



Blasi, Walter

## **Die Verrechtlichung des Autofahrens in der Ersten Republik. Gesetzgebung und Fiskalpolitik von 1918–1938**

SIAK-Journal – Zeitschrift für Polizeiwissenschaft und polizeiliche Praxis (4/2017), 80-99.

doi: 10.7396/2017\_4\_G

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

Blasi, Walter (2017). Die Verrechtlichung des Autofahrens in der Ersten Republik. Gesetzgebung und Fiskalpolitik von 1918–1938, SIAK-Journal – Zeitschrift für Polizeiwissenschaft und polizeiliche Praxis (4), 80-99, Online: [http://dx.doi.org/10.7396/2017\\_4\\_G](http://dx.doi.org/10.7396/2017_4_G).

© Bundesministerium für Inneres – Sicherheitsakademie / Verlag NWV, 2017

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

Online publiziert: 4/2018

# Die Verrechtlichung des Autofahrens in der Ersten Republik

## Gesetzgebung und Fiskalpolitik von 1918–1938



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

In einem vorangegangenen Beitrag aus dem Jahre 2016 wurden die Gesetzgebung und Fiskalpolitik am Beginn des Automobilismus bis zum Untergang der österreichisch-ungarischen Monarchie behandelt (Blasi 2016). Zur Erinnerung, damals wurde noch vor den Folgen einer restriktiven Verkehrspolitik gewarnt, um das Aufkommen des „zarten Pflänzchens Automobilismus“ und den damit verbundenen Wirtschaftszweig nicht zu gefährden. Mit dem Ende der Monarchie sah sich „Rest-Österreich“ mit großen wirtschaftlichen Problemen konfrontiert. Davon waren auch die Automobilfabriken des klein gewordenen Österreich schwer betroffen. Aus einem Importland, dessen heimische Kraftfahrzeugindustrie nur etwa die Hälfte des Fahrzeugbestandes abdecken konnte, wurde über Nacht eine Exportindustrie, die bis zum „Anschluss“ schwer unter Druck stand. Zunächst erreichten die Preise für Automobile phantastische Höhen und auch die Betriebskosten schnellten gewaltig in die Höhe, so dass der Mittelstand nicht mehr mithalten konnte. Mit der Währungsanierung konnte die wirtschaftliche Lage stabilisiert werden und es folgte eine Phase der Prosperität, die allerdings mit dem „Schwarzen Freitag“ im Jahre 1929 ein jähes Ende fand. Was folgte, war eine neuerlich von wirtschaftlichen Schwierigkeiten geprägte Phase. Eine Besonderheit des Automobilismus in der Ersten Republik war, dass auch hier die Politik spürbar wurde. Als die Monarchie zerfiel, überlebten zwei Strukturelemente: die Länder und die politischen Parteien. Die österreichischen Parteien mit ihren scharfen ideologischen Profilierungen (katholisches Leben versus sozialistisches Leben) hatten sich rasch als Weltanschauungsparteien formiert. Diese beiden Lager sollten sich bis zum Ende Österreichs unversöhnlich gegenüberstehen. Straßenverkehrs- und Steuerrecht erfuhren auf Grund der Entwicklung des Automobilismus in der Ersten Republik Änderungen, wobei speziell Letzteres auf Grund der wirtschaftlichen Lage des Staates oft Anlass für heftige Auseinandersetzungen war und sich die diversen Geldbeschaffungsideen als kontraproduktiv erweisen sollten. Im März 1938 erfolgte dann der „Anschluss“, wodurch Österreich Teil des Deutschen Reiches wurde und deutsches Recht auf dem Kraftfahrzeugsektor zur Anwendung kam.

### 1. RECHTLICHE REGELUNGEN

#### 1.1 Die chaotische Situation nach dem Ersten Weltkrieg

Als im November 1918 das alte Habsburgerreich zerbrach, sorgten im klein ge-

wordenen Österreich zunächst die zurückflutenden Fahrzeuge der ehemaligen k. u. k. Armee für eine ziemliche Unordnung. Nationale sowie Ortsausschüsse hatten diese Fahrzeuge für gemeinnützige Zwecke einfach beschlagnahmt. Um solche unrecht-

mäßig im Einsatz befindlichen Fahrzeuge ausfindig zu machen, wurde die deutsch-österreichische Kraftfahrleitung zusammen mit einer Autopolizei bzw. einer Bergekommission tätig und die Besitzer sollten zur Verantwortung gezogen werden. Und um einen Überblick über den Fahrzeugbestand zu erhalten, sollten alle Automobilkenner verpflichtet werden, Passierscheine zu lösen. Konnte jemand keinen Passierschein vorweisen, sollte sein Fahrzeug von der Polizei eingezogen werden. Die ausgegebenen alten Nummerntafeln (schwarze Schrift auf weißem Grund) behielten zunächst ihre Gültigkeit (AAZ 1918a, 37). Die 1905 eingeführten Landesbuchstaben der Kennzeichen wurden (bis 1938) beibehalten.

Anfang Dezember 1918 wurde klar, dass der Passierschein nicht eingeführt wird. Dafür sollte das im Dezember 1917 erlassene Fahrverbot aufgehoben werden. Dadurch wäre das Lenken eines Automobils für jedermann wieder möglich gewesen, der die polizeilichen Bestimmungen erfüllte. Ein anderes Problem war Benzin. Diejenigen, die mit der Verordnung vom Dezember 1917 zum Bezug von Benzin berechtigt waren, sollten es auch jetzt beziehen dürfen – vorausgesetzt, dass es welches gab (AAZ 1918b, 16). 1919 war die Kraftstoffversorgungslage so schlecht, dass die deutsch-österreichische Erdölstelle bekannt geben musste, dass überhaupt kein Benzin mehr an Private abgegeben werden könne (Kiegerl 1996, 113).

Im Februar 1919 trachtete z.B. die Wiener Polizeidirektion Ordnung in das Nummerntafelverzeichnis zu bringen. Vor dem Krieg waren etwa 7.000 Automobile registriert, doch viele davon waren so genannte Karteileichen, weil der Fahrzeugverkauf selten gemäß den Bestimmungen der Polizei mitgeteilt wurde. Der neue Besitzer des Automobils löste sich für gewöhnlich ein neues Kennzeichen und

das alte wurde weitergeführt, wenn nicht durch einen Zufall aufgedeckt wurde, dass es eine „blinde Nummer“ war. Als der Krieg ausbrach, wurde das Chaos mit der Ausgabe von Kriegsnummern noch weiter perfektioniert.

Nach dem Ersten Weltkrieg entschloss sich die Wiener Verkehrspolizei, neue Listen anzulegen. Neu war auch, dass nun die Polizei die Kennzeichen ausgab, und sich der Kennzeichenwerber nicht mehr bei irgendeinem x-beliebigen Schildermaler seine Nummerntafel anfertigen ließ (Seper et al. 2013, 217).

Am 19. Mai 1920 wurden die am 1. Juli 1919 festgesetzten Einschränkungen des Pkw- und Lkw-Verkehrs aufgehoben. Der Automobilverkehr war damit – theoretisch – frei (Benzin war im freien Handel noch immer nicht erhältlich) und als Rechtsgrundlage blieb nur mehr die Ministerialverordnung von 28. April 1910<sup>1</sup> in Kraft, d.h. es waren ein Typenprüfungszeugnis und ein Führerschein notwendig sowie die Sicherheitsmaßnahmen zu befolgen (AAZ 1920e, 13).

Der Föderalismus gedieh prächtig und so konnte jedes Bundesland Verordnungen erlassen, was die Situation auf dem Kraftfahrzeugsektor nicht gerade vereinfachte. Das konnte dazu führen, dass eine staatliche Dienststelle einer anderen staatlichen Institution das Leben erschwerte. Am 12. Dezember 1920 hatte z.B. der Magistrat der Stadt Wien dem Landesbefehlshaberamt für Niederösterreich des Bundesheeres mitgeteilt, dass ab 1. März 1921 der Verkehr von Lkw und Anhängern ohne Gummibereifung unzulässig sei. Die anderen Bundesländer schlossen sich dieser Verfügung an. Da die Masse der Lkw-Bestände des Bundesheeres noch mit Eisenbereifung auf Grund des kriegsbedingten Gummimangels versehen war, kamen auf die Heeresverwaltung beträchtliche finanzielle Ausgaben zu (Spielberger 1976, 90).

Der „Gummikrieg“ ging jedoch weiter. Wien erließ eine Verordnung, wonach ab 1. Jänner 1928 innerhalb des Gemeindegebietes Lkw bis zu drei Tonnen mit Luftbereifung, solche über drei Tonnen mit der so genannten Luftkammerbereifung versehen sein mussten, was ein Verbot der Vollgummibereifung bedeutete. Damit konnten in Niederösterreich oder anderen Bundesländern stationierte Lkw, die nicht diesen Vorschriften entsprachen, im Wiener Gemeindegebiet nicht mehr verkehren. In aller Stille hatte jedoch die niederösterreichische Landesregierung am 11. Oktober 1927 ihrerseits eine Verordnung erlassen, wonach auf den niederösterreichischen Bezirks- und Gemeindestraßen ab 1. Jänner 1928 sämtliche Lkw nur mit Luftbereifung versehen sein durften. So konnten also nach diesem Zeitpunkt Lkw, die den Wiener Vorschriften entsprachen, umgekehrt nicht in Niederösterreich verkehren (Seper et al. 2013, 251). Ein eigenes Kapitel war die Disziplinlosigkeit der Fußgänger. „Traditionell ist der Fußgänger in den Straßen der Stadt ein geheiligtes Objekt. Der Fußgänger kann tun und lassen, was er will (...)“, so die Allgemeine Automobil-Zeitung. Wien bekam seine Fußgänger auch nicht in den Griff („wie man weiß, blieb alles beim alten“). Viel energischer ging Graz die Angelegenheit an. Es wurde eine Verkehrsordnung erlassen, die rigorose Geld- und Arreststrafen vorsah (AAZ 1923, 1).

## 1.2 Die ersten rechtlichen Bestimmungen

In der Ersten Republik kam es sowohl auf dem Gebiet des Straßenpolizeirechts als auch auf dem Gebiet des Kraftfahrrechts erstmals zu Regelungen in Gesetzesform, deren Geltung sich auf das gesamte Staatsgebiet erstreckte. Gemäß der Bundesverfassung von 1920 war der Bund zur Gesetzgebung und Vollziehung im Bereich der Straßenpolizei auf Bundesstraßen so-

wie zur Gesetzgebung und zur Erlassung von Durchführungsverordnungen im Bereich des Kraftfahrwesens zuständig. Die Gesetzgebung und Vollziehung in Angelegenheiten der Straßenpolizei auf Nicht-Bundesstraßen und die Vollziehung des Kraftfahrrechts lag bei den Ländern (Kiegerl 1996, 283).

Im Jahre 1921 wurden das Bundesstraßengesetz einschließlich der Durchführungsverordnungen und die Straßenpolizeiordnung verabschiedet, die am 8. August dieses Jahres gemeinsam in Kraft traten. Das Bundesstraßengesetz trat an die Stelle der bisher für die Reichsstraßen erlassenen veralteten Vorschriften und enthielt hauptsächlich Bestimmungen über Bau, Erhaltung und Verwaltung der zu Bundesstraßen (insgesamt 3.620 km) erklärten Reichsstraßen (ebd., 126 f). Die Straßenpolizeiordnung 1921 umfasste 34 Paragraphen und galt für alle Straßenbenutzer. In Übereinstimmung mit dem Großteil der Landes-Straßenpolizeiordnungen standen am Beginn der für die Bundesstraßen gültigen Straßenpolizeiordnung 1921 Bestimmungen zur Vermeidung von Straßenbeschädigungen. Auch die aus dem Jahre 1915 stammende, von der Militärverwaltung angeordnete Linksfahrordnung, die sich während des Krieges bewährt hatte, wurde hier verankert (Ausnahme Vorarlberg, das weiterhin rechts fuhr). In der Straßenpolizeiordnung waren u.a. die Vorrangstraßen (eine wesentliche Neuerung) und der Radfahrverkehr festgelegt. Für Bundesstraßen gab es nun eine einheitliche Regelung, während für die Landesstraßen immer noch unterschiedliche Vorschriften bestanden (ebd., 127–130). Die für Landesstraßen geltenden Regelungen waren überdies veraltet. Zwecks Beseitigung der gravierenden Differenzen in den einzelnen Landes-Straßenpolizeiordnungen arbeiteten die Landesregierungen im Jahre 1923 eine „Muster-Straßenpolizeiordnung“ (als

Vorbild diente die Tiroler Straßenpolizeiordnung) aus, die allerdings rechtlich nicht verbindlich war. Erst 1925 wurden die verfassungsrechtlichen Grundlagen für ein Straßenpolizei-Grundsatzgesetz geschaffen (ebd., 131).

### **1.3 Das Straßenpolizei-Grundsatzgesetz und die Bundesverfassungs-Novelle 1925**

Im Rahmen der Bundesverfassungs-Novelle 1925 wurden dem Bund auch die Grundsatzgesetzgebung auf Nicht-Bundesstraßen und die Vollziehung des Kraftfahrrechts übertragen, so dass den Ländern lediglich die Ausführungsgesetzgebung und die Vollziehung des Straßenpolizeirechts auf Nicht-Bundesstraßen blieb (Kiegerl 1996, 283 f). Es sollte allerdings vier Jahre dauern, bis das von der Bundesverfassungs-Novelle 1925 vorgesehene Grundsatzgesetz ausgearbeitet war. Eine fehlende Definition des Begriffs „Grundsatzgesetz“ in der Bundesverfassung und die Berücksichtigung der Länderinteressen bezüglich der ihnen verfassungsrechtlich eingeräumten Rechte sorgten für die Verzögerung (ebd., 132). Da zahlreiche Bestimmungen des Straßenpolizei-Grundsatzgesetzes 1929 nahezu gleich lautend in die Straßenpolizeigesetze der Länder übernommen und diese im Verordnungswege auch für die Bundesstraßen verbindlich erklärt wurden, hatte Österreich erstmals ein nahezu einheitliches Straßenpolizeirecht für sämtliche Straßenkategorien (ebd., 135). Das Straßenpolizei-Grundsatzgesetz 1929 sah eine Umstellung auf die Rechtsfahrordnung vor, doch fuhr man bis 1938 im größten Teil Österreichs weiterhin links (ebd., 284).<sup>2</sup>

### **1.4 Das Kraftfahrgesetz von 1929 oder eine unendliche Geschichte**

Mit der Verabschiedung des neuen Kraftfahrgesetzes am 20. Dezember 1929, das

am 1. Juli 1930 in Kraft trat, wurden die Bestimmungen der aus dem Jahre 1910 stammenden Automobilverordnung außer Kraft gesetzt (Seper et al. 2013, 256). Bereits 1921 waren die ersten Überlegungen hinsichtlich eines Automobil-Bundesgesetzes angestellt worden. Auf Grund der zunehmenden Bedeutung des Automobils wurden mit einer Vollzugsanweisung vom 1. Juli 1919 nicht nur alle Kraftfahrangelegenheiten, die bisher vorwiegend unter dem Gesichtspunkt jener Verwaltungszweige behandelt worden sind, mit denen sie jeweils die meisten Berührungspunkte hatten (Gewerbe-, Straßen-, Sicherheitspolizei-, Finanzwesen u.dgl.) unter dem Verwaltungszweig „Kraftfahrwesen“ zusammengefasst. Es wurde auch das Staatsamt (in späterer Folge das Bundesministerium) für Verkehrswesen mit der einheitlichen Wahrung der Interessen dieses Verwaltungszweiges betraut. Auch in die Bundesverfassung wurde das Kraftfahrwesen aufgenommen und dabei die Zuständigkeit zwischen Bund und Ländern derart verteilt, dass Ersterem die Gesetzgebung und die Erlassung der Durchführungsverordnungen, Letzterem die Vollziehung übertragen wurde. Das Bundesministerium für Kraftfahrwesen beabsichtigte, die grundlegenden Vorschriften über das Kraftfahrwesen in einem Bundesgesetz zu erfassen und dessen Durchführung in Bundesverordnungen sicherzustellen. Zu diesem Zweck sollten die geltenden Vorschriften des Kraftfahrwesens überprüft werden (AAZ 1921d, 24).

Die Regierung wandte sich an eine Reihe von Körperschaften mit dem Ersuchen, ihr ausgearbeitete Änderungsvorschläge zu unterbreiten (AAZ 1922b, 20). Aber trotz vieler Enqueten kam so schnell kein neues Gesetz zustande (AAZ 1924a, 6). Die Ausarbeitung der ersten Entwürfe eines neuen Kraftfahrgesetzes und der dazugehörigen Durchführungsverordnung erfolgte durch



die Generaldirektion für das Post-, Telegraphen- und Fernsprechwesen. Maßgeblich dafür waren die Erfahrungen auf dem Gebiet des Kraftfahrwesens (Kiegerl 1996, 166). Optimistische Stimmen erwarteten bereits für 1921 das neue Gesetz (ebd.).

1924 wurde hinausposaunt, dass „das neue Automobilgesetz samt den Verordnungen schon seit geraumer Zeit fertig gestellt sei und allen beteiligten Stellen zugeschickt wurde. Gesetz und Verordnung dürften in wenigen Wochen erscheinen“ (AAZ 1924b, 16). Der Entwurf zum neuen Kraftfahrgesetz, der in einigen wesentlichen Punkten von der seit 1910 bestehenden Verordnung abwich, war den Landes- und Bezirkshauptmannschaften sowie den Interessensvertretungen zur Stellungnahme übermittelt worden. Danach sollte es als Gesetzesvorlage dem Nationalrat unterbreitet werden. Man rechnete damit, dass das Gesetz im März 1925 in Kraft treten werde. Die am heißesten umkämpfte Bestimmung war jene über die Fahrgeschwindigkeit in geschlossenen Ortschaften; es sollte eine höhere Geschwindigkeit gestattet werden (AAZ 1925a, 17). Die AAZ monierte in einem Artikel, dass das „Zugeständnis einer Geschwindigkeit von z.B. 30 km/h das Verantwortungsgefühl des Lenkers schwäche“. Außerhalb geschlossener Ortschaften war nämlich keine ziffernmäßige Begrenzung der Fahrgeschwindigkeit vorgesehen. Man bevorzugte daher seitens der Interessensvertretungen für geschlossene Ortschaften denselben Passus der Geschwindigkeitsregelung, wie er außerhalb des Ortsgebietes vorgesehen war, nämlich „die Fahrgeschwindigkeit (...) unter allen Umständen so zu wählen, dass die Sicherheit der Personen und des Eigentums nicht gefährdet wird“ (AAZ 1925c, 18).

Mitte November 1925 aber war das Gesetz noch immer nicht beschlossen. Daraufhin pilgerte eine Abordnung der Ar-

beitsgemeinschaft für das Kraftfahrwesen zum Handelsminister Hans Schürff und beklagte sich über die Verschleppung der Angelegenheit. Sie klärte ihn über die damit verbundenen schweren wirtschaftlichen Nachteile aller mit dem Automobil in Verbindung stehenden Berufszweige auf. Der Minister beruhigte und versprach für die nächsten Tage eine Behandlung im Ministerrat bzw. Nationalrat (AAZ 1925e, 16). Mitte November hatte der Nationalrat den Gesetzesentwurf dann auch tatsächlich am Tisch. Nun beanspruchte allerdings die Reichssektion der Berufskraftwagenlenker im freien Gewerkschaftsverband den Entwurf; so wurde u.a. eine Reihe grundlegender Bestimmungen verlangt. Auch eine Deputation der im Verbands der Kraftfahrer Österreichs organisierten Kraftwagenlenker wandte sich an den Handelsminister, den Vizekanzler und den Bundesminister für soziale Verwaltung mit 14 Anfragen zum Kraftfahrgesetz und zur Durchführungsverordnung bzw. wurde ein Spezialgesetz für Privatchauffeure, die sozial rechtlos waren, verlangt. Der Vizekanzler und die Minister suchten zu beschwichtigen (AAZ 1925f, 6). Folglich gelang es nicht, den im November 1925 im Nationalrat eingebrachten ersten Entwurf des Gesetzes vor Ablauf der Gesetzgebungsperiode des Nationalrates zur Erledigung zu bringen (AAZ 1928b, 40).

Auch 1926 riss der Widerstand gegen das Kraftfahrgesetz nicht ab. Die Arbeitsgemeinschaft für das Kraftfahrwesen stellte fest, dass das Kraftfahrgesetz und die Kraftfahrverordnung in vielen Punkten einer dringenden Abänderung und Ergänzung bedürften. Ebenso protestierte der Österreichische Motorfahrer-Verband; diese Vereinigung wies auf schwere Mängel in Bezug auf die das Motorrad geltenden Paragraphen hin (AAZ 1926a, 18). Als Nächstes regte sich Widerstand beim Verband österreichischer Automobilhändler;

die verschiedenen einschneidenden und für den Motorsport äußerst harten Bestimmungen hatten die einzelnen Branchenverbände sowie auch die Händler, die bisher keiner Organisation angehört hatten, veranlasst, sich enger zusammenzuschließen (AAZ 1926b, 28). Die Ablehnungsfront gegen das Gesetz wurde immer breiter. Als nächsten Schritt vereinigten sich die Regionalclubs mit dem Österreichischen Automobil Club in einem Kartell, um sämtliche das Kraftfahrwesen betreffende Interessen einheitlich vertreten zu können (AAZ 1926c, 6). Am 1. Jänner 1928 wandte sich der Bundesminister für Handel und Verkehr Hans Schürff via Presse an die Öffentlichkeit. Er berichtete, dass die Bundesregierung unmittelbar vor Weihnachten 1927 einen neuen Entwurf im Nationalrat eingebracht habe und er die Hoffnung habe, dass die Vorlage diesmal in kurzer Zeit zum Gesetz erhoben werde (AAZ 1928a, 1). Wie verpolitisiert sogar das Verkehrswesen war, sei an einem Beispiel erläutert. Das Verhältnis der Gemeinde Wien zur Wiener Polizei war kein gutes. 1928 fanden die Juristen der Stadt Wien heraus, dass der Gemeinde das Recht zustehe, eine eigene Verkehrspolizei einzurichten. Sofort wurde in einem Artikel der AAZ befürchtet, „da bei den Sozialdemokraten alles vom Parteistandpunkt aus betrachtet wird“, dass bei der Ausübung der Verkehrspolizei mit zweierlei Maß gemessen werde und es zu Schikanen gegenüber Autolenkern kommen könnte, „die nicht zur sozialdemokratischen Parteifahrt schwören“ (AAZ 1928c, 12).

Am 1. Juli 1930 trat schließlich das neue Kraftfahrgesetz, das als Rahmengesetz 17 Paragraphen umfasste, in Kraft. Die entsprechende Verordnung umfasste 16 Abschnitte und 112 Paragraphen (AAZ 1930d, 11). Es hatte nicht weniger als acht Jahre gedauert, bis das Gesetz im Nationalrat verabschiedet worden war. Infolge der po-

litischen Verhältnisse kam der Nationalrat nicht dazu, den Entwurf auf die Tagesordnung in einer der Sitzungen zu stellen, die notwendigen Debatten abzuführen und den Entwurf schließlich zum Gesetz werden zu lassen, wie die AAZ feststellte (AAZ 1930a, 7). Grundsätzliche Fragen wurden nun eindeutig geregelt, wie u.a. die Zwangshaftpflichtversicherung. Die Geschwindigkeit wurde in geschlossenen Ortschaften mit 35 km/h statt der bisher geltenden 15 km/h festgesetzt.<sup>3</sup> Die Fahrer einspuriger Motorräder mussten sich einer Fahrprüfung unterziehen, was für wenig Begeisterung sorgte (Seper et al. 2013, 256). Das typische Fahrzeug der Ersten Republik war das Motorrad und nicht der Pkw, der in der Hand der „Reichen“ blieb<sup>4</sup> (Hanisch 1994, 170). Ab 1930 war auch die ärztliche Untersuchung jedes Führerscheinwerbers vorgesehen. Bis zu diesem Zeitpunkt wurde nur wegen offensichtlicher körperlicher Gebrechen der Führerschein verweigert. Auch der Fahrschulbetrieb wurde geregelt und die Qualifikation der Prüfer im Gesetz festgelegt. Die Erteilung der Bewilligung zur Errichtung einer Fahrschule war an die Überprüfung gekoppelt, ob der Bewerber „in geordneten wirtschaftlichen Verhältnissen“ lebte. Außerdem wurden neue Kennzeichentafeln ausgegeben (weiße Schrift auf schwarzem Grund) (Seper et al. 2013, 257).

Das Kraftfahrgesetz war ein Rahmengesetz, das durch Verordnungen detailliert werden musste. Die Durchführungsverordnungen konnten bereits ab dem Folgetag nach der Kundmachung des Gesetzes erlassen werden. Gleichzeitig mit dem Kraftfahrgesetz hatte der Nationalrat auch ein zweites Gesetz verabschiedet: das Bundesgesetz über Grundsätze der Straßenpolizei (Straßenpolizei-Grundsatzgesetz) (AZZ 1930b, 7; ebd., 11). Gemäß Artikel VI Straßenpolizei-Grundsatzgesetz sollten die Ausführungsgesetze der Länder mit

Ausnahme von Wien gleichzeitig, und zwar am 01.10.1930, in Kraft treten. Doch nicht alle Bundesländer konnten den Termin einhalten. Oberösterreich und die Steiermark waren 1931 die Schlusslichter. Vorbild für die Ausführungsgesetze war ein Entwurf des Landes Niederösterreich. Bei den Begriffsbestimmungen machten die Länder von ihrer Ausführungsgesetzgebungskompetenz ausgiebigen Gebrauch. Hinsichtlich Gewicht und Abmessungen von Fahrzeugen kam es zu differierenden Vorschriften, so dass es geschehen konnte, dass ein Kraftfahrzeug in einem Bundesland zum Verkehr zugelassen wurde und in einem anderen jedoch nicht. Abhilfe schaffte hier erst das Kraftfahrzeuggesetz 1937, das diese Fahrzeugmerkmale den einheitlichen Vorschriften des Bundes über das Kraftfahrzeugwesen unterwarf (Kiegerl 1996, 152 f).

Das neue Kraftfahrzeuggesetz gebar auch ein Gremium, den so genannten Kraftfahrbeirat, der beim Bundesministerium für Handel und Verkehr eingerichtet wurde (AAZ 1930f, 13). Diese Einrichtung wurde paritätisch aus Kraftfahrzeugbesitzern und Berufsschauffeuren gebildet und sollte der Anwalt der österreichischen Kraftfahrer sein. Der Kraftfahrbeirat durfte Gutachten und Anträge an die mit dem Kraftfahrzeugwesen befassten Ministerien erstatten und zu den Entwürfen der den Automobilität betreffenden Gesetze, Verordnungen und grundsätzlichen Erlasse Stellung nehmen (Seper et al. 2013, 260). Um ein, wie es hieß, effektives Arbeiten zu ermöglichen, wurde der Kraftfahrbeirat mit dem Kraftfahrzeuggesetz 1937 verkleinert (Kiegerl 1996, 201). Dieses Gremium war eher zahnlos, denn sein Einfluss auf die Ministerien und das Parlament war recht bescheiden (Seper et al. 2013, 260).

### 1.5 Das Kraftfahrzeuggesetz 1937

Mitte Juli 1932 sickerte durch, dass eine Änderung des Kraftwagengesetzes bevor-

stehe. Allerdings wurde der Entwurf nicht zuerst dem Kraftfahrbeirat, sondern den politischen Instanzen zur Begutachtung vorgelegt (Fahrrad, Motorrad, Auto-Zeitung 1932a, 1). Es zogen mehrere Jahre ins Land und so wurde am 10. Juli 1936 das frühere, aus dem Jahre 1930 stammende Kraftfahrzeuggesetz durch die neuere, vom Kraftfahrbeirat ausgearbeitete Fassung ersetzt, die allerdings nicht besser war als die alte (Seper et al. 2013, 272).

Die rasche Entwicklung des Kraftfahrzeugwesens und die Erfahrungen mit dem Kraftfahrzeuggesetz 1929 hatten eine Novellierung der kraftfahrrechtlichen Vorschriften erforderlich gemacht. So entstanden das Kraftfahrzeuggesetz 1937 und die zur Durchführung dieses Gesetzes notwendige Kraftfahrverordnung 1937. Mit diesen Vorschriften wurde nicht nur dem Stand der Entwicklung des Kraftfahrzeugwesens, sondern den allgemeinen Bestrebungen nach einer Verwaltungsvereinfachung Rechnung getragen. Die bisher durch die Straßenpolizeivorschriften erfolgte Festlegung der Eigenschaften von Kraftfahrzeugen (Gewicht, Abmessungen, Einrichtung und Ausrüstung der Kraftfahrzeuge) und Anhängern waren darin enthalten. Diese wichtigen Bestimmungen sowohl für Kraftfahrzeugbesitzer als auch für die Kraftfahrzeugindustrie erfolgten im Interesse einer bundeseinheitlichen Regelung nun durch gesetzliche Vorschriften (Seper et al. 2013, 273). Auch bei den Kleinkrafträdern gab es Änderungen (Hubraum höchstens 200 cm<sup>3</sup>, keine Haftpflichtversicherung, keine Fahrprüfung, sondern nur Nachweis der Kenntnis der notwendigen Vorschriften). Weiters wurde das Wechselkennzeichen (für zwei Kraftfahrzeuge) eingeführt. Auch die Politik machte sich wieder bemerkbar, denn eine Bestimmung sah vor, „notorischen Staatsfeinden“ den Führerschein zu verweigern (AAZ 1936a, 4; Seper et al. 2013, 272).



1935 war auf Grund des Genfer Abkommens über die Vereinheitlichung der Straßenverkehrszeichen ein neues Straßenpolizei-Grundsatzgesetz erlassen worden. Gleichzeitig mit der am 1. Mai 1937 in Geltung getretenen Kraftfahrverordnung traten auch die Ausführungsgesetze des Straßenpolizei-Grundsatzgesetzes 1935 in Kraft (Österreichische Touring-Zeitung 1937, 9).

Ein rechtliches Kuriosum der Ersten Republik war die Lastkraftwagen-Verkehrsordnung. Um sich der Konkurrenz des Lkws zu erwehren und die Eisenbahn konkurrenzfähig zu halten, wurde bereits nach dem Ersten Weltkrieg der Verkehr mit Lkw beschnitten. Die Bestimmungen der Lkw-Verkehrsordnung wurden mit 31. Juli 1937 neuerlich in Kraft gesetzt. Beklagt wurde von der Wirtschaft, dass „es nicht angehe, die mit ungeheuren Defizit belastete Bahn immer wieder zu schützen und wichtige Zweige der Volkswirtschaft zu schädigen bzw. der Vernichtung preiszugeben“, d.h. mit diesem Gesetz den Ruin der österreichischen Lkw-Industrie heraufzubeschwören (AAZ 1936b, 6).

1937 fiel auch eine für das Kraftfahrwesen außerordentlich wichtige Entscheidung des Obersten Gerichtshofes. Bis zu diesem Zeitpunkt wurden Automobile im strafrechtlichen Sinne als „besonders gefährlich“ angesehen und nur in Ausnahmefällen diese besondere Gefährlichkeit nicht angenommen. Auf bespannte Fuhrwerke und Radfahrer, die die gleiche Verantwortung für die Sicherheit des Gesamtverkehrs trugen, kam z.B. diese drakonische Auffassung nicht zur Anwendung. Bei Kraftfahrzeugunfällen, bei denen eine schwere Verletzung oder der Tod eines Menschen eingetreten war, wurden entsprechend „der Natur der Fahrzeuge“ („elementare Kraft, wobei durch komplizierte, äußerst empfindliche maschinelle Einrichtungen das Fahren mit einer bedeutenden Geschwin-

digkeit dienstbar gemacht wird“) in der Regel „besonders gefährliche Verhältnisse“ angenommen. Mit der Entscheidung des Obersten Gerichtshofes vom 23. Juni 1937 wurden Kraftfahrzeuge in der Regel daher nicht mehr als „besonders gefährlich“ betrachtet. Dies wirkte sich positiv auf die Strafqualifikation einer Handlung und die allfällige Bestrafung eines angeklagten Lenkers eines Kraftfahrzeuges aus (AAZ 1937, 1 f).

Zwischen 1938 und 1945 wurden im ehemaligen Österreich schrittweise die reichsdeutschen Straßenverkehrsvorschriften eingeführt. Diese sorgten sowohl auf dem Gebiet des Kraftfahrrechts als auch auf dem Gebiet des Straßenpolizeirechts für zahlreiche Umstellungen. Das Deutsche Reich brachte u.a. zu Stande, worum sich die Österreicher jahrelang herumgedrückt hatten, dass nämlich innerhalb weniger Monate in der Ostmark ausnahmslos der Rechtsverkehr eingeführt wurde (abgeschlossen am 19. September 1938) (Kiegerl 1996, 284).

## 2. DIE ABGABENPOLITIK

### 2.1 Der „Kantönligeist“ der Bundesländer in Bezug auf die Kraftfahrzeugabgabe

Bund, Länder und Gemeinden zeigten sich, was die Geldbeschaffung aus dem Kraftfahrzeugverkehr betraf, als äußerst erfinderisch – was kein Wunder war. Der Kursverfall der Währung nahm nach dem Krieg beängstigende Formen an und verschlimmerte sich durch die katastrophale wirtschaftliche Lage. Die hohen Staatsausgaben konnten durch die Einnahmen nicht einmal annähernd kompensiert werden. Das Loch, das zwischen Einnahmen und Ausgaben klaffte, wurde immer größer. Ende 1923 zeigte das Sanierungsprogramm der Regierung Ignaz Seipel Wirkung: Das Budget war ausgeglichen

und der Kurswert der Krone stabilisiert<sup>5</sup> (Weissensteiner 1990, 106). Infolge eines radikalen Sparprogramms gelang jedoch nicht die Sanierung der Wirtschaft; die Betriebe sperrten massenhaft zu und die Arbeitslosigkeit war nicht in den Griff zu bekommen.

Eine der ersten fiskalischen Maßnahmen auf dem Kraftfahrzeugsektor war die am 17. Dezember 1918 bekannt gemachte Vollzugsanweisung des Staatssekretärs für Finanzen, mit dem die bisherige Begünstigung des steuerfreien Bezuges von Benzin für den Betrieb von Motoren aller Art aufgehoben wurde (Seper et al. 2013, 217). 1919 preschte Wien zur Beseitigung des Defizits mit einer Reihe von Steuerprojekten vor (AAZ 1919a, 41). Im Juli 1919 wurden in einer Wiener Stadtratsitzung Gemeindeabgaben für Pkw zu je sechs PS-Gruppen beschlossen. Für Lkw dagegen konnte eine Reduzierung der Abgabe um die Hälfte erreicht werden (AAZ 1919b, 10). Ende Juli 1919 lag der Entwurf des Automobilsteuergesetzes für Niederösterreich<sup>6</sup> vor. Abgabepflichtig waren Kraftfahrzeuge, die die Straßen Niederösterreichs benützten. Ausgenommen waren Automobile des „deutschösterreichischen Staates, des Landes Niederösterreich und der Gemeinden, die Feuerwehr, Lkw“ und ähnlicher Einrichtungen. Kritisiert wurde, dass sich angesichts dieser Abgabenhöhen nur „wirklich sehr reiche Leute“ zum Ankauf eines Automobils entschließen werden. Einmal mehr wurde eine Reichssteuer und keine Landessteuer(n) gefordert (AAZ 1919c, 11). Tatsächlich verzichtete Wien – zunächst – auf die Automobilsteuer. Der erfolgreiche Flugmotorkonstrukteur, Automobilrennfahrer und Direktor Otto Hieronimus meldete sich zu Wort und forderte statt der PS-Besteuerung eine Benzinsteuern, die weitaus gerechter wäre und nach der verbrauchten Treibstoffmenge („Benzinfresser zahlen mehr“) entrichtet würde.

Neuerlich wurde die Schaffung einer Staatssteuer anstelle der Landesautomobilsteuern gefordert. Die AAZ bemerkte, dass es so etwas wie „Interessen der Industrie“ gäbe; eine blühende Automobilindustrie bringe dem Staat mehr direkte und indirekte Steuern als die schärfste Automobilsteuer (AAZ 1919d, 27). Im April 1920 geisterte wieder die Einführung einer Wiener Kraftfahrzeugabgabe durch die Medien (AAZ 1920b, 24 f). Ebenfalls im April 1920 überraschte der Staatssekretär für Finanzen Richard Reisch während der Budgetdebatte im Parlament mit der Ankündigung einer Steuer für Automobile, aber nicht um die staatlichen Einnahmen zu vermehren, sondern rein aus abgabetechnischen Gründen. Diese Steuer müsse vom Staat und nicht von den Ländern und Gemeinden eingehoben werden, auch wenn dann ein Großteil davon an diese überwiesen werde (AAZ 1920d, 23).

In Wien wurde es im April 1921 ernst – das Gesetz zur Einhebung einer Abgabe von Kraftwagen wurde verlautbart (AAZ 1921a, 26). Bereits im Februar 1921 erfolgte aus Protest dagegen ein Zusammenschluss aller am Automobilismus interessierten Kreise und die Zeitschrift „Österreichischer Motor – Der Flug“ gebrauchte für die unter der Steuerlast stöhnenden Automobilisten (erstmal) den Begriff der „Melkkuh“. Der Vertreter der Stadt Wien verteidigte den Vorstoß der Wiener Regierung damit, dass diese seit 1918 von der Regierung – ohne Erfolg – eine einheitliche Automobilsteuer gefordert habe und sobald ein Bundesgesetz zur Einhebung einer Kraftfahrzeugsteuer vorläge, würde Wien sein Gesetz aufheben (Österreichischer Motor – Der Flug 1921, 9 f). Der zuständige Sektionschef im Bundesministerium für Finanzen begründete, weshalb keine Bundesautomobilsteuer kommen werde, mit folgender Erklärung: Wien verlangte nämlich die volle vom

Bund eingehobene Summe. Die Bundesverwaltung sah daher keinerlei Veranlassung, das mit Kosten verbundene Inkasso für das Land zu besorgen (AAZ 1921b, 23). Damit war eine Pattsituation entstanden, die auf dem Rücken der Autofahrer ausgetragen wurde. Der Weg ins Chaos war vorprogrammiert.

In Österreich waren damals über 60.000 Personen (eine andere Quelle spricht sogar von 200.000 Menschen) in den einschlägigen Industrie- und Gewerbebranchen, die mit dem Automobil zu tun hatten, beschäftigt. Man befürchtete daher nicht ohne Grund, dass diese Personen direkt oder indirekt von einer Automobilsteuer betroffen sein könnten. Denn im Vergleich mit anderen Staaten war der Wiener Steuersatz um ein Mehrfaches höher. Aber auch Niederösterreich, Linz, Salzburg und Innsbruck bastelten an Steuergesetzen, die unterschiedlicher kaum sein konnten. War in Wien und Niederösterreich die Motorleistung die Grundlage für die Besteuerung, so zog Linz die Anzahl der Sitze heran (AAZ 1921c, 18). Die Bundesländer konnten je nach Belieben „ihre“ Automobilsteuer (auch Kraftwagenabgabe genannt) bemessen. Wien gebührt der negative Ruhm, die höchsten Abgaben kassiert und die Stadt entmotorisiert zu haben. Von 1924 bis 1929 sollte in Wien der Bestand an Kraftfahrzeugen um 17 % sinken, während im übrigen Österreich im gleichen Zeitraum ein Zuwachs von 55 % zu verzeichnen war<sup>7</sup> (Seper et al. 2013, 256).

Die Steuern mussten allerdings durch die Hyperinflation bald nachgebessert werden (AAZ 1921f, 19). 1922 wurde die Gemeindeabgabe von Kraftwagen für Wien um das Fünffache bzw. Zehnfache erhöht<sup>8</sup> (AAZ 1922a, 12; AAZ 1922c, 27). Ende 1923 beschloss der Wiener Landtag neuerlich eine Erhöhung der Automobilsteuer<sup>9</sup> um das Zehnfache des bisherigen Satzes, gegen die der Verband der österreichischen

Automobilhändler sofort Protest einlegte. Besonders verärgert war das Gremium auf Grund der Tatsache, dass Finanzstadtrat Hugo Breitner<sup>10</sup> vor der Dekretierung so einschneidender Belastungen nicht das Einverständnis der beteiligten Kreise gesucht habe (Österreichischer Motor – Der Flug 1923, 22). Oberösterreich und Salzburg hatten übrigens auch 1924 noch keine Kraftwagenabgabe eingeführt<sup>11</sup> (Allgemeine Sport-Zeitung 1924, 413). Viele Wiener Automobilbesitzer meldeten 1924 folglich ihr Fahrzeug ab, was dazu führte, dass Breitner (Automobil ist „Luxusfahrzeug der Reichen“) bloß 39 Milliarden statt der veranschlagten 57 Milliarden Kronen eingenommen hat (Österreichischer Motor – Der Flug 1925, 37).

In den folgenden Jahren wurden immer wieder von Pro-Kraftfahrzeuggremien Überlegungen hinsichtlich einer gerechten Automobilbesteuerung gewälzt. Das Bundesministerium für Handel und Verkehr zeigte sich – wieder einmal – bereit, eine Bundeskraftwagenabgabe einzuführen und gemäß einem Vorschlag der Handelskammer Wien statt einer Benzinsteuer sollte eine Steuer auf die Bereifung der Automobile eingehoben werden (AAZ 1925b, 24). Auch eine Straßenverkehrssteuer wurde angeregt (AAZ 1925d, 38).

Der schlechte Zustand der österreichischen Straßen – als Hindernis für einen florierenden Fremdenverkehr betrachtet – sorgte immer wieder für Ideen, wie man Geld zur Sanierung auftreiben könnte. Anleihen wären ein Mittel gewesen, nur hätten die Länder zu diesem Zweck auf Grund der Einführung einer Bundesautomobilsteuer auf „ihre“ Kraftwagenabgaben verzichten müssen – wozu sie keinesfalls bereit waren (AAZ 1927a, 10). 1927 fand sich Wien immerhin zu einer Senkung der Kraftwagenabgabe bereit (AAZ 1927b, 34), dafür hoben 1928 die Steiermark, Kärnten und Tirol die Kraftwagenabgabe an (Österrei-

chische Touring-Zeitung 1928a, 1; Österreichische Touring-Zeitung 1928b, 3). Um den Ansturm des Parteienverkehrs hinsichtlich der Kraftwagenabgabe in Wien bewältigen zu können, wurden die Sprechstunden beim Wiener Magistrat ab 2. Mai 1928 eingeschränkt (Österreichische Touring-Zeitung 1928c, 1). Die Arbeitsgemeinschaft für das Kraftfahrwesen wurde nicht müde, auf das Steuerchaos (bzw. das Mautwesen für „landfremde“ Automobilisten<sup>12)</sup> in Österreich hinzuweisen. Es basierte auf nicht weniger als 33 verschiedenen Gesetzen und Verordnungen sowie elf verschiedenen Steuern (inklusive der Steuern der Städte Linz und Steyr) (AAZ 1928d, 24). Über Reaktionen der Bundesregierung und der Länder ist nichts bekannt. Dafür zeichnete sich am Horizont eine Bundes-Benzinsteuer ab; Ende 1928 lag ein diesbezüglicher Gesetzesentwurf vor, der bald dem Parlament übermittelt werden sollte. Der Ertrag sollte auf die Länder zwecks Straßenerhaltung aufgeteilt werden (AAZ 1928e, 59). In der einschlägigen Presse fand sie die Zustimmung, weil diese Steuer die finanzielle Belastung nach dem Grad der Straßenabnutzung auf alle Fahrzeuge gerecht verteile (Österreichische Touring-Zeitung 1929, 1).

Der Erfindungsreichtum bei der Geldbeschaffung wurde schon angesprochen. Auch der Fiskus stand dem in nichts nach, wenn es darum ging, aus einem Automobilbesitzer Geld herauszupressen. Eine Möglichkeit war die Einschätzung des Automobilisten hinsichtlich seiner allgemeinen Steuern. Fand die Steuererklärung nicht die Zustimmung der Steuerbehörde, kam die Drohung „Sie haben ja ein Automobil“ (d.h. sie müssen vermögend sein) ins Spiel. In der Praxis gab es tatsächlich Fälle, in denen die Einkommenssteuer erhöht wurde, was dazu führte, dass potentielle Autokäufer vom Erwerb eines Fahrzeuges Abstand nahmen (AAZ 1929a, 7).

Im März 1929 lag noch immer kein Gesetz zur Einführung der Benzinsteuer vor, die die Kraftfahrzeugabgaben der Länder ablösen sollte. Knackpunkt im Verteilerschlüssel war einmal mehr Wien, weshalb nichts weiterging (AAZ 1929b, 46). Apropos Wien, gegen Jahresende 1929 verkündete Stadtrat Breitner<sup>13)</sup> eine Reduzierung der Kraftwagenabgabe für Kleinautos bis 7 Steuer-PS (AAZ 1929c, 38).

Mitte Juli 1930 wurden den Interessensvertretungen und Behörden der Entwurf eines Bundesgesetzes für eine Benzinsteuer sowie der Entwurf eines Bundesgesetzes für eine Kraftwagenabgabe zur Kenntnis gebracht, die heftig kritisiert wurden. So hätte die vorgeschlagene Kraftwagenabgabe in Verbindung mit der Benzinsteuer eine Erhöhung der bisherigen Kraftwagenabgaben in Wien bedeutet; insbesondere bei leistungsschwächeren Fahrzeugen bis zu einem Ausmaß von 80 %! Lediglich die Kraftfahrzeuge von mehr als 13 Steuer-PS hätten weniger bezahlt, was eine Begünstigung der Luxusfahrzeuge bedeutet hätte. Auch die bisher schonend behandelten Motorräder<sup>14)</sup> hätten eine Benzinsteuer und eine Kraftwagenabgabe entrichten müssen (Österreichische Touring-Zeitung 1930, 2). Die bisher eingehobene Kraftwagenabgabe war übrigens nur in Vorarlberg und (seit 1929) im Burgenland zur Verbesserung der öffentlichen Straßen zweckgebunden (AAZ 1930c, 49). Der Rechtsanwalt des Verbandes der Automobil-Industriellen unterzog sich der Mühe, die Einnahmen des Staates auf Grund der Benzinsteuer und der Kraftwagenabgabe auf Basis der 17.000 steuerpflichtigen Kraftfahrzeuge und Motorräder zu berechnen. Er kam auf ein Plus von 6 Millionen Schilling gegenüber den bisher eingenommenen 18,5 Millionen Schilling. Als weitere Einnahmequelle war im Gesetz die Beimischung von teurem Spiritus zum Benzin vorgesehen. Es sollte sich hier um eine Notstandsaktion

für die Landwirtschaft handeln, um einen Zwangsabnehmer für die von ihr erzeugten Spiritus(überkapazitäten) zu schaffen (AAZ 1930e, 50).

Am 27. Jänner 1931 wurde schließlich im Parlament mit den Stimmen der bürgerlichen Parteien gegen die Stimmen der Sozialdemokraten das neue Bundesgesetz über die Kraftfahrzeugabgabe und die Benzinsteuern beschlossen, das am 1. Mai 1931 in Kraft trat. Verlierer waren Motorradfahrer<sup>15</sup>, Taxis und Lkw, die von der Kraftfahrzeugabgabe nicht mehr befreit waren (Der Arbeiter-Radfahrer 1931a, 2). Die Benzinsteuern wurden mit „13 Groschen vom Kilogramm Eigengewicht“ festgesetzt. Außerdem wurde die Möglichkeit zur Beimengung von Spiritus zum Benzin in das Gesetz aufgenommen<sup>16</sup>, die vom Finanzminister angeordnet werden konnte (Der Arbeiter-Radfahrer 1931b, 1). Die Interessensverbände organisierten spontan eine Demonstration über den Ring, die allerdings schwach besetzt war, von der Polizei vom Parlament abgedrängt wurde und durch die Vermengung mit dem normalen Verkehr in einem Verkehrschaos endete (Seper et al. 2013, 257).

Bereits am 7. Oktober 1931 wurde die Benzinsteuern erhöht. Weiters wurden das Kraftfahrlineiengesetz und eine Verkehrssteuer beschlossen (Österreichische Touring-Zeitung 1931, 2). Die Erhöhung der Benzinsteuern<sup>17</sup> erfolgte infolge der außerordentlichen Notlage des Staates (Der Arbeiter-Radfahrer 1931c, 1). 1931 war auf Grund der ökonomischen Krise die Creditanstalt zusammengebrochen, was verheerende Auswirkungen auf die Stabilität der österreichischen Währung, Wirtschaft und Industrie hatte. Neben Gehaltskürzungen und Entlassungen von Bundesangestellten wurde u.a. auch ein zweiprozentiger Krisenzuschlag zur allgemeinen Warenumsatzsteuer beschlossen (Ministerratsprotokoll 1931, 1–11).

In einem Artikel der AAZ wurde festgestellt, dass in Österreich Überbesteuerungen nichts Neues wären und alle Schäden, die durch eine unvernünftige Steuergesetzgebung entstünden, laut den verantwortlichen Politikern nur durch die Wirtschaftskrise bedingt wären (AAZ 1932, 9). Vielmehr war das österreichische Kraftfahrwesen durch eine außerordentlich hohe Besteuerung in Not geraten. Vom August bis Oktober 1931 wurden über 8.300 Kraftfahrzeuge abgemeldet, um sich die Abgaben zu ersparen (Der Arbeiter Rad- u. Kraftfahrer 1932a, 6; Österreichische Touring-Zeitung 1932, 30). Eine spürbare Schädigung erfuhr die Automobilindustrie; waren 1929 noch 12.000 Personen beschäftigt, sank die Zahl 1932 auf 4.000 (Fahrrad, Motorrad, Auto-Zeitung 1932b, 12). Der Bundesvoranschlag für 1933 sah Einnahmen aus der Benzinsteuern, Kraftwagenabgabe und Kraftwagenverkehrssteuer in der Höhe von 47 Millionen Schilling vor. Interessant ist in diesem Zusammenhang festzustellen, dass der Anteil daraus zur Straßenerhaltung seit 1930 kontinuierlich<sup>18</sup> gesunken ist, um 1933 wieder leicht zu steigen (Der Arbeiter Rad- und Kraftfahrer 1932b, 2).

Der Österreichische Touring-Club stellte fest, dass auch ein zweiter „Angriff“ auf das Kraftfahrwesen erfolgte, und zwar in Form eines Erlasses des zuständigen Ministeriums, das von seinen Unterbehörden energischstes Vorgehen gegen den Kraftfahrer forderte. Selbst „belangloseste Übertretungen“ wären durch hohe Geld- und sogar Arreststrafen zu ahnden (Österreichische Touring-Zeitung 1933a, 1). Auch bei den jährlichen Überprüfungen der Kraftfahrzeuge waren die Gebühren ungerechtfertigt hoch und überstiegen die Selbstkosten beträchtlich. Nicht zu reden von der Höhe der Haftpflichtversicherungsprämien, die in Österreich eingehoben wurden (AAZ 1933, 1).



Der nächste Anschlag auf die Geldbörse der Automobilbesitzer drohte im September 1933. Der Ministerrat beschloss ohne Kontaktaufnahme mit den Interessensvertretern die Preisbindungsklausel<sup>19</sup> für Spiritus, der dem Treibstoff beige-mengt werden sollte, aufzuheben, was im Endeffekt auf eine Benzinpreiserhöhung hinausgelaufen wäre (Der Arbeiter Rad- u. Kraftfahrer 1933, 1). Die Kraftfahrer wären somit gezwungen, statt des bewährten Benzins ein wesentlich teureres Benzin-Spiritusgemisch zu verwenden. Ein solcher Gemischbetrieb konnte u.a. bei einem Fahrzeug für technische Probleme sorgen (Österreichische Touring-Zeitung 1933b, 4).

Mit 1. Juli 1934 wurde die Kraftwagenabgabe neu geregelt. Dabei kam die Regierung den Motorradfahrern entgegen; Kraft-räder mit einem Hubraum bis einschließlich 350 cm<sup>3</sup> wurden von der Abgabe befreit. Außerdem wurden Maßnahmen gesetzt, den automobilen Fremdenverkehr finanziell zu entlasten (AAZ 1934a, 6). Auch die heimischen Autofahrer mit Fahrzeugen mit einem kleinen Hubraum (bis 1.500 cm<sup>3</sup>) durften sich über eine moderate Entlastung freuen. Fahrzeuge mit einem größeren Hubraum mussten allerdings tiefer in die Tasche greifen (Österreichische Touring-Zeitung 1934a, 49). Auf der anderen Seite wurden lange gehegte Befürchtungen wahr: Das Bundesministerium für Finanzen führte per Verordnung vom 6. Juli 1934 den Beimischungszwang von Spiritus (zu 20 %) zum Benzin<sup>20</sup> ein (Österreichische Touring-Zeitung 1934b, 13). Im Oktober 1934 trat der außerordentliche Zuschlag zur Benzinsteuer in der Höhe von vier Groschen pro Kilogramm Benzin in Kraft. Die Mehreinnahmen sollten dem Straßenbaufonds zugutekommen (AAZ 1934b, 15). Mit dieser Maßnahme war allerdings eine Grenze überschritten worden. Die Taxibesitzer taten sich zu einem Protest zusammen, wie ihn Wien noch

nicht erlebt hatte. Sie fuhren in die Innere Stadt und blockierten dort den Verkehr und demonstrierten mit einem Hupkonzert ihr Elend (Seper et al. 2013, 265).

Die Befreiung von der Kraftwagenabgabe für Motorräder bis 350 cm<sup>3</sup> sorgte für einen sichtlichen Impuls und sie war auch dafür ausschlaggebend, dass die österreichische Bundesregierung die Kraftwagenabgabe mit 1. Mai 1935 zur Gänze außer Kraft setzte (Seper et al., 267). Die Kraftwagenabgabe<sup>21</sup> hatte sich als wirtschaftshemmende, fiskalisch unzuweckmäßige Besteuerung eines der wichtigsten Verkehrsmittel erwiesen (AAZ 1935a, 12). Man hoffte seitens der Regierung, den Entfall der Einnahmen durch eine Vermehrung des Kraftfahrzeugbestandes, durch Belebung des Marktes, durch Erhöhung des Kraftstoffverbrauches und schließlich durch Schaffung neuer Arbeitsplätze wettzumachen (AAZ 1935b, 7). Ab 9. Juli 1935 erhöhten die Benzinfirmen den Benzinpreis auf Anraten der Regierung nur um einen Groschen pro Liter, obwohl ihnen drei Groschen zugestanden wären (AAZ 1935c, 52).

Wurden die Autobesitzer 1935 steuerlich entlastet, so traf sie ein Jahr später die 1931 eingeführte Krisensteuer, die auf Fahrzeuge neben der Warenumsatzsteuer eingehoben wurde (Europa Motor 1936, 20). 1936 sollte der Benzinverbrauch (und damit die Einnahmen) nicht zunehmen, obwohl die Anzahl der Pkw gestiegen war. Verursacht wurde dies durch einen deutlichen Rückgang an Lkw, der auf künstliche Einschränkungen durch staatliche Regulierungsmaßnahmen (zu Gunsten der maroden Bundesbahnen) zurückzuführen war (ebd., 15).

## 2.2 Zölle, Mauten und andere Einnahmequellen

Behörden, Länder und Gemeinden loteten aus, wie viel an Belastungen und Behin-

derungen das Kraftfahrwesen verträgt. Das Staatsamt für Finanzen zeigte sich als besonderer Förderer des für Österreich wichtigen Fremdenverkehrs in volkswirtschaftlicher Hinsicht. Ein Erlass von 1920 legte fest, dass beim Einreisen ausländischer Automobile in die Alpenrepublik ein Kautionsbeitrag zu erlegen war, der dem Wert des Fahrzeuges entsprach (AAZ 1920a, 20). In der Monarchie war der Automobiltourismus ein blühender Erwerbszweig gewesen und hatte viel Geld ins Land gebracht. Nach dem Krieg war diese Einnahmequelle nahezu versiegt und sollte wieder belebt werden (AAZ 1920c, 12). Der Fremdenverkehr an sich war nämlich einer der wenigen Aktivposten, den der Haushalt der Republik Österreich aufzuweisen hatte. Der Staat förderte alle möglichen Formen des Fremdenverkehrs; auf den Automobiltourismus wurde schlicht und einfach vergessen (AAZ 1920f, 12). Schließlich dürfte die Vernunft gesiegt haben und es lebte 1922, rechtzeitig zu Beginn der Reisesaison, das Verfahren der Grenzpassierscheine (Triptyques) wieder auf, die einem zollfreien Grenzübertritt mit einem Kraftfahrzeug dienten. Diese Triptyques wurden vom Touring-Club nach Beibringung einer Bankgarantie ausgestellt, deren Höhe sich je nach dem Land, nach Art, Wert und Gewicht des Automobils usw. richtete und welche auf die ausländische Währung ohne Befristung zu lauten hatte (Österreichischer Motor – Der Flug 1922, 17). 1934 wurde für ausländische Reisende mit ihren Fahrzeugen der abgabefreie Zeitraum von 60 auf 90 Tage verlängert. Bei Überschreitung dieser Frist wurde nur für jeden abgabepflichtigen Tag ein Betrag von zwei Schilling für Kraftwagen und ein Schilling für Motorräder beim Grenzzollamt eingehoben. Die Regierung erwartete sich von dieser Maßnahme eine Förderung des automobilen Fremdenverkehrs (AAZ 1934a, 6).

Zölle auf Mineralölprodukte sorgten laufend für Teuerungen und belasteten so die Geldbörse der Autobesitzer (AAZ 1921e, 22). Auch die 1924 verordnete Erhöhung der Zölle auf aus dem Ausland importierte Kraftfahrzeuge von 35 % (als Schutzzoll für die heimische Kraftfahrzeugindustrie gedacht) verteuerte nicht nur die Automobile, sondern die einschlägige Presse sah darin den „Todesstoß“ für den Autohandel (Österreichischer Motor – Der Flug 1924a, 9 f). Ein Fachmann erblickte in dem neuen Zolltarif lediglich die Absicht, der heimischen Produktion „nur den unbedingt nötigen Schutz zu sichern“. Die 35 %ige Zollerhöhung war nur eine Angleichung an die Zolltarife der Nachbarstaaten (Österreichischer Motor – Der Flug 1924b, 39). 1927 wurden die Automobilzölle neuerlich erhöht und die importierenden Händler klagten, dass das Geschäft mit ausländischen Autos durch die neuen Zollsätze schwer gefährdet werde (Allgemeine Sport-Zeitung 1927, 7).

Das Inkasso von Mauten in Österreich begann ein europäisches Kuriosum zu werden. Sogar die Gemeinde Wien schaltete sich ein, um zu erwirken, dass wenigstens in Niederösterreich die Mauten abgebaut würden. Länder und Gemeinden wollten sich – verständlicherweise – auf Grund der tristen Finanzlage auch die kleinste Geldquelle nicht verstopfen lassen. Das Verdienst des Abbaus der Mauten gebührt dem Österreichischen Touring-Club und dem Österreichischen Automobil-Club, die beharrlich dagegen opponierten. Der Verlust an Mauteinnahmen wurde durch den steigenden Fremdenverkehr um ein Vielfaches ersetzt (Seper et al. 2013, 235). Sogar durch eine oberstgerichtliche Entscheidung des Jahres 1923, die die willkürlichen Inkassostellen verbot, ließ sich eine Gemeinde, nämlich Wiener Neustadt, nicht beirren – die Maut blieb aufrecht (Seper et al. 2013, 248). 1925 konnte fest-

gestellt werden, dass alle Mauten bis auf eine aufgehoben worden sind (AAZ 1925b, 24).

Die Gemeinde Wien pflegte bereits in der Ersten Republik eine Frühform der Parkraumbewirtschaftung. Autobesitzer mussten einen Garagenplatz nachweisen, ansonsten drohte eine Strafe, wenn das Automobil unter der „Laterndlgarage“ geparkt war. Tatsächlich sind Autobesitzer auch bestraft worden. Irgendwann ist diese Bestimmung dann sanft entschlummert (Seper et al. 2013, 274).

### 3. SCHLUSSWORT

Auf Grund der unnachgiebigen, ideologisch motivierten Haltung der politischen Parteien sowie deren Klientelpolitik geriet die Schaffung eines neuen, modernen Kraftfahrrechtes zur unendlichen Geschichte. Haben Regierung, Länder und Gemeinden aus unterschiedlichen Gründen das Automobil mit exorbitant hohen Steuern und Abgaben belegt, besann man sich jedoch später der Tatsache, dass

„man ein Huhn, das goldene Eier legt, nicht schlachtet“ bzw. eine „Melkkuh nicht zur Schlachtbank führt“ – abgesehen von den hohen Arbeitslosenzahlen (überhaupt ein ständiges Problem der Ersten Republik), die eine restriktive Steuerpolitik produziert hätte. Vor allem die Pkw-Besitzer wurden „gemolken“; in Wien mussten sie den sozialen Wohnbau mitfinanzieren, während christlich-soziale Regierungen u.a. die Automobilbesitzer zur Bewältigung der Wirtschaftskrise zur Kasse baten. Daher ist es nicht ohne Pikanterie, dass der christlich-soziale Bundeskanzler Engelbert Dollfuß die Automobilfabrikation aus zolltechnischen Gründen überhaupt auflassen wollte – bis er eines Besseren belehrt wurde. In der Zweiten Republik war es dann genau umgekehrt; man hatte keine Pkw-Produktion und ein sozialdemokratischer Bundeskanzler wollte aus außenhandelsbilanztechnischen bzw. nostalgischen Gründen eine solche haben – bis er eines Besseren belehrt wurde.

<sup>1</sup> In Österreich wurde das Automobilwesen von Anfang an durch Verordnungen geregelt. Dies geschah aus politischen Gründen. Angesichts der heftigen Parteiengegensätze im Parlament der ehemaligen Monarchie musste man eine gewisse „neutrale Mittellinie“ einhalten. Um nicht die eine oder andere Partei zu verärgern, verzichtete man auf ein allgemeines Automobilgesetz, das ohne Zweifel Verschärfungen mit sich gebracht hätte, die einem Wachstum der automobilistischen Bewegung im Wege gestanden wären.

<sup>2</sup> Der Paragraph 12 des Straßenpolizei-Grundsatzgesetzes 1929 sah die Rechts-

fahrordnung für Österreich vor. Dies galt aber erst vom 1. Dezember 1932 an; bis dahin war links zu fahren. Eine Ausnahme bestand nur für Vorarlberg und Teile von Tirol und Salzburg. Auch wenn das Gesetz eindeutig war, sah die Realität anders aus. Noch 1937 stellte die Österreichische Touring-Zeitung fest, dass sich die Bundesländer „ihre Fahrordnung selbst machten, ohne auf die Grundsätze zu achten (...) Bestimmungen, die bekanntlich das Ihre dazu beitragen, um Verkehrsunfälle zu fördern“ (Österreichische Touring-Zeitung 1937, 9). Vor allem die westlichen und für den Fremdenver-

kehr wichtigen Bundesländer verlangten beharrlich die Einführung der Rechtsfahrordnung, denn in Europa wurde 1935 nur mehr in fünf Staaten links gefahren (gegenüber 21, in denen die Rechtsfahrordnung galt). Ausschlaggebend waren finanzielle Erwägungen, dass das Fahrseitenchaos hingenommen wurde, denn man wollte es nicht verantworten, die Wirtschaft mit den als unproduktiv bezeichneten, beträchtlichen Kosten der Umstellung der Straßenbahnen in den Großstädten zu belasten. Das Argument „Fremdenverkehr“ der westlichen Bundesländer war offenbar nicht überzeugend genug.

<sup>3</sup> Es war eine fühlbare Erleichterung, dass ein Lenker nicht mehr gezwungen war, das Gesetz so krass wie bisher zu übertreten.

<sup>4</sup> Von den 1920er bis in die 1950er Jahre war übrigens das Fahrrad fest in der Hand der Unterschichten (Jugend). Ab 1896, mit der Gründung des ersten Arbeiter-Radfahrvereins in Graz, war das Fahrrad in den Dienst der politischen Propaganda getreten. Es wurde bei Aufmärschen rot geschmückt mitgeführt und bei Werbefahrten eingesetzt.

<sup>5</sup> Das Gesetz zur Einführung des Schillings wurde am 20. Dezember 1924 beschlossen und der Schilling als neues Zahlungsmittel am 1. März 1925 eingeführt. Er festigte das Vertrauen in die Währung. Das Sanierungswerk hatte jedoch auch seine Schattenseiten: Abbau von zehntausenden Beamten, Lohnkürzungen sowie die Verteuerung vieler Waren. Dies verringerte die Kaufkraft der Bevölkerung. Damit fehlte der Antrieb zur Schaffung von Arbeitsplätzen.

<sup>6</sup> Das Landesgesetz über die Trennung der beiden Bundesländer Wien und Niederösterreich trat am 1. Jänner 1922 in Kraft. Niederösterreich inklusive Wien erschien den anderen sechs Bundesländern (das Burgenland war noch nicht dabei) zu groß und das „rote Wien“ wollte nicht vom konservativen ländlichen Raum um Wien abhängig sein – und umgekehrt.

<sup>7</sup> Zwischen 1924 und 1930 – also in der Zeit der allgemeinen Prosperität – wies Österreich unter 17 Staaten die geringste prozentuelle Zunahme an Kraftfahrzeugen auf. Ein Rekord, der fast ausschließlich dem Fiskus zu verdanken war.

<sup>8</sup> Italien setzte im Jahre 1922 die Automobilsteuer je nach Leistung um 28 bis 56 % herab, während diese in fast allen Ländern deutlich erhöht wurde. Grund dafür war in Italien, dass die erheblichen Steuererhöhungen des Vorjahres auf Automobile der Industrie schwer zugesetzt hatten.

<sup>9</sup> Die vom Wiener Gemeinderat beschlossene Erhöhung musste durch die Bundesregierung genehmigt werden. Erhob diese innerhalb von acht Wochen nach Verabschiedung der Steuervorlage aus Gemeinderat und Landtag keinen Einspruch, so erhielt die neue Steuervorlage Gesetzeskraft.

<sup>10</sup> Nach dem Ersten Weltkrieg begann die Gemeinde Wien mit dem kommunalen Wohnbau. Um 1922 wurde das Finanzierungssystem geändert und gegen den Widerstand der christlich-sozialen Opposition Steuermittel herangezogen. Der Wiener Finanzstadtrat Hugo Breitner hielt dennoch an der Einhebung einer zweckgebundenen Wohnbausteuer fest, die vom Gemeinderat am 20. Jänner 1923 beschlossen wurde. Aus diesen Erträgen konnte etwa ein Drittel der Kosten des Wohnbaus bedeckt werden. Es ist daher anzunehmen, dass fehlende Geldmittel aus der hohen Kraftfahrzeugabgabe in den Wohnbau flossen. Die Einnahmen sollten eigentlich der Straßenerhaltung zugutekommen, tatsächlich waren sie nicht zweckgebunden. Breitner, das Feindbild der Wiener Automobilbesitzer, zeigte sich auf den Hinweis, in Wien eine der höchsten Automobilsteuern zu haben, unbeeindruckt. „Wenn wir die höchste Automobilsteuer der Welt haben sollten, so macht mir das gar nichts.“

<sup>11</sup> Aus dem Jahre 1924 stammt eine Aufstellung, wie hoch die Automobilsteuer in jedem Bundesland für einen Austro-Daimler Type ADM, für den 10 Steuer-PS berechnet wurden, war: Wien (14.400.000 Kronen), Niederösterreich (7.500.000 Kronen), Oberösterreich (frei), Salzburg (frei), Tirol (650.000 Kronen), Kärnten (3.300.000 Kronen), Steiermark (4.800.000 Kronen), Vorarlberg (3.000.000 Kronen).

<sup>12</sup> Gemeint sind nicht ausländische Staatsbürger, sondern die Wiener wären für Niederösterreicher „landfremd“ und vice versa, die Steiermärker für Niederösterreicher usw.

<sup>13</sup> 1904 prophezeite die SPD-Fraktion Hannovers in einem Maiaufruf: „Die Arbeiter werden einst auf eigenen Wagen fahren und mit eigenen Schiffen die Meere durchkreuzen.“ Breitner scheint Ähnliches für die Wiener (Arbeiterschaft) erst 1929 angedacht zu haben.

<sup>14</sup> Österreich war ein Motorradland, wie folgende Zahlen eindrucksvoll belegen. Ende 1930 wurden 68.138 Kraftfahrzeuge gezählt, davon waren 34.984 Automobile und 33.154 Motorräder. Ende 1931 waren es 76.153 Kraftfahrzeuge, davon waren 37.358 Automobile und 38.795 Motorräder. 1936

war Österreich das einzige Land in Europa, in dem es mehr Motorräder als Pkw gab (56.975 zu 44.372).

<sup>15</sup> Die Sozialdemokraten hatten für Kleinkraftwagen eine vollständige Befreiung von der Kraftfahrzeugabgabe gefordert.

<sup>16</sup> Für die Sozialdemokraten waren der „Automobilclub und der Touringclub samt ihren verschiedenen Anhängseln“ mitschuldig am Gesetzwerden der „Schandvorlage“. Tatsächlich hielten auch die „Gescholtenen“ die Besteuerung für unerträglich und ungerecht und sprachen von einer beträchtlichen Steuererhöhung durch die neuen Gesetze. In der einschlägigen Presse wiederum wurde die Tatenlosigkeit dieser Interessensvertretungen mit Kopfschütteln aufgenommen, da sie es verabsäumt hätten, die Nationalräte, als der Gesetzesentwurf mit all „seinen mehr oder minder sinnlosen Bestimmungen“ ein Jahr lang „herumspukete“, in ihrem Sinne zu beeinflussen.

<sup>17</sup> Das Kilogramm Benzin war folgendermaßen mit Steuern belastet, der Benzinsteuern (13 Groschen), dem Zoll (8 Groschen) und der Warenumsatzsteuer (1,5 Groschen). Die Abgaben machten damals schon mehr als die Hälfte des Warenpreises aus. Mit der Erhöhung der Benzinsteuern auf 30 Groschen verschob sich das Ungleichgewicht noch mehr.

<sup>18</sup> Waren es 1931 noch rund 42 Millionen Schilling, verringerte sich der Betrag 1932 auf rund 18 Millionen. 1933 dachte man rund 19 Millionen Schilling für die Straßen auszugeben.

<sup>19</sup> Diese Klausel kam auf Forderung der sozialdemokratischen Abgeordneten zu Stande, die die Benzinverbraucher vor einer durch den Spiritusbeimischungszwang herbeigeführten Preiserhöhung der Treibstoffe schützen wollten.

<sup>20</sup> Der Gerechtigkeit halber muss man sagen, dass der Beimischungszwang keine österreichische Erfindung war, sondern in Schweden bereits seit 1911 in Kraft war. Ebenso bestand eine solche Verpflichtung seit 1930 in Deutschland, seit 1929 in Ungarn und seit 1931 in Frankreich. Auch in der Tschechoslowakei, Spanien und Italien herrschte ein Beimischungszwang. In der Tschechoslowakei war, wie künftig in Österreich, 20 %

Spiritus beigemischt worden. Die Erfahrungen damit haben Folgendes ergeben: Leistungsabfall des Motors, Umstellung des Vergasers auf den Mischbetrieb, Erhöhung der Kompression, Startschwierigkeiten sowie Lösung von Lacken in Leitungen und Behältern, die zu Problemen mit den Vergasern führten.

<sup>21</sup> Die Aufhebung der Kraftwagenabgabe zeitigte bereits im Juli 1935 Erfolg. Die Automobilfabrik in Steyr war ausverkauft und es kam zu Lieferfristen von drei bis vier Wochen. Die gesamte heimische Automobilindustrie und der Handel mit neuen und gebrauchten Fahrzeugen konnten einen Absatz feststellen, wie es ihn schon seit Jahren nicht mehr gegeben hatte.

#### Quellenangaben

- Allgemeine Automobil-Zeitung (AAZ) (1918a). Die behördliche Regelung des Kraftwagenverkehrs (24.11.1918).
- Allgemeine Automobil-Zeitung (AAZ) (1918b). Die Frage der Passierscheine (08.12.1918).
- Allgemeine Automobil-Zeitung (AAZ) (1919a). Notizen (08.06.1919).
- Allgemeine Automobil-Zeitung (AAZ) (1919b). Automobilsteuer und Einschränkungen des Personenautomobil-Verkehrs (02.07.1919).
- Allgemeine Automobil-Zeitung (AAZ) (1919c). Die Automobilsteuer (27.07.1919).
- Allgemeine Automobil-Zeitung (AAZ) (1919d). Zurückstellung der Automobilsteuer (10.08.1919).
- Allgemeine Automobil-Zeitung (AAZ) (1920a). Vonseiten unseres Staatsrates für Finanzen (31.03.1920).
- Allgemeine Automobil-Zeitung (AAZ) (1920b). Die Wiener Automobilsteuer (04.04.1920).
- Allgemeine Automobil-Zeitung (AAZ) (1920c). Der automobiltouristische Fremdenverkehr – Die Wiener Automobilsteuer (04.04.1920).
- Allgemeine Automobil-Zeitung (AAZ) (1920d). Notizen (02.05.1920).
- Allgemeine Automobil-Zeitung (AAZ) (1920e). Der freie Automobilverkehr (06.06.1920).
- Allgemeine Automobil-Zeitung (AAZ) (1920f). Die Förderung des Fremdenverkehrs in Österreich (31.10.1920).



- Allgemeine Automobil-Zeitung (AAZ) (1921a). Notizen (08.05.1921).*
- Allgemeine Automobil-Zeitung (AAZ) (1921b). Notizen (06.03.1921).*
- Allgemeine Automobil-Zeitung (AAZ) (1921c). Die Automobilsteuer (12.06.1921).*
- Allgemeine Automobil-Zeitung (AAZ) (1921d). Ein Automobil-Bundesgesetz (21.08.1921).*
- Allgemeine Automobil-Zeitung (AAZ) (1921e). Notizen (18.09.1921).*
- Allgemeine Automobil-Zeitung (AAZ) (1921f). Notizen (11.12.1921).*
- Allgemeine Automobil-Zeitung (AAZ) (1922a). Novellierung der Gemeindeabgabe von Kraftwagen (15.01.1922).*
- Allgemeine Automobil-Zeitung (AAZ) (1922b). Automobilgesetz und Automobilverordnung (19.03.1922).*
- Allgemeine Automobil-Zeitung (AAZ) (1922c). Notizen (03.09.1922).*
- Allgemeine Automobil-Zeitung (AAZ) (1923). Geldstrafen in der Höhe von 12.000 K bis 1.200.000 K. Im Nichteinbringungsfalle Arreststrafen (01.06.1923).*
- Allgemeine Automobil-Zeitung (AAZ) (1924a). Schnelligkeit oder rasche Bremsfähigkeit? (15.04.1924).*
- Allgemeine Automobil-Zeitung (AAZ) (1924b). Besprechung Wiener Verkehrsfragen (15.11.1924).*
- Allgemeine Automobil-Zeitung (AAZ) (1925a). Das neue Kraftfahrzeuggesetz für Österreich (15.01.1925).*
- Allgemeine Automobil-Zeitung (AAZ) (1925b). Die Frage der Verbesserung unserer Bundesstraßen (01.02.1925).*
- Allgemeine Automobil-Zeitung (AAZ) (1925c). Der Entwurf des neuen Automobilgesetzes (15.02.1925).*
- Allgemeine Automobil-Zeitung (AAZ) (1925d). Das Straßenwesen in Österreich (01.08.1925).*
- Allgemeine Automobil-Zeitung (AAZ) (1925e). Das neue Automobilgesetz (15.11.1925).*
- Allgemeine Automobil-Zeitung (AAZ) (1925f). Das neue Kraftfahrzeuggesetz (15.12.1925).*
- Allgemeine Automobil-Zeitung (AAZ) (1926a). Proteste gegen den Entwurf des neuen Kraftfahrzeuggesetzes (01.02.1926).*
- Allgemeine Automobil-Zeitung (AAZ) (1926b). Verband österreichischer Automobilhändler (01.02.1926).*
- Allgemeine Automobil-Zeitung (AAZ) (1926c). Kartell der Automobilclubs Österreichs (01.10.1926).*
- Allgemeine Automobil-Zeitung (AAZ) (1927a). Ausschuss für Fremdenverkehrs-Angelegenheiten (01.04.1927).*
- Allgemeine Automobil-Zeitung (AAZ) (1927b). Die Ermäßigung der Wiener Kraftwagenabgabe (15.08.1927).*
- Allgemeine Automobil-Zeitung (AAZ) (1928a). Das neue Kraftfahrzeuggesetz (01.01.1928).*
- Allgemeine Automobil-Zeitung (AAZ) (1928b). Neuerliche Einbringung des Entwurfes eines Kraftfahrzeuggesetzes (01.01.1928).*
- Allgemeine Automobil-Zeitung (AAZ) (1928c). Die Verkehrsregelung in Wien (15.03.1928).*
- Allgemeine Automobil-Zeitung (AAZ) (1928d). Das Steuerchaos in Österreich (01.05.1928).*
- Allgemeine Automobil-Zeitung (AAZ) (1928e). Die Aufteilung der projektierten Benzinststeuer (01.12.1928).*
- Allgemeine Automobil-Zeitung (AAZ) (1929a). Es geht vorwärts! (01.01.1929).*
- Allgemeine Automobil-Zeitung (AAZ) (1929b). Die Benzinststeuer in Österreich (01.03.1929).*
- Allgemeine Automobil-Zeitung (AAZ) (1929c). Steuerermäßigung für Wien (15.09.1929).*
- Allgemeine Automobil-Zeitung (AAZ) (1930a). Das neue Kraftfahrzeuggesetz für Österreich tritt am 1. Juni 1930 in Kraft (01.01.1930).*
- Allgemeine Automobil-Zeitung (AAZ) (1930b). Das neue Kraftfahrzeuggesetz (15.01.1930).*
- Allgemeine Automobil-Zeitung (AAZ) (1930c). Die geplante Benzinststeuer für Österreich (01.04.1930).*
- Allgemeine Automobil-Zeitung (AAZ) (1930d). Die neue Kraftfahrordnung (01.06.1930).*
- Allgemeine Automobil-Zeitung (AAZ) (1930e). Der Entwurf zur neuen Automobilsteuer (15.07.1930).*
- Allgemeine Automobil-Zeitung (AAZ) (1930f).*

- Der Kraftfahrbeirat (15.08.1930).*
- Allgemeine Automobil-Zeitung (AAZ) (1932).*
- Die Benzinsteuer behindert die Entwicklung des Kraftfahrzeugverkehrs (01.04.1932).*
- Allgemeine Automobil-Zeitung (AAZ) (1933).*
- Offenes Schreiben des Oe.A.C. an den Bundeskanzler (01.02.1933).*
- Allgemeine Automobil-Zeitung (AAZ) (1934a).*
- Steuerbegünstigungen für Autos und Motorräder (01.06.1934).*
- Allgemeine Automobil-Zeitung (AAZ) (1934b).*
- Vier-Groschen-Zuschlag zur Benzinsteuer (01.10.1934).*
- Allgemeine Automobil-Zeitung (AAZ) (1935a).*
- Der „Blaue Adler“ für das Kraftfahrwesen Österreichs (01.02.1935).*
- Allgemeine Automobil-Zeitung (AAZ) (1935b).*
- Die Kraftwagenabgabe eingestellt (01.05.1935).*
- Allgemeine Automobil-Zeitung (AAZ) (1935c).*
- Die Benzinpreiserhöhung (01.07.1935).*
- Allgemeine Automobil-Zeitung (AAZ) (1936a).*
- Das neue Kraftfahrgesetz (01.08.1936).*
- Allgemeine Automobil-Zeitung (AAZ) (1936b).*
- Zur Wiederinkraftsetzung der Lastkraftwagen-Verkehrsordnung (01.12.1936).*
- Allgemeine Automobil-Zeitung (AAZ) (1937).*
- Kraftfahrzeuge werden in strafrechtlicher Beziehung nicht mehr als besonders gefährlich angesehen (01.07.1937).*
- Allgemeine Sport-Zeitung (1924).*
- Über Kraftwagen-Abgaben in Österreich (13.09.1924).*
- Allgemeine Sport-Zeitung (1927).*
- Die Automobilzölle (26.02.1927).*
- 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](http://dx.doi.org/10.7396/2016_1_G).*
- Der Arbeiter-Radfahrer (1931a).* *Fiskus und Benzinkartell Arm in Arm (Jänner).*
- Der Arbeiter-Radfahrer (1931b).* *Abgewürgt! (Februar).*
- Der Arbeiter-Radfahrer (1931c).* *Benzinsteuer und Benzingeschäfte (Oktober).*
- Der Arbeiter Rad- und Kraftfahrer (1932a).* *Ein Zehntel der Kraftfahrzeuge stillgelegt! (Jänner).*
- Der Arbeiter Rad- und Kraftfahrer (1932b).* *47 Millionen Kraftfahrzeugsteuer (November).*
- Der Arbeiter Rad- und Kraftfahrer (1933).* *Spiritus! (September).*
- Europa Motor (1936).* *Die Benzinabgaben (April).*
- Fahrrad, Motorrad, Auto-Zeitung (1932a).*
- Änderung des Kraftwagengesetzes (25.07.1932).*
- Fahrrad, Motorrad, Auto-Zeitung (1932b).*
- Die Automobilindustrie im Jahre 1931 (10.12.1932).*
- Hanisch, Ernst (1994).* *Der lange Schatten des Staates. Österreichische Gesellschaftsgeschichte im 20. Jahrhundert, Wien.*
- Kiegerl, Hannes (1996).* *Die Entwicklung des österreichischen Straßenverkehrsrechts seit dem Aufkommen des Automobils, Dissertation an der Karl-Franzens-Universität, Graz.*
- Ministerratsprotokoll (1931).* *Nr. 731 vom 24. September 1931, Maßnahmen zur Herstellung des Gleichgewichtes im Bundeshaushalt.*
- Österreichischer Motor – Der Flug (1921).* *Automobilismus. Die Automobilsteuer (01.03.1921).*
- Österreichischer Motor – Der Flug (1922).* *Grenzpassierschein (Triptyques) (Juli).*
- Österreichischer Motor – Der Flug (1923).* *Gegen die Erhöhung der Automobilsteuer (01.01.1923).*
- Österreichischer Motor – Der Flug (1924a).* *Was der geplante Zolltarif für den österreichischen Automobilmarkt bedeuten würde (Juni).*
- Österreichischer Motor – Der Flug (1924b).* *Der neue Zolltarif (Juli).*
- Österreichischer Motor – Der Flug (1925).* *Erschlagen oder nicht erschlagen? (01.01.1925).*
- Österreichische Touring-Zeitung (1928a).* *Erhöhung der Kraftwagenabgabe in Steiermark/ Erhöhung der Kraftwagenabgabe in Kärnten (Februar).*
- Österreichische Touring-Zeitung (1928b).* *Änderung der Kraftfahrabgabe in Tirol (März).*
- Österreichische Touring-Zeitung (1928c).* *Kraftwagenabgabe. – Einschränkung der Sprechstunde beim Wiener Magistrat (Mai).*
- Österreichische Touring-Zeitung (1929).* *Was man vom neuen Jahr erwarten möchte (Jänner).*

- Österreichische Touring-Zeitung (1930). Die Benzinsteuer, Kraftwagenabgabe und deren Auswirkungen auf das Kraftfahrwesen (Juli).*
- Österreichische Touring-Zeitung (1931). Erhöhung der Benzinsteuer, Verkehrssteuer, Kraftfahr liniengesetz (Oktober).*
- Österreichische Touring-Zeitung (1932). Kraftwagenabgabe bei Außerbetriebsetzung von Kraftfahrzeugen während der Wintermonate (November).*
- Österreichische Touring-Zeitung (1933a). Rückblick und Ausschau (Jänner).*
- Österreichische Touring-Zeitung (1933b). Die Gefahr des Spiritus-Beimischungszwanges (September).*
- Österreichische Touring-Zeitung (1934a). Kraftwagenabgabe (Juli).*
- Österreichische Touring-Zeitung (1934b). Spiritusbeimischungszwang in Österreich Gesetz (Juli).*
- Österreichische Touring-Zeitung (1937). Die neuen Verkehrsvorschriften (05.01.1937).*
- Seper, Hans et al. (2013). Österreichische Automobilgeschichte, Purkersdorf.*
- Spielberger, Walter J. (1976). Kraftfahrzeuge und Panzer des Österreichischen Heeres 1896 bis heute, Stuttgart.*
- Weissensteiner, Friedrich (1990). Der ungeliebte Staat. Österreich zwischen 1918 und 1938, Wien.*

#### **Weiterführende Literatur und Links**

- Czeike, Felix (1994). Historisches Lexikon Wien, Band 3, Wien.*
- Dehmal, Heinrich (Hg.) (1930). Das österreichische Kraftfahrrecht, Wien.*
- Dehmal, Heinrich (Hg.) (1931). Das österreichische Kraftfahrrecht. Nachträge, Wien.*
- Dehmal, Heinrich (Hg.) (1937). Das österreichische Kraftfahrrecht (nach dem Stande vom 1. Juli 1937), Wien.*
- Europa Motor (1935). Steyr 50. Österreichs Kleinwagen (2).*