

Stenographisches Protokoll.

10. Sitzung des Nationalrates der Republik Österreich.

IV. Gesetzgebungsperiode.

Dienstag, 27. Jänner 1931.

Inhalt.

Personalien: Abwesenheitsanzeigen (225) — Angelobung Simon Klug (225).

Zuschrift des Finanzministers: Bericht gemäß § 6, Absatz 4, des Postsparkassengesetzes vom 28. Dezember 1926, daß im Jahre 1930 in bezug auf die fruchtbringende Verwendung der aus dem Spar- und Scheckverkehr einfließenden Gelder der Postsparkasse eine besondere Verfügung nicht getroffen wurde (225).

Tagesordnung: Dringliche Behandlung mehrerer Gegenstände (225).

Verhandlungen: 1. Bericht des Ausschusses für soziale Verwaltung über die Regierungsvorlage (B. 51), betr. die XXV. Novelle zum Arbeitslosenversicherungsgesetz (B. 52) — Berichterstatter Doppler (225), Schorsch (226) — Annahme des Gesetzes in 2. u. 3. Lesung (226);

2. Bericht des Finanz- und Budgetausschusses über die Regierungsvorlage (B. 11), betr. die Benzinsteuern und die Kraftwagenabgabe (B. 53) — Berichterstatter Manhalter (226 u. 246), Forstner (227), Pirchegger (235), Werner (237), Tauschitz (239), Müller (242), Frühwirth (245), Böhlz (246) — Annahme des Gesetzes in 2. Lesung (247);

3. Bericht des Finanz- und Budgetausschusses über die Regierungsvorlage (B. 5), betr. das Finanzausgleichsgesetz 1930 (B. 54) — Berichterstatter Dr. Schuschnigg (247).

Ausschüsse: Zuweisung der Anträge Nr. 74 an den Strafrechtsausschuß, Nr. 99, 102 und 104 an den Finanz- und Budgetausschuß, Nr. 100 an den Ausschuß für Erziehung und Unterricht, Nr. 101 an den Ausschuß für soziale Verwaltung, Nr. 103 und 105 an den Verkehrsausschuß und Nr. 106 an den Ausschuß für Handel (251).

Wahl Pagelt als Mitglied und Probst und Klimberger als Ersatzmänner des Finanz- und Budgetausschusses an Stelle Forstner, beziehungsweise Seitz und Dr. Deutsch, Horvatek als Ersatzmann des Immunitätsausschusses an Stelle Köstler Marie (251).

Eingebracht wurden:

Anträge: 1. Wallisch, Wendl, betr. den Umbau des Brucker Bahnhofes (116/A);

2. Bauer Alois auf eine Änderung des Gesetzes vom 13. Mai 1873, betr. die Bildung der Geschworenen- und Schöffengerichte (117/A);

3. Jarboch, Gürtler, Foppa, Dr. Stögner, Dr. Wigner, betr. die Übernahme der Straße Ursjahr (Ling)—Krems am linken Donauufer in die Verwaltung des Bundes (118/A).

Verteilt wurden:

Regierungsvorlage B. 51.

Berichte: des Ausschusses für soziale Verwaltung B. 52, des Finanz- und Budgetausschusses B. 53, 54 und 55.

Tagesordnung: XXV. Novelle zum Arbeitslosenversicherungsgesetz (B. 52).

Benzinsteuern und Kraftwagenabgabe (B. 53).

Finanzausgleichsgesetz 1930 (B. 54).

Änderung des Wohnbauförderungs- und Mietengesetzes (B. 55).

Präsident **Eldersich** eröffnet die Sitzung um 3 Uhr 15 Min. nachm. und erklärt das Protokoll über die Sitzung vom 23. Jänner als genehmigt.

Dr. Ramek, Dr. Kolb, Kern, Raab und Ebner Hans sind krank gemeldet, Starhemberg und Dr. Hueber entschuldigt.

Der Ersatzmann für Anton Schreiner, Simon Klug, leistet die Angelobung.

Der Bundesminister für Finanzen berichtet, daß gemäß § 6, Absatz 4, des Postsparkassengesetzes vom 28. Dezember 1926, B. G. Bl. Nr. 9/27, im Jahre 1930 in bezug auf die fruchtbringende Verwendung der aus dem Spar- und Scheckverkehr einfließenden Gelder der Postsparkasse eine besondere Verfügung im Sinne des § 6, Absatz 2, des Postsparkassengesetzes nicht getroffen wurde.

Auf Vorschlag des Präsidenten gemäß § 38, E, der Geschäftsordnung wird beschlossen, die Berichte des Finanz- und Budgetausschusses, betr. die Benzinsteuern und die Kraftwagenabgabe (B. 53), betr. das Finanzausgleichsgesetz 1930 (B. 54) und betr. die Abänderung des Wohnbauförderungs- und Mietengesetzes (B. 55) — Punkte 2 bis 4 der Tagesordnung —, mit Verzicht auf die 24 stündige Frist in Verhandlung zu nehmen.

Es wird zur Tagesordnung übergegangen. Der erste Punkt der Tagesordnung ist der Bericht des Ausschusses für soziale Verwaltung über die Regierungsvorlage (B. 51): Bundesgesetz, betr. die Fortsetzung der außerordentlichen Maßnahmen der Arbeitslosenfürsorge (XXV. Novelle zum Arbeitslosenversicherungsgesetz) (B. 52).

Berichterstatter **Doppler:** Hohes Haus! Mit 25. Jänner d. J. ist die XXIV. Novelle zum Arbeitslosenversicherungsgesetz außer Kraft getreten. Es muß daher zwecks Fortsetzung der außerordentlichen Maßnahmen der Arbeitslosenfürsorge durch eine neue Novelle zum Arbeitslosenversicherungsgesetz Vorse-

getroffen werden, und die Regierung hat zu diesem Zweck die XXV. Novelle eingebracht. Der Ausschuss für soziale Verwaltung hat sich hiemit am 23. d. M. beschäftigt. Es wurde die Verlängerung der Geltung der XXIV. Novelle bis zum 31. Mai d. J. in Aussicht genommen. Dieser Termin wurde vorgeschlagen, weil es die Absicht der Regierung ist, eine Reform der Arbeitslosenversicherung durchzuführen, um den mit Grund befürchteten Zusammenbruch der Arbeitslosenversicherung hintanzuhalten. Durch diese Frist soll eine Hinausschiebung der so dringend notwendigen Reform verhindert werden. Die gegebene Zeitspanne reicht aus, um diese Aufgabe mit Erfolg zu erfüllen. Es liegt für die hier in Betracht kommenden Arbeitslosen kein Grund zu einer Beurlaubung vor, und es ist nur zu wünschen, daß alles vermieden wird, wodurch eine solche künstlich erzeugt werden könnte.

Seitens der Minderheit wurde im Ausschuss allerdings beantragt, daß der Termin für die Wirksamkeit dieses Gesetzes mit 31. Dezember d. J. festgesetzt werden soll. Um aber einer eventuellen Verschleppung der Reform keinen Vorschub zu leisten, ist der Ausschuss bei dem von der Regierung gewünschten Termin, dem 31. Mai, geblieben.

Die Minderheit hat diesen Antrag, der im Ausschuss abgelehnt wurde, als Minderheitsantrag eingebracht. Ich muß auch heute aus den gleichen Gründen bitten, diesen Minderheitsantrag abzulehnen.

Der Ausschuss für soziale Verwaltung beantragt, der Nationalrat wolle dem vorgelegten Gesetzentwurf die verfassungsmäßige Zustimmung erteilen.

Schorf: Hohes Haus! Der Herr Berichterstatter über den Antrag des Ausschusses für soziale Verwaltung hat unter anderm erklärt, daß die Frist bis zum 31. Mai d. J. nach seiner Auffassung genügend ist, um bis dahin eine Reform der Sozialversicherung durchzuführen, wenn das Bundesministerium für soziale Verwaltung die neue Vorlage zeitgerecht übermittelt. Ich erinnere daran, hohes Haus, daß seinerzeit, unmittelbar nach dem Inkrafttreten der Arbeitslosenversicherung und der nachträglichen Beschlüsse bezüglich der Notstandsausgaben, die damals den Titel „außerordentliche Maßnahmen“ hatten, der Gedankengang der war, daß die Krise, die sich damals zeigte, in absehbarer Zeit wieder vorübergegangen sein wird. Wir haben aber die ganze Zeit über gesehen, daß die Behauptung, diese Krise sei den Krisenerscheinungen der Vergangenheit gleichzuhalten, unzutreffend ist, daß wir es vielmehr mit einer Krise zu tun haben, die nicht abflaut, sondern in ihrer Entwicklung immer tiefer in das Wirtschaftsleben eingreift. Jahr um Jahr steigen die Ziffern der Arbeitslosen, und zugleich mit diesem Steigen kommt immer wieder der Gedanke zum Vorschein, daß man, um die Unterstützung aufrechterhalten zu können, Reduzierungen der Unterstützungen, Novellierungen des Gesetzes vornehmen müsse.

Am 31. Dezember v. J. hat man in Wien durch die Industrielle Bezirkskommission, beziehungsweise die an ihrer Stelle eingesetzte Verwaltungskommission das Ausmaß der Notstandsunterstützungen reduziert. Wir haben, als die Vorlage auf Verlängerung zum erstenmal in den Ausschuss für soziale Verwaltung kam, der Meinung Ausdruck gegeben, daß es absolut unzulässig ist, die Not der Arbeitslosen auszunutzen und die Arbeitslosenversicherung mit einem Gesetz zu koppeln, das mit der Arbeitslosenfrage gar nichts zu tun hat. Man hat damals eine Verlängerung bis zum 25. Jänner ausgesprochen. Wir haben davor gewarnt und haben immer wieder der Meinung Ausdruck gegeben, daß man die Not der Arbeitslosen nicht als politisches Pressionsmittel benutzen darf, sondern daß über allem, was in der Politik vorgeht, die Sorge um die Arbeitslosen stehen muß.

Heute, meine Herren, sollen wir beschließen, daß das Gesetz bis 31. Mai verlängert wird. Der Herr Minister sagt, er werde bis Mitte März Vorschläge über die Sozialversicherung unterbreiten, und er gibt der Hoffnung Raum, daß es gelingen werde, die neue Vorlage bis 31. Mai zu verabschieden. Ich bin felsenfest davon überzeugt, daß diese Frist nicht eingehalten werden kann und daß wir am 31. Mai neuerdings von der Tatsache stehen werden, eine Verlängerung beschließen zu müssen.

Aus allen diesen Gründen und schon deshalb, damit endlich einmal begriffen wird, daß man die Not der Arbeitslosen nicht mit politischen Geschäften verbinden kann, verlangen wir — und haben das im Antrage festgelegt — die Verlängerung bis 31. Dezember d. J. *(Lebhafter Beifall links.)*

Damit ist die Aussprache beendet.

Das Gesetz wird unter Ablehnung des Minderheitsantrages Schorf, Stein, Forstner in der vom Ausschuss vorgeschlagenen Fassung in zweiter und dritter Lesung angenommen.

Der nächste Punkt der Tagesordnung ist der Bericht des Finanz- und Budgetausschusses über die Regierungsvorlage (B. 11): Bundesgesetz über die Besteuerung von Benzin und anderen Betriebsstoffen von Kraftfahrzeugen (Benzinsteuer) und über die Einhebung einer Abgabe von Kraftfahrzeugen (Kraftwagenabgabe) (B. 53).

Berichterstatter **Manhalter:** Hohes Haus! Zur Begründung der Vorlage über die Besteuerung von Kraftwagen und des Betriebsstoffes derselben, die heute im hohen Hause zur Verhandlung kommt, möchte ich ganz kurz darauf hinweisen, daß die Unmöglichkeit der weiteren Beibehaltung des derzeitigen Zustandes, demzufolge die Erhaltung der Straßen in den Ländern draußen gerade dem kaputtesten Stande, dem Bauernstande und den Hausparteien, auferlegt ist, dazu führen mußte, daß eine solche Vorlage vor das österreichische Parlament

kam. Das Fortschreiten der Technik hat dazu geführt, daß sich das Bild der Benutzung unserer Straßen vollständig veränderte. Während durch den Bau der Eisenbahnen die Landstraßen verödeten, ist es durch die Einführung des motorischen Betriebes wieder zu einem äußerst regen Verkehr auf den Landstraßen gekommen. Nun muß von vornherein gesagt werden, daß unsere Straßen für einen solchen Verkehr nicht gebaut wurden, und der Straßenkörper ist durch das Befahren mit Kraftfahrzeugen den schwersten Erschütterungen ausgesetzt. Dieser äußerst rege Verkehr hat dazu geführt, daß Abnutzungskoeffizienten der Straßen entstehen, die von den schon erwähnten derzeitigen Erhaltern der Straßen einfach nicht mehr getragen werden können. Es mußte daher ein Weg gesucht werden, um die Benutzer der Straße zur Erhaltung derselben heranzuziehen. Es war ja auch ganz gewiß nicht in der Absicht des damaligen Gesetzgebers, der die Erhaltung der Straße als Umlage auf die Grundsteuer aufbaute, gelegen, einen solchen Zustand andauern zu lassen, wenn sich die Verhältnisse einmal so ändern, wie es jetzt tatsächlich geschehen ist.

Daß es nicht mehr möglich ist, den bisherigen Zustand aufrechtzuerhalten, zeigt Ihnen eine ganz kurze Tabelle der Straßenumlagen in einzelnen Bezirken Niederösterreichs. Im abgelassenen Jahre 1930 hatten gerade die ärmsten Bezirke Niederösterreichs die höchsten Straßenumlagen zu bezahlen. Ich greife da heraus den Bezirk Geras im Waldviertel mit 110 Prozent Straßenumlage, den Bezirk Aspang mit 107 Prozent Straßenumlage, den Bezirk Eggenburg mit 100 Prozent Straßenumlage, den Bezirk Gutenstein, einen der allerärmsten in Österreich, mit 116 Prozent Straßenumlage, Hainfeld mit 107 Prozent, Kirchberg an der Pielach mit 101 Prozent, Kirchschlag — ein ganz abseits von jedem Verkehr gelegener Bezirk, dessen einzige Straße als reine Durchzugsstraße in das Burgenland gelten kann und wo die Bauern zur Erhaltung dieser Straße herangezogen werden, wo erst jetzt, wie ich hoffe, am heutigen Tage noch, durch eine solenne Erklärung der Regierung eine Änderung eintreten wird — 113 Prozent. Wir sehen die Bezirke Lilienfeld mit 102 Prozent und Litschau im Waldviertel mit 102 Prozent, Mautern mit 100 Prozent, Neu-Dengbach mit 100 Prozent, Pöggstall mit 100 Prozent. Und so geht es fort. Gerade die ärmsten Bezirke müssen, weil sie eine sehr niedrige Umlagenbasis haben, enorm hohe Umlagen einkalkulieren, um nur den notwendigen Straßenerhaltungsbedürfnissen nachkommen zu können.

Nun kann ich auch hinsichtlich der Benutzung der vorhin angeführten Straßen eine ganz kleine Tabelle zur Verlesung bringen, die Ihnen zeigen soll, wie sehr die Straßen Niederösterreichs zum Beispiel von den Wiener Autos und Motorrädern befahren

werden. Wir haben Zählungen veranstalten lassen, wonach innerhalb 24 Stunden auf der Straße nach Klosterneuburg in Niederösterreich 744 Motorräder, 762 Personenautos, 567 Autobusse und 163 Lastkraftwagen passiert sind. In Aggersdorf waren es im August 1929 binnen 24 Stunden 339 Motorräder, 427 Personenautos, 269 Autobusse, 428 Lastkraftwagen. Ähnlich ist es in Himberg, und so geht es fort.

Es ist selbstverständlich, daß bei solcher Benutzung der Straße, bei einer solchen Dichte des motorischen Verkehrs die Straße nicht standhalten kann und hier Zustände eintreten, die dazu führen werden, daß entweder die Straßenerhalter oder die Straße zugrunde gehen. Das ist die wahre Ursache des Einbringens der heutigen Vorlage. Ich bemerke, daß während der Ausschußverhandlungen einige Wünsche der Interessenten aufgenommen wurden. Es sind mehrere Abänderungsanträge gestellt worden, und nach eingehender Beratung im Ausschuß ist der heutige Gesetzentwurf zustande gekommen.

Ich bitte das hohe Haus, zur Kenntnis zu nehmen, daß im § 33, Absatz 2, ein Druckfehler unterlaufen ist. Es soll in der drittlezten Zeile statt „Kalendervierteljahr“ richtig heißen „Rechnungsvierteljahr“.

Ich bitte nunmehr das hohe Haus, dieses Gesetz anzunehmen. Es bedeutet keine Belastung der Steuerträger, wie sooft behauptet wird, sondern nur eine Entlastung jener Menschen, die heute allein herangezogen wurden, um die Straßen für den allgemeinen Verkehr zu erhalten. *(Beifall rechts.)*

Forstner: Hohes Haus! Wenn der Herr Berichterstatter die Absicht gehabt hat, das Haus von der Nützlichkeit und Notwendigkeit des vorliegenden Entwurfes zu überzeugen, so muß ich konstatieren, daß er mich nicht überzeugt hat, denn er hat in keiner Beziehung Argumente gebracht, die einen unbefangenen Menschen zur Überzeugung bringen könnten, daß es unbedingt notwendig ist, diese Benzinsteuervorlage anzunehmen. Zunächst möchte ich, bevor ich auf etwas anderes zu sprechen komme, auf die Ausführungen des Herrn Berichterstatters in bezug auf die Belastung der Straßen zurückkommen.

Es ist mir ganz neu, daß das Land Niederösterreich in bezug auf die Belastung seiner Bezirksstraßen eine Zählung sowohl der Anzahl der Fahrzeuge als auch der Tonnenkilometer vorgenommen hätte. Die Statistik, die der Herr Berichterstatter hier vorgebracht hat, bezieht sich ja nicht auf die Bezirksstraßen. Die Ziffern stammen auch nicht vom Land Niederösterreich, sondern die Ziffern, die Sie gebracht haben, sind solche, die von der staatlichen Bundesstraßenverwaltung hinsichtlich der Bundesstraßen erhoben wurden, und es ist mir und allen anderen Leuten etwas ganz Neues, daß das Land Niederösterreich, das überhaupt keine Straßen hat,

Geld für die Bundesstraßen ausgeben würde. Das hat das Land Niederösterreich gar nicht notwendig, und das Land Niederösterreich tut es auch gar nicht. (Dr. Buresch: So!) Ich wünsche in dem Moment, als diese Vorlage hier verhandelt wird, von Ihnen, Herr Landeshauptmann, gar nichts anderes, als daß Sie als Landeshauptmann von Niederösterreich mindestens hier erklären, daß Sie die 6 Millionen Schilling, die das Land Niederösterreich derzeit für die Bezirksstraßenerhaltung in Niederösterreich ausgibt, weiterhin diesem Zwecke widmen und daß Sie die 6,115.000 S, die Sie jetzt noch dazubekommen, auch noch für denselben Zweck verwenden werden. (Dr. Buresch: Die Straßen soll man weiter ruinieren lassen!) Sie wollen die 6 Millionen Schilling, die Sie auf Grund des Benzinsteuergesetzes kriegen, schön in die eigene Tasche des Landes Niederösterreich stecken und wollen den Bezirken weiterhin die Sorge für die Bezirksstraßen überlassen. (Dr. Buresch: Nein! Absolut nicht!) Ich bin neugierig, Herr Landeshauptmann, ich werde sehr gut aufpassen, was Sie den Bezirken geben. (Heiterkeit. — Dr. Buresch: Wird mir ein Vergnügen sein!) Ich lasse Sie nicht aus den Augen. Diese 6,115.000 S, die Sie jetzt aus der Benzinsteuer und der Kraftwagenabgabe bekommen, werden Ihnen nicht in der Hand bleiben — da können Sie Gift darauf nehmen! (Lebhafte Heiterkeit. — Dr. Buresch: Ich habe gar nicht die Absicht, das zu machen!) Davon werden Sie schon die Bezirksstraßen herrichten. (Dr. Buresch: Dafür werden schon die Niederösterreicher sorgen!) Ich habe schon gestern gesagt, ich werde die Bauern schon scharf machen! (Neuerliche Heiterkeit. — Dr. Buresch: Ist gar nicht notwendig!) Ich werde schon hinter ihnen stehen, damit sie nicht locker lassen. Das Land Niederösterreich hat ja gar keine einzige Straße, nicht 1 Kilometer Straße gehört dem Lande Niederösterreich, sondern die n. ö. Landstraßen sind lauter Bezirksstraßen. Der Herr Referent hat immer davon geredet, was die Länder alles für die Straßen ausgeben müssen, und die Länder geben in Wirklichkeit nichts aus. Erst nach mehrmonatigem Betreiben ist es gelungen, aus Niederösterreich eine Widmung für die Bezirksstraßen herauszubekommen. Wenn der Herr Berichterstatter gesagt hat, durch Liesing sind so viele Motorräder, so viele Autobusse, so viele Personenkraftwagen, so viele Lastwagen durchgefahren, und in Himberg sind soundso viele durchgefahren, so entgegne ich Ihnen: Warum nennen Sie den Ort? Da können Sie ja, sagen wir, in Himberg auch die Stigneusiedler Straße nennen. Nicht den Ort soll man nennen, wenn man solche Behauptungen aufstellt, sondern die Straße, und wenn Sie die Straßen nennen, sowohl in Liesing wie auch in Himberg, so werden Sie daraufkommen, daß es sich in diesem Falle um eine

Bundesstraße handelt, und für die Erhaltung der Bundesstraßen trägt nur der Bund allein, aus Bundesmitteln bei, kein Land, kein Bezirk und niemand sonst.

Wenn man von den Straßen in Niederösterreich redet, so ist die Bezeichnung „Straße“ eigentlich ein Spitzname. Offen gestanden, haben wir doch in ganz Österreich nur ein paar Straßen, die man als solche bezeichnen könnte. Besonders in Niederösterreich sind doch lauter festgefahrene Fahrwege, das kann man doch nicht als „Straße“ bezeichnen. Man kann auch die Ausbesserungen, die auf den Straßen derzeit vorgenommen werden, nicht als Straßenherstellungen oder als Oberdeckenherrichtungen bezeichnen, sondern es handelt sich in diesem Falle darum, daß die Schlaglöcher mit Rasenstückeln und mit Sand ausgebessert werden; wenn dann zehn Automobile darübergefahren sind, ist von dem Sand und von den Rasenstückeln gar nichts mehr vorhanden, nur die alten Löcher sind noch da.

Der Herr Berichterstatter hat etwas nicht ganz richtig ausgedrückt. Er hat gesagt, die Benzinsteuer und die Kraftwagenabgabe bedeuten keine Belastung der städtischen Bevölkerung, sie bedeuten nur eine Entlastung der andern. Ja, was soll man denn machen? Wenn jemand entlastet wird, dann wird eben mit diesen Beträgen natürlich jemand anderer belastet, und belastet werden durch die Benzinsteuer und Kraftwagenabgabe hauptsächlich die Wiener Geschäftsleute: die Autotagi, die Lastfuhrwerker, die Autobusunternehmer und die Motorradfahrer, manche sogar und insbesondere alle Wiener Lastfuhrwerker und die Motorradfahrer werden doppelt besteuert, doppelt belastet. Der Witz ist ein anderer: Den Agrariern vom flachen Lande sind die Bezirksstraßenzuschläge zur Grundsteuer unangenehm, die Bezirksstraßenzuschläge wollen sie wegbringen! (Zwischenrufe.) Ich verstehe Sie schon. Schauen Sie, meine Herren, früher einmal haben Sie alleweil gesagt: „Los von Wien!“ Im Kriege, als es uns in Wien recht schlecht gegangen ist, wie wir in Wien keine Lebensmittel gehabt haben, keine Rohstoffe, um unsere Betriebe wieder aufzurichten zu können, da haben Sie auf dem flachen Lande draußen gesagt: Los von dem Wasserkopf Wien! (Dr. Aigner: Und Sie sind so gern zu uns gekommen!) Ja, weil Sie etwas zu essen gehabt haben und wir nichts. (Heiterkeit. — Dr. Aigner: Auch nicht die wahre Liebe! — Heiterkeit.) Die Liebe geht durch den Magen — das wissen Sie. Da haben Sie also gesagt: Los von Wien, Wien beschwert uns!, und haben sich von Wien abgesondert. Natürlich haben wir die Konsequenzen gezogen und haben aus Wien ein eigenes Land gemacht. Sie haben dann anders zu pfeifen angefangen. Wie die Geldmittel von Wien nicht mehr auf das flache Land Niederösterreich geflossen sind, da haben Sie so

manche Anstalten und Einrichtungen vollständig sperren müssen. Jetzt sind Ihre Straßen und so manche Wohlfahrtsinstitutionen sehr schlecht daran. Die Straßen sind im niederträchtigsten Zustand, und jetzt kommen Sie und sagen: Die Straßen müssen hergerichtet werden. Wer soll die herrichten? Wir Bauern, die sie am meisten ruinieren? Nein! (*Lebhafter Widerspruch.* — *Mayrhofer:* Ist nicht wahr! Wie waren die Straßen vor dem Krieg und wie sind sie jetzt?) Herr Kollege Mayrhofer, ich habe mein Leben noch nicht gehört, daß jemand mit einem Radiergummi einen härteren Gegenstand ruinieren kann. (*Heiterkeit.*) Mit einem Pneumatikreifen und einem hochelastischen Vollgummireifen kann man keine Straße ruinieren. (*Zahlreiche Zwischenrufe.*) Meine Herren, wenn Sie mir Zwischenrufe machen, dann wollen Sie sich nummeriert anstellen: Nummer 1 bis Nummer 66, damit ich mich danach richten kann (*Heiterkeit*), wenn Sie alle zugleich reden, dann kann ich nicht reagieren; aber wenn ich Ihnen von Nummer 1 bis Nummer 66 antworten kann, dann bekommt jeder seinen Teil. (*Heiterkeit.*) Die Straßen werden also nicht durch die Vollgummireifen, nicht durch die elastischen Pneumatiks ruiniert, die rutschen darüber hin, die richten nichts an. (*Zwischenrufe.*) Aber ich bin ja selbst Fuhrmann, mir erzählen Sie auf diesem Gebiete nichts! Ruiniert werden die Straßen durch die Hufeisen, die Stollen, die Griffe und dann durch die schmalen Radreifen. Meine Herren, gerade Sie, gerade die Herren von der christlichsozialen Partei sollen auf das Kapitel gar nicht eingehen, denn Sie waren es, die vor ein paar Monaten nach dreimonatigem Bestande des Bundesstraßengrundsatzgesetzes eine Abänderung vorgenommen haben in dem Sinne, daß die 6,5 Zentimeter breiten Radreifen erst vom Jahre 1935 eingeführt werden sollen, alle Straßenbaufachmänner aller Länder und des Bundes einschließlich des Baurates in Niederösterreich, der der geistige Urheber dieses Benzinsteuergesetzes ist, haben davor gewarnt, auf diese Sache mit den schmalen Radreifen wieder einzugehen. Sie haben zuerst die Bauern vollständig ausgelassen, dann haben Sie alle andern Pferdefuhrwerke ausgelassen, und wenn auch die Straße zugrunde geht. Sie sagen sich: Das macht nichts, wir Bauern schauen, daß wir die Straßenerhaltungsbeträge wegbringen, die Wiener werden uns die Straßen schon wieder instand setzen. (*Zwischenrufe.*) Und da kommen Sie jetzt mit der Benzinsteuervorlage, das Geld der Wiener Steuerträger soll auf das flache Land hinauswandern. Sie ruinieren die Straßen, und wir Wiener müssen sie Ihnen herrichten. So steht die Sache in Wirklichkeit. (*Widerspruch.*) Wenn Sie daher von einem gerechten Ausgleich reden, so muß ich Ihnen sagen, ein Ausgleich mag es ja sein — ob es gerecht ist,

daß der eine zahlt und der andere lacht (*Heiterkeit*), das ist eine andere Frage. Es ist zwar beim Schnapsen so, daß der eine zahlt und der Gewinner lacht, aber daß das beim Straßenerhalten so sein muß, das sehe ich nicht ein. (*Heiterkeit und Zwischenrufe.*)

Wir stehen heute einer Vorlage gegenüber, die eine sehr schwere Schädigung des Wiener Transportgewerbes und der gesamten Wiener Bevölkerung, der gesamten Wiener Wirtschaft bedeutet. Schauen Sie, meine sehr geehrten Herren, Sie haben doch im Oktober bis zum 9. November während der Wahlbewegung so schöne Reden in Ihren Versammlungen gehalten, und Ihre Zeitungen haben so nett davon geschrieben, daß das so nicht weitergeht mit den Steuern, daß die Wirtschaft entlastet werden muß. „Die Steuern müssen erleichtert werden, es muß alles getan werden, um die Wirtschaft zu beleben!“ Nun, wenn einer diese Vorlage durchliest, so kommt er darauf, daß zwischen der Theorie vor der Wahl und der Praxis nach der Wahl ein großer Unterschied ist. Vor der Wahl haben Sie so geredet, und nach der Wahl reden Sie so. (*Ruf: So spricht er aus Erfahrung!*) Ich kenne Sie, darum rede ich so. Ich brauche Sie aber nicht einmal so genau zu kennen, denn da liegt es ja vor mir. Wenn ich von einer Steuererleichterung rede, kann ich doch nicht in demselben Atem die Autotaxi mit 400 bis 500 S pro Jahr belasten. Wenn ich von Steuererleichterungen rede, so kann ich doch nicht einen Lastkraftwagen, sagen wir einen Fünftonnenwagen, mit fast 3000 S pro Jahr belasten. Ist denn das eine Steuererleichterung? Mein Gott, was würden Sie erst machen, wenn Sie von der Aufhebung sämtlicher Steuern reden würden! Dann müßten wir ja zehnmal soviel Steuern zahlen. (*Lebhaftes Heiterkeit und Beifall links.*) Bei Ihnen schlägt alles ins Gegenteil um. Sie fragen sich immer von der verkehrten Seite. (*Heiterkeit.*) Schauen Sie, meine Herren, Sie müssen nur konsequent bleiben. Wenn Sie schon von Ausgleich sprechen, dann müssen Sie einen gerechten Ausgleich herbeiführen. Es ist von mir keine Redefloskel und keine Phrase, wenn ich davon spreche, daß das Wiener Autotaxi und das Lastfuhrwerk diese Belastung durch die Benzinsteuer nicht aushalten. Sie müssen folgendes bedenken. In Wien, wo der — wie sagen Sie immer? — Steuersadist, der Zerstörer der Wirtschaft, Stadtrat Breitner, sitzt . . . (*Ruf: Bravo!*) . . . in dieser Stadt ist durch die Kraftwagenabgabe auf das Gewerbe dadurch Rücksicht genommen worden, daß ein Autotaxi pro Jahr nur 72 S Steuern zahlt. Es ist auf das Gewerbe und die Wirtschaft dadurch Rücksicht genommen worden, daß die Lastkraftwagen überhaupt keine Steuern zahlen, weder der Fuhrmann noch der Schwerfuhrmann, damit die Steuer nicht auf die Waren umgelegt werden muß und der Betreffende

existieren kann. Wir kommen in eine ganz verkehrte Rolle: Sie sagen immer, wir Sozialdemokraten sind diejenigen, die das Gewerbe ruinieren und die Wirtschaft zerstören und jetzt, wo eine solche Steuer in Wien existiert, wo die Autotagi nur 72 S zu zahlen haben, kommen Sie, die Sie die Wirtschaft aufzubauen und Steuererleichterungen zu schaffen vorgeben, und sagen: Nein, Kerl, 72 S ist zu wenig, du mußt 400 bis 500 S zahlen! Zu dem andern, zum Lastkraftwagenbesitzer, sagen Sie: Du zahlst gar keine Steuer, insofern ist weder der Laib Brot noch jedes Stückel Fleisch mit den Transportspesen belastet, das geht nicht so weiter, du, Lastkraftwagenbesitzer, mußt in Zukunft an die 3000 S Steuer zahlen! Na, wenn Sie das Steuererleichterungen nennen, wenn Sie das einen gerechten Ausgleich heißen, dann weiß ich nicht, wie ich eine solche Handlungsweise bezeichnen soll. Der Stadtrat Breitner fördert mit seiner Kraftwagenabgabe die Industrie, sagen wir die Motorradindustrie. Wir haben ja nur eine einzige wirklich österreichische Unternehmung dieser Branche, das sind die Buch-Werke in Graz. Die anderen Unternehmungen setzen ja meistens nur ausländische Bestandteile zusammen; da muß man konstatieren, daß bei den übrigen Motorrädern, die in Wien auch zum Verkauf kommen, nur die Luft österreichisch ist, die in den Schläuchen drinnen ist (*lebhaft Heiterkeit*), das andere ist ohnehin alles ausländisches Erzeugnis. Gerade um die Motorräder und gerade um die Motorradindustrie zu fördern, sind die Motorräder in Wien von jeder Steuerleistung befreit worden. Denn, meine sehr geehrten Frauen und Herren, wenn einer wirklich so viel Überwindung aufbringt und sich ein Motorrad kauft, um auf dem Bezinsesel umeinanderzufutschieren (*Heiterkeit*), muß ich schon konstatieren, da gehört ohnehin ein guter Wagen dazu. (*Lebhaft Heiterkeit*). — *Ruf rechts: Aber er kauft es doch zu seinem Vergnügen!*) Nun, es gibt Leute, die das für ein Vergnügen halten. Ich bin für das Benzin-eselreiten nimmermehr zu haben. Aber bitte, wenn es schon Leute gibt, Tausende, Zehntausende, die das Opfer auf sich nehmen, die darin einen Sport sehen, die Industrie dadurch fördern und vielleicht auch nicht nur bloß zum Sport, sondern weil sie weite Wege zurückzulegen haben, die sie mit dem Motorrad in kurzer Zeit zurücklegen können, sich ein Motorrad kaufen, so hat sie bisher die Gemeinde Wien vollständig von jeder Steuerleistung entlastet gehabt, und die Leute haben keine Steuer dafür gezahlt. Nun kommen Sie und sagen: Du mußt nicht nur Benzinsteuer, sondern auch Kraftwagenabgabe leisten. Dabei kommt noch etwas anderes in Betracht. Nicht nur aus Sportgründen oder zu Transportzwecken benutzen Leute Motorräder. In Wien zum Beispiel hat sich ja wie in keiner anderen Stadt der Welt das Motorrad eingebürgert. Das

Motorrad ist ja das typische österreichische Armeleutautomobil. Das Motorrad ist direkt das österreichische Armeleutfuhrwerk. In keiner Stadt der Welt sehen Sie so viel Motorräder wie bei uns in Wien, weil bei uns in Wien und in Österreich überhaupt das Geld das wenigste ist (*Heiterkeit*); wir haben gar keins. Und deshalb kaufen sich die Leute statt eines Automobils ein Motorrad. Sie finden, wie gesagt, nirgends in der Welt so viele Motorräder. Aber nicht nur das. Es haben sich auch in Wien und in anderen größeren Ortschaften, in der Provinz noch viel mehr als in Wien, in den allerletzten Monaten schon die Lastendreiräder eingebürgert, bekannt unter dem Namen „Monos-Dreiräder“. Aber „Monos“ ist ja nur eine einzige Firma, die solche Dreiräder erzeugt, und es gibt ja sehr viele solcher Firmen. Diese Lastendreiräder haben sich also sehr stark eingebürgert, und die Geschäftsleute transportieren damit ihre Waren, Fleischhauer, Bäcker, Selcher, Kaufleute in der Konfektion und allen anderen Artikeln — alle diese Geschäftsleute expedieren mit ihren Lastmotorrädern ihre Waren an die Kunden oder im Verkehr untereinander. Auch diese werden jetzt belastet. Schauen Sie, wenn die Gemeinde Wien diese Motorräder und Motordreiräder bisher mit einer Steuer nicht belastet hat, so hat sie das auch aus dem Grunde getan, weil eben dadurch die Handwagerln vollständig außer Wirksamkeit gesetzt worden sind. Ich muß sagen: Gott sei Dank! Es war nicht gar so schön, und es war nicht ein gar so ästhetischer Anblick, wenn man so einen Geschäftsdieners mit seinem Handwagerl, vorne eingespannt, die Mariahilfer Straße hinaufziehen gesehen hat. Es war nicht gar so ästhetisch, gar so schön, ganz abgesehen davon, daß diese Handwagerln ein Verkehrshindernis waren wie kaum ein anderes. Wenn es auch nur so ein kleines Handwagerl gewesen ist — bei dem heutigen raschen Verkehr ist auch ein kleines Handwagerl und ein Schiebkarren ein Verkehrshindernis. Die Handwagerl, die Schubkarren und die Geschäftsdieners mit den hoch aufgeladenen Warenbinkeln sind aus dem Bilde der Stadt Wien vollständig verschwunden — dank Breitner! (*Zwischenrufe*.) Ja, Breitner hat das herbeigeführt. (*Lachen in der Mitte*.) Lachen Sie nicht, wenn Sie vor einem Handwagerl gehen müßten, würden Sie auch sagen: „dank Breitner“. Die Arbeiter sagen das und sind ihm dankbar dafür. Aber diese Tatsache kann man nicht hinweggehen.

Jetzt besteuern Sie diese Lastmotorräder, Sie besteuern die Maschinentechnik, den Fortschritt, Sie besteuern die Entwicklung nach vorwärts. Daß sich das die Motorenindustrie gefallen läßt, daß sich auch städtische, sogar Wiener Abgeordnete finden, die sich für ein solches Gesetz begeistern können, ist mir ganz unerfindlich. Aber Sie besteuern nicht

nur das, sondern Sie gehen noch viel weiter: Sie besteuern die gesamte Wirtschaft; denn der Bäcker, die Brotfabrik, die das Brot im Lande herumführt — es muß nicht gerade eine Wiener Brotfabrik sein, die auswärtigen Brotfabriken suchen sich ihre Kunden oft in weit entlegenen Dörfern —, werden alle von der Benzinsteuer belastet, und Sie besteuern damit jeden Laib Brot. Innerhalb absehbarer Zeit werden Sie sehen, daß die Bäcker sagen: wir können das nicht aus eigenen Mitteln leisten, was der Autobetrieb jetzt mehr kostet, und sie werden die Steuer auf das Gebäck umlegen. Wir werden nicht ermangeln und ich werde es überall, in allen Versammlungen sagen und in den Zeitungen schreiben, daß der heutige Tag, an dem dieses Gesetz beschlossen wurde, schuld daran ist, daß auf alle Lebensmittel und alle Bedarfsartikel eine Steuer gelegt wird.

Sie besteuern das Gewerbe, Sie besteuern den Handel, Sie besteuern die Motorschiffahrt und nicht einmal vor der Luftschiffahrt machen Sie halt. Unter Berücksichtigung des Beimischungszwanges von einem Viertel kommen wir in Österreich auf einen Betriebsstoffpreis, der in keinem Lande der Welt existiert. In einem so armen Lande, in dem die Wirtschaft so schlecht gestellt ist, darf man den Triebstoff nicht gar so hoch besteuern! 13 g ist eine Steuer, die in ihrer Gesamtauswirkung eine kolossale Belastung bedeutet.

Wir hätten das Glück, in diesem Hause — und darauf habe ich mich leider verlassen —, einen Vertreter des Gewerbestandes unter uns zu haben, den Herrn Präsidenten des Wiener Gewerbevereins, den Herrn Kollegen Ellend — ich habe eine große Freude gehabt, als das Ellend gewählt war. (*Manhalter: Ein billiger Witz!*) Das gebe ich zu. Ich habe mir gesagt: vielleicht werde ich wenigstens bei der Beizsteuer eine Hilfe haben. Ich habe gestern mit Bangen darauf gewartet, daß sich der Herr Ellend an meine Seite stellt und mir hilft, das Benzinsteuergesetz dorthin zu bringen, wo es hingehört. Aber statt dessen ist der Herr Ellend aufgestanden, er hat zwar eine ganz schöne Rede über die starke Belastung des Gewerbes gehalten, er hat gesagt: Es ist halt wirklich zu viel: 13 g, 13 ist überhaupt eine Unglücksziffer, da muß man schauen, daß man davon wekommt. Wie wäre es, wenn der Herr Finanzminister die Steuer auf 12 g ermäßigen würde. Eine Herabsetzung um 1 g hat der Herr Ellend „zur Rettung des Gewerbes“ gewünscht, aber er hat sich nur dazu verfliegen, diesen Wunsch ganz leise zu äußern, er hat mehr in den Tisch hineingeredet, damit ihn ja nicht etwa gar der Herr Finanzminister hören könnte. Die Reduzierung auf 12 g hat er sich schon nicht mehr zu beantragen getraut, da ist ihm schon das Herz in die Hose gefallen, so viel Courage hat er nicht mehr

gehabt. (*Lebhafte Heiterkeit links.*) Er hat keinen einzigen diesbezüglichen Antrag gestellt, sondern ist nur beim Wunsch geblieben und hat fleißig mitgestimmt, meinen Antrag, die Benzinsteuer mit 5 g festzusetzen, niederzustimmen. Ich muß schon sagen, es ist ein Glück, daß heute das Gewerbe und die Gewerbetreibenden nicht mehr auf solche Vertreter allein angewiesen sind, wie es der Herr Präsident des Gewerbevereinsverbandes Ellend ist. Wenn Herr Ellend auf der Linie noch eine Zeitlang fortschreitet, dann wird vom Gewerbevereinsverband bald nichts mehr da sein als der Herr Ellend ganz allein. (*Heiterkeit links.*) Dann werden sich wahrscheinlich die Gewerbetreibenden vom Gewerbevereinsverband, der ihre Interessen in solcher Weise preisgibt, schön langsam abwenden.

Meine Herren von der christlichsozialen Partei! Sie müssen sich schon einmal entscheiden, ob sie entweder eine Bauernpartei, eine rein agrarische Partei sind . . . (*Geyer: Eine Volkspartei!*) Das ist ein guter Spitzname. (*Heiterkeit links.*) Der Spitzname „Volkspartei“ deckt alles, da kann man links tun und rechts tun. (*Lebhafte Zwischenrufe rechts.*) Ich bitte langsam, ich muß die Zwischenrufe nummerieren, sonst kann ich ja nicht antworten. (*Lebhafter Beifall links.*) Also langsam, nicht alle auf einmal, einer nach dem andern, damit ich nummerieren und Antwort geben kann. Es kommt jeder dran. Entweder sind Sie also eine Partei der Agrarier und wollen, daß die Landwirtschaft, daß die Agrarier entlastet werden, daß die Wiener Bevölkerung, die Wiener Steuerträger Ihre Straßen herrichten lassen, oder Sie sind eine Gewerbeartei, eine Wiener, eine städtische Partei, dann können Sie doch nicht dafür sein, daß die Agrarier entlastet und die Wiener Bevölkerung, die Wiener Gewerbetreibenden in dieser argen Weise belastet werden. Den Nutzen von den guten Straßen haben die Wiener ja gar nicht. Es ist gar nicht richtig, was Sie immer behaupten, daß die Autos in Wien Steuer zahlen, aber Ihre Straßen ruinieren. Erstens sind es nicht Ihre n. ö. Straßen, weil das Land Niederösterreich überhaupt keine Straßen hat. (*Widerspruch rechts.*) Die 13.000 Kilometer Straßen in Niederösterreich sind Bezirksstraßen, das Land Niederösterreich hat keine einzige Landesstraße. (*Brinnich: Es zahlt 6 Millionen dazu! Das haben Sie selbst gesagt!*) Das Land Niederösterreich gibt den Bezirksstraßenanschlüssen 6 Millionen dazu. (*Manhalter: Weil die Landesstraßen in der Verwaltung der Bezirke sind!*) Damit ist aber nicht gesagt, daß es Landesstraßen sind. Schauen Sie sich doch, Herr Kollege Manhalter, die Ziffern der Verkehrszählung an! Sagen Sie dem Herrn Oberbaurat im Landhaus, der Ihnen die paar Ziffern über Himberg und Piesing gegeben hat, er soll Ihnen

nicht nur ein paar Ziffern geben, sondern auch die zwei großen Tabellen der letzten Verkehrszählung vom Jahre 1929 und schauen Sie dann nach! Wissen Sie, was Sie da finden werden? Daß die Bezirks- und Landesstraßen draußen von Wiener Autos am allerwenigsten befahren werden, sondern daß in einer Strecke bis zu 25 und 30 Kilometer außerhalb Wiens nur Bundesstraßen befahren werden. Gerade das, was Sie gesagt haben, stimmt also nicht. Die Verkehrsstatisik, die der Bund gemacht hat — fragen Sie den Herrn Ministerialrat Schneider vom Ministerium für Handel und Verkehr —, weist pro Tonne genau nach, wie stark jedes einzelne Straßenstück in Österreich belastet wurde, wie viele Fahrzeuge . . . (Ruf: Die Klosterneuburger Straße ist doch eine Bezirksstraße! Ist die nicht stark belastet?) Habe ich von der Klosterneuburger Straße ein Wort gesprochen? Sie müssen aufpassen. Der Herr Kollege Manhalter hat drei Ortschaften erwähnt: Klosterneuburg, Viesing und Himberg. Habe ich ein Wort von Klosterneuburg gesagt? (Heiterkeit links.) Das ist eine Bezirksstraße, darüber rede ich nicht. Ich rede von den zwei anderen, von Viesing und Himberg. Ich weiß schon, was ich rede, Sie müssen nur gut aufpassen. Von Klosterneuburg habe ich kein Wort geredet. Das ist eine Bezirksstraße, die aber nicht so stark belastet ist. Ich kann Ihnen ziffernmäßig nach Tonnenbelastungskilometer die Frequenz sagen. Lassen Sie sich doch diese zwei Tabellen geben; wenn Sie ein bißchen warten, können Sie sie kriegen, das heißt, lieber nicht, sonst bringen Sie wieder ein Benzinsteuergesetz ein. (Heiterkeit links. — Ruf: Er kriegt schon Durst vor Demagogie!) No ja, Grippe hat man auch noch ein bißel, gehen Sie mir also keiner zu nahe. Es ist gut, daß ich der erste Redner bin und nach mir die Herren von der Majorität kommen. (Heiterkeit links.) Ich wünsche Ihnen aber nicht, daß Sie die Grippe kriegen — ich habe sie nämlich.

Schauen Sie, meine Herren, gar nichts von all Ihren Versprechungen, die Sie bei den letzten Wahlen gemacht haben, ist übriggeblieben. Sehen wir uns einmal das Straßennetz Österreichs überhaupt an. Österreich hat ein Straßennetz von 31.135 Kilometer. Davon sind 3879 Kilometer Bundesstraßen, ohne die Poststraße, die erst Bundesstraße geworden ist, deren Länge ich nicht kenne, nur 1855 Kilometer Landesstraßen, 18.483 Kilometer Bezirks- und Konkurrenzstraßen und 6917 Kilometer Gemeindestraßen. Wien allein hat 1138 Kilometer Gemeindestraßen und zum Glück nur 39 Kilometer Bundesstraßen. Wenn Sie in Wien mit einem Motorrad oder Automobil oder von mir aus auch mit einem Phaethon spazierenfahren, merken Sie genau, ob Sie auf einer Gemeindestraße oder einer Bundesstraße sind. Auf einer Gemeindestraße geht es so hin, wie wenn Sie über den Wolfgangsee fahren

würden (Heiterkeit), und wenn Sie sich die Zunge abbeißen, sind Sie auf einer Bundesstraße. (Lebhafte Heiterkeit links.) Das merkt man sofort. Diese Straßen in Wien sind die allerschlechtesten, auf diesem Gebiet wird am allerwenigsten gemacht. Darum haben auch gerade die Länder Niederösterreich und Steiermark — von Vorarlberg weiß ich es nicht so genau — am meisten zur Gesehwerdung dieser Benzinsteuervorlage getrieben, weil Niederösterreich, Steiermark und Vorarlberg überhaupt keine Landesstraßen haben, sondern nur Bezirksstraßen. (Ruf: Das ist nur eine andere Bezeichnung!) O nein. Das wäre schon recht, wenn es nur eine Bezeichnung wäre, aber fragen Sie nur die Obmänner der Bezirksstraßenausschüsse, ob das nur eine Bezeichnung ist. Mein lieber Freund, mit solchen Schmonzes dürfen Sie mir nicht kommen. Das erzählen Sie anderen, aber mir sagen Sie nicht, daß das nur eine Bezeichnung ist, sondern die Straßen heißen so nach der Gebietskörperschaft, die für die Straßenherstellung zu sorgen hat.

Der Ertrag der Benzinsteuer soll 17.500.000 S betragen und der Ertrag der Kraftwagenabgabe 6.800.000 S, das sind zusammen 24.300.000 S. Das wird sich ein bißchen verschoben haben, aber nicht um viel, insbesondere in bezug auf die Kraftwagenabgabe, weil für die Motorradfahrer in der gestrigen Sitzung einige Erleichterungen geschaffen wurden. Der Bund gibt den Ländern 19.200.000 S aus dem Erträgnis dieser beiden Steuern und dem Land Wien als Ergänzung etwa 3.800.000 S, so daß dem Bund von dem ganzen Erträgnis dieser Steuer nach seiner Angabe — in Wirklichkeit ist es ja nicht ganz wahr — 1.800.000 S bleiben. Nach meiner Schätzung dürften dem Bund aus dieser Steuer über 4 Millionen Schilling verbleiben, weil ja das Quantum Benzin, das in den letzten Jahren abgesetzt worden ist und das im Motivenbericht da angeführt wird, falsch zu sein scheint. Na ja, die Herren im Finanzministerium wären ja schlechte Finanzmensen, wenn sie bei einer solchen Steuer nicht durch ein paar Ziffern dazuschauen würden, daß mehr hängen bleibt, als in den Ziffern ausgewiesen wird. Der Benzinverbrauch ist ein viel größerer, als er vom Finanzministerium angegeben wird, daher wird der Ertrag für den Bund höher sein als 1.800.000 S.

Aber gesetzt den Fall, dem Bund bleiben 2 Millionen Schilling — und das ist das, was von der gesamten Kraftfahrzeugindustrie und vom Transportgewerbe am allermeisten befürchtet wird —, so wird, wenn dem Bund, der fast für 4000 Kilometer Straßen zu sorgen hat und dafür wirklich 39 Millionen Schilling im Jahr ausgibt, für seine fast 4000 Kilometer Straßenlänge nur 2 Millionen Schilling verbleiben, eines Tages jemand — ich weiß nicht, ob es der Herr Finanzminister Dr. Tsch oder sein Nach-

folger oder irgendein anderer Finanzminister sein wird — den Bleistift in die Hand nehmen und ausrechnen: Dem Bund verbleibt zu wenig, es muß daher die Benzinsteuer in einem solchen Ausmaß erhöht werden, daß der Bund auch sein Auskommen finden kann. Wenn Sie es so machen, wie bei der Abgabenteilung, dann sind wir in ein paar Monaten wieder bei einer Erhöhung der Benzinsteuer. Innerhalb acht Jahren sind siebenmal die Länder mit einer Erhöhung der Beträge gekommen, die aus der Gemeinde Wien herausgeholt werden könnten. Wenn Sie es bei der Benzinsteuer auch so machen, richten Sie einfach alles zugrunde. Ich bin davon überzeugt, und ich bin auf den Verdacht auf diese Weise gekommen, weil bei der letzten Vorlage die Benzinsteuer noch mit 25 g angegeben war. Nach einer lebhaften Protestbewegung der Interessenten sind Sie ja dann auf 13 g zurückgegangen. Ich habe halt die Regierung und die Regierungsparteien immer wieder im Verdacht, daß sie baldmöglichst mit einer Erhöhung kommen werden. Aber wie die Generaltreibenden, wie die Interessenten darüber denken, das hätten Sie sich gestern in der Versammlung anschauen können. Sie können sich auch den Niederschlag in den Zeitungen anschauen. Und gar so leichtsinnig setzen sich ja die Besitzer von Kraftwagen und Motorrädern nicht auf ihre Automobile und fahren demonstrativ am Parlament vorbei. Es ist ja der Anblick den Abgeordneten und der Regierung durch die Polizei verhindert worden. Die Demonstranten sind von der Ringstraße weg und in die Landesgerichtsstraße verjagt worden. Wenn das einmal Menschen tun, die froh sind, wenn sie mit der Polizei nichts zu tun haben, weil die Polizei ohnehin zu sehr Bedürfnis hat, mit den Automobilisten Bekanntschaft zu machen, und wenn sie sie einmal nicht sehen, so ist es ihnen nur recht, wenn diese Leute heute trotzdem auf dem Ring aufgefahren sind, so können Sie sich denken, daß die Erregung der Leute eine große ist. Ich möchte heute schon die Gelegenheit nicht vorübergehen lassen, eindringlichst Regierung und Mehrheitsparteien davor zu warnen, eine Erhöhung dieser Benzinsteuer über 13 g hinaus noch eintreten zu lassen. Dann könnte es Ihnen passieren, daß diese gutmütigen Geschäftsleute, die bisher sehr treue bürgerliche Wähler gewesen sind und sehr brave fittsame Staatsbürger, die kein lautes Wort geredet haben, das ihnen nicht gestattet wurde, so rebellisch werden, daß ihrer keine Polizei und niemand mehr Herr werden könnte. Ich warne Sie eindringlichst davor, an eine Erhöhung der Benzinsteuer auch nur im entferntesten zu denken. *(Ruf rechts: Wer ruiniert denn die Straßen?)* Wer die Straßen ruiniert, habe ich schon gesagt. Ich erinnere mich noch, daß bei der Beratung der Novelle zum Bundesstraßengesetz ich mit allen Mitteln dagegen angekämpft habe, daß die Be-

stimmung über die Radfelgenbreite abgeändert wird. Ich habe mit allen Mitteln dafür gewirkt, daß das Straßengrundgesetz nicht geändert wird, daß es bei der 6½-Zentimeter-Radfelge bleibt, und ich erinnere mich noch sehr gut an die Argumente, die damals gebraucht wurden. Der Herr Abg. Partif hat gesagt, die Straßen werden durch das Schnellfahren ruiniert. Dadurch, daß einer schneller über die Straße fährt, macht er Stoßlöcher. Und der Herr Abg. Weidenhoffer hat gar gesagt: das Holz, das für die Radfelgen gebraucht wird, das einfache Buchenholz, von dem wir tausende und Millionen Meterzentner im Lande haben, muß — das hat er den Herren im Ausschuß erzählt — erst aus Deutschland kommen, und wenn es auch gleich da ist, muß es bis zum Jahre 1935 zum Trocknen liegen, daher kann man jetzt nicht festlegen, daß in Österreich breitere Felgen eingeführt werden. Meine Herren, Sie haben das trotzdem zugelassen.

Die Länder schleppen aus der Benzinsteuer und der Kraftwagenabgabe sehr viel Geld davon. Das Land Niederösterreich bekommt anstatt 1.954.000 S — das sind meistens Wiener Steuergelder — 6.115.000 S; Oberösterreich bekommt statt der jetzigen Kraftwagenabgabe von 1.122.000 S 2.728.000 S; Salzburg statt 406.000 S 1.078.000 S; Steiermark anstatt 1.411.000 S 3.025.000 S; Kärnten statt 662.000 S 1.000.353 S; Tirol anstatt 949.000 S 1.645.000 S; Vorarlberg, das Land des Herrn Bundeskanzlers, kommt eigentlich beinahe so schlecht weg wie Wien, Vorarlberg bekommt anstatt 380.000 S nur 497.000 S; aber das Burgenland anstatt 93.000 S 620.000 S. Und nach Ihrem glänzenden Schlüssel, nach der glänzenden Rechnung, die Sie bei der ersten Vorlage erstellt haben, bekäme Wien anstatt 5.415.000 S 2.135.000 S, jenes Land, das bisher 5 Millionen für die Kraftwagenabgabe eingenommen, aber pro Jahr 16 Millionen für die Straßenerhaltung ausgegeben hat. Kein zweites Land in Österreich hat, weder relativ noch absolut, einen so hohen Betrag für seine Straßen ausgegeben, in keinem Lande ist das Verhältnis so, daß es dreimal soviel für seine Straßen ausgegeben hätte, als es an Kraftwagenabgabe tatsächlich eingenommen hat.

Dabei ist die Benzinsteuer nicht einmal eine Zwecksteuer. Wenn gestern im Ausschuß nicht das Finanzausgleichsgesetz vor dem Benzinsteuergesetz fertig gestellt worden wäre, hätte man schon darüber reden können, wie die Beträge aus der Benzinsteuer von den Ländern verwendet werden sollen. In dieser Beziehung sollten Sie sich an anderen Ländern, besonders an der Schweiz, ein Beispiel nehmen und diese Beträge wenigstens für einen bestimmten Zweck verwenden. Die Belastung des Betriebsstoffes ist folgende: Benzinzoll 12 g, Benzinsteuer 13 g, dazu noch ein Viertel Beimischung mit Spiritus, so daß

das Benzin statt 20 g durch den Zoll, durch die Steuer und die 25prozentige Zummischung mit Spiritus auf 63 g kommt. 20 g kostet das Benzin, und 63 g müssen die Geschäftsleute, müssen die Motorradfahrer dafür zahlen. So sehr verteuern Sie durch die Benzinsteuervorlage und durch den Zoll den Triebstoff.

Wenn Sie schon die Benzinsteuer beschließen, wovon ich Sie bewahren möchte, wenn Sie es aber schon nicht anders machen, dann schauen Sie doch endlich nach, was man in Österreich mit dem Gelde machen könnte. Sie könnten wirklich für Straßenzwecke das Geld hergeben, Sie könnten aber auch etwas für die Schienenübergänge machen, damit es besser wird. Wir haben in Österreich 11.162 Wegübergänge in Schienenhöhe, Straßen, die über Eisenbahngrund, über Schienengrund führen. Von ihnen sollen nach den Mitteilungen der Bundesbahnverwaltung 2532 geschützt sein und 8630 ungeschützt. Ich weiß nicht, was die Bundesbahnverwaltung als geschützt bezeichnet; vielleicht bezeichnet sie jeden Übergang als geschützt, bei dem ein Bahnschranken besteht, gleichviel, ob er beleuchtet ist oder nicht. Meiner Ansicht nach muß ein solcher Bahnübergang als ungeschützt bezeichnet werden. Aber ich weiß nicht, welche Maßstäbe für die Einreihung dieser Übergänge maßgebend waren. Die Schweiz hat fast so viele ungeschützte Übergänge gehabt wie wir. Sie hat einen Zuschlag zum Benzinzoll zur Unter- und Überführung derartiger Straßenübergänge verwendet und hat heute schon, drei Jahre später, über 300 solcher Übergänge durch Über- und Unterführungen vollständig gesichert. Deutschland gibt für seine Straßen 910 Millionen Reichsmark jährlich aus, wovon 525,300.000 Reichsmark vollständig gedeckt sind.

So wie wir jetzt Zoll und Benzinsteuer und Spiritusbeimischung in Österreich einführen, so ist es in keinem Lande der ganzen Welt. Belgien hebt 16 g Zoll ein und hat keine Benzinsteuer, Holland 3 g Zoll, keine Benzinsteuer, Norwegen 11 g Zoll, keine Benzinsteuer, Finnland 5 g Zoll und keine Benzinsteuer, Frankreich 7 g, Tschechoslowakei 7 g, Ungarn 9 g, Schweden $\frac{1}{4}$ g Zoll und keine Benzinsteuer. Allerdings ist eine Verkaufssteuer dabei, 13 und 14 g, aber immerhin wird unsere Ziffer nicht erreicht. Nur England, Dänemark und die Vereinigten Staaten haben eine Benzinsteuer, dafür aber keinen Zoll. Die Benzinsteuer in England beträgt 16,7 g, in Dänemark 17,7 g, in Amerika 10 g, aber, wie gesagt, keinen Großen Zoll.

Was die Belastung bedeutet, habe ich Ihnen schon gesagt. Es schaut vielleicht lächerlich aus, wenn ich Ihnen sage, daß die Autotaxi außerstande sind, die Belastung von 400 bis 500 S pro Jahr zu extragen. Das Autotaxifuhrwerk mag vielleicht

einmal ein gutes Geschäft gewesen sein, heute ist es eines der schlechtesten, der elendesten Geschäfte. Die Gewerbetreibenden sind total überschuldet und die Chauffeure in einer Weise proletarisiert wie kein zweiter Stand der Arbeiter. Fragen Sie doch die Leute! Die Zeiten der Fiaker und Einspänner haben sich in Wien aufgehört. Die Taxichauffeure schauen ein Beinfleisch als einen unerreichbaren Luxus an, den sich die Fiaker doch noch haben leisten können. Das Autotaxi ist nicht mehr das Fuhrwerk, das einmal der Fiaker und Einspänner gewesen ist, dabei wurde noch verdient. Der Taxichauffeur von heute ist aber vollständig proletarisiert, es sind arme Teufel, die ihr bißel Essen mitnehmen müssen, damit sie tagsüber etwas zu essen haben. Mit 3 S Verdienst pro Tag kann der Chauffeur nicht auf der Straße leben und zu Hause noch eine Familie erhalten, Zins zahlen, Wäsche und Kleider kaufen. Die Taxiunternehmen sind überschuldet, die Benzinsteuer ist der Tropfen, der den Inhalt des Glases zum Überlaufen bringt. Können Sie sich denn vorstellen, daß man einen Lastkraftwagen mit 3000 S pro Jahr belasten kann? Das ist eine pure Unmöglichkeit.

Und nun erlauben Sie mir einige Bemerkungen über die Spiritusbeimischung. Ich halte die Spiritusbeimischung für eine ungerechtfertigte Sache. Gewiß ist die Erzeugung von Spiritus kontingentiert. Es erzeugen die gewerblichen und landwirtschaftlichen Brennereien zusammen 270.000 Hektoliter Spiritus. Dafür sind die gewerblichen Brennereien nur sechs Monate im Betrieb, und ich verstehe es durchaus, wenn diese anstreben, daß sie, um existieren zu können, ein höheres Kontingent an Spirituserzeugung zugestanden erhalten. Es ist aber das Umgekehrte der Fall. Das Kontingent der gewerblichen Brennereien, wo ja meist die industriellen Arbeiter beschäftigt wird, wird nicht gesteigert, sondern nur die Anzahl der landwirtschaftlichen Brennereien. Die landwirtschaftlichen Brennereien sind im letzten Jahr allein von 50 auf 59 gestiegen, und Sie tragen sich sicherlich mit der Absicht, in der nächsten Zeit noch mehr landwirtschaftliche Brennereien zu errichten. Für diese bäuerlichen Brennereien soll nun jetzt schon die Kundschaft geschaffen werden. Nennen Sie mir irgendein Land der Welt, wo durch ein Gesetz der Kaufzwang in der Weise festgelegt wird, daß er für Erzeugnisse von Brennereien gilt, die erst in Zukunft errichtet werden sollen! Sie haben offenbar schon Ihre Protektionskinder, denen Sie eine solche landwirtschaftliche Brennerei gestatten wollen. Und da bringen Sie nun ein Benzinsteuergesetz ein, die Steuerträger müssen Spiritus dem Benzin beimischen, damit Ihren Protektionskindern, die erst in ein paar Jahren Brennereien haben werden, der Absatz jetzt schon gesichert ist. Halten Sie das für gerecht und in Ordnung, daß man einen Gewerbestand von so vielen tausend Menschen in dieser

Weise belastet? Das halte ich absolut nicht für gerechtfertigt.

Gewiß könnte die Produktion, wenn sie nicht kontingentiert wäre, verdoppelt werden. Aber Sie wollen ja nicht die Produktion der gewerblichen Brennereien steigern, sondern die der landwirtschaftlichen Brennereien. Ihren Freunderln, den bäuerlichen Unternehmern, die große Spiritusfabriken errichten können, denen wollen Sie jetzt schon Abnehmer sichern.

Meine sehr geehrten Frauen und Herren! Man könnte natürlich über diesen Gegenstand noch des längeren reden. Wenn man Tag und Nacht reden wollte, würde man das Kapitel der Benzinsteuern und der Kraftwagenabgabe nicht ausschöpfen. Ich möchte Sie nur noch auf eines aufmerksam machen: Die Wiener Taxichauffeure streben schon lange eine Lohnerhöhung an, und denen täte es gut, wenn sie einmal etwas mehr verdienen würden. Anstatt nun, daß sie in der nächsten Zeit mehr Lohn bekommen, kommt jetzt der Bund und nimmt das vorweg, was den Leuten in der nächsten Zeit als Lohnerhöhung gegeben werden soll.

Wir haben eine Reihe Abänderungsanträge gestellt. Zunächst den Antrag unserer Partei, daß die Benzinsteuern mit 5 g festzusetzen sei. Ein weiteres Minoritätsvotum verlangt, daß der Spiritusbeimischungszwang in Wegfall kommen soll. Drittens soll die Kraftwagenabgabe für Motorräder vollständig gestrichen werden. Ein vierter Eventualminoritätsantrag verlangt, daß für Motorräder der geringere Ansatz bei der Kraftwagenabgabe in Betracht gezogen wird, weil sonst eine Doppelbesteuerung schmerzhaft empfunden wird. Fünftens verlangen wir, daß eventuell wenigstens die Kleinkraftwagen, also jene, die bis zu 250 Kubikzentimeter Inhalt haben, von der Kraftwagenabgabe befreit werden, und ferner liegt ein Eventualantrag vor, der besagt, daß wenigstens die einspurigen Motorräder vollständig von der Kraftwagenabgabe befreit werden, wenn sie schon Benzinsteuern zu zahlen haben.

Ich möchte Sie also sehr bitten, hohes Haus, daß Sie unseren Minoritätsanträgen zustimmen. Am besten wär's, die Regierung würde die ganze Benzinsteuervorlage zurückziehen; das wäre das Beste, daß sie verschwindet. Dann hätte man die richtige Gerechtigkeit, Herr Landeshauptmann, und dann könnten wir alle zwei miteinander lachen, nicht nur Sie allein. Jetzt ist der Herr Landeshauptmann in der glücklichen Lage, daß er allein lachen kann, ich möchte aber gerne mit ihm lachen, und am allermeisten würde ich lachen, wenn diese Regierungsvorlage wieder zurückgezogen würde, denn ich bin überzeugt davon, daß damit dem Gewerbe, daß damit den Arbeitern, daß damit der Wirtschaft geholfen wird. *(Lebhafter Beifall links.)*

Folgender genügend unterstützter Antrag der Abg. Tauschitz, Birchegger u. Gen. wird zur Verhandlung gestellt:

„Im § 15 ist nach dem Wort „ermächtigt“ einzufügen: „im Einvernehmen mit den Bundesministern für Handel und Verkehr und für Landwirtschaft.“

Birchegger: Hohes Haus! Es ist sicher für jeden einzelnen gewählten Volksvertreter eine außerordentlich schwere Belastung, wenn er veranlaßt werden soll, für eine Steuererhöhung, ja für die Neueinführung einer Steuer zu plädieren, und man muß sich sehr wohl überlegen, wie weit die Verantwortung reicht und welche Volksteile, welche Bevölkerungsgruppen von dieser neuen Steuer, respektive erhöhten Steuer betroffen werden. Ich habe mir die Ausführungen des Herrn Abg. Forstner angehört; er hat sich sehr eingehend bemüht, uns die schwere Verantwortung neuerlich vor Augen zu führen, und gegen Schluß seiner Ausführungen gemeint, das Beste wäre es, die Regierung würde diese Vorlage zurückziehen. Ja, ich meine, das Beste wäre es, wenn die Regierung in der Lage wäre, auch manch andere Steuern, vielleicht die ganze Steuergesetzgebung abzuschaffen; ich weiß aber nicht, ob dann jene Befriedigung in die Bevölkerung einkehren würde, die wir so sehnlich wünschen müssen.

Ich glaube, die Grundursachen für die Einführung der Benzinsteuern wurden in den Ausführungen des Berichterstatters reichlich genug erklärt. Sicherlich ist sie eine neue schwere Belastung weiter Kreise unserer Bevölkerung, und ich bin gar nicht derartig veranlaßt, daß ich vielleicht auch nur mit einigem Wohlwollen dieser Steuer zustimmen könnte, wenn sie nicht auf der anderen Seite jene Tatsache schaffen würde, die ja auch vom Herrn Abg. Forstner angezogen wurde: Erleichterung des Steuerdruckes. Und die Kreise, die durch die Einführung der Benzinsteuern wirklich eine Erleichterung des Steuerdruckes erfahren sollen, sind dieser Erleichterung sicherlich auch würdig. Denn es ist wirklich ganz unverantwortlich, daß es Ausnahmen geben soll bei der Tatsache, daß wir alle zusammen unsere Bahnhöfe, die Verkehrswege, Straßen und Brücken erhalten müssen und dabei doch wieder Ausnahmen zulassen, durch welche Ausnahmen andere Volksteile, Bevölkerungsschichten, Berufsgruppen außerordentlich belastet werden müssen. Dies trifft heute vielleicht nicht so wie vor 15 Jahren, aber sicherlich auch heute sehr stark bei der Straßenerhaltung zu. Ich kann von meinem persönlichen Standpunkt aus nicht einmal die Verantwortung dafür übernehmen, daß der Bund seine 4000 Kilometer Straßenlänge erhalten soll, ohne von den Benutzern der Bahnhöfe irgendeinen Beitrag einzufordern. Um so weniger geht es an, daß die Länder, die für die Durch-

zugsstraßen, für die Verbindung zwischen den Bundesstraßen aufkommen müssen, diese Erhaltung aus öffentlichen Mitteln besorgen müssen, ohne von jener Seite, die die Fahrbahn besonders in Anspruch nimmt, Beiträge einfordern zu können. Noch weniger anständig ist es aber, daß, wie die Verhältnisse in Steiermark und Niederösterreich liegen, das ganze Straßennetz mit Ausnahme der Bundesstraßen von einzelnen Gebietskörperschaften erhalten werden muß und diese Gebietskörperschaften keine andere Einnahmequelle haben als die Umlage auf die Grundsteuer. Wenn der Herr Abg. Forstner etwas weiter über Wien hinausschauen und auf die Rufe seiner Genossen, die in den Bezirksvertretungen der Steiermark mitzuarbeiten haben, hören würde, so würde es ihm zum Bewußtsein gekommen sein, daß sich auch seine Parteifreunde heute vollkommen klar darüber sind, daß die heutige Art der Aufbringung der Mittel für die Straßenerhaltung unmöglich länger aufrechtzuerhalten ist.

Wenn der Herr Abg. Forstner die Darstellungen des Herrn Abg. Manhalter über die Verkehrsdichte angezweifelt hat, so muß ich sagen, daß mir diese Darstellungen gar nicht übertrieben erscheinen, weil auch ich Gelegenheit hatte, in einem Bezirk, und zwar unter Führung eines sozialdemokratischen Bezirksobmannes, die Zählung der Verkehrsfuhrwerke mitzumachen. Wenn man sich diese Ergebnisse vor Augen hält und sich vergegenwärtigt, wie die Straßen dort auch in ganz abgelegenen Gebieten befahren werden, so muß man staunen darüber, welche Zahlen sich dabei ergeben. Aus der Tatsache, daß heute bereits mehr als 50 Prozent der gezählten Verkehrsmittel Autos und Motorräder sind, kann man ermessen, wie stark das Verlangen der Grundsteuerträger ist, daß endlich die Lasten der Straßenerhaltung auf einer breiteren Basis aufgebaut werden.

Wir haben reiflich überlegt, welcher Weg der praktischste und zweckmäßigste sein dürfte. Wir haben uns gar nicht leichtfertig entschlossen, die von den modernen Verkehrsmitteln beanspruchten Betriebsstoffe zu besteuern. Das war für uns besonders deshalb nicht leicht, weil dieselben Betriebsstoffe, die die Automobile brauchen, zum Teil auch der Bauer in seiner Wirtschaft benötigt. Ich sehe einen Mangel in der Regierungsvorlage, der sich aber außerordentlich schwer ausmerzen läßt, darin, daß der Bauer, der seinen Betrieb mit einem Benzinmotor aus gestattet hat, die gleichen Lasten übernehmen muß, und ich hätte es sehr gerne gesehen, wenn wir irgendeine Formel hätten finden können, wonach die landwirtschaftlichen Motoren von der Besteuerung ausgeschlossen gewesen wären und die Landwirte ihren Betriebsstoff steuerfrei hätten beziehen können. Hauptsächlich deshalb meine ich, daß der Bauer, der in seinem Wirtschaftshof einen Benzinmotor zur

Verfügung haben muß, würdig wäre, das Benzin steuerfrei beziehen zu können, weil der Benzinmotor gerade in den abgelegensten Gebieten am häufigsten vorzufinden ist, besonders dort, wo keine elektrische Stromzuleitung möglich ist. Ja, die abgelegensten Bauernhöfe in den hinteren Gräben und auf den höchsten Bergen können sich heute nicht anders helfen, sie müssen sich durch Verwendung von Benzinmotoren die Haus- und Hofarbeiten erleichtern. Sicherlich ist der Wunsch berechtigt, daß den Kleingewerbetreibenden dieselben Erleichterungen zuteil werden sollten, aber immerhin ist meiner Ansicht nach der Bauer dem Gewerbetreibenden gegenüber noch in der schlechteren Situation, weil er die Kosten des Benzinmotors nicht auf das Fertigprodukt, das er zu Markte bringt, überwälzen kann. Nun hat der Herr Finanzminister auf Grund eines Resolutionsantrages der Abg. Tauschitz, Pirchegger u. Gen. gerne die Zusage gegeben, daß die Erwägungen, wie man den bäuerlichen Betriebsstoff von der Steuer befreien könnte, noch nicht abgeschlossen sind.

In bezug auf die Art und Weise, wie sich die Benzinsteuern, wenn sie wirklich ihrem Zwecke zugeführt wird, auswirken wird, möchte ich feststellen, daß dann, wenn die Erträgnisse dieser Steuererlöse der Straßenerhaltung zugeführt werden, für die Grundsteuerträger in der Steiermark tatsächlich eine fast 50prozentige Ermäßigung der heutigen Lasten wird eintreten können. Wenn bemängelt wurde, daß die Vorlage keine zwingenden Bestimmungen über die Zweckverwendungen aufweist, so bin ich doch sicher, daß die Landesregierung das Erträgnis auch wirklich der Zweckbestimmung zuführen werden. Ich glaube, der Herr Abg. Forstner braucht sich die Sorge darüber nicht schwer machen.

Ohne weiter Kritik an der Vorlage üben zu wollen, möchte ich meiner Meinung doch dahin Ausdruck geben, daß der so verurteilte Beimischungszwang, wie er im § 15 vorgesehen ist, von den bäuerlichen Vertretern absolut nicht entbehrt werden kann. Wir sind uns klar darüber, daß gewisse Kreise über diesen Beimischungszwang Klage führen. Selbstverständlich sucht man sich, wenn irgendwelche Verpflichtungen auferlegt werden, dagegen zu wehren, und ich würde diese Abwehr dann verständlich finden, wenn sich nicht weiteste Kreise unserer Volkswirtschaft davon Vorteile sichern könnten.

Ich möchte noch in bezug auf den Wortlaut des § 15 beantragen, daß in der sechsten Zeile hinter dem Worte „Spiritus“ die Worte „österreichischer Herkunft“ eingeschaltet werden mögen. Wir legen auf diese Einschaltung einen ganz besonderen Wert, und ich erlaube mir auch, einen diesbezüglichen Antrag zu stellen.

Im übrigen kann ich für meine Fraktion erklären, so schwer es auch einem fallen mag, daß wir

uns für die Neueinführung dieser Steuer entscheiden. In Anbetracht der großen Wichtigkeit derselben und der Tatsache, daß durch die Einführung dieser Steuer eine Verteilung der bisher in verhältnismäßig engen Grenzen gezogenen Lasten auf breitere Basis bezweckt wird und sich auch eine Steuerentkung ergibt, läßt sich die Verantwortung hierfür auch übernehmen. Und eine Steuerentkung hauptsächlich für jene Existenzen, die in den abgelegenen Tälern unter den schwierigsten Bedingungen ihre Existenz fristen müssen, und das sind jene Bauern, die bisher allein für die Erhaltung der Bezirksstraßen und für die Straßenpflege aufkommen mußten.

Weiters möchte ich die Annahme der Entschließung Tauschitz empfehlen und ebenso die Annahme des von mir eben vorgelegten Antrages. *(Beifall rechts und in der Mitte. — Während vorstehender Rede hat Präsident Dr. Straffner den Vorsitz übernommen.)*

Folgender genügend unterstützter Antrag Birchegger, Tauschitz wird zur Verhandlung gestellt:

„Im § 15, Zeile 6, sind nach dem Worte „Spiritus“ die Worte „österreichischer Erzeugung“ einzufügen.“

Weiters wird der genügend unterstützte Antrag Birchegger u. Gen. zur Verhandlung gestellt:

„Im § 29 der Regierungsvorlage ist der Absatz 2 zu streichen.“

Werner: Frauen und Männer! Der Berichterstatter des zur Beratung stehenden Gesetzes hat uns heute in eindringlicher Weise dargelegt, wie notwendig ein solches Benzinsteuergesetz ist, und man müßte der Sache fremd gegenüberstehen, wollte man nicht zugeben, daß es tatsächlich notwendig ist, in die Straßenerhaltungsforderung Ordnung hineinzubringen. Deshalb bin ich im Prinzip unbedingt für die Einführung der Benzinsteuer, denn die Benzinsteuer setzt in erster Linie die ganz ungerechtfertigten und oft verkehrshemmenden Mauten außer Betrieb, was ja ein ganz wesentlicher Punkt in bezug auf die Hebung des Fremdenverkehrs ist. Die Benzinsteuer wäre aber auch die gerechteste Steuer zur Straßenerhaltung, und zwar aus dem Grunde, weil sie denjenigen erfasst, der die Straßen am meisten benutzt, der am meisten auf den Straßen herumfährt.

Nun gibt es aber auch natürlich noch gar mancherlei Bedenken gegenüber dieser Regierungsvorlage. Es ist nicht alles gerade so in Bausch und Bogen anzunehmen, wie uns der Gesetzentwurf vorliegt. Es wird immer und immer wieder von der Ministerbank aus und insbesondere wurde von den verschiedenen Finanzministern der letzten Jahre betont, daß wir Steuerentkungen als Hilfe für das notleidende Gewerbe eintreten lassen müssen, daß wir nach einer Ankurbelung der Wirtschaft trachten müssen, daß manches zur Hebung der Wirtschaft getan

werden muß. Wir erleben aber seit Jahren konstant immer gerade das Gegenteil; es kommt eine Belastung um die andere. Wenn schon nicht eine neue Steuer erfunden wird, so wird eine alte abgeändert, und zwar so abgeändert, daß die Steuerbelastung eine ganz beträchtliche ist. So ist es auch wieder mit dieser Benzinsteuer. Die Benzinsteuer würde nach der Vorlage eine Mehrbelastung der österreichischen Wirtschaft um zirka 15 Millionen bedeuten.

Wir haben gerade in diesem Hause in den letzten Wochen wiederholt gehört, daß wir auch in Österreich eine Wirtschaftskrise haben, daß unsere Wirtschaft notleidend ist und daß man der Wirtschaft helfen muß. Glaubt man nun, daß eine solche Mehrbelastung der Wirtschaft die Hilfe für die Wirtschaft sei? Bestimmt nicht. Ich hätte es ganz gut verstanden, wenn der Herr Finanzminister in seinem Regierungsentwurf die Begründung aufgenommen hätte, daß die Benzinsteuer deshalb eingeführt wird, weil sie gerechter ist als die verschiedenen Landesstraßenabgaben und Mauten und weil sie auch dazu beitragen würde, unsere Verkehrswege hemmungsfrei zu machen. Das hätte ich ganz gut verstanden. Aber niemals ist zu verstehen, daß bei einer Umwandlung einer Steuer dieselbe gleich um das Doppelte erhöht werden muß. Wir haben im letzten Jahre nach der Statistik 144.000 Tonnen Benzin verbraucht. Im heurigen Jahre dürften, wenn die Statistik und die Voraussage nicht lügt, zumindest 170.000 Tonnen gebraucht werden. Infolgedessen würde die Gesetzesvorlage im vorhinein schon eine beträchtliche Erhöhung ausmachen. Es würde also, wenn schon angenommen für das Jahr 1929 eine Benzinsteuer von 13 g ausgereicht hätte, im Jahre 1931 eine solche von 11 g pro Kilogramm ausreichen. Es würde derselbe Betrag herauskommen.

Wir finden dann aber noch als übermäßige Belastung die Spiritusbeimengung. Ich verstehe wohl die Not der Landwirtschaft, ich verstehe wohl, daß man alles versucht, um der Landwirtschaft auf die Beine zu helfen, aber ich verstehe nicht, daß man der Landwirtschaft in der Art und Weise helfen will, daß man auf der anderen Seite den Gewerbetreibenden, allen Benzinbenutzenden eine Belastung auferlegt, die unertragbar ist — nicht bloß unertragbar in ihrer finanziellen Auswirkung, sondern auch unertragbar in ihrer technischen Auswirkung, Einwandsfrei ist von allen Technikern festgestellt worden, daß der Spiritus der in Österreich jetzt erzeugt wird, sich nicht dazu eignet, ihn dem Benzin beizumengen. Abgesehen von der finanziellen Auswirkung: daß dadurch der Benzinverbrauch bedeutend erhöht wird, muß man noch das eine gerade bei der Spiritusbeimengung berücksichtigen, daß die ausländischen Automobilisten, die jetzt über unsere Grenze kommen und so gerne ihr Geld nach Österreich wegen der Schönheit der österreichischen Gebirgslandschaft tragen,

sich abhalten lassen, in großer Zahl nach Österreich zu fahren, weil sie ihren Wagen nicht verdecken lassen. Fragen Sie irgendeinen Benzinhändler, wie genau gerade die Ausländer im Benzineinkauf sind. Wenn ein Automobilist auf irgendeine Marke eingefahren ist, läßt er sich eine andere nicht in den Wagen einfüllen, geschweige denn ein Benzin mit Spiritus gemischt. Abgesehen davon kann ich hier keine besondere Hilfe für die Landwirtschaft sehen. Ich glaube vielmehr, man muß hier der Ansicht meines Vorredners zustimmen, daß das vielleicht ein Geschenk für irgendeine Stelle ist, der man es im Vorhinein schon versprochen hat. Denn wenn Sie Kartoffeln füttern, ist das zweifellos ein besseres Futter als das Überbleibsel, das aus der Spiritusgewinnung bleibt. (*Widerspruch. — Dewaty: So eine wirtschaftliche Dummheit zu reden!*) Das ist Ihre Sache, Sie können es ja auch verbessern.

Man muß aber auch Rücksicht auf die Gewerbetreibenden nehmen, Rücksicht nehmen auf die mögliche Steuerleistung der Gewerbetreibenden. Rechnen Sie sich aus, meine Frauen und Herren, welche Belastung auf jedes einzelne Automobil kommt und ob es dann dem Gewerbestand überhaupt noch möglich ist, sein Lastfuhrwerk mittels Motors auszuführen und zu betreiben. Sie würden durch die Erhöhung dieser Steuer geradezu Existenzen ruinieren.

Eines möchte ich noch besonders hervorheben. In Österreich behandelt man die Automobilisten überhaupt von Haus aus schon schlecht. Man hat es geradezu abgesehen auf deren Geldbeutel. Jeder Automobilist muß bei seinem Wagen einen immensen Zoll zahlen, nicht bloß derjenige, der mit einem fremden Wagen fährt, auch derjenige, der einen einheimischen Wagen kauft, weil er den Zoll schon im Preis mitzahlen muß. Nehmen Sie einen Wagen ausländischen Fabrikats und einen gleicher Güte österreichischen Fabrikats. Im Ausland kostet er um soviel weniger und im Inland kostet er um soviel mehr. Das vorhergehende Haus ist mit den Automobilisten auch sehr unglimpflich verfahren, als es das neue Bundesstraßengesetz verabschiedet hat. Es wurde dort eine obligatorische Haftpflichtversicherung eingeführt. Vom Standpunkt jedes Automobilisten aus ist die obligatorische Haftpflichtversicherung ohne Zweifel zu begrüßen. Aber man hat eines übersehen: wenn man jemandem ein Monopol zuschanzt — und das hat man den kartellierten Versicherungsgesellschaften gegeben —, so mußte man sich vorher versichern, was diese Gesellschaften mit den ihnen Ausgelieferten tun. Nur einige Ziffern darüber: In Deutschland zahlt man 85 Mark Prämie und bekommt im Schadensfall als Personenentschädigung 100.000 und als Sachentschädigung 10.000 Mark. In der Schweiz bekommt man für eine Prämie von 95 Schweizer Franken 40.000 Schweizer Franken an Gesamtentschädigung, 10.000 Franken im Einzelfall und

2000 Franken an Sachentschädigung. In Österreich muß man für die gleiche Summe an Entschädigung in Schillingen 432 S an Prämie zahlen. Man muß also für die gleiche Leistung eine das Vierfache der Prämie und gegenüber Deutschland sogar nahezu das Fünffache der Prämie zahlen. Warum hat sich der Bund nicht durch irgendeine Bestimmung eine Handhabe gegenüber diesen kartellierten Verbänden gesichert? Ist vielleicht der Bund oder irgendeine Stelle des Bundes daran partizipiert, und hat man da irgendwie gepackelt? Eine solche Frage ist sehr begreiflich!

Zur Benzinabgabe möchte ich aber noch etwas sagen. In Österreich ist das Straßenbauwesen sehr unbefriedigend. Man hebt wohl seit Jahren verschiedene Steuern ein; wozu aber dieses Geld verwendet wird, ist mehr oder weniger unklar, denn die Straßenpflege ist bei uns im argen, obwohl von den höchsten Regierungsstellen bis in die untersten Schichten des Volkes hinunter jeder weiß, daß wir auf den Fremdenverkehr eingestellt sind, daß wir die Passivität unserer Handelsbilanz durch die Ausfuhr ausgleichen müssen, wozu ja auch der Fremdenverkehr gehört. Aber dessen ungeachtet geschieht sehr wenig zur Hebung des Fremdenverkehrs. Denn gerade der Straßenbau wäre dabei von großer Wichtigkeit. Es muß daher unbedingt ein entsprechendes Gesetz geschaffen werden, wonach die Beträge, die aus der Benzinsteuer eingehen, dem Straßenbau zugute kommen müssen und nur für den Straßenbau allein und nicht für andere Zwecke verwendet werden; dann wäre es auch möglich, unsere Straßen in entsprechender Weise auszugestalten und nicht bloß im Lande Wien, sondern auch in den anderen Ländern Straßen zu bauen, die sowohl verkehrstechnisch als auch zur Hebung unseres Fremdenverkehrs unbedingt notwendig sind.

In diesem Gesetze über die Abgabe von Kraftfahrzeugen, die ich an und für sich viel zu hoch finde und die bei dem hohen Satz der Benzinsteuer ganz leicht weggfallen könnte, sind auch Ausnahmen geschaffen, insbesondere für die Betriebe des Bundes, der Länder, der Bezirke und Gemeinden, ferner für die Feuerwehr, für die Krankenbeförderung und schließlich auch für die Ärzte. Man hat aber einen Stand übersehen, der auf dem Lande von Wichtigkeit ist und dessen Angehörige oft ebenso schnell gebraucht werden wie die Ärzte, das ist der Stand der Tierärzte. Ich möchte daher den Wunsch aussprechen, daß im § 29, Absatz 2, nach den Gemeindefürsorgeärzten auch die Tierärzte angeführt werden.

Wenn man schon die Kraftfahrzeuge des Bundes, der Länder, Bezirke und Gemeinden von der Abgabe ausnimmt, so wäre insbesondere noch eine Bevölkerungsgruppe zu erwähnen, die jedenfalls einen Anspruch auf diese Ausnahme besitzt, das sind die Invaliden. Mancher Invalide ist heute infolge irgendeiner Krankheit, die er sich im Felde zugezogen

hat, infolge einer Verletzung gezwungen, sich ein Benzinbehälter zu halten. Daß dieser Invalide, der seine Gesundheit für das Vaterland geopfert hat, auch noch diese Steuer voll einzahlen soll, ist ungerrecht. Ich möchte beantragen, daß Invalide, die mehr als 35 Prozent invalid sind, gleichgültig, ob sie eine Rente beziehen oder nicht, ebenfalls von der Kraftwagenabgabe befreit werden.

Ich stelle daher den Antrag (*liest*):

„Im Absatz 1 des § 29 ist als neuer Punkt 5 einzufügen:

5. ferner Kraftfahrzeuge, die Kriegsbeschädigte infolge ihrer Kriegsbeschädigung zur Ausübung ihrer Berufe bedürfen.“

Weitere Anträge auf Reduzierung der Benzinsteuer und der Kraftwagenabgabe muß ich mir noch vorbehalten.

Eines möchte ich aber noch anführen, was der Abg. Forstner gesagt hat. Der Herr Abg. Forstner hat gesagt, es bestehe hier die Tendenz, den Wienern Steuern aufzuheben und die Länder von Steuern zu entlasten. Herr Abg. Forstner irrt sich vollständig, wenn er meint, die Länder seien nicht daran interessiert, ob Wien mehr oder weniger Steuern zahlt. Denn schließlich müssen die Länder indirekt auch mitzahlen. Ein Wirtschaftskörper ist nun einmal so, daß man nicht einen Teil abhacken, auf die Seite stellen und belasten kann. Wenn man die rechte Hand belastet, spürt es halt auch die linke Schulter. So geht es auch zwischen Wien und den Ländern draußen. Deshalb möchte ich die Ansicht zurückweisen, daß die Vertreter der Länder es auf Wien abgesehen hätten. Das ist durchaus nicht der Fall, sondern wir fühlen uns alle als Volksvertreter, wir sind deshalb für das Gesamtwohl hier und müssen auch für das Gesamtwohl sorgen.

Aus diesem Grunde ist die Benzinsteuer im Prinzip anzunehmen. Ich möchte aber der Regierung nahelegen, daß sie nicht über die 18 Millionen Erfordernis, die bisher eingenommen worden sind, hinausgehe, sondern die nötigen Abstriche, die dringend notwendig sind, tatsächlich durchführe, denn die heutige Wirtschaft verträgt keinen Groschen Mehrbelastung. (*Lebhafter Beifall auf der äußersten Rechten.*)

Tauschitz: Hohes Haus! Die Vorlage, die uns heute hier beschäftigt, betrifft die Besteuerung von Benzin und anderen Betriebsstoffen, die zur Fortbewegung von Kraftfahrzeugen dienen, und sie betrifft ferner die Kraftwagenabgabe. Ich habe schon im Ausschusse ausgeführt, daß ich diese Steuer, soweit sie das Benzin und andere Betriebsstoffe betrifft, die zur Fortbewegung von Verkehrsmitteln verwendet werden, als eine gerechte Steuer empfinde, und zwar deshalb, weil gerade diese Verkehrsmittel die Straßen, seien es nun Bezirksstraßen, Landes-

straßen oder Bundesstraßen, am meisten hernehmen, die Straßenoberfläche am meisten in Anspruch nehmen und nicht zuletzt Mensch und Vieh auf den Straßen terrorisieren. Denn heute ist es ja schon so weit gekommen, daß der Fußgänger, der Radfahrer und der Bauer mit seinem Fuhrwerk, ob es nun ein Lastfuhrwerk oder ein Leichtfuhrwerk ist, auf der Straße keinen Platz hat. Er wird von den Motorrädern, von den Automobilen, Autobussen usw. verdrängt, er wird sozusagen als fehl am Ort auf der Bundesstraße betrachtet. Die genannten Verkehrsmittel, Automobil, Autobus, Lastkraftwagen usw., beanspruchen die Straßenoberfläche in einem Maß, wie es bei den früheren Straßenbauten ja gar nicht vorgesehen war. Unsere Bundes- und Landesstraßen sind für eine Beanspruchung, die kaum ein Dreißigstel von der heutigen beträgt, gebaut worden, und die ganze neuzeitliche Technik beschäftigt sich mit der Frage: wie kann man diese Straßenoberfläche so befestigen, daß sie dem Anspruch, den heute die modernen Verkehrsmittel an sie stellen, gerecht werden kann.

Der Bund stellt jährlich ansehnliche Beträge, die über 15 bis 18 Millionen jährlich ausmachen, zur Verfügung, um einerseits die Linienführung unserer Straßenzüge und andererseits die Befestigung der Straßenoberfläche in modernem Sinne durchzuführen, also solche Straßenumbauten vorzunehmen. Aber trotz des Aufwandes großer Mittel ist der Bund nicht in der Lage, so rasch, als es notwendig und wünschenswert wäre, die Verbesserung unserer Bundesstraßen und die Oberflächenbefestigung durchzuführen. Denn wir sind doch auf den Fremdenverkehr mehr als andere Länder angewiesen, und wir können eine Vergrößerung des Zuzuges der Fremden, insbesondere der zahlungskräftigen Fremden, nur erwarten, wenn wir für sie moderne Straßen, die für das Kraftfahrzeug geeignet sind, herrichten können. Nun, mit den derzeitigen Mitteln des Bundes, der Länder und der Gemeinden ist dies nicht möglich. Ich erachte die Einführung der Benzinsteuer als ein Mittel, um unsere Straßenmisere beheben zu können.

Ich würde es sehr wünschen, daß die Benzinsteuer als das erklärt wird, was sie eben sein soll: eine Zwecksteuer mit der ausschließlichen Widmung zur Straßenerhaltung. (*Lebhafter Zustimmung beim Landbund.*) Es tut mir sehr leid, daß die Regierung diesem meinem Wunsch, den ich schon seinerzeit in den zuständigen Ausschüssen geäußert habe, nicht Rechnung getragen hat. Ich freue mich aber, feststellen zu können, daß wenigstens im Motivenbericht diesem meinem Wunsch entsprochen ist, daß der Ertragsanteil des Bundes, der 20 Prozent beträgt, und daß der Ertragsanteil der Länder, der 80 Prozent beträgt, zur Straßenerhaltung verwendet werden soll. Ich möchte aber in diesem

Sinne noch etwas mehr sagen. Die Länder bekommen, wie ich schon ausgeführt habe, 80 Prozent dieser Steuer. Ich fasse diese Steuer nicht als eine Einnahme der Länder, die etwa zur Sanierung der Landesfinanzen verwendet werden soll, auf, sondern ich vertrete die Ansicht, wie ich schon gesagt habe, daß die Länder den Ertrag der Benzinsteuer zur Straßenerhaltung und zur Straßenverbesserung verwenden müßten. Nun gibt es aber außer den Ländern auch noch andere Gebietskörperschaften, die zur Straßenerhaltung verpflichtet sind. Es sind dies beispielsweise in Steiermark die Bezirke, die die Hauptlast der Straßenerhaltung zu tragen haben. (*Rufe beim Landbund: So ist es!*) Es sind dies in anderen Ländern die Gemeinden, die auch Straßen, die für Automobile befahrbar sind, herrichten müssen, und nach diesem Gesetz ist es ja jetzt verboten, daß solche Gemeinden besondere Einnahmen in Form von Straßenabgaben, Straßensteuern, Mauten usw. einheben. Ich bedaure es sehr, daß es nicht möglich war, in das Gesetz eine Bestimmung einzubauen, die die Länder verpflichtet hätte, einen Teil des Ertrages der Benzinsteuer an die Bezirke und an die Gemeinden, die zur Erhaltung der Straßen verpflichtet sind, abzugeben. Es wird Aufgabe der Landesvertreter, der Vertreter der ländlichen Bevölkerung in den Landtagen sein, dort ein Gesetz einzubringen und durchzuführen, das die Landesregierungen verpflichtet, einen Großteil aus dem Ertrage der Benzinsteuer für die Straßen- und Wegerhaltung in den Bezirken und Gemeinden zu verwenden. Denn auf diese Weise kann man Steuererleichterungen einführen, und gerade die Bezirksumlagen, die beispielsweise in Steiermark 150 bis 250 Prozent der Grund-, beziehungsweise der Realsteuern überhaupt ausmachen, ermäßigen. Denn zu diesen Bezirksumlagen, die bis zu 90 Prozent zur Straßenerhaltung verwendet werden, kommen ja noch die Gemeindeumlagen, die, wie ich schon unlängst auszuführen Gelegenheit hatte, in verschiedenen Gemeinden die beträchtliche Höhe von 600 bis 700 Prozent ausmachen.

Die Benzinsteuer ist aber auch noch von einem anderen Standpunkte aus zu begrüßen. Der Ausländer, der unsere Straßen benutzt, war bisher von der Kraftwagenabgabe befreit. Nunmehr muß er natürlich die Benzinsteuer, wenn er im Inland Benzin an sich nimmt, leisten und wird somit auch zur Erhaltung unserer Straßen etwas beizutragen haben.

Der zweite Teil der Benzinsteuervorlage, die Besteuerung des Benzins und anderer Betriebsmittel für motorische Zwecke, ist allerdings eine Sache, der wir Bauernvertreter nur sehr schwer zustimmen können. Es ist dies jener Teil der Steuervorlage, der die landwirtschaftlichen und kleingewerblichen Motoren betrifft. Die Benzinsteuer kann, wie ich früher ausgeführt habe, soweit das Benzin zum An-

trieb der Verkehrsmittel dient, überall vertreten werden, weil eben diese Verkehrsmittel die Straßen ruinieren und die Benzinsteuer zur Straßenerhaltung verwendet wird. Ganz unbegreiflich wird es aber dem Bauern sein, daß er auf einmal das Antriebsmittel für einen Motor, der irgendwo in einer Scheune steht, der eine Futterschneidemaschine, eine Dreschmaschine, eine Kreissäge oder etwas Ähnliches antreibt, teurer bezahlen soll, weil eine Steuer darauf gelegt wurde. Man kann doch nicht behaupten, daß dieser Motor irgendwo zur Verschlechterung der Straßen beiträgt.

Nun ist es gerade heute für uns Landwirte außerordentlich schwer, dieser Steuer zuzustimmen, da sich die Landwirtschaft derzeit in einer ganz besonders katastrophalen Wirtschaftslage befindet. Die Preise unserer Produkte fallen von Tag zu Tag. Es ist wirklich keine demagogische Phrase, wenn ich das hier so ausspreche; man kann nicht mehr sagen, sie fallen von Monat zu Monat, sondern sie fallen tatsächlich von Tag zu Tag. Ich habe im landwirtschaftlichen Ausschuß Gelegenheit gehabt, auf den schwarzen Freitag auf dem Sankt Marger Markt hinzuweisen, an dem die Schweinepreise auf 90 g pro Kilogramm gefallen sind. Ungefähr acht Tage später haben wir sogar einen Preis von 80 g gehabt. Aber nicht nur bei diesem wichtigen landwirtschaftlichen Produkt, auch bei den übrigen Erzeugnissen der Landwirtschaft, beim Rindvieh, beim Getreide usw., können wir Preise feststellen, bei denen der Landwirt schon seit Jahren nicht mehr auf seine Gestehungskosten kommt, bei denen er diese Waren bis zu 50 Prozent unter den Gestehungskosten abgeben muß. Nun wird sich der Landwirt fragen: Wieso konnten unsere Vertreter einem Gesetz zustimmen, das den Brennstoff für meinen Motor mit einer neuen Steuer belegt? Ich habe im Ausschuß bereits ausgeführt, daß meines Erachtens ohne Durchlöcherung dieses Gesetzes die gerechten Bestimmungen eingebaut werden könnten, nach welchen das Benzin für landwirtschaftliche Maschinen von dieser Steuer befreit werden sollte, weil heute den Landwirt tatsächlich jeder Schilling, den er ausgeben muß, schwer trifft. Wir haben heute ganze Dörfer und ganze Gemeinden, wo man in den verschiedenen Haushalten nicht einen Schilling aufstreiben kann. Ich habe mich im Ausschuß um die Einbauung dieser Bestimmung bemüht, der Herr Finanzminister hat jedoch zu meinem Bedauern erklärt, daß er nicht in der Lage ist, eine Bestimmung in das Gesetz aufzunehmen, nach welcher das Benzin für landwirtschaftliche Motoren von der Besteuerung ausgenommen werden könnte, weil dadurch dem Schwindel Tür und Tor geöffnet wäre. Ich glaube nicht daran, daß bereits sämtliche Möglichkeiten überprüft worden sind, und ich hoffe, daß die Herren, die sich damit zu beschäftigen haben, doch

noch eine Möglichkeit finden werden, daß das Benzin für landwirtschaftliche und kleingewerbliche Motoren von dieser wirklich ungerechten Steuer befreit werden könne. Ich habe mir daher erlaubt, im Ausschuß einen Antrag zu stellen, der die Regierung auffordert, alle Möglichkeiten zu überprüfen, um das Benzin, das zum Antrieb landwirtschaftlicher und gewerblicher Maschinen verwendet wird, von der Benzinsteuern zu befreien. Ich bitte um Annahme meiner im Ausschuß gestellten Entschliebung.

Ich komme nun zur Besprechung des § 15, das ist jener Paragraph, der die Regierung ermächtigt, dem Benzin Spiritus, den von mir in diesem Hause schon sooft urgierten Kraftspirit, beimischen zu dürfen, und zwar in einem Prozentverhältnis von höchstens 25 Prozent. Ich möchte mir erlauben, über diese Frage hier einige Worte zu verlieren. Ich habe schon wiederholt auseinandergesetzt, wie groß der Spiritusbedarf in Österreich ist, daß er mit etwa 230.000 bis 250.000 Hektoliter begrenzt ist. Diesen Spiritusbedarf in Österreich erzeugen zu drei Vierteln die gewerblichen und zu einem Viertel die landwirtschaftlichen Brennereien. Das landwirtschaftliche Kontingent dieses Anteiles von einem Viertel der gesamten Produktion ist derzeit vergriffen, ja noch mehr; die landwirtschaftlichen Brennereien können nach dem Gesetz 1600 Hektoliter erzeugen, und nachdem man insbesondere in Niederösterreich unvorsichtigerweise an Stellen, wo sie gar nicht hingehören, landwirtschaftliche Brennereien errichtet hat, mußte man das Kontingent der alten, mit 1600 Hektoliter begrenzten Brennereien reduzieren, so daß heute die landwirtschaftlichen Brennereien nur etwa 1410 Hektoliter in einer Kampagne erzeugen dürfen. Die Errichtung jeder weiteren landwirtschaftlichen Brennerei geht auf Konto der bereits bestehenden, das heißt, das Kontingent der bereits bestehenden muß verringert werden, wenn man eine neue landwirtschaftliche Brennerei errichtet. Nun ist der Bedarf an Spiritus begrenzt, denn hinsichtlich des Trinkspiritus wollen wir doch keine Bedarfserhöhung, sondern wir sind eher für eine Reduktion des Bedarfes an Trinkbranntwein. Leider geht auch der Konsum des Spiritus für industrielle und gewerbliche Zwecke eher zurück als vorwärts. Es gibt nur eine dritte Möglichkeit, den Spiritusbedarf zu erhöhen, und das ist die Verwendung des Spiritus als Kraftspirit in Form einer Beimischung zum Benzin. Das beste Mischungsverhältnis, technisch erprobt, mit dem größten Wirkungsgrade des Motors, ist ein Verhältnis von 20 bis 25 Prozent 99¹/₂gradigen Spiritus.

Nun hat einer der Herren Vorredner sich sehr gewundert, warum man eigentlich dem Benzin Spiritus beimengen will. Ich darf darauf verweisen, daß wir wieder einmal, wie leider sooft in Österreich, erst nachhinken. Denn die meisten Staaten

haben diesen Beimischungszwang schon längst eingeführt. Deutschland, das uns natürlich immer voraus ist, die Tschechoslowakei, Frankreich, Spanien usw. haben längst diesen Beimischungszwang eingeführt. Warum streben wir einen Beimischungszwang an? Erstens, um den Bedarf an Spiritus und auf diese Weise das landwirtschaftliche Kontingent an der Spiritusproduktion zu erhöhen. Wir glauben, damit der Landwirtschaft in bedeutendem Maße dienen zu können, weil wir noch eine Menge Kartoffelbaugebiete haben, wo keine andere Frucht gedeiht als eben die Kartoffel. Ich erwähne hier große, wichtige Teile der ehemaligen Zone A Mährisch. Ich erwähne das Jauntal, den Böckfmarkter Bezirk, den Bezirk Bleiburg, die Teinacher Gegend, wo die Kartoffel vorzüglich gedeiht, der Boden aber für andere Früchte nicht geeignet ist. Dorthin gehören landwirtschaftliche Brennereien. Denen kann man aber ein Kontingent nur geben, wenn der Spiritusbedarf erhöht wird, und der Spiritusbedarf kann eben durch diese Beimischung erhöht werden, durch die im § 15 vorgesehene Ermächtigung des Finanzministers, daß zum Benzin höchstens 25 Prozent Spiritus beige-mengt werden müssen.

Aber nicht nur aus landwirtschaftlichen, sondern auch aus nationalen Gründen sind wir für eine Beimischung von Spiritus zum Benzin. Denn das Benzin kommt aus dem Ausland, wir müssen es bezahlen, und kein Schilling, der ins Ausland geht, kommt je wieder zurück. Wir können unsere Kartoffeln nicht verwerten, weil wir keinen Absatz dafür haben. Italien hat die Einfuhr gesperrt, in die Levante geht der Verkehr äußerst schwach, und auch der Export der Kartoffel nach Ägypten ist außerordentlich schwierig. Wir sehen daher nur die eine Verwertungsmöglichkeit der Erzeugung von Spiritus und glauben, daß wir, wenn wir aus unseren einheimischen Produkten, den Kartoffeln, Spiritus erzeugen, statt Benzin aus dem Ausland einzuführen, damit auch eine nationale Aufgabe geleistet und erfüllt haben.

Wir sind daher sehr erfreut über die Bestimmung des § 15, daß der Finanzminister ermächtigt wird, diesen Beimischungszwang im Verordnungswege zu erlassen. Ich habe mir erlaubt, zu diesem Paragraphen einen Abänderungsantrag, beziehungsweise einen Erweiterungsantrag dahin zu stellen, daß nach dem Wort „ermächtigt“ eingefügt wird: „im Einvernehmen mit dem Minister für Handel und Verkehr und mit dem Minister für Land- und Forstwirtschaft.“

Ich bedaure nur, daß im Nachsatz des § 15 ein Limit vorgesehen ist. Ich verstehe nicht die Aufregung des Herrn Abg. Forstner, der durch diesen Beimischungszwang eine kolossale Verteuerung des Brennstoffes befürchtet. Das ist absolut falsch, und er hätte das sofort gesehen, wenn er den § 15 bis

zu Ende gelesen hätte, denn es heißt ausdrücklich in diesem Paragraphen — und das bedaure ich von meinem Standpunkt aus —, daß 100 Liter des beizumischenden Spiritus nicht mehr kosten dürfen, als 100 Liter Benzin im ortsüblichen Großhandel kosten. Dadurch sehe ich die Möglichkeit der Verwendung von Spiritus zu Beimischungszwecken stark gedrosselt, aber immerhin hoffe ich, daß durch diese Bestimmungen, insbesondere dadurch, daß die Post und die Eisenbahn, die nach meinen Berechnungen etwa 10.000 Tonnen Benzin brauchen, Spiritus beimischen, der Spiritusbedarf vergrößert wird. Ich möchte hier an die zuständigen Ressorts, insbesondere an den Herrn Minister für Handel und Verkehr, die Bitte richten, daß er in erster Linie diese staatlichen Betriebe verhält, diesen Beimischungszwang durchzuführen, und ich möchte ihn außerdem bitten, daß er dahin wirke, daß die Mehrproduktion dieses Spiritus der Landwirtschaft gegeben wird.

Kurz noch möchte ich mich mit der Kraftwagenabgabe befassen. Es wurde von einem Vorredner ausgeführt, daß sie viel zu hoch sei, daß sie eigentlich entfallen sollte und daß er sich diesbezügliche Anträge vorbehalte. Ich kann dem hohen Haus versichern, daß auch ich für die ausschließliche Benzinsteuer bin. Ich habe schon früher ausgeführt, wie unangenehm es gerade für die Bauernvertreter ist, in der heutigen Zeit der wirtschaftlichen Not neue Steuern oder eine neue Art von Steuern zu beschließen. Wenn man aber schon neue Steuern macht, sollen sie einfach sein. Und einfach ist die Benzinsteuer, weil man sie an der Zollgrenze gleichzeitig mit der Erhebung des Zolles einheben kann. Nun aber ist die Kraftwagenabgabe für Personenautomobile doch ein Ausgleich und gerecht. Für den Taxameter, den Kraftwagenbesitzer, den Lastautobesitzer bedeutet das Lastauto, bedeutet der Personenwagen das Betriebsmittel, das Betriebskapital, von dem er zu leben hat, und oft hängen ja ganze Familien an diesem einen Unternehmen. Nun wäre es ungerecht, wenn man denjenigen, der von seinem Wagen lebt, ob es nun ein Taxameter oder ein Lastkraftwagen ist, gleich besteuern wie denjenigen, der im extremsten Fall damit nur spazierenfährt und im andern Fall ihn als Mittel zur Ausübung seines Berufes braucht. Ich vertrete daher schon den Standpunkt, daß die Kraftwagenabgabe derzeit zum mindesten gerecht ist; man wird ja später sehen, wie sich die Benzinsteuer entwickelt haben wird. Es ist ja nicht ausgeschlossen, daß man später einmal dazu wird kommen können, diese eine Art von Doppelbesteuerung zu beseitigen und auf die reine Benzinsteuer überzugehen. Wir sind also der Ansicht, daß man diese Kraftwagenabgabe verläufig neben der reinen Benzinsteuer belassen soll, weil sie doch einen gewissen Ausgleich zwischen den Verkehrsmitteln, die, wie ich schon gesagt habe, zur Beförderung von Lasten usw.,

also als Betriebseinrichtungen dienen, und den bloßen Luxuswagen darstellt.

Ich habe bereits im Laufe meiner Ausführungen erklärt, daß die Benzinsteuer für uns in der schweren Krise der Landwirtschaft außerordentlich schwer zu ertragen ist. Ich habe besonders bedauert, daß man bei der Benzinsteuer das für landwirtschaftliche Zwecke verwendete Benzin von der Besteuerung nicht ausnehmen kann. Aber im Hinblick darauf, daß die Benzinsteuer doch in erster Linie im Bund, in den Ländern und in den Gemeinden zur Straßenerhaltung verwendet wird und auf diese Weise ein Abbau von Steuern, die in erster Linie den Grundbesitz und somit die Bauern treffen, möglich ist, werden wir für die Vorlage stimmen. *(Beifall in der Mitte.)*

Der vom Abg. Werner gestellte Antrag (Seite 239) wird genügend unterstützt und zur Verhandlung gestellt.

Müller: Hohes Haus! Meine Parteigenossen haben im Anschluß eine Reihe von Minderheitsanträgen gestellt, die heute bereits zu einem Teil vom Herrn Abg. Forstner behandelt worden sind. Aber diese Minderheitsanträge umfassen auch einen anderen wichtigen Teil der Bevölkerung, und zwar der arbeitenden Bevölkerung, der durch diese neue Belastungen immerhin sehr empfindlich getroffen wird — es ist das die Motorradfahrerschaft. Es ist heute hier in der Debatte so aufgeklungen, als ob es sich bei dieser Frage lediglich um die Besteuerung eines Vergnügens handeln würde. Dem ist jedoch nicht so. Eine ganz große Anzahl der vielen Tausende von Motorradfahrern benutzt die Motorräder zu beruflichen Zwecken, um die Möglichkeit zu haben, eine entsprechende Wohnung zu besitzen, in Gebieten leben zu können, in denen sie vielleicht doch noch leichter als in der Stadt ihr Dasein fristen können. Es handelt sich also hier durchaus nicht um eine Frage des Vergnügens, des Luxus, um eine Sache, an der die Gesetzgebung ohne Rücksicht auf die Auswirkung teilnahmslos vorübergehen könnte, sondern es handelt sich hier um eine ganz bedeutende Anzahl arbeitender beruflich tätiger Menschen, auch aus selbständigen Berufen. Das Motorrad ist für berufliche Zwecke nicht allein in den Städten und Industriorten unseres Bundesgebietes eingeführt worden, sondern auch auf dem Lande. Die dort ansässigen Inhaber gewerblicher Betriebe und auch viele Wirtschaftsbesitzer, die sich das teure Auto nicht leisten können, haben sich Motorräder angeschafft. Ich habe heute aus den Ausführungen der Herren von den Mehrheitsparteien, die hier gesprochen haben, insbesondere auch aus den Darlegungen des Herrn Berichterstatters herausgehört, daß sie sich vielleicht um das Vorhandensein einer bestimmten Entwicklung überhaupt nicht kümmern. Ja, man kann doch nicht

einfach über die Tatsache hinweggehen, daß sich auch die arbeitenden Menschen, die Arbeiter, Angestellten und Gewerbetreibenden, ein Teil der bäuerlichen Bevölkerungen, den veränderten Verkehrsbedingungen, Geschäftsbedingungen, Arbeitsbedingungen, Wohnbedingungen angepaßt haben und daß man durch eine, wie ich sage, nicht ganz entsprechend durchdachte Besteuerung und besonders durch eine geradezu leichtfertige Doppelbesteuerung diese Entwicklung nun zurückzuschrauben versucht.

Hohes Haus, ich glaube, darüber dürfen wir uns nicht täuschen. Es ist vollständig irreführend, wenn der Herr Berichterstatter hier so leicht hin gemeint hat, daß eine Belastung durch die Benzinsteuer und die Kraftwagenabgabe ernsthaft nicht behauptet werden könne. Dem muß ganz entschieden widersprochen werden. Wer sich einen Luxuswagen leisten kann, für denjenigen, dem der Besitz eines Autos oder auch eines Motorrades nichts anderes als die Befriedigung seines persönlichen Vergnügens ist, für den mag das natürlich keinerlei Belastung bedeuten, für den mag vielleicht die ganze Art dieser Neuregelung in gewisser Hinsicht und in bestimmten Ländern auch eine Erleichterung bedeuten. Aber das ist ja nicht der entscheidende Teil der betroffenen Bevölkerung, das ist eine kleine Minderheit, und es ist doch eine Selbstverständlichkeit, daß man nicht erst klarstellen muß, ob das Auto und das Motorrad, aber insbesondere das Motorrad, das kleine Frachtrad, heutzutage bei uns in Österreich ein unvermeidliches, ein unentbehrliches Verkehrsmittel geworden ist. Täuschen wir uns darüber nicht, daß, wenn man nun ein solches Verkehrsmittel zweimal belastet, das heißt also, wenn man aus zwei Titeln vermehrte Ausgaben herbeiführt, dann naturgemäß bei den ärmlichen Verhältnissen, unter denen wir in Österreich jetzt leben müssen, viele Tausende von Motorradfahrern das Rad entweder verkaufen oder es nicht benutzen werden, und ich befürchte sehr, daß gerade diese Art von Auswirkung die erhofften Erträge nicht bringen wird. Die Proteststürme, die wir da in den letzten Tagen, insbesondere von jenen Benutzern von Motorrädern und Autobesitzern, für die das Kraftfahrzeug für gewerbliche Zwecke, also für Arbeitszwecke erforderlich ist, erlebt haben, sind ja nicht aus Willkür erfolgt, aus Freude am Protestieren, sondern sie sind aus der Furcht heraus entstanden, daß die Menschen, die nun diese Leistungen vollbringen sollen, sie nicht vollbringen werden können und daher auf die Benutzung ihrer Kraftäder und ihrer Arbeitsvehikel, ihrer Arbeitsautos werden verzichten müssen. Das ist die tiefgehende Ursache des Protestes. Man darf sich doch nicht einbilden, daß die heutige Auffahrt auf der Ringstraße in der ganzen Umgebung des Parlaments gemacht wurde, weil sich die vielen, die da gekommen sind, etwa ein Vergnügen machen wollten, sondern

das ist wirklich die innere Empörung, die berechtigte Erregung darüber, daß man rücksichtslos gegen eine Entwicklung einschreiten will, die nun einmal da ist, die notwendig ist, die zum Bestand unseres wirtschaftlichen Seins gehört. Ich möchte nur vor allem andern an der Hand von ein paar Ziffern zeigen, wie sich das auswirkt. Ich kann hier auf Grund einer fast fünfjährigen persönlichen Erfahrung darüber reden, wie sich das bei den Motorrädern auswirken wird. Um beispielsweise unseren Aufgaben in unseren Wahlkreisen hier in Niederösterreich, auf dem Lande draußen, gerecht zu werden, braucht man so ein Selbstmordvehikel — „Selbstmordvehikel“ deshalb, weil die Straßen Niederösterreichs in einem derartigen Zustande sind, daß man jedesmal Not hätte, eine Lebensversicherung einzugehen, weil man nicht weiß, ob man noch lebend nach Hause kommt. (Mayrhofer: So arg ist es nicht!) Der Herr Landeshauptmann steht ja da und kann bezeugen, daß knapp an den Grenzen seines Wohnrayons die autändigen, fahrbaren Straßen aufhören; dann ist man doch immer schon in ständiger Gefahr. Aber abgesehen davon, man braucht, um in so einem Riesenwahlkreis mit den mangelnden Verkehrsmitteln auch etwas leisten zu können, so ein Rad, so ein Motorrad, weil man sich natürlich ein Automobil nicht leisten kann. Ich muß sagen, nach meinen Erfahrungen wird sich die Mehrbelastung durch die Benzinsteuer im Jahre auf ungefähr 140 S stellen, und wenn ich jetzt dazu die noch für diesen Fall in Betracht kommende Abgabe von 32 S rechne, so ist das eine Mehrausgabe von fast 200 S im Jahr.

Man darf dabei nicht vergessen, daß der schlechte Zustand der Straßen ständig umfangreiche Reparaturen an den Motorrädern notwendig macht und dadurch den Betrieb verteuert. Die Reparaturen sind so kostspielig, daß sie schon an und für sich eine sehr weitgehende, kaum tragbare Belastung darstellen. Nun verteuern Sie den Betrieb noch um rund 200 S; ich will nicht behaupten, daß diese 200 S der Durchschnitt der Mehrausgaben sind, aber ungefähr 100 S Mehrbelastung dürfte im Jahre herauskommen. Erinnern wir uns einen Augenblick an die Mehrbelastung, die im vorigen Jahre bei der Schaffung des Kraftfahrzeuggesetzes notwendig aus dem Titel der Haftpflicht auferlegt werden mußte. (Mayrhofer: Dafür sind sie ja versichert!) Gewiß, ich habe nichts dagegen; ich gehöre zu jenen Menschen, die auf dem Standpunkt stehen: wenn man ein Motorfahrzeug fährt, so muß man nicht nur für sich, sondern auch für das Leben derjenigen sorgen, die man gefährdet. Das ist selbstverständlich. Aber ich will nur versuchen, hier den Effekt aufzuzeigen, der erzielt wird, wenn man in so kurzen Abständen hintereinander immer neue Belastungen herbeiführt. Ich muß also sagen, daß

die durchschnittliche Mehrbelastung aus dem Titel der Benzinsteuer und der Abgabe für Motorräder 100 S jährlich ausmacht. Bei der heutigen Arbeitslosigkeit und bei den heutigen geringen Verdiensten in Stadt und Land kann man sich an den Fingern abzählen, wie viele Motorradfahrer nicht in der Lage sein werden, diese Mehrbelastung zu tragen. Die Folge davon wird sein, daß sie die Maschine verkaufen oder unbenutzt stehenlassen.

Aber damit ist es nicht abgetan. Wir haben damit zu rechnen, daß eine weitere bedeutende Schädigung eintritt. Wir haben in den letzten vier Jahren die erfreuliche Tatsache wahrnehmen können, daß die heimische Motorradindustrie emporgekommen ist. Dadurch sind soundso viele Arbeiter mehr beschäftigt worden. Dieser Aufstieg der heimischen Produktion zeigt sich auch ziffermäßig in ganz auffallender Weise. Während die Firma, die auf diesem Gebiete besonders hervorragend tätig war, die heute schon genannten Buch-Werke, noch im Jahre 1926 nur 2000 Stück erzeugten, sind sie bis zum Ende des abgelaufenen Jahres auf eine Erzeugung von 12.500 Stück gekommen. Sie haben insgesamt in Österreich nicht weniger als 27.500 solche Motorräder abgesetzt. Diese geschäftliche Steigerung war möglich, weil die österreichischen Unternehmungen ein leichteres Motorrad geschaffen haben, das einen bedeutend geringeren Benzinverbrauch hatte als die ausländischen Maschinen gleicher Stärke. Das war der Anreiz für den Ankauf dieses österreichischen Produktes. Es ist auch nicht uninteressant, festzustellen, daß aus dieser österreichischen Produktion noch weiter 40 Prozent der genannten Ziffer in das Ausland exportiert worden sind. Es ist also mit einem Wort wegen der Eigenart dieser Maschine, wegen ihrer leichten Bauart und des damit verbundenen geringen Benzinverbrauches eine große Nachfrage gewesen. Nun soll diese immerhin erfreuliche Entwicklung wieder dadurch gehemmt werden, daß man einfach wahllos für alle ohne Unterschied eine Doppelbesteuerung festsetzt, einmal eine Steuer auf Benzin und gleichzeitig eine Abgabe. Das wird ebenfalls eine Einschränkung dieses Absatzes herbeiführen und wird vermehrte Arbeitslosigkeit bedeuten.

Man muß also sagen, daß die Auswirkung dieser Doppelbesteuerung durchaus nicht genügend überlegt worden ist. Aber auch in anderer Hinsicht bringt die Benzinsteuer durchaus nicht, wie der Herr Berichterstatter gemeint hat, so gar keine Belastung, denn sie ist auch für die Verteuerung des Personentransportes ganz wesentlich. Ich habe mir zum Beispiel die Tagesleistung eines Personenautobus ausgerechnet. Dieses Auto macht bei einer bestimmten Strecke, die er täglich hin und her pendelt, 560 Kilometer. Dieser Autobus hatte bisher an Benzinkosten und Steuerleistungen nach dem bisherigen Modus insgesamt Ausgaben im Betrage

von 3295 S, jetzt wird derselbe Autobus bei der gleichen Leistung 9490 S zu zahlen haben. Wer wird das bezahlen? Selbstverständlich die Benutzer des Autobus, die Personen, für die dieser Autobusverkehr unvermeidlich geworden ist. Wenn sie es nicht zahlen können — und in wie vielen Fällen wird sich das auf die Reisenden nicht umlegen lassen —, wird auch der Autobusverkehr gehemmt, anstatt gefördert werden. Man hätte hier also doch Unterschiede machen und daran denken sollen, daß man nicht alles in einen Topf werfen, nicht alles gleichmachen kann, was doch bei der Berücksichtigung der verschiedenen Art der Interessen notwendig ist.

Wenn man solche Ergebnisse der Auswirkung dieser beiden Steuergesetze feststellen muß, dann muß man natürlich sagen, daß man an diesen Gesetzen keine Freude haben kann, sie ernsthaft in der vorliegenden Form nicht vertreten und ihnen auch nicht zustimmen kann. Wir haben das Bewußtsein, daß daraus sehr schwere Schädigungen in verschiedener Hinsicht eintreten werden. Wir haben das Bewußtsein, daß ganz große Teile der betroffenen Bevölkerung, vor allem die Motorradfahrer, also lauter arbeitende, arme Menschen, mit Recht protestiert haben, mit Recht über dieses nicht genügend überlegte Vorgehen so empört sind. Darum haben meine Parteigenossen im Ausschusse gestern die Anträge gestellt, die als Minderheitsanträge im Ausschussbericht aufscheinen und die vor allem im Minderheitsantrag Nr. 4 wünschen, daß in § 27, Absatz 1, Z. 1, der Buchstabe a zu streichen ist und die lit. b überhaupt zu entfallen hat. Dazu muß auch folgendes gesagt werden. Die Unterscheidung der Motorräder nach ihrem Hubraum, also nach den verschiedenen Stärken, ist für den Benutzer der Motorräder auch vom Standpunkte der Auswirkung dieses Steuergesetzes ganz unverständlich und widersinnig. Es gibt Straßen, auf denen man mit einem kleinen Krafttrad nicht fahren kann, weil sie in einem so elenden Zustande sind, daß man sie nur mit einer Beiwagenmaschine benutzen kann, weil sonst die Sturz- und Beschädigungsgefahr zu groß wäre. Es ist absolut nicht einzusehen, warum eine Maschine, die 500 Kubikzentimeter haben muß, auf Grund der Handhabung der Vorschriften des neuen Kraftfahrgesetzes 32 S Abgabe bezahlen soll, obwohl man auf derselben Straße mit einer kleineren Maschine gerne fahren möchte, weil sie weniger Benzin braucht und die ganze Erhaltung billiger ist, aber auf dieser Straße mit einer kleineren Maschine wegen des Zustandes der Straße nicht fahren kann, warum man also dafür noch bestraft werden soll, daß man ein stärkeres Befehl benutzen muß. Wenn man so die ganzen Bestimmungen praktisch durchdenkt, kommt man zu der Überzeugung, daß Menschen an diesen Entwürfen gearbeitet haben, die sicherlich noch mit

keinem Motorrad aus beruflichen oder wirtschaftlichen Gründen auf unseren österreichischen Straßen gefahren sind, denn sonst könnte man diese Verständnislosigkeit nicht begreifen. Wir wollen also die Streichung dieser Bestimmungen.

Nun hat die Mehrheit im Ausschuß die Streichung abgelehnt und will also, daß auch die Krafträder die Abgabe bezahlen, demnach der Doppelbesteuerung unterworfen werden. Wir haben den Eventualantrag gestellt, daß die in der Ausschußvorlage vorgesehenen Sätze von 16, 24 und 32 auf 8, 12 und 20 ermäßigt werden. Auch dieses Entgegenkommen ist gestern von der Mehrheit des Ausschusses abgelehnt worden. Ich kann heute nur neuerlich, auch im Interesse der Auswirkung der Gesetze hinsichtlich des Ertragnisses der Steuern, an das hohe Haus appellieren, zumindest diesem Eventualantrage Rechnung zu tragen. Ebenso verhält es sich mit den übrigen Eventual- und Minderheitsanträgen, die für den Fall eingebracht worden sind, daß auch dieser Antrag abgelehnt werden sollte, um vielleicht doch noch einige mögliche Ermäßigungen zu erzielen, insbesondere für die kleinsten Größen der Fahrräder bis zu 250 Kubikzentimeter. Im Ausschuß sind auch diese, wie uns scheint, selbstverständlichen Anträge abgelehnt worden.

Vielleicht ist das hohe Haus doch in der Lage, noch in letzter Minute einzusehen, daß man bei solchen Gesetzen doch nicht alles in Bausch und Bogen zusammenfassen, nach einem Leisten behandeln kann, sondern daß man da wirklich Unterschiede machen muß und auch insbesondere auf die Schichten der Bevölkerung Rücksicht nehmen sollte, die diese Leistungen nun zu vollbringen haben, sie aber vielfach gar nicht wird vollbringen können, wodurch schwere Schädigungen zu gewärtigen sind. Das wollen Sie doch selbst nicht. Sie wollen das Ertragnis der Steuer wirklich haben, das hier ausgerechnet worden ist. Auf der anderen Seite schaffen Sie selbst Hemmungen und Hindernisse, indem Sie dieses Ertragnis auf das schwerste gefährden. Man muß doch in den heutigen wirtschaftlichen Verhältnissen darauf Rücksicht nehmen, daß eine bestimmte Anzahl von Menschen einen gewissen Grad von Leistungsfähigkeit in finanzieller Hinsicht nicht mehr überschreiten kann. Auf diese Zustände muß doch im Interesse der gesamten Volkswirtschaft Rücksicht genommen werden. Was aber da geschieht, das ist ein Versuch, ein gedankenloser Versuch nach meiner Ansicht, da eine Entwicklung zurückschrauben zu wollen, die nun einmal da ist, die nicht um ein paar Jahrzehnte zurückzudrehen ist. Nun, bitte, das wird Ihnen gelingen, aber die Kosten dieser rückständigen Auffassung, dieser gedankenlosen Beurteilung so wichtiger volkswirtschaftlicher Interessen wird die gesamte Volkswirtschaft zu tragen haben. Und ich glaube, wir bluten wirklich in Österreich aus so

viel wirtschaftlichen Wunden, daß wir es nicht notwendig hätten, noch neue Wunden der Wirtschaft zu schlagen. *(Beifall links.)*

Frühwirth: Hohes Haus! Meine beiden Parteifreunde Forstner und Müller haben Ihnen in eingehender Weise die schweren wirtschaftlichen Schäden aufgezeigt, die für das Transportwesen und jene Industrien durch diese vorliegende Benzinsteuer entstehen, welche sich mit der Herstellung von Motorrädern und Automobilen beschäftigen. Sie haben Ihnen vor Augen geführt, daß diese Steuer geeignet ist, neuerdings Tausende von Arbeitslosen zu schaffen und jenen Industrien die Arbeit wegzunehmen.

Ich will die Gelegenheit wahrnehmen, auch auf einen Industriezweig zu verweisen, der ebenfalls durch diese Benzinsteuer auf das schwerste getroffen wird. Das sind die chemischen Putzereien. Die chemischen Putzereien, die ja bekanntlich große Quantitäten von Benzin zur Reinigung von Kleidern verwenden, werden nun, wenn diese Steuer in Kraft tritt, ebenfalls schwer unter diesem Steuerdruck zu leiden haben, und die wirtschaftliche Depression, von der sie infolge der Wirtschaftskrise ohnedies betroffen sind, wird sie noch schwerer erfassen. Ich will nur darauf verweisen, daß heute zirka 1200 Arbeiter und Arbeiterinnen in den Wiener chemischen Putzereien beschäftigt sind. Gegenwärtig haben 350 keine Arbeit, das heißt, daß rund 30 Prozent ohne Arbeit sind. Es mag nun vielleicht jemand einwenden, daß diese Ziffer von 350 Arbeitern oder die Arbeitslosigkeit von 30 Prozent in einer so kleinen Branche bei der so großen und riesigen Arbeitslosenziffer, an die wir in Österreich gewöhnt sind, gar nicht in die Waagschale fällt und keine Bedeutung hat und zu geringfügig ist, um bei einer wirtschaftlichen Frage berücksichtigt zu werden. Ich möchte dem doch gegenüberhalten, daß wir gerade in der jetzigen Zeit, wo es in Österreich 300.000 unterstützte und zirka 50.000 nichtunterstützte Arbeitslose gibt, alles vermeiden müssen, was geeignet ist, diese ungeheure Arbeitslosigkeit noch weiter zu steigern. Wir müssen darauf bedacht sein, auch wenn es sich nur um 1200 Menschen handelt, daß diese 1200 Menschen nicht auch noch der Arbeitslosigkeit anheimfallen.

Weiters möchte ich dazu noch bemerken, daß es auch nicht die Absicht des Gesetzes sein kann, irgendwelchen Leuten im geschäftlichen Wettbewerb eine Vorzugsstellung zu schaffen, wie es eben hier im Falle der chemischen Putzereien geschehen würde; denn nicht alle chemischen Putzereien verwenden zum Putzen Benzin, sondern es gibt unter den 468 Betrieben in Wien mindestens drei Duzend Betriebe, die nicht Benzin, sondern Trichloräthylen im Arbeitsprozeß verwenden. Wenn nun diese Benzinsteuer in Kraft tritt, würde das mit sich bringen,

daß zirka drei Duzend Betriebe gegenüber den anderen Betrieben eine Vorzugsstellung einnehmen. Ich glaube, das kann nicht die Absicht eines Gesetzes sein. Deswegen möchte ich dafürhalten, daß das Gesetz in der Form abgeändert werde, daß nicht nur jene Betriebe, die Benzin zur Herstellung von Industriewaren verwenden, von der Steuer ausgenommen sind, sondern daß in diese Steuerbefreiung auch jene Industrien, jene Fabriken einbezogen werden, die sich mit der Reinigung von Kleidern beschäftigen.

Aus diesem Grunde erlaube ich mir, folgenden Antrag dem hohen Hause zu unterbreiten (*liest*):

„Der Nationalrat möge beschließen:

„Im § 6 sind in Ziffer 3 nach dem Wort „Herstellung“ anzufügen die Worte „oder zur Reinigung“.“

Ich bitte Sie, diesem Antrage zuzustimmen. (*Beifall links. — Während vorstehender Rede hat Präsident Eldersch den Vorsitz übernommen.*)

Hölzl: Hohes Haus! Die Redner meiner Partei, die zu der Vorlage Stellung genommen haben, haben die schwere Belastung, die die Benzinsteuer durch das Gesetz über die Kraftwagenabgabe für die einschlägigen Industrien und die ganze Wirtschaft bedeutet, genügend gekennzeichnet. Ich möchte mich nur mit einer Frage beschäftigen, zu der meines Erachtens Stellung zu nehmen notwendig ist.

Der § 29 der Vorlage handelt von den Befreiungen von der Abgabe. Es werden eine ganze Reihe von Ausnahmefällen vorgeschlagen. Es wird dort gesagt, daß von der Abgabe befreit sind Kraftwagen des öffentlichen Lohnfuhrwerkes, Kraftfahrzeuge jener Personen, denen eine Abgabenbefreiung auf Grund von Staatsverträgen, Gegenseitigkeitserklärungen oder sonst nach den Grundsätzen des zwischenstaatlichen Steuerrechtes zukommt; außerdem soll, wenn es sich um Kraftfahrzeuge handelt, die nicht in erwerbswirtschaftlichen Betrieben des Bundes, der Länder, Bezirke und Gemeinden verwendet werden, wenn es sich um Kraftfahrzeuge der Feuerwehren und Kraftfahrzeuge handelt, die für Zwecke der Krankenbeförderung und des Rettungswesens ohne Erwerbsabsicht verwendet werden, eine Befreiung von der Abgabe eintreten. In einem zweiten Absätze ist außerdem die Rede davon, daß von der Abgabe befreit werden können Kraftfahrzeuge, die von den Gemeindeärzten ausschließlich oder vorwiegend in Ausübung ihres Berufes verwendet werden.

Ich stehe nun auf dem Standpunkt, daß dieser § 29, wenn er schon Ausnahmen von dem Gesetze beinhaltet, auch auf eine Gruppe von Menschen Rücksicht nehmen müßte, die sicherlich berücksichtigungswürdig sind. Ich meine die Kriegsbeschädigten, die ihre Kraftfahrzeuge in Ausübung ihres Berufes verwenden

und auch sonst berücksichtigungswürdig sind. Diesen sollte über Vorschlag der zuständigen Invalidenentschädigungskommission eine Befreiung von der Abgabe gewährt werden. Es liegt dem hohen Hause bereits ein Antrag vor, der vom Abg. Werner gestellt wurde. Dieser Antrag, der auch im Ausschusse gestellt wurde, liegt jetzt in einer anderen Form vor, aber er ist meines Erachtens auch in der neuen Fassung nicht zureichend. Es war der erste Vorschlag nicht geeignet, ich halte aber den zweiten für noch weniger geeignet und meine, es müßte dieser Antrag, wenn man ihn ernst nehmen will, in eine andere Form gekleidet werden. Nur so ist es möglich, daß diese berechnigte Ausnahme für jene Gruppen von Kriegsbeschädigten geschaffen wird, die berücksichtigungswürdig sind, in Ansehung ihres Einkommens, in Ansehung ihrer wirtschaftlichen Stellung. Wenn ein Antrag tatsächlich den Anspruch darauf erheben will, ernst genommen zu werden und um damit den Kriegssopfern wirkliche Hilfe zu bieten, so muß er in der Form gestellt werden, wie ich ihn mir jetzt vorschlagen erlaube.

Ich bitte daher, folgenden Antrag anzunehmen (*liest*):

„5. Kriegsbeschädigte, die ihre Kraftfahrzeuge in Ausübung ihres Berufes verwenden und berücksichtigungswürdig sind, sind über Vorschlag der zuständigen Invalidenentschädigungskommission von der Abgabe zu befreien.“

(*Lebhafter Beifall links.*)

Die genügend unterstützten Anträge Frühwirth (S. 246) und Hölzl (S. 246) werden zur Verhandlung gestellt.

Berichterstatteur Manhalter: Hohes Haus! Die Debatte über die Regierungsvorlage hat ergeben, daß eigentlich und im Grunde genommen alle Parteien dieses Hauses mit der Vorlage mehr oder minder einverstanden sind. (*Oho!-Rufe links.*) Nur gegen die Höhe der Sätze wurden Einwendungen gemacht. (*Dr. Deutsch: Nein, auch prinzipiell!*) Es wurden vielleicht auch in prinzipieller Hinsicht Einwendungen gemacht. Die Befürchtung, die von einem meiner Vorredner, dem Herrn Abg. Forstner, ausgedrückt wurde, daß man sehr bald dazukommen werde, eine neuerliche Erhöhung der Sätze vorzunehmen, teile ich nicht. (*Forstner: Um so besser!*) Ich glaube, daß mit dem heute beschlossenen Gesetze das Auslangen gefunden werden wird. Das ist ja eine Folge der Demokratie, daß man darangeht, die Steuern dem Staatsbürger so aufzuerlegen, wie er sie tragen und leisten kann.

Eine Bestimmung, die hier angezogen wurde und die die Verwendung des Ertrages dieser Steuer betrifft, kann ich als bürgerlicher Vertreter nur unterstreichen. Wir werden darauf achten, daß der Ertrag dieser Steuer, über die die Länder zu verfügen haben,

nur für die Erhaltung der Straßen verwendet werde. Es wird ein Aufatmen durch die durch zu hohe Umlagen niedergedrückten Bauern gehen, wenn sie morgen erfahren, daß sich das österreichische Parlament aufgerafft hat, diese unerhörte Last, die bisher auf dem Bauernstand geruht hat, gerechterweise auf andere zu verteilen. Ich bekenne als Berichterstatter über dieses Gesetz ausdrücklich, daß es für die Kreise, die heute durch das Gesetz herangezogen werden, gewiß eine Belastung bedeutet. Aber wir alle zusammen müssen uns dazu bekennen, daß wir alle- samt verpflichtet sind, für die Erhaltung der Straße als öffentliches Gut unseren Beitrag zu leisten. Mit dieser Benzinsteuer entziehen wir uns Bauern ja noch lange nicht der Beitragsleistung, sondern sie wird nur auf jenes Maß herabgemindert, das für uns erträglich ist.

Im übrigen bitte ich das hohe Haus um die Annahme des Gesetzes.

Damit ist die Aussprache beendet und es wird zur Abstimmung geschritten.

Ein Antrag Vichtenegger, über § 1 und § 15 namentlich abzustimmen, wird nicht genügend unterstützt.

§ 1 wird unter Ablehnung des Minderheitsantrages I in der Fassung des Ausschusses angenommen.

Die §§ 2, 3, 4 und 5 werden in gemeinsamer Abstimmung nach dem Ausschußantrag angenommen.

§ 6 wird unter Ablehnung des Antrages Frühwirth (S. 246) in der Fassung des Ausschusses angenommen.

Die §§ 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13 und 14 werden in gemeinsamer Abstimmung nach den Anträgen des Ausschusses angenommen.

§ 15 wird zunächst in der Fassung des Ausschusses angenommen. Damit ist der Minderheitsantrag II erledigt.

Minderheitsantrag III (Zusatzantrag zu § 15) wird abgelehnt.

Der Antrag Tauschitz, Pirchegger (Zusatzantrag zu § 15, S. 235) sowie der Antrag Pirchegger, Tauschitz (Zusatzantrag zu § 15, S. 237) werden angenommen.

Die §§ 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 24, 25 und 26 werden in gemeinsamer Abstimmung nach den Anträgen des Ausschusses angenommen.

§ 27 wird unter Ablehnung des Minderheitsantrages V (Eventualantrag) in der Fassung des Ausschusses angenommen. Damit ist auch der Minderheitsantrag IV erledigt.

§ 28 wird in der Ausschußfassung angenommen.

§ 29, Absatz 1, wird in der Fassung des Ausschusses angenommen.

Die Minderheitsanträge VI, VII, VIII und IX werden in getrennter Abstimmung abgelehnt.

In fortgesetzter Abstimmung wird der Antrag Werner (S. 239) angenommen.

Sodann gelangt der Antrag Hölzl (S. 246) zur Abstimmung. Dieser Antrag wird gleichfalls angenommen.

Absatz 2 des § 29 wird in der Fassung des Ausschusses abgelehnt. Damit ist der Antrag Pirchegger (S. 237) erledigt.

Die §§ 30, 31, 32, 33 — mit der vom Berichterstatter bekanntgegebenen Richtigstellung —, 34, 35, 36, 37, 38 und 39 sowie Titel und Eingang des Gesetzes werden in gemeinsamer Abstimmung angenommen.

Damit ist das Gesetz in zweiter Lesung erledigt.

Der nächste Punkt der Tagesordnung ist der Bericht des Finanz- und Budgetausschusses über die Regierungsvorlage (B. 5), betr. einige Änderungen der zur Regelung des Finanzausgleiches zwischen dem Bund und den Ländern (Gemeinden) erlassenen Gesetze (Finanzausgleichsgesetz 1930) (B. 54).

Berichterstatter Dr. **Schuschnigg**: Hohes Haus! Die Notwendigkeit der Neuregelung des Finanzausgleiches hat sich aus zwei zwingenden Gründen ergeben. Der erste ist ein Grund mehr äußerlicher Art und bestand im Ablauf bestimmter Fristen, so des Verteilungsschlüssels für die Aufteilung der Ertragsanteile aus der Warenumsatzsteuer und der Alkoholfsteuern, weiters im Ablauf des Rechtes der Länder zur Einhebung der Landesbierauflage; endlich endigte mit 31. Dezember 1930 auch das unbedingte Vetorecht der Bundesregierung. Neben diesem mehr äußerlichen Grunde war aber ein wesentlich wichtigerer innerer Grund vorhanden, der die Neuregelung des Finanzausgleiches zu einer unabwiesbaren Notwendigkeit gestaltete. Dieser innere Grund lag in der Notlage verschiedener Länder und Gemeinden, die in bedrohlichem Ausmaß in den letzten Jahren zunahm und so weit führte, daß man nach menschlichem Ermessen für die nächste Zukunft bereits geradezu die geordnete Haushaltsführung verschiedener Länder und größerer Gemeinden als gefährdet ansehen mußte. Es waren insbesondere durchaus nicht politische Gründe, welche zu wiederholten Malen in den letzten Jahren seitens verschiedener Länder auf das Mißverhältnis verweisen ließen, das darin bestand, daß nach dem geltenden Finanzausgleich mehr als 50 Prozent der gesamten Ertragsanteile der Bundeshauptstadt Wien zugesprochen sind, während der Rest der österreichischen Länder sich mit einem geringeren Betrag abfinden mußte, obwohl Wien nur 28,6 Prozent der österreichischen Bevölkerung in seinen Mauern beherbergt. Sieht man davon ab, daß mit dem Ende des Jahres 1930 die Verteilung des Ertrages aus der durch die sechste Abgabenteilungsnovelle bestimmten Landesbierauflage in Wien von 3,80 S pro 1 Hektoliter an sich weg-

gefallen wäre, so wäre man für das laufende Jahr 1931 zu dem Ergebnis gekommen, daß von den gesamten Ertragsanteilen, welche zur Verteilung gelangten, ein Betrag von 140 Millionen auf die Bundeshauptstadt entfallen wäre, während 126 Millionen alle anderen Gemeinden und Länder betroffen hätten. Es waren somit nicht politische Gründe, welche immer wieder auf dieses Mißverhältnis verweisen ließen, sondern vielmehr ein ausgesprochener Appell an das Gewissen des Bundes, der dafür zu sorgen hatte, daß allen seinen Gliedern gleichermaßen ihr Recht zuteil werde.

Es ist nun vielleicht in diesem Zusammenhange zweckmäßig, den Weg zu kennen, den die Abgabenteilungsgesetzgebung in Österreich in den letzten zehn Jahren genommen hat, und ihn, der immer im Mittelpunkt der Meinungsdivergenzen stand, in Kürze zu überblicken, wobei zunächst abgesehen sei von der provisorischen Abgabenteilung, die durch das Gesetz des Jahres 1921 vorgenommen wurde.

Grundlegend bleibt das Finanz-Verfassungsgesetz vom Jahre 1922, welches in weiterer Folge zu drei verschiedenen Malen novelliert wurde. In diesem Finanz-Verfassungsgesetz, das in seinen wesentlichsten Bestimmungen auch heute in Kraft steht, wurden die öffentlichen Abgaben in drei große Gruppen geteilt: einmal die ausschließlichen Bundesabgaben, dann die geteilten Abgaben, welche bestehen aus gemeinschaftlichen Abgaben, Zuschlagsabgaben und gleichartigen Abgaben, und endlich die dritte Gruppe, die ausschließliche Landes-, beziehungsweise Gemeindeabgaben sind. Mit dem Abgabenteilungsgesetz vom Jahre 1922 wurde das System der Abgabenteilung in seinen Grundzügen geregelt.

Das gleiche Jahr 1922 brachte bereits die erste Novelle zum Abgabenteilungsgesetz. Wesentlich in dieser Novelle war einerseits die Ergänzung des Kreises der sogenannten ausschließlichen Bundesabgaben, andererseits die Erhöhung der Alkoholsteuern und die Erhöhung der Landesanteile an dem Ertrag dieser Alkoholsteuern von bisher 20 Prozent auf nunmehr 30 Prozent. Das nächste Jahr 1923 brachte die zweite Abgabenteilungsnovelle. Im wesentlichen beschäftigte sich diese zweite Novelle damit, das freie Beschlußrecht der Gemeinden bis zu einem gewissen Ausmaß zu beschränken, da ungebührlich hohe Abgaben von einzelnen Gemeinden eingehoben wurden. Es hat sich damals in der Hauptsache gehandelt um die Abgaben vom Halten von Nutztieren. In diesem Zusammenhange darf das Wiederaufbaugesetz vom Jahre 1922 nicht übergangen werden, welches auf die bekannten Genfer Protokolle zurückzuführen ist. Die die gegenständliche Materie besonders tangierende Bestimmung dieses Wiederaufbaugesetzes war darin gegeben, daß der Kreis der gemeinschaftlichen Abgaben dadurch er-

weitert wurde, daß nunmehr die noch zu schaffende Warenumsatzsteuer in denselben einbezogen werden sollte.

Die dritte Abgabenteilungsnovelle vom Jahre 1924 befaßte sich mit sehr weitgehenden Änderungen des bisherigen Rechtszustandes. Der Anlaß war die Bezugsregulierung der öffentlich Angestellten, die zum Gehaltsgesetz vom Jahre 1924 führte. Ursprünglich hat damals der Plan der Bundesregierung bestanden, die Einkommensteuer ebenso wie die Vermögenssteuer zur ausschließlichen Bundesabgabe zu erklären. Dieser Plan wurde nicht verwirklicht. Hingegen wurde mit der dritten Abgabenteilungsnovelle das auch heute noch bestehende Bundespräzipium von 40 Millionen Schilling bestimmt. Es wurde weiters die grundsätzliche Bestimmung getroffen, daß den Ländern ab 1. Jänner 1927 das Recht zustehe, Landesverbrauchsabgaben von Bier einzuhoben. Es wurde endlich aus der Sitzquote der Körperschaftssteuer Wien ein Betrag von 3,2 Prozent zugunsten der übrigen Länder ausgeteilt. Und hier knüpft die gegenwärtig in Verhandlung stehende Vorlage an, weil ja, wie ich vorwegnehmen kann, dieser Prozentsatz von 3,2 auf 4 Prozent erhöht wurde. Schließlich wurde noch durch die dritte Abgabenteilungsnovelle eine nicht unbedeutende Änderung des Verteilungsschlüssels bei der Warenumsatzsteuer eingeführt. Das Jahr 1925 brachte bereits die vierte Abgabenteilungsnovelle, durch welche den Ländern Aufwandsentschädigungen aus dem Bundespräzipium zugewendet wurden und die Warenumsatzsteueraufteilung nach dem abgestuften Bevölkerungsmaß festgesetzt wurde, der ja auch bis zur gegenwärtigen Regelung bei der Warenumsatzsteueraufteilung, sowohl was die Länder als was die Gemeindeertragsanteile betrifft, in Geltung stand.

Die fünfte Abgabenteilungsnovelle vom Jahre 1926 brachte den Ländern eine entsprechende Entschädigung für jene Beitragsleistung, die sie zum Aufwand für die Arbeitslosenversicherung zu leisten hatten, in Form der Einrichtung des Rechtes zur Einhebung von Landesbierauflagen bis zum Höchstausmaße von 6 S pro Hektoliter, befristet bis Ende 1928. Bereits damals, anlässlich der Beratung über die fünfte Abgabenteilungsnovelle im Jahre 1926 wurde seitens der Bundesfinanzverwaltung entgegenstehenden Wünschen gegenüber darauf aufmerksam gemacht, daß der Bund nicht in der Lage sei, Ertragsanteile aus der Vermögenssteuer den Ländern zu überlassen. Die sechste Abgabenteilungsnovelle des Jahres 1928 brachte schließlich das Recht der Länder, die Landesbieraufgabe bis zu einem bestimmten Höchstmaß zu erhöhen, sie brachte weiter die Bestimmung, daß der in Wien zur Einhebung gelangende Mehrbetrag von 3,80 S pro Hektoliter aus der Landesbieraufgabe zugunsten der übrigen Gebietskörperschaften aufzuteilen sei, so zwar, daß ein Mindestbetrag von 6,5 Millionen

Schilling auf die übrigen Länder und Gemeinden zur Aufteilung zu kommen hatte.

Mit dieser sechsten Abgabenteilungsnovelle trat die Bundesgesetzgebung dem Gedanken des gerechten Lastenausgleiches näher, während bislang der Grundsatz der verbundenen Steuerwirtschaft maßgebend war, welcher die Ertragsanteile nach dem Steueraufkommen, somit nach dem örtlichen Steuererfolge, bemisst. Nach diesem Grundsatz war jedoch ein gerechter finanzieller Ausgleich nicht zu erzielen. Die eben kurz skizzierte Entwicklung der Abgabenteilungsgesetzgebung zeigt dies zur Genüge. Es sollte daher ein kombiniertes System zur Einführung gelangen und dem Gedanken des Lastenausgleiches in angemessenem Rahmen Geltung verschafft werden. Das Wesen dieses Systems würde darin bestehen, daß aus den gemeinschaftlichen Erträgen die Länder und Gemeinden so viel erhalten, als sie zur Deckung eines möglichst einheitlichen, auf natürlich bedingten Tatsachen beruhenden und daher objektiv feststellbaren Normalbedarfes bedürfen. Am leichtesten feststellbar schien der Bundesregierung und der Mehrheit des Ausschusses der den Schulaufwand der einzelnen Gebietskörperschaften betreffende Bedarf zu sein, daher war in der ursprünglichen Regierungsvorlage bei der Verteilung der Erträgnisse aus dem die Länder und Gemeinden betreffenden Anteil aus der Warenumsatzsteuer und den Getränkesteuern die Zuhilfenahme eines Schlüsselbegriffes vorgesehen. Die ursprüngliche Regierungsvorlage hatte weiters vorgeschlagen, daß aus dem Gesamtertragsanteil aller Länder zunächst jener Auffüllungsbetrag ausgeschieden werde, der erforderlich wäre, um die Ertragsanteile der Länder außer Wien an den direkten Steuern auf einen Durchschnittskopfbetrag zu erhöhen. Diese ursprüngliche Regierungsvorlage ist, wie dem hohen Hause bekannt ist, im Laufe der Verhandlungen wesentlich abgeändert worden, so zwar, daß nunmehr dem Gedanken des Lastenausgleiches nicht mehr in systematisch reiner Form Rechnung getragen erscheint, wohl aber mußte in irgendeiner, wenn auch systematisch weniger schönen Gestaltung der Effekt eines solchen Lastenausgleiches erzielt werden. Zunächst wurde bei der Verteilung der Ertragsanteile aus der Warenumsatzsteuer und aus den Alkoholsteuern der Schlüssel geändert. Geltendes Recht, welches bekanntlich bis zum 31. Dezember 1930 währte, setzte fest, daß die Warenumsatzsteuererträge überhaupt nur nach dem abgestuften Bevölkerungsschlüssel verteilt werden. Dies ändert sich durch die Vorlage, die jetzt dem hohen Hause zur Behandlung vorliegt. Die Länderanteile aus der Warenumsatzsteuer einschließlich des auf Wien entfallenden Landesanteiles sollen in Zukunft nach dem einfachen Bevölkerungsschlüssel verteilt werden. Der Wiener Gemeindeanteil soll gleichfalls nach dem einfachen Bevölkerungsschlüssel verteilt werden, die Anteile aller übrigen Gemeinden jedoch

wie bisher nach dem abgestuften Bevölkerungsschlüssel. Gleichmaßen änderte sich schließlich auch die Verteilung der Ertragsanteile aus der Branntweinabgabe und aus der Wein- und Biersteuer. Bislang wurden diese Ertragsanteile, was das Länderbetreffnis angeht, nach dem einfachen Bevölkerungsschlüssel bemessen, für das Gemeindebetreffnis jedoch nach dem abgestuften Bevölkerungsschlüssel. Die Regelung, die nunmehr vorgeschlagen wird, sieht vor, daß für die Länder einschließlich des Landesanteiles Wien der einfache Bevölkerungsschlüssel in Geltung bleibt, daß Wien als Gemeinde seinen Gemeindeanteil gleichfalls nach dem einfachen Bevölkerungsschlüssel zugemessen erhält, während die übrigen Gemeindeanteile wie bisher nach dem abgestuften Bevölkerungsschlüssel verteilt werden. Das Resultat dieser Schlüsselverschiebung ergibt voranschlagsweise einen Minderbetrag von rund 16·9 Millionen Schilling zu Lasten Wiens.

Ein weiterer allgemeiner Lastenausgleich ist in der in Behandlung stehenden Vorlage dadurch getroffen worden, daß bei jenem Ertragsanteil, der Wien aus der Bekenntniseinkommensteuer zufällt, vorweg 8 Prozent zugunsten der Länder ausgeschieden werden, während aus der Körperschaftsteuer-Sitzquote, die Wien erhält und die bekanntlich bei Produktionsunternehmungen 20 Prozent, bei Kredit- und Versicherungsunternehmungen 40 Prozent und bei Schiffsverkehrsunternehmungen sogar 90 Prozent beträgt, ein Prozentsatz von 4 Prozent zugunsten der übrigen Länder ausgeschieden wird. Hier ist zu bemerken, daß sich faktisch nur eine Verminderung von 0·8 Prozent ergibt, weil sich Wien schon seit der dritten Abgabenteilungsnovelle eine Verminderung des Sitzquotenbetrreffnisses um 3·2 Prozent gefallen lassen mußte. Der Grund für diese Änderung ist darin gelegen, daß eben Wien gegenüber den anderen Ländern unverhältnismäßig gut zum Zuge kam, weil es Wohnsitz der mit den höchsten Steuerfüßen belasteten Einkommensteuerspflichtigen und Sitz zahlreicher Körperschaftsteuerspflichtiger Gesellschaften und Unternehmungen ist. Der runde Betrag von 3·22 Millionen Schilling zu Lasten Wiens wird sich aus diesem Abzug von 8, beziehungsweise 4 Prozent ergeben, wobei jedoch nicht in Rücksicht gezogen ist, daß eine 3·2prozentige Verminderung schon zu Lasten der dritten Abgabenteilungsnovelle zu buchen ist.

Außer diesem allgemeinen Lastenausgleich ist noch der besondere Lastenausgleich in zwei Positionen vorgesehen. Wien erzielt Ersparnisse infolge Zusammenlegung der Landes- und Gemeindeverwaltung. Man hat berechnet, daß diese Ersparnisse durch den Abzug von rund 16·5 Prozent jener Anteile ausgeglichen werden könne, die Wien als Land zukommen. Präliminiert ist dieser Abzug, der auf die übrigen Länder und Gemeinden, auf die Länder nach dem

einfachen, auf die Gemeinden nach dem abgestuften Bevölkerungsschlüssel, verteilt werden soll, mit 9 Millionen Schilling.

Wien verzichtet weiter auf die Einnahmen aus einer Landesbieraufgabe von 3 S 80 g pro Hektoliter. Dieser Betrag kommt den Ländern außer Wien mit mindestens 6,5 Millionen Schilling zugute. Diese Post ist nichts absolut Neues. Sie stellt nichts anderes dar als eine Verlängerung der bis zum 31. Dezember 1930 auf Grund der Bestimmungen der sechsten Abgabenteilungsnovelle geschaffenen Regelung, eine Verlängerung, die, wie die gesamte Regelung des Finanzausgleiches, sich auf fünf Jahre erstreckt, somit das Jahr 1935 noch inbegreift.

Eine Änderung des Verteilungsschlüssels wurde bei dieser Post vorgenommen insofern, als bisher der größere Teil dieser 6,5 Millionen auf die Länder und ein kleinerer Teil, rund 2,5 Millionen, auf die Gemeinden verteilt wurde. Durch diese Aufteilung kam aus besonderen Gründen das Land Salzburg zu kurz, und es hat sich daher in wiederholten Bemühungen angestrengt, eine Änderung dieses Schlüssels zu erzielen. Nunmehr wird der gesamte Betrag von 6,5 Millionen Schilling ausschließlich auf die Länder aufgeteilt, während die Gemeinden für den Entfall ein Äquivalent dadurch erhalten, daß sie nach dem abgestuften Bevölkerungsschlüssel an dem besonderen Lastenausgleich, der, wie ich vorhin erwähnt habe, mit 9 Millionen Schilling veranschlagt ist, partizipieren.

Die Vorlage zur Abgabenteilung enthält außer der Änderung der Verteilung des Ertrages der gemeinschaftlichen Abgaben auch einzelne Veränderungen im Kreise der gemeinschaftlichen Abgaben. Die Vermögenssteuer wird nach dem Entwurf als ausschließliche Bundesabgabe erklärt.

Zu diesem Punkt darf ich darauf verweisen, daß vom Herrn Abg. Dr. Danneberg im Finanzausschuß ein Minderheitsantrag angemeldet wurde des Inhaltes, daß die Vermögenssteuer weiterhin eine gemeinschaftliche Abgabe verbleibe und daß für die Aufteilung des Ertrages der Vermögenssteuer der gleiche Satz wie bei der Einkommensteuer anzuwenden sei. Dieser Antrag des Herrn Abg. Doktor Danneberg fand nicht die Zustimmung der Mehrheit des Finanzausschusses.

Es sei in diesem Zusammenhang darauf verwiesen, daß auch anläßlich der Beratung dieses Finanzausgleichsgesetzes die Bundesfinanzverwaltung besonders betonte, daß sie auf die Vermögenssteuer, die mit 16 Millionen Schilling für das Jahr 1931 präliminiert ist, unter den allseits bekannten Umständen, die eine besondere Anspannung des Bundesbudgets zur Folge hatten, unmöglich verzichten könne.

Weiters wurden die gemeinschaftlichen Abgaben erweitert durch die Einbeziehung der Kraftwagen-

abgabe und der Benzinsteuer. Der Ertrag dieser beiden Steuern soll zu 20 Prozent dem Bund, zu 80 Prozent den Ländern zufließen. Bei der Aufteilung ist zu bemerken, daß zunächst ein 10prozentiges Präzipium für Niederösterreich vorweggenommen wird, daß aus dem Titel seiner besonderen wirtschaftlichen Verbundenheit mit Wien auf diese Vorzugstellung Anspruch erheben darf. Der Rest wird auf die Länder einschließlich Niederösterreich verteilt nach einem kombinierten Schlüssel: die eine Hälfte im Verhältnis der Gebietsfläche, die zweite Hälfte zu je einem Sechstel im Verhältnis der Länge der öffentlichen, für Kraftfahrzeuge benutzbaren Verkehrswege mit Ausnahme der Bundesstraßen, der Bevölkerungszahl und des Aufkommens an der Kraftwagenabgabe.

Für den Fall eines eventuellen Einnahmenentganges der Länder (Gemeinden), die bisher gleichartige Abgaben eingehoben haben und diese in Zukunft nicht mehr einheben dürfen, ist eine Garantieleistung des Bundes vorgesehen, wobei Sonderbestimmungen für Wien getroffen wurden, die verhindern sollen, daß Wien vermöge der besonderen Lage der Dinge bei dieser Aufteilung der Steuerertragsanteile zu kurz kommen könnte.

Durch die Einführung der Bundesbenzinsteuer und der Kraftwagenabgabe ist ein Verbot aller Landes- und Gemeindeabgaben von Kraftwagen notwendig geworden. Insofern wäre das eine Selbstverständlichkeit. Seinem Zweck kann dieses Verbot jedoch nur dann voll entsprechen, wenn es dem Bund gelingt, auch jene abgabenähnlichen Einnahmen der Länder und Gemeinden vom Kraftwagenbetrieb zu beseitigen, die in den verschiedenen Ländern, speziell in den Alpenländern, in der Form von Mauten, Straßenerhaltungsbeiträgen usw. oft genug in der Vergangenheit bemängelt wurden. Es ist nun Sorge getroffen, daß die Beteiligung der Länder an den Erträgen dieser Benzinsteuer und der Kraftwagenabgabe an die Bedingung gebunden ist, daß diese abgabenähnlichen Einnahmen, wie Mauten, Straßenerhaltungsbeiträge usw., in aller Regel beseitigt werden müssen. Ausgenommen sind Grenzbrücken und bestimmte Bergstraßen, die nicht in öffentlichem Besitz stehen. Aktuell wäre dies hinsichtlich der im Bau befindlichen Großglocknerstraße.

Außer diesem Teil, welcher die Abgabenteilung im engeren Sinne regelt, enthält die Vorlage, die heute im Hause zur Verhandlung steht, auch finanzverfassungsgesetzliche Bestimmungen. Hierzu sei in Kürze festgehalten, daß das unbedingte Vetorecht der Bundesregierung gegen Abgabengesetzesbeschlüsse der Länder, wie es bis zum 31. Dezember 1930 bestanden hat, weiterhin auf die Dauer von fünf Jahren, somit bis einschließlich 1935, verlängert wurde und daß auch eine kleine Erweiterung dieses Einspruchsrechtes insofern eingetreten ist, als nunmehr die

bisher nicht diesem Einspruchsrecht unterliegenden Landesabgaben vom Gebäudebesitz und Wohnungsaufwand dem Vetorecht unterliegen, wenn sie den im Bundesverfassungsgesetz, § 7, Absatz 6, gezogenen Rahmen, insbesondere hinsichtlich ihres Ausmaßes, übersteigen.

Die übrigen Bestimmungen des Finanzausgleichsgesetzes 1930 sind nicht wesentlicher Art.

Die nunmehr zur Verhandlung stehende Vorlage über den neuen Finanzausgleich muß sicherlich und wird sicherlich ganz verschiedene Beurteilung finden, je nach der grundsätzlichen Einstellung, aber auch je nach dem örtlichen Standpunkt, von welchem aus das Ergebnis der Verhandlungen betrachtet wird. Weder von Wien aus gesehen noch von irgendeiner Landeshauptstadt oder anderen Gemeinde, heiße sie nun wie immer, noch von irgendeinem anderen Lande aus gesehen, wird allseits volle Freude und Wunschlosigkeit zu konstatieren sein. Was die einen nicht erreichten und die anderen nicht zugestanden erhalten konnten und was alle beteiligten Teile vermissen — und das ist ja nicht durchwegs das gleiche —, trifft sich auf jener geraden, durch die Notwendigkeiten der österreichischen Gesamtheit gezogenen Linie, welche die Bundesregierung im gemeinsamen Interesse aller einzuhalten unternommen hat. Daß dem so war und die ins Bedrohliche ansteigende Ländernot, wenn auch nicht zur Gänze beseitigt, so doch sehr wesentlich und erheblich gemildert werden konnte, das muß die Gesamtheit dem Herrn Bundeskanzler Dr. Ender danken, dessen vom Herrn Bundesminister für Finanzen wirksam unterstützte Initiative den Finanz- und Budgetausschuß in die Lage versetzt hat, dem hohen Haus über das gegenständliche Finanzausgleichsgesetz Bericht zu erstatten.

Ich stelle hiemit den Antrag:

„Das hohe Haus wolle der vorliegenden Vorlage die verfassungsmäßige Genehmigung erteilen.“
(Beifall rechts und in der Mitte.)

Die Verhandlungen werden abgebrochen.

Zugewiesen werden die Anträge Nr. 74 dem Strafrechtsausschuß, Nr. 99, 102 und 104 dem Finanz- und Budgetausschuß, Nr. 100 dem Ausschuß für Erziehung und Unterricht, Nr. 101 dem Ausschuß für soziale Verwaltung, Nr. 103 und 105 dem Verkehrsausschuß und Nr. 106 dem Ausschuß für Handel.

An Stelle Forstner als Mitglied und Seiz und Dr. Deutsch als Ersatzmann des Finanz- und Budgetausschusses werden Pazelt, beziehungsweise Probst und Klimberger, an Stelle Köstler Marie als Ersatzmann des Immunitätsausschusses Horvatek gewählt.

Nächste Sitzung: Mittwoch, den 28. Jänner, 1 Uhr nachm. Tagesordnung:

1. Dritte Lesung des Bundesgesetzes über die Benzinsteuer und die Kraftwagenabgabe.

2. Bericht des Finanz- und Budgetausschusses über die Regierungsvorlage (B. 5): Bundesgesetz, betr. einige Änderungen der zur Regelung des Finanzausgleiches zwischen dem Bund und den Ländern (Gemeinden) erlassenen Gesetze (Finanzausgleichsgesetz 1930) (B. 54).

3. Bericht und Antrag des Finanz- und Budgetausschusses über ein Bundesgesetz, betr. die Abänderung des Wohnbauförderungs- und Mietengesetzes (B. 55).

Schluß der Sitzung: 7 Uhr 5 Min. abends.