im Einvernehmen mit dem Finanzministerium vom 25.09.1905, betreffend die Erlassung sicherheitspolizeilicher Bestimmungen für den Betrieb von Automobilen und Motorrädern“ (Kiegerl 1996, 283; Ministerialverordnung 1906). Mit besagter Kraftfahrordnung wurden die bisherigen Automobil-Fahrordnungen der einzelnen Kronländer außer Kraft gesetzt. Diese Verordnung enthielt „Bestimmungen über die Konstruktion und Ausrüstung der Kraftfahrzeuge“ (§§ 2–11), „Prüfung und Genehmigung der Fahrzeuge“ (§§ 12–20), „Lenkung der Fahrzeuge“ (§§ 21–25), „Erkennungszeichen der Kraftfahrzeuge“ (§§ 26–37) sowie „Sicherheitsvorschriften für den Verkehr“ (§§ 38–46).

Die Entstehungsgeschichte dieses Regelwerks hatte im Jahre 1904 begonnen. Zur Einführung eines Nummernzwanges, der vom Österreichischen Automobil-Club (ÖAC) bereits ein Jahr vorher befürwortet worden war, hatte das Ministerium des Inneren einen Entwurf ausgearbeitet, der den Kronländern unter Einbeziehung einschlägiger Vereine zwecks Meinungsäußerung übermittelt worden war. Insgesamt ergaben die Erhebungen nicht nur eine Befürwortung einer Nummerntafelpflicht⁴, sondern auch den Wunsch nach einer einheitlichen und umfassenden Regelung des Kraftwagenverkehrs auf Grund sich häufender Unfälle (Harrer 2006, 428). Bereits um 1900 bestimmten Autounfälle den öffentlichen Raum und „Akzidents“, wie Zusammenstoß, Überschlag oder versetzter Seitenaufprall, schafften es in die Schlagzeilen

der Medien. Das Automobil wurde zum gefährlichen Fremdkörper im öffentlichen Raum. Seine gegenüber Pferdefuhrwerken und auch der Eisenbahn deutlich höhere Geschwindigkeit machte es zum öffentlichen Streitfall. Das Fahrzeug wurde als Bedrohung und Gefahr für die öffentliche Ordnung angesehen und angeprangert. „Die polternden Ungeheuer brausten in ungewohnter Geschwindigkeit, stinkend und Staub aufwirbelnd durch den öffentlichen Raum, der bisher mit Tieren, Kindern, Fuhrwerken und Fußgängern bevölkert war“ (Bickenbach 2009, 86 f; ebd., 88; ebd., 91).

Im Juni 1905 wurde daher zu diesem Zweck vom Innenministerium eine Enquete von Vertretern der Landesausschüsse sowie von Experten einberufen, die die erste einheitliche Verordnung für den Betrieb von Kraftfahrzeugen nach sich zog (Harrer 2006, 428). Festgelegt waren sowohl die verpflichtende Fahrprüfung für alle Lenker von mehr als einspurigen Fahrzeugen als auch die verschiedenen Höchstgeschwindigkeiten⁵ (für geschlossene Orte 15 km/h, außerhalb 45 km/h und bei schwierigen Fahrverhältnissen 6 km/h⁶) (Kiegerl 1996, 283; Harrer 2006, 429). Die Höhe der Stempelgebühren für die diversen Ansuchen sowie den Zulassungsbescheid und den Führerschein regelte ein Erlass des Finanzministeriums vom Dezember 1905 (Harrer 2006, 430). 1908 wurde die „Verordnung des Ministeriums des Inneren im Einvernehmen mit dem Justizministerium und dem Ministerium für öffentliche Arbeiten“ bezüglich Kraftfahrzeuge mit geringer Geschwindigkeit (d.h. solche, die 25 km/h nicht zu überschreiten vermochten) erlassen. Sie wurde 1918 und 1921 novelliert (Grubmann 1982, 1 f).

Vermutlich weil es die Behörde mit der Überwachung der Verordnung von 1905 nicht so genau nahm, häuften sich die Beschwerden über Belästigungen durch

den Automobilverkehr. 1907 sah sich das Ministerium des Inneren daher veranlasst, den Statthaltereien mittels Erlasses die Bestimmungen der Automobilverordnung in Erinnerung zu rufen. Vor allem das Überschreiten der Geschwindigkeitsbeschränkungen müsse von den Sicherheitsorganen angezeigt werden. Auch die Entziehung des Führerscheines wurde erörtert. Überdies wurde die Reduzierung der erlaubten Höchstgeschwindigkeit von 45 auf 30 km/h auf bestimmten Straßenabschnitten thematisiert und ob die Kraftfahrverordnung dahin gehend ergänzt werden sollte und unter welchen Umständen Lokalbehörden Fahrverbote auf einzelnen Streckenabschnitten verfügen dürfen. Für die Steiermark liegen die Reaktionen seitens der Behörden vor. Insgesamt gesehen war die Einstellung zum motorisierten Verkehr positiv und man war skeptisch, was eine Ausweitung der Befugnisse der Lokalbehörden betraf, weil diesen – so die Begründung – das Verständnis für moderne Verkehrsmittel fehle, so dass es „zufolge von Vorurteilen und Feindseligkeit zu willkürlichen Verfügungen kommen könnte“. Die Statthalterei der Steiermark hielt in Zusammenfassung aller Stellungnahmen eine Änderung der Automobil-Verordnung für unnötig (Harrer 2006, 431). Im Jahre 1908 gab das Ministerium des Inneren den Anstoß zu Vorbereitungen hinsichtlich der Vereinheitlichung der Fahrtrichtung im ganzen Staatsgebiet. Zuvor waren zwei Interpellationen im Abgeordnetenhaus für derartige Bestrebungen erfolgt. Die Wahl fiel auf die rechte Straßenseite. Zwecks Vereinheitlichung mussten die einzelnen Kronländer jedoch untereinander in Kontakt treten, damit die Neuregelung nicht nur auf die Reichsstraßen beschränkt blieb, sondern auch die nicht ärarischen Straßen beinhaltete. Allerdings sollte es noch drei Jahrzehnte bei den eingelebten Verkehrsgewohnheiten bleiben (Harrer 2006, 435).

1908 wurde nach vierjähriger Vorarbeit auch das Kraftfahrzeug-Haftpflichtgesetz⁷ verabschiedet, das für heftige Diskussionen gesorgt hatte. Es sah eine Gefährdungs- und zum Teil auch eine Erfolgshaftung für Sachschäden, Körperverletzungen und Tötungen durch den Betrieb von Kraftfahrzeugen vor (Kiegerl 1996, 283). Unfallopfer⁸ waren damit wesentlich besser gestellt als es bisher der Fall gewesen war (Harrer 2006, 435; ÖAC 1909, 19–24). Die heimische Kraftfahrzeugindustrie befürchtete dagegen durch dieses Gesetz einen Umsatzrückgang⁹, da potentielle Kunden durch befürchtete Schadensersatzleistungen bei Unfällen vom Kauf eines Automobils abgeschreckt werden könnten. Haftungspflichtig waren der Lenker des Fahrzeuges und „solidarisch mit ihm der Eigentümer desselben bzw. der Betriebsunternehmer, dem das Fahrzeug zum Betrieb auf eigene Rechnung und Gefahr überlassen worden war“. Berufslenker wurden von der Haftpflicht nicht ausgenommen, was für heftige Diskussionen im Parlament gesorgt hatte. Damit sollten Berufsschauffeure zu mehr Vorsicht angehalten werden. Kraftfahrzeuge, die eine Höchstgeschwindigkeit von 25 km/h nicht überschreiten konnten, waren auf Grund ihrer geringeren Gefährlichkeit vom Haftpflichtgesetz ausgenommen¹⁰. Der Abschluss einer Haftpflichtversicherung war damals noch nicht zwingend vorgeschrieben. Allerdings sah das Haftpflichtgesetz vor, dass der Versicherte einen Selbstbehalt zu leisten habe, um zu verhindern, dass alle Pflichten aus dem Haftpflichtgesetz auf einen Dritten überwälzt werden (Kiegerl 1996, 96 f).

Da das Automobil ein „kosmopolitisches Wesen“, also grenzüberschreitend und völkerverbindend war, schien es nur logisch, dass man sich mit der Ausarbeitung eines internationalen Verkehrsrechts befasste. Ausgangspunkt dafür waren

nicht zuletzt die Diskussionen um die Schaffung internationaler Verkehrszeichen. Diese ersten vier Verkehrsschilder (Bahnübergang, Kreuzung, Querrinne und Kurve) fanden auch Eingang in das in Paris abgeschlossene Übereinkommen zur Regelung des Kraftfahrzeugverkehrs von 1909, das erst im Jahre 1920 in Österreich in Kraft trat. Der Grund dafür war, dass man einer separaten Ratifikation durch Ungarn aus dem Wege gehen wollte, denn die ungarischen Vertreter der Delegation in Paris lehnten eine gemeinsame internationale Kennzeichnung österreichisch-ungarischer Fahrzeuge ab und forderten eine eigene Landesbezeichnung. So kam es zu einem „A“ für die österreichische Reichshälfte und zu einem „H“ für die ungarische (Kiegerl 1996, 283; ebd., 101).

2.3. Die dritte Phase (ab 1910)

1910 erfolgte die Ablöse der Kraftfahrverordnung von 1905 durch die „Verordnung des Ministeriums des Inneren im Einvernehmen mit dem Handelsministerium, dem Ministerium für öffentliche Arbeiten und dem Finanzministerium vom 28. April 1910, betreffend die Erlassung sicherheitspolizeilicher Bestimmungen für den Betrieb von Kraftfahrzeugen (Automobilen, Motorzügen und Motorrädern)“. Diese Verordnung wurde kriegsbedingt 1917 (betreffend die Fahrgeschwindigkeit von Lkw ohne Gummibereifung) und 1918 (betreffend den Verkehr mit Ersatzbereifungen) novelliert (AAZ 1921). Rechtsgrundlage dieser Verordnung war ein Paragraph des Haftpflichtgesetzes und sollte die dort angeführten Haftungsbefreiungsgründe „vorschrifts- und sachgemäße Vorsichten in Führung und Behandlung des Kraftfahrzeuges“ sowie mangelnde Kausalität der „Beschaffenheit des Kraftfahrzeuges oder [...] Eigenart, [...] Versagen oder [...] Mängel seiner Funktion“ für einen Unfall näher bestimmen (Grub-

mann 1982, 2). Als Hauptgrund für die neue Verordnung kann das Zwischenstaatliche Übereinkommen von 1909 angesehen werden, d.h. die geltenden Automobilverordnungen mit den internationalen Vereinbarungen in Einklang zu bringen. Außerdem nahm die Donaumonarchie Ergänzungen im eigenen Wirkungskreis vor (Kiegerl 1996, 103 f; Handbuch der Reichsgesetze 1910). Insgesamt gesehen brachte die Kraftfahrverordnung von 1910 etliche Neuerungen, wie das Verbot einer blendenden Beleuchtung in Ortschaften mit stadtartiger Verbauung, die Anbringung von Schildern an den Automobilen mit den Fahrzeugdaten und die Einführung eines internationalen Fahrausweises (Kiegerl 1996, 104 f). Kurios mutet dagegen an, wie die Signalgebung zu erfolgen hatte. Für Automobile war eine tieftönende „Signalhuppe“ vorgesehen, während Motorräder eine hochtönende verwenden mussten. Außerhalb von Ortschaften waren auch andere Signalvorrichtungen, wie Trompeten, Pfeifen, Sirenen udgl., zulässig. Die Geschwindigkeitsbegrenzungen der Kraftfahrzeugverordnung von 1905 waren beibehalten worden, obwohl in der Zwischenzeit weitaus stärkere Automobile gebaut wurden¹¹ (Harrer 2006, 436 f). Was den Führerschein betraf, wurde ein Mindestalter von 18 Jahren festgesetzt, und als Novum wurde aufgenommen, dass die Bewilligung verweigert werden konnte, wenn der Bewerber durch körperliche oder moralische Mängel, wie Neigung zu Trunksucht, schwere Delikte gegen die körperliche Sicherheit oder die Sicherheit des Eigentums, zum Lenken eines Kraftfahrzeuges ungeeignet sei. Diese Prüfung war mit „gebotener Raschheit und voller Schonung des Rufes des Bewerbers“ vorzunehmen (Kiegerl 1996, 106 f). Was man gänzlich „vergessen“ hatte, gesetzlich zu regeln, war die Belastung für Umwelt und Gesundheit der Menschen. Die diesbezüg-

lichen gesetzlichen Bestimmungen waren sehr weit gefasst. Auch die Lärmschutzvorschriften waren ungenügend. Ebenso enthielt die Kraftfahrverordnung von 1910 keine Strafbestimmungen für Automobillenker. Dafür wurde die Ministerialverordnung von 1857¹² oder das Strafgesetzbuch herangezogen (Kiegerl 1996, 108 f).

2.4. Sonderregelungen

Es sollten noch diverse Sonderregelungen wie lokale Polizeiordnungen entstehen, die die für ganz Österreich-Ungarn gültige Ministerialverordnung von 1910 in keiner Weise berührten. Es würde den Rahmen sprengen, auf all diese einzugehen. Daher sei an dieser Stelle nur die Fahr- und Gehordnung für Wien von 1912 erwähnt, die im Oktober dieses Jahres in Kraft trat. Ausgelöst wurde sie durch die Disziplinosigkeit der Verkehrsteilnehmer und der Untätigkeit (oder Überforderung) der Polizei. Es wurde nicht nur der Verkehr der „Fuhrwerke“ geregelt, sondern auch Ordnung in die Fortbewegung der Fußgänger gebracht. Diese hatten sich u.a. auf den Gehwegen links in der Gehrichtung zu bewegen und was viel wichtiger war, es wurde auch deren Verhalten auf der Fahrbahn geregelt (Fachzeitung für Automobilismus 1912, 5 ff). Hatte man zuvor noch die Untätigkeit der Polizei beklagt, mokierte sich die einschlägige Presse über eine Anweisung aus dem Jahre 1914 an die Sicherheitsorgane, „die polizeilichen Fahrvorschriften in verschärfter Weise zu handhaben“. Ein Autor meinte, „in seiner ganzen Schulzeit nicht so oft ermahnt und gerügt worden zu sein, wie jetzt als Automobilkenker“ und um abschließend festzustellen, „es ist kein Paradoxon, wenn man sagt, der Automobilführer, der viel in der Stadt herumzufahren hat, steht mit einem Fuß auf dem Bremspedal, mit dem anderen im Polizeilokal“ (Fachzeitung für Automobilismus vom 1914, 4 f).

3. DIE STEUER- UND ZOLL-POLITIK

3.1. Die Kraftfahrzeugsteuer

Diente das Straßenpolizei- und Kraftfahrrecht einem gedeihlichen Zusammenleben der einzelnen Verkehrsteilnehmer, so sollte die Steuer- und Zollpolitik dem Staat Einnahmen bescheren bzw. die Schutzzölle das Überleben der heimischen Automobilindustrie sichern. Zwischen 1898 und 1900 hatten sich in Österreich-Ungarn einzelne Unternehmer der europaweit in Gang kommenden Automobilerzeugung zugewandt, denen zunächst auf Grund der schwachen Inlandsnachfrage und der technischen Unsicherheiten nur ein geringer Erfolg beschieden war. Die Habsburgermonarchie war daher im Gegensatz zu anderen Staaten ein „langsamer Motorisierer“. Erst 1906/07 lässt sich ein schnelleres Wachstum des Automobilabsatzes feststellen, zu dem der konjunkturelle Aufschwung dieser Jahre und die Etablierung des Automobils in Verbindung mit einer erhöhten Zuverlässigkeit bei potentiellen Käufern beitrugen. Die Automobilindustrie sollte sich zu einer der am schnellsten wachsenden Branchen in Österreich-Ungarn entwickeln (jährlich etwa 25 % bis zum Jahre 1912) (Blasi 2014, 183 f).

Die Verkehrs- und Transportbesteuerung hatte sich allerdings schon Jahrhunderte vor dem Auftreten des Kraftfahrzeuges großer Beliebtheit erfreut und geht in ihren Wurzeln auf die kameralistische Akzisenpolitik¹³ zurück. In Österreich kam es relativ spät zu einer bundesgesetzlichen Regelung der Kraftfahrzeugsteuer; 1931 wurde eine Kombination aus einer (neuen) Benzinsteuern und einer Kraftwagenabgabe eingeführt. Im Deutschen Reich war die Kraftfahrzeugsteuer bereits im Jahre 1906 als Reichssteuer eingerichtet worden. Zuvor hatten einzelne deutsche Staaten und Städte eine derartige Steuer eingehoben (Gebreiter 1973, 165 f).

„Die Österreicher erfreuten sich bisher des Vorzuges, von keiner Automobilsteuer bedrückt zu werden. Das dürfte jetzt anders werden.“ So titelte im Oktober 1907 die Zeitschrift „Der Chauffeur“, um dann fortzufahren: „In dem niederösterreichischen Landtag geht man daran, eine Automobilsteuer für das Land Nieder-Österreich einzuführen, und andere Kronländer¹⁴ folgen dem bösen Beispiel. Das wird dann vermutlich die Veranlassung zu einer Reichssteuer bilden“, die in der Monarchie allerdings nicht mehr zu Stande kam. Sowohl der Vertreter des Österreichischen Automobil-Clubs als auch des Heeres sprachen sich „vom volkswirtschaftlichen und patriotischen Standpunkte“ entschieden dagegen aus (Der Chauffeur 1907, 6). Einem Artikel in der AAZ aus dem Jahre 1904 ist jedoch zu entnehmen, dass bereits zum damaligen Zeitpunkt einige Abgeordnete die Besteuerung von Kraftfahrzeugen gefordert hatten, „um dem Lande [gemeint war Niederösterreich, Anm. d. A.] eine reiche Einnahmsquelle zu verschaffen“. Damit sollten die Straßen saniert werden¹⁵, die hauptsächlich von den Automobilen ruiniert würden. Diese Forderung wurde von einem Abgeordneten mit dem Argument vom Tisch gewischt, dass es in Wien und Niederösterreich zusammen nur 500 Automobile gäbe und etwa 8.000 Fahrzeuge hätten 1903 die Grenze zu Niederösterreich passiert (die ebenfalls abgabepflichtig geworden wären). Mit der Einführung einer Automobilsteuer würde nur der Fremdenverkehr geschädigt werden. Der Abgeordnete stellt fest: „Von einer Automobilsteuer¹⁶ ist nicht viel zu erwarten, wie überhaupt von den Luxussteuern, weil bei uns der Luxus viel zu wenig verbreitet ist und die Einkassierung und Evidenzhaltung mehr Kosten verursacht, als das Erträgnis ausmacht.“ So war die Besteuerung vorläufig vom Tisch (AAZ 1904, 5 f).

Währenddessen stellte man in den Ministerien Berechnungen wegen der Einführung einer Reichs-Automobilsteuer an, zu der sich die Regierung offensichtlich durchringen wollte. Auslöser dafür war die Tatsache, das Inkrafttreten einer separaten Automobilsteuer¹⁷ in jedem Kronland¹⁸ (immerhin 17) zu verhindern (AAZ 1907a, 9). Zumindest in Niederösterreich war man von der geplanten Einführung einer Reichs-Automobilsteuer nicht begeistert („[...] böse Regierung [...] die uns jetzt Konkurrenz macht [...]“) (AAZ 1907b, 1). Tatsächlich wurde noch im Jahre 1907 ein Entwurf für eine Reichs-Automobilsteuer ausgearbeitet, ihr Inkrafttreten jedoch auf Grund von Schwierigkeiten bei der Durchführung auf den 1. Jänner 1909 (an Stelle des 1. Jänners 1908) verschoben. Als Argument dagegen wurden die Schädigung der noch wenig entwickelten Automobilindustrie und die verheerenden Auswirkungen auf den Fremdenverkehr bei einer Besteuerung ausländischer Automobile angeführt. Als Motiv für diese Steuer wurde übrigens an erster Stelle die Luxuswürdigkeit des Automobils geltend gemacht und die Einhebung der Kraftfahrzeugsteuer demgemäß auch als Luxussteuer¹⁹ ausgewiesen (AAZ 1908, 48; AAZ 1907c). Bis 1913 wurden noch mehrere Anläufe für eine Kraftfahrzeugsteuer genommen und entsprechende Gesetzesentwürfe vorgelegt. Durch den Kriegsausbruch 1914 blieb das Projekt Automobilsteuer jedoch endgültig auf der Strecke und wurde erst gegen Kriegsende 1918 („wohl unausbleiblich“) wieder diskutiert (Rozmán 2007, 98; AAZ 1918, 36).

3.2. Die Besteuerung von Benzin

Stattdessen ging man sehr früh den Weg einer Besteuerung²⁰ des Kraftstoffes. Die Donaumonarchie war hinsichtlich der Benzinversorgung in einer günstigen Lage, da die Erträge der galizischen Erd-

ölfelder das Land zu einem der vor 1913 weltweit führenden Produzenten machten. Das Automobil wurde rasch zu einem der wichtigsten Verbraucher von Benzin und da es nicht importiert werden musste, war Treibstoff in der Monarchie recht billig erhältlich. Die zunehmende Nachfrage führte 1905/06 zu einer raschen Preiserhöhung von 16 auf 40 Heller pro Kilogramm. In den nächsten zwei Jahren fiel der Benzinpreis wieder (1909 nur 15 Heller pro Kilogramm). Als im Jahre 1909 schließlich gegen den heftigen Widerstand der Kraftfahrzeuglobby eine Benzinsteuer von 13 Hellern pro Kilogramm Treibstoff eingeführt wurde, verdoppelte dies den Preis auf 28 Heller (Rozmán 2007, 98). Der Finanzminister begründete die Besteuerung von Benzin mit den Worten: „Bevor man eine lästige, schwer durchzuführende und technisch schwer zu schaffende Automobilsteuer macht, ist es einfacher, die Automobilbesitzer von diesem Privileg (d.h. vom Bezug steuerfreien Benzins, Anm. d. A.) zu befreien“ (AAZ 1909). Nach 1910 wurde Benzin knapper, was wiederum zu erheblichen Preissteigerungen führte. Insgesamt gesehen, bildeten die diversen finanztechnischen Eingriffe keinen wesentlichen Hemmschuh der Motorisierung in der Donaumonarchie (Rozmán 2007, 98 f).

3.3. Schutzzölle

War der Fiskus um Einnahmen aus Geschäften bemüht, so waren die Schutzzölle darauf ausgerichtet, Unternehmen, d.h. Geldquellen, am Leben zu erhalten. Österreichische Kraftfahrzeughersteller hatten bedingt durch die Preise ausländischer Konkurrenzprodukte mit einer mangelnden Wettbewerbsfähigkeit²¹ zu kämpfen. Diese beruhte auf strukturellen Nachteilen der österreichisch-ungarischen Industrie, insbesondere den höheren Kosten für in der Automobilherstellung not-

wendige Metalle (Speziallegierungen und -güsse) bzw. Vorprodukte. Das Wachstum der heimischen Kraftfahrzeugproduktion war stets vom Ausgleich dieses Nachteils durch entsprechende Schutzzölle abhängig. Allerdings wurde deren Wirkung wiederum durch Importzölle in Österreich auf genau jene benötigten Metalle reduziert, die zum Teil in der Donaumonarchie überhaupt nicht zur Verfügung standen. Dennoch profitierten die heimischen Hersteller von der Schutzzollpolitik, denn ohne diese Regelung hätte kaum einer nach dem Jahre 1906 (das Jahr der Einführung spezifischer Zolltarife für Automobile²²) überleben können. Einen beinahe vollständigen Schutz gegen die ausländische Konkurrenz sollte dann aber erst der Erste Weltkrieg bieten (Rozmán 2007, 335 f; ebd., 329 f).

3.4. Verzollung von Kraftfahrzeugen bei Reisen

Dem heutigen Autofahrer werden bei Grenzübertritten hinsichtlich seines Fahrzeuges kaum mehr Hindernisse in den Weg gelegt. In der Frühphase des Automobilismus war das jedoch anders. Grenzübertritte von fremden Automobilisten waren mit Zollgebühren (Depots) oder bürokratischen Hindernissen verbunden, was die Automobilclubs über eine ernsthafte Gefährdung des Fremdenverkehrs jammern ließ (AAZ 1906, 35). Für eine „zeitweise Einfuhr“ waren bei der Einreise nach Österreich-Ungarn eine Zolldeklaration, die Befestigung eines Bleisiegels sowie die Hinterlegung von Gebühren (entsprechend dem Fahrzeuggewicht) vorzunehmen. Bei der Ausreise wurden die Depotgebühren durch die jeweilige Zollstation wieder rückerstattet – sofern sie liquid war. Insofern gab es eine Entwicklung zum Positiven, als auf Basis mit ausländischen Automobilclubs abgeschlossenen Gegenseitigkeitsverträgen der ÖAC in der

Lage war, seinen Mitgliedern für die meisten europäischen Staaten Grenzkarten (Triptyques) zum zollfreien Übertritt über die Grenzen auszufolgen (ÖAC 1909, 82; ebd., 122).

Wurden die Straßenverkehrsregelungen von den Verkehrsteilnehmern mehr oder minder akzeptiert, so waren die fiskal-

politischen Maßnahmen stets Gegenstand heftiger Grabenkämpfe zwischen Befürwortern und Gegnern des Automobils – „reich“ geworden, so wie man sich das vorgestellt hat, ist der Staat mit den Einnahmen von der „Melkkuh Autofahrer“ jedenfalls – damals – nicht.

¹ 1646 eingerichteter Sicherheitswachkörper in Wien.

² In der österreichischen Reichshälfte wurde die Gesetzgebung auf Reichsebene vom Reichsrat, der aus zwei Kammern bestand (Herren- und Abgeordnetenhaus) und auf Landesebene von den Landtagen ausgeübt.

³ Die erste Fahrprüfung in Österreich-Ungarn erfolgte 1892 auf einem Dampfwagen. 1897 wurde in Wien die zweite Prüfung abgenommen; dabei handelte es sich bereits um einen Benzin-Motorwagen.

⁴ In Graz wurde die Einführung eines Nummernzwanges für Fahrräder diskutiert, konnte jedoch durch heftige Proteste seitens der Radfahrergemeinde abgewendet werden. In Wien bestand seit 1893 eine diesbezügliche Verpflichtung, die aber bereits 1897 wieder außer Kraft gesetzt wurde. Die Kosten für das Nummerntäfelchen kamen dem Orts-Armenfonds zugute. Im selben Jahr gab es übrigens von der Statthalterei einen Erlass an die Adresse der Wiener Polizeidirektion, um die Disziplin der Fußgänger zu heben, d.h. sie sollten mehr das Trottoir benützen als das bisher der Fall war. Da allerdings höfliche Zu-

sprüche nichts fruchteten, wurde 1911 eine Broschüre mit einer eigenen Gehordnung („Links gehen! Links ausweichen! Rechts Vorgehen!“) herausgebracht. Der Österreichische Automobil-Club kommentierte diese Regelung süffisant, indem er meinte, die Polizei sollte sich besser mit dem Straßenverkehr beschäftigen, denn „auf dem Trottoir habe noch kein Passant einen anderen überfahren“.

⁵ Auch die Geschwindigkeit der Radfahrer wurde zum Problem und als Beispiel in der vor der Jahrhundertwende erlassenen Radfahrordnung für Wien geregelt. Demnach hatte dieser innerhalb geschlossener Ortschaften langsam zu fahren, d.h. in einem solchen Tempo, „welches ein rüstiger Fußgänger noch einhalten kann“.

⁶ Tachometer waren in den Automobilen damals noch keine vorhanden, ebenso verfügten die Sicherheitsorgane über keine Einrichtungen zur Überprüfung der Fahrgeschwindigkeit. Man wusste sich aber bald zu helfen. Es wurde eine Stoppstrecke ausgemessen, an der sich Beamte mit Uhren auf die Lauer legten. Aus der gemessenen Durchfahrtszeit wurde dann die gefahrene Geschwindigkeit errechnet.

⁷ In der Allgemeinen Automobil-Zeitung wurden bereits 1902 Befürchtungen einer Ausdehnung des Eisenbahn-Haftpflichtgesetzes auf Radfahrer und Automobilisten laut. Es war übrigens ein Radfahrer, der auf die „drohende Gefahr“ aufmerksam machte. Offenbar gab es nämlich Fußgänger, die sich von Radfahrern überfahren ließen, um dann einen „Schadenersatz“ zu erpressen. Mit der Einführung des Haftpflichtgesetzes würde man diesen Herrschaften nur in die Hände arbeiten.

⁸ Vielfach wurde in der Presse die Disziplinlosigkeit der Fußgänger beklagt. Die Gerichte zeigten sich anfangs bei Unfällen zwischen Fußgängern und Automobilen sehr „fußgängerfreundlich“. Jahrelang machten sie prinzipiell die Lenker von Kraftwagen für allfällige Schäden verantwortlich; vermutlich ist man deswegen gegen das Haftpflichtgesetz seitens der Automobilisten jahrelang Sturm gelaufen. 1911 kam es zu einem Umdenken, als das Zivillandesgericht Wien anlässlich der Klage eines Fußgängers, der in ein Auto gelaufen war, entschied, dass Automobilisten keineswegs immer im Schritttempo fahren und vor jedem auf dem Gehsteig wandelnden Fußgänger halten müssten und Letzterer vor dem Überqueren der Fahrbahn auf den Verkehr achten müsste, d.h. „er genieße keineswegs gesetzliche Immunität“.

⁹ Zeitgenössische Berichte erwähnen, dass unter dem Eindruck der Diskussion die Verkaufszahlen von Automobilen vor allem während des Jahres 1905 ins Stocken geraten waren.

¹⁰ Darunter fielen die gewerblich genutzten, langsameren Fahrzeuge, denn – so die landläufige Meinung – Unfälle würden „nur durch Renn- und Tourenfahrer mit ihren wahnsinnigen Geschwindigkeiten“ verursacht.

¹¹ Ein 200 PS-starker Renn-Benz brachte es bereits auf 212 km/h und es wurde darauf verwiesen, dass es unmoralisch wäre, Vorschriften zu erlassen, die nicht eingehalten werden könnten. Bei einer im Jahre 1912 abgehaltenen Demonstrationssahrt mit einem Automobil in Wien, das sich an die jeweiligen Geschwindigkeitsbegrenzungen hielt, regte sich ein Wachmann über

die Verkehrsbehinderung auf. Den Hinweis auf das rechtmäßige Verhalten des Autofahrers quittierte er mit einem „Brav, brav [...]“.

¹² Verordnung der Ministerien des Inneren und der Justiz und der obersten Polizeibehörde, womit eine allgemeine Vorschrift für die Bestrafung geringerer Gesetzesübertretungen bekanntgemacht wurde, für die weder im allgemeinen Strafgesetz noch in besonderen Verordnungen eine Strafe bemessen war.

¹³ Die finanzwissenschaftliche Literatur kennt die Verbrauchssteuern als so genannte Akzisen (d.h. eine indirekte Steuer), die zusammen mit den Zöllen die ältesten Formen der Besteuerung darstellen.

¹⁴ Auch Kärnten dachte die Einführung einer Automobilsteuer an. Hier wollte man für jeden Chauffeur eine Steuer von 25 Kronen pro Jahr einheben.

¹⁵ 1907 verkündete der Österreichische Automobil-Club (ÖAC) die Gründung eines Straßenerhaltungsfonds und ersuchte seine Mitglieder, sich an der Subskription recht stark zu beteiligen.

¹⁶ Für das Jahr 1908 gibt es auch eine Zahl, so rechnete man mit der Besteuerung nur 600.000 Kronen einzunehmen (bei rund 8.000 Automobilen und Motorrädern). Die Instandhaltung eines Straßenkilometers kostete rund 1.000 Kronen, was bei etwa 16.030 Kilometer Reichsstraßen Gesamtkosten von 16.030.000 ergab. Ein Vergleich dazu: In Deutschland hinkten die Einnahmen aus der Automobilsteuer bei etwa 36.000 Fahrzeugen um 57 % hinter den Erwartungen nach.

¹⁷ Interessant ist in diesem Zusammenhang, dass anfangs diskutiert wurde, Elektromobile auf Grund ihrer Umweltverträglichkeit überhaupt nicht zu besteuern. In der Regierungsvorlage von 1907 wurde dann dennoch ein geringer Grundbetrag aufgenommen.

¹⁸ Unter anderem zeigte sich die Stadt Steyr recht erfinderisch, was ihre Einnahmen anging, indem sie 1909 für die Durchfahrt von Automobilen eine Ausdehnung der Maut angedacht haben soll, die bisher nur von Fuhrwerken bezahlt werden musste. Eine solche Maut, „Pflasterzoll“

genannt, wurde auch von anderen Ortschaften eingehoben. 1917 bemühte sich die Haupt- und Residenzstadt Wien, eine Steuer von Kraftfahrzeugen einzuhoben. 1918 wollte auch der Buda-
pester Magistrat eine Verkehrssteuer einheben.

¹⁹ Die Absatzmöglichkeiten für ein Luxusgut mit hohen Stückpreisen war in einem Land, d.h. Österreich-Ungarn, naturgemäß gering, das 1913 unter den großen europäischen Staaten (mit Ausnahme Russlands) das geringste pro-Kopf-Bruttoinlandsprodukt aufwies (auch wenn die Anzahl an Automobilen „astronomisch“ zugenommen hatte). Das erklärt vermutlich auch die Zurückhaltung des Finanzministeriums hinsichtlich einer Reichs-Kraftfahrzeugsteuer angesichts der geringen heimischen Kraftfahrzeugdichte im Vergleich zu anderen Staaten. Da, wie bereits erwähnt, die Kronländer hinsichtlich der Einhebung einer Landessteuer vorgeprescht sind, wurde der Fiskus zum „Getriebenen“.

²⁰ Das heißt allerdings nicht, dass Kraftstoff von Haus aus steuerfrei war. Der Fahrzeugbesitzer musste nämlich beim Fiskus um eine Steuerbefreiung ansuchen, was mit einem erheblichen bürokratischen Aufwand verbunden war, bis er das in einer Raffinerie gekaufte Benzinfass auch tatsächlich – steuerfrei – verwenden durfte.

²¹ Bereits 1901 waren die ersten Rufe nach einem Schutzzoll für die heimische Automobilindustrie laut geworden.

²² Dabei handelte es sich um einen Gewichtszoll auf komplette Automobile ab 400 kg. Der Berechnungssatz betrug 120 Kronen pro 100 kg. In den niedrigeren Kraftwagenklassen genoss die heimische Industrie einen größeren Zollschatz als in den höheren Klassen; jene Hersteller, die sich auf das niedrige Segment spezialisiert hatten, dürften daher davon profitiert haben.

Quellenangaben

Allgemeine Automobil-Zeitung (AAZ) (1904). Reichs-Automobilgesetz oder Reichs-Verkehrsgesetz?, 20.11.1904.
Allgemeine Automobil-Zeitung (AAZ) (1906). Zollvorschriften und ihre Folgen für den Fremdenverkehr, 29.07.1906.

Allgemeine Automobil-Zeitung (AAZ) (1907a). Die Automobilsteuer für Niederösterreich, 13.10.1907.

Allgemeine Automobil-Zeitung (AAZ) (1907b). Das Ende des Rummels, 20.10.1907.

Allgemeine Automobil-Zeitung (AAZ) (1907c). Die Reichs-Automobilsteuer. Die Regierungsvorlage und die „Bemerkungen“, 08.12.1907.

Allgemeine Automobil-Zeitung (AAZ) (1908). Keine Automobilsteuer im Jahre 1908, 02.02.1908.

Allgemeine Automobil-Zeitung (AAZ) (1909). Kein steuerfreies Benzin mehr, 31.10.1909.

Allgemeine Automobil-Zeitung (AAZ) (1918). Steuerformeln zur Berechnung der Motorstärke, 12.05.1918.

Allgemeine Automobil-Zeitung (AAZ) (1921). Ein Automobil-Bundesgesetz, 21.08.1921.

Bickenbach, Matthias (2009). Robert Musil und die neuen Gesetze des Autounfalls. Die Ambiguität von Ordnung und Unordnung im Verkehr der Moderne, in: Kassung, Christian (Hg.) Die Unordnung der Dinge. Eine Wissens- und Medien-geschichte des Unfalls, Bielefeld.

Blasi, Walter (2014). Zur Geschichte des militärischen Kraftfahrwesens in Österreich-Ungarn, in: Matis, Herbert et al. (Hg.) Wirtschaft, Technik und das Militär 1914–1918. Österreich-Ungarn im Ersten Weltkrieg, Wien.

Der Chauffeur (1907). Die Automobilsteuer in Österreich, Nr. 20, 12.10.1907.

Fachzeitung für Automobilismus (1912). Der Wiener Straßenverkehr und das Automobil, Nr. 52, 22.12.1912.

Fachzeitung für Automobilismus (1914). Wien und Budapest. Etwas über die Wiener und Buda-
pester Verkehrsvorschriften, Nr. 19, 15.05.1914.

Gebreiter, Hubert (1973). Das Kraftfahrzeug als Gegenstand abgaberechtlicher Bestimmungen, Dissertation an der Hochschule für Welthandel, Wien.

Grubmann, Friedrich (1982). Zur Geschichte des österreichischen Kraftfahrrechtes, Wien.

ÖAC (Hg.) (1909). Handbuch des Österreichischen Automobil-Club, Wien.

Harrer, Hilde (2006). Automobilismus in der

Steiermark um 1900, Dissertation an der Karl-Franzens-Universität, Graz.

Kiegerl, Hannes (1996). Die Entwicklung des österreichischen Straßenverkehrsrechts seit dem Aufkommen des Automobils, Dissertation an der Karl-Franzens-Universität, Graz.

Rozmán, Alexander K. (2007). Eine neue Industrie in Österreich. Wachstum und Krise der österreichischen Automobilindustrie 1898–1918, Dissertation an der Universität Wien, Wien.

Verkehrsregelung in Wien (2013), Online: http://de.wikipedia.org/wiki/Verkehrsregelung_in_Wien (13.01.2015).

Ministerialverordnung betreffend die Erlassung sicherheitspolizeilicher Bestimmungen für den Betrieb von Automobilen und Motorrädern nebst den Durchführungsverfügungen der Landesstellen (1906). Verordnung des Ministeriums des

Inneren im Einvernehmen mit dem Finanzministerium vom 27. September 1905, R.G.Bl. Nr. 156, Wien.

Handbuch der Reichsgesetze und Ministerialverordnungen zum Gebrauche der k.k. Gendarmerie (Heft 9) (1910). Verordnung des Ministeriums des Inneren im Einvernehmen mit dem Handelsministerium, dem Ministerium für öffentliche Arbeiten und dem Finanzministerium vom 28. April 1910, R.G.Bl. Nr. 81, betreffend die Erlassung sicherheitspolizeilicher Bestimmungen für den Betrieb von Kraftfahrzeugen (Automobilen, Motorzügen und Motorrädern), Wien.

Weiterführende Literatur und Links

Isaac, Martin (1905). Automobil-Verordnungen des In- und Auslandes (für Kraftwagen und Motorräder) in Tabellenform, Berlin.