Zeitschrift: Schweizer Monatshefte : Zeitschrift für Politik, Wirtschaft, Kultur
Herausgeber: Gesellschaft Schweizer Monatshefte
Band: 35 (1955-1956)
Heft: 9-10

Artikel: Eigenwirtschaftlichkeit und Gemeinwirtschaftlichkeit im Strassenverkehr
Autor: Amonn, Alfred
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-160450

Nutzungsbedingungen
Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use
The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 22.01.2026

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

EIGENWIRTSCHAFTLICHKEIT UND GEMEINWIRTSCHAFTLICHKEIT IM STRASSENVERKEHR

VON ALFRED AMONN

Es gibt viele aktuelle und drängende Probleme des öffentlichen Lebens. Zu den aktuellsten und am dringlichsten eine möglichst baldige Lösung erfordernden gehören heute zweifellos das Straßenverkehrsproblem, bzw. die mit dem Straßenverkehr zusammenhängenden Probleme. Das hat seinen Grund darin, daß man von der Entwicklung des motorisierten Straßenverkehrs in den letzten zehn Jahren seit Kriegsende höchst überrascht worden ist und diese Entwicklung weit über die Kapazität des vorhandenen Straßennetzes hinsichtlich der Abwicklung eines ungehemmten und flüssigen Verkehrs hinausgegangen ist, so daß eine Anpassung des Straßennetzes an die erhöhten Verkehrsbedürfnisse eine der dringlichsten Aufgaben geworden ist. Das ist in allen Ländern so, von den am höchsten entwickelten bis zu den unentwickelten oder «unterentwickelten».

Man ist sich dessen auch in allen Ländern bewußt geworden, und die Probleme sind in der letzten Zeit sowohl auf internationaler wie auf unserer nationalen Ebene eifrig erörtert worden. In der ersten Oktoberwoche hat in Rom der zweite *Weltkongreß des «Internationalen Straßenverkehrsverbandes»* stattgefunden, an dem rund vierhundert Vertreter und Interessenten aus fünfzig Ländern teilgenommen haben. Und im Mai dieses Jahres sind die mit dem Straßenverkehr zusammenhängenden Probleme auf der Jahresversammlung der *Schweizerischen Gesellschaft für Statistik und Volkswirtschaft* eingehend diskutiert worden.

Nun gibt es auf diesem Felde des öffentlichen Lebens sehr verschiedenartige Probleme: technische, volkswirtschaftliche, finanzwirtschaftliche, staats- und verwaltungspolitische usw. Hier soll nur eines davon erörtert werden, das allgemeinste und grundlegende.

Das ist das Problem: Wer soll für die Kosten des Straßenbaus und -unterhalts aufkommen?

Von der Gemeinwirtschaftlichkeit zur Eigenwirtschaftlichkeit?

Bis zur Ausbreitung des Motorfahrzeugverkehrs war das kein Problem, oder es wurde nicht als solches empfunden. Der Straßenbau galt als eine Gemeinschaftsangelegenheit, für die der Staat zu sorgen hat, und es wurde als selbstverständlich angesehen, daß der Straßenbau auf Staatskosten, Gemeinschaftskosten oder Allgemeinkosten zu betreiben sei. Mit der Ausbreitung des Motorfahrzeugverkehrs sind aber die Kosten des Straßenbaus und -unterhalts beträchtlich über die früher für die Allgemeinheit als tragbar gehaltene Höhe gestiegen, wie auch die finanziellen Ansprüche an den Staat und damit die Steuerbelastung, so daß man glaubte, die Straße dem neuen Verkehr nicht mehr unentgeltlich zur Verfügung stellen zu können. Man glaubte, daß dieser neue Verkehr leicht einen Beitrag zur Deckung der Straßenkosten leisten könne und daß er auf Grund seines «gesteigerten Gemeingebrauchs» auch einen solchen leisten solle. Das wurde durch eine Sonderbesteuerung in Form von Zöllen und «Gebühren» verwirklicht.

Nun wird heute von manchen Seiten, die *ausschließlich* die Interessen der Steuerzahler im Auge haben — zu denen allerdings nicht zuletzt die Motorfahrzeugbesitzer und -benützer gehören —, die Meinung vertreten, daß der Motorfahrzeugverkehr nicht nur einen «Beitrag» zu den Straßenkosten leisten, sondern die ganzen ihm «anrechenbaren» oder «anzulastenden» Kosten tragen solle. Der Motorfahrzeugverkehr — und überhaupt der ganze Straßenverkehr — solle *«eigenwirtschaftlich»* sein. Über den *Grundsatz* der «Eigenwirtschaftlichkeit» oder der «Selbsterhaltung» des Straßenverkehrs im allgemeinen und des Motorfahrzeugverkehrs im besonderen scheinen keine wesentlichen Meinungsverschiedenheiten zwischen den Straßenverkehrsinteressenten zu bestehen, so daß man es schon als eine erfreuliche Tatsache vermerkt hat, daß hierüber — im Grundsätzlichen — Einigkeit herrsche. In Wirklichkeit ist dies keineswegs der Fall. Die Meinungen gehen sofort weit auseinander, sobald man fragt, in welchem Sinne es gemeint sein soll. «Eigenwirtschaftlichkeit» des Straßenverkehrs, im besonderen des Motorfahrzeugverkehrs, entpuppt sich bei näherem Zusehen als ein bloßes *Schlagwort*,

das eine grundsätzliche Einigkeit vortäuscht, aber nicht wirklich bedeutet. Sobald man dazu übergeht, zu fragen, was es in concreto zu bedeuten habe, zeigen sich weitauseinandergehende Auffassungen.

Der Begriff der «Eigenwirtschaftlichkeit»

In der Tat kann man «Eigenwirtschaftlichkeit» des Motorfahrzeugverkehrs in einem sehr verschieden weiten Sinne verstehen. Man kann es zunächst in dem *engen* Sinne verstehen, in dem es von den Vertretern des Motorfahrzeugverkehrs verstanden wird, nämlich, daß der Motorfahrzeugverkehr für die Kosten aufkommen solle, die seinetwegen gemacht werden, die von ihm *verursacht* sind oder in seinem besonderen Interesse aufgewendet werden. Man nennt dies das *Kausalitätsprinzip*. Man kann es dann in dem *weiteren* Sinne verstehen, daß der Motorfahrzeugverkehr nicht nur mit den Kosten belastet werden soll, die von ihm verursacht oder in seinem besonderen Interesse aufgewendet werden, sondern darüber hinaus auch noch mit einem Teil der Kosten, die im Allgemeininteresse für den Straßenbau und den Straßenunterhalt aufgewendet werden, weil er doch auch davon einen Vorteil hat. Eine Straße mag aus anderen Gründen, als um dem Motorfahrzeugverkehr zu dienen, gebaut oder verbessert werden — sagen wir, aus strategischen Gründen, oder um eine bessere Verbindung mit abgelegenen Gebieten herzustellen —, so steht sie doch *auch* dem Motorfahrzeugverkehr zur Verfügung und wird von ihm benützt. Es sei daher durchaus berechtigt, auf Grund dieses Vorteils und nach Maßgabe der Benützung, auch diesen zur Kostentragung heranzuziehen. Das gilt natürlich für *alle* Straßen. Man nennt dies das *Benützungsprinzip*. Aber es wird dann auch eine *noch weitere* Fassung oder Interpretation des Prinzips der «Eigenwirtschaftlichkeit» des Straßenverkehrs vertreten, nämlich daß dieser nicht nur zur Deckung der Kosten herangezogen werden soll, die in der Gegenwart und in der Zukunft aufgewendet werden, sondern auch derjenigen, die *in der Vergangenheit* aufgewendet worden und in dem überkommenen Straßennetz investiert, verkörpert sind — wenn diese seinerzeit auch ganz bewußt und planmäßig à fonds perdu aufgewendet worden sind und man nie an eine Bezahlung oder Refundierung seitens der Straßenbenützer gedacht hat. Das ist natürlich nur die extremste Konsequenz des *Benützungsprinzips*.

Welcher von diesen drei Auffassungen soll man nun zustimmen? Das ist durchaus eine *Ermessensfrage*. Es gibt keine objektiven Anhaltspunkte, nach denen man die eine oder andere Alternative bejahen müßte. Damit ist nicht gesagt, daß die Entscheidung willkür-

lich sei, sondern nur, daß für sie keine inneren, in den Verkehrstatsachen liegende Gründe nach der einen oder anderen Richtung sprechen. Man muß hiezu auch noch *andere,* außerhalb liegende Rücksichten und Interessen in Betracht ziehen. Man muß fragen, wie sich eine Entscheidung für die eine oder andere Alternative besonders auf die volkswirtschaftlichen Interessen auswirkt, auf das Interesse der Volkswirtschaft im ganzen sowie auf die Interessen einzelner wichtiger Wirtschaftszweige, wie der Hotellerie im besonderen.

Kostendeckung oder Kostenbeitrag?

Die Straße ist nicht eine rein wirtschaftliche, nicht einmal eine primär wirtschaftliche Angelegenheit. Viele Straßen wurden nicht gebaut, um dem privaten wirtschaftlichen Verkehr zu dienen, sondern um ganz *anderer* Zwecke willen: verwaltungspolitischer, siedlungspolitischer, strategischer. Sie dienen *auch* dem privaten Verkehr. Aber dies ist kein zwingender Grund, daß ihre Kosten von den privaten Verkehrsbenützern getragen werden sollen. Nicht das Prinzip der Kostendeckung, sondern das des *Kostenbeitrages* ist in solchen Fällen angemessen. Damit verliert das Prinzip der «Eigenwirtschaftlichkeit» außer in der ersten der oben genannten Bedeutungen seine Grundlage.

Aber noch andere Tatsachen und Überlegungen sprechen dagegen. Die Vertreter des Prinzips im weiteren Sinne sehen nur die Straßenbereitstellung auf der einen und die Straßenbenützer auf der anderen Seite, und hiebei oft gar nur die *privaten* Straßenbenützer. Die Straßen werden indessen auch vom Staat, von den öffentlichen Körperschaften, Unternehmungen und Anstalten benützt. Der Staat läßt seine Militärfahrzeuge darauf zirkulieren — ganz abgesehen davon, daß er sein Heer darauf marschieren läßt —, die Post betreibt heute einen sehr regen Autobusverkehr, desgleichen manche öffentliche Eisenbahnunternehmungen u. dgl. Aber die *tatsächliche Benützung* ist gar kein Maßstab für das *Interesse* am Dasein der Straße. Es muß zwischen *Benützung* der Straße und *Interesse* an der Straße und damit zwischen den *Straßenbenützern* und *Straßeninteressenten* unterschieden werden. Der Staat hat aus militärisch-strategischen Gründen ein großes Interesse am Vorhandensein guter Straßen, auch wenn er sie in Friedenszeiten sehr wenig benützt. Sie müßten *da sein,* in seinem Interesse, auch wenn sie von ihm gar nicht benützt würden. Zwischen der Aufwendung von Kosten für den Straßenbau und der Benützung der Straßen besteht, wenn überhaupt einer, nur ein sehr loser Zusammenhang. Damit verliert auch das *Benützungsprinzip* für die Kostenanlastung seine Grund-

lage. Wie man sieht, gibt es ebensowenig ein objektives Kriterium dafür, was unter «Eigenwirtschaftlichkeit» des Straßenverkehrs zu verstehen ist, wie dafür, was dem Motorfahrzeugverkehr als Kosten «anrechenbar» und «anlastbar» ist. Es ist merkwürdig, wie wenig man den Sinn dieser Worte bedacht hat, wie man ihre begriffliche Bedeutung einfach als selbstverständlich angenommen und gar nie versucht hat, die Begriffe zu definieren.

Das Allgemeininteresse

Wenn man das Straßenkostenproblem in der richtigen Perspektive sehen will, muß man davon ausgehen, daß die Straßen in allererster Linie im Interesse des Staates und des Volksganzen da sind und da sein müssen. Ohne Straßen kann es keinen Staat und kein «Volk» — politisch einheitliches Volksganzes — geben. Das Dasein von Straßen ist ein Existenzbedürfnis des Staates und Volkes. Deshalb ist es von altersher als Aufgabe des Staates betrachtet worden, Straßen zu bauen und zu unterhalten; nicht des privaten Verkehrsbedürfnisses, sondern seines *eigenen* Verkehrsbedürfnisses wegen.

«Die Entstehung von großen Reichen mit ihren Bedürfnissen für verwaltungsmäßige und militärische Überwachung war der wirksamste Antrieb für den Bau der alten Landstraßen» — sagt Henry R. Trumbower in seinem Artikel «Roads» in der «Encyclopaedia of the Social Sciences». «Die Ausdehnung des persischen Reiches bis zum Niltal erforderte verbesserte Landstraßen für wagenfahrende Boten, welche die Briefe des Königs bestellten. Truppen marschierten, um das Gesetz des Königs zur Geltung zu bringen, und Inspektoren folgten, um zu berichten, wie sein Wille ausgeführt worden ist. — Eine ähnliche Entwicklung von Landstraßen vollzog sich im alten Indien und in China und insbesondere im Römer Reich. Auf den Landstraßen fuhren Boten Tag und Nacht in Staatsgeschäften. Truppen marschierten auf dem Pflaster mit ihren Wagenladungen von Gepäck und Proviant hinterdrein...»

Daran, an diesem primären Bedürfnis des Staates an guten Straßen, hat sich nichts Wesentliches geändert. Was sich geändert hat, ist, daß immer mehr private Verkehrsbedürfnisse zu diesem staatlichen Verkehrsbedürfnis hinzugekommen sind und die im öffentlichen Interesse gebauten Straßen auch der Befriedigung *dieser* Verkehrsbedürfnisse dienstbar geworden sind.

In neuerer Zeit kam dann das *volkswirtschaftliche* Interesse, ebenfalls *als Interesse des Staates* hinzu. Um seine eigenen Bedürfnisse zu befriedigen, um mehr finanzielle Mittel hiefür zu erhalten,

hielt es im Zeitalter des Merkantilismus der Staat für notwendig, Straßen zu bauen und für den wirtschaftlichen Verkehr bereitzustellen; nicht um das wirtschaftliche Verkehrsbedürfnis der privaten Wirtschaftssubjekte zu befriedigen. *Dies* war nur ein *Mittel* zu jenem Zweck. Und dann, im 18. und 19. Jahrhundert, waren es hauptsächlich *militärisch-strategische* Zwecke, für deren Erfüllung Straßen angelegt und verbessert wurden, wiederum ein ausgesprochener *Staatszweck* oder *Gemeinschaftszweck*. Erst nachträglich ist immer mehr das private Verkehrsbedürfnis zu diesen öffentlichen Verkehrsbedürfnissen hinzugekommen und ist Straßenbau *auch* zur Befriedigung oder besseren Befriedigung *dieses* Verkehrsbedürfnisses getrieben worden. Die Anlage des uns überkommenen Straßennetzes hat aber sehr wenig damit zu tun. Schließlich kamen nun noch die besonderen — und besonders großen — Bedürfnisse des Motorfahrzeugverkehrs hinzu. Aber auch hiebei handelt es sich nicht lediglich um private Verkehrsbedürfnisse, Verkehrsbedürfnisse der privaten Wirtschaftssubjekte. Der Staat — also die Allgemeinheit — ist ebenfalls, um der Landesverteidigung willen, am Vorhandensein mit schweren Motorfahrzeugen befahrbarer Straßen interessiert. Ja, er müßte solche Straßen bauen und die vorhandenen dafür herrichten, auch wenn es gar keinen privaten Motorfahrzeugverkehr gäbe oder das Bedürfnis danach so geringfügig wäre, daß man seiner Befriedigung gar keine besondere Aufmerksamkeit zu schenken brauchte. Wie gesagt, es kommt gar nicht darauf an, ob der Staat solche Straßen in Friedenszeiten viel oder wenig benützt. Es kommt darauf an, daß sie für alle Fälle *da sein* müssen, daß sie für die Benützung zur Verfügung stehen, wenn ihre Notwendigkeit eintritt.

Folgerungen für die Kostentragung

Was folgt nun aus alldem für die Kostentragung oder Kostenumlage? In erster Linie wohl, daß es recht und billig ist, wenn ein großer Teil der Kosten von der Allgemeinheit getragen wird. Des weiteren, daß es recht und billig ist, wenn auch der private Verkehr, im besonderen der private Motorfahrzeugverkehr, zur Deckung eines Teils der Gesamtkosten durch Leistung eines Kosten*beitrags* herangezogen wird. Schließlich ist es recht und billig, daß ihm die *Deckung* der *besonderen* durch ihn *verursachten* oder speziell in seinem Interesse aufgewendeten Kosten überbunden wird. Jedoch kann hier schon noch eine Einschränkung angebracht werden, nämlich insofern, als das Dasein solcher Straßen *auch* im Interesse der Allgemeinheit liegen kann, so daß auch in solchen Fällen ein Teil der

Kosten in wirtschaftlich gerechtfertigter Weise dem Staat überbunden werden kann.

Negativ folgt aus den obigen Tatsachen und Überlegungen, daß das Verlangen *voller Kostendeckung* seitens des Motorfahrzeugverkehrs mit Anrechnung von Zinsen und Amortisationsbeiträgen für in der Vergangenheit aufgewendete Kosten, in der es noch keinen Motorfahrzeugverkehr gegeben hat, wirtschaftlich *nicht* gerechtfertigt ist, schon weil ihm dadurch «Kosten» überbunden würden, die gar keine Kosten mehr sind, Kosten, die seinerzeit à fonds perdu aufgewendet worden sind oder von denen man sagen kann, daß sie zugleich mit der Aufwendung amortisiert wurden. Das sind Kosten, die in keinem Zusammenhang mit dem Motorfahrzeugverkehr stehen. Wohl kann man sagen: der Motorfahrzeugverkehr hat einen *Nutzen* von diesen in der Vergangenheit liegenden Aufwendungen, und deshalb wäre es recht und billig, wenn er etwas dafür bezahlen würde — nicht unter dem Titel «Kosten» und auch nicht unter dem Titel «Benützung», denn der Nutzen besteht schon in der Benützungsmöglichkeit. Aber dieser Nutzen ist nicht nur prinzipiell unabhängig von der tatsächlichen Benützung, er ist auch verschieden groß für die verschiedenen Motorfahrzeugbesitzer, für manche sehr groß, für andere sehr klein, und es gibt kein objektives Maß für seine Größe und damit auch nicht für die Größe und Abstufung der Entgelte, ganz abgesehen davon, daß eine solche Abstufung praktisch gar nicht möglich ist. Ein einheitlicher Preis, wie er sich in der Marktwirtschaft bildet, und der nach Belieben bezahlt werden kann, wie die Leistung beliebig in Anspruch genommen werden kann, könnte nur festgestellt werden, wenn die einzelnen Leistungen verkauft würden, also bei einem System der «Mauten» oder direkten Benützungsgebühren, wie es ja früher bestanden hat, aber eben wegen seiner Unrationalität abgeschafft worden ist. Aber selbst dann handelte es sich nicht um eine Bezahlung nach dem wirklichen Nutzen, sondern um eine Zahlung für einen Nutzen, der größer ist als der Wert der Zahlung und wesentlich größer sein kann, und der aus der *Benützungsmöglichkeit* resultierende Nutzen würde auf alle Fälle unbezahlt bleiben. Das würde bedeuten, daß jemand, der die Straße nur selten benützt, für den aber die Benützungsmöglichkeit einen sehr großen subjektiven Wert hat, u. U. viel weniger zahlt als jemand, der sie oft benützt, für den aber die Benützungsmöglichkeit einen sehr geringen, u. U. gar keinen Wert hat. Der Preis eines Gutes in der Marktwirtschaft bleibt für alle, die es erstehen, meist unter — und oft sehr weit unter — seinem subjektiven Wert. Der subjektive Wert kann kein Maßstab für die Festsetzung eines objektiven Entgelts sein. Nur die Kosten, die selbst eine objektive Größe sind, können

einen solchen Maßstab bilden. Wenn es sich aber um *gemeinsame* Kosten für Produkte verschiedener Art für verschiedene Wirtschaftssubjekte handelt, können sie wiederum nicht einen Maßstab für deren Aufteilung auf die verschiedenen Wirtschaftssubjekte bilden. Das heißt nicht, daß man sie ihnen nicht anrechnen kann, aber *wie* man sie ihnen anrechnet oder anrechnen will, ist weitgehend eine Frage des Ermessens, wobei alle möglichen Gesichtspunkte eine Rolle spielen können.

Falsche Perspektive

Diejenigen, die das Postulat der «Eigenwirtschaftlichkeit» außer in dem Sinne, daß die privaten Straßenbenützer für die von ihnen verursachten oder in ihrem besonderen Interesse aufgewendeten Kosten aufkommen sollen, vertreten, sehen im Straßenverkehr eine primär privatwirtschaftliche, im privaten Interesse der Wirtschaftssubjekte liegende Angelegenheit, und übersehen, daß es primär das *öffentliche* Interesse ist, das Straßenbau und Straßenunterhalt notwendig macht, und das private Interesse, so groß es ebenfalls ist, erst in zweiter Linie kommt — es sei denn, daß manche Straßen wirklich nur seinetwegen oder primär seinetwegen gebaut und unterhalten werden, wie etwa die Autobahnen.

Aus diesem Grunde kann man auch nicht von einer «Subventionierung» des privaten Straßenverkehrs — oder im besonderen des Motorfahrzeugverkehrs — sprechen, wenn der Staat einen Teil der Kosten der Straße aus allgemeinen Finanzmitteln deckt. Es handelt sich vielmehr um eine durchaus in der Natur der Sache begründete Kostenteilung. Wie diese Kosten wirtschaftlicherweise «richtig» zu teilen wären, dafür gibt es keinen Maßstab. Soweit es sich um Straßenbau und -unterhalt, der ganz oder primär im Interesse des Staates ist, wie der Bau und Unterhalt strategisch als notwendig befundener oder siedlungspolitisch zweckmäßiger Straßen handelt, wäre es ebenso begründet, daß der Staat die vollen Kosten trägt, wie, daß er die privaten Benützer auf Grund des Nutzenprinzips zu Beiträgen in beliebiger Höhe heranzieht — soweit sich dies nicht verkehrsbeschränkend auswirkt. Aber es werden hiebei eine Reihe anderer, insbesondere volkswirtschaftlicher Gesichtspunkte, wie Förderung oder Hemmung des Touristenverkehrs, eine Rolle spielen müssen, nicht nur für die Bestimmung der Höhe, sondern auch der Art der Beitragsleistung (Mauten, Fahrzeugsteuer, Treibstoffsteuer u. dgl.; Mauten und Treibstoffsteuer bzw. -zoll belasten die Benützer nach dem Maß der Benützung, sie belasten Inländer und Ausländer in gleicher Weise, wenn auch nicht in gleichem Maße [der

Ausländer kann den Treibstoff zum Teil mitbringen]), die Fahrzeugsteuer und der Fahrzeugzoll belasten nur die im Inland wohnenden Fahrzeughalter, und zwar ohne Rücksicht auf das Maß der Benützung der Straßen — aber die tatsächliche Benützung ist, wie oben dargestellt, nicht der primär entscheidende Grund für eine Beitragsleistung zu den Kosten, sondern das ist das Dasein, die Bereithaltung und die Benützungsmöglichkeit; für jemanden, der die Straße selten benützt, kann ihr Dasein und ihre Bereithaltung viel wichtiger, von viel größerem und dringlicherem Nutzen sein als für jemanden, der sie viel benützt und dies vielleicht ausschließlich zu seinem Privatvergnügen.

Besteuerung des Motorfahrzeugverkehrs?

In einem gewissen Zusammenhang mit der Frage der Kostenbeitragsleistung steht die Frage einer eigentlichen materiellen *Besteuerung* des Straßenverkehrs. Auch die Kostenbeiträge können in der Form der Besteuerung erhoben werden und werden heute gewöhnlich in dieser Form erhoben. Im Grunde genommen kann man nicht unterscheiden, ob es sich beim Ertrag um Kostenbeiträge oder eigentliche Steuerleistungen handelt. Soweit aber der finanzielle Ertrag ausgesprochenermaßen zur Straßenkostendeckung bestimmt ist oder dieser praktisch gewidmet wird — wie, wenn in der Schweiz die Hälfte des vom Bund erhobenen Benzinzollertrages den Kantonen mit der ausdrücklichen Bestimmung «zur Deckung ihrer Auslagen für den Straßenbau» überwiesen wird —, wird man von einem Kostenbeitrag sprechen können. Was übrig bleibt und in die allgemeine Staatskasse fließt, wäre fiskalischer Steuerertrag. Die Frage ist, ob eine derartige Besteuerung als gerechtfertigt angesehen werden kann.

Früher glaubte man die Besteuerung des Motorfahrzeugverkehrs als steuerliche Heranziehung eines außergewöhnlichen, über das im allgemeinen übliche Maß hinausgehenden Aufwandes rechtfertigen zu können, also als eine Art von *Luxusbesteuerung*. Dieser Standpunkt ist aber heute zweifellos durch die im letzten Jahrzehnt erfolgte Ausbreitung des Motorfahrzeugverkehrs überholt. Eine Besteuerung dieses Verkehrs hat heute nicht mehr den Charakter einer Luxusbesteuerung oder überhaupt Aufwandbesteuerung, sondern den einer ausgesprochenen Verkehrsbesteuerung. Verkehrssteuern im Sinne von Transportsteuern — zum Unterschied von Vermögensverkehrssteuern — gelten aber heute in der Finanzwissenschaft ziemlich einheitlich als nicht zu rechtfertigende Steuern, ja als ausgesprochen «schlechte» Steuern. Infolgedessen könnte man begründeterweise

den Gesamtertrag aus solchen Steuern von Seiten der Verkehrsteilnehmer als Beitrag zu den Straßenkosten betrachten, wenn auch de facto ein Teil davon von den Steuerbeziehern nicht zu deren Deckung verwendet wird.

Schlußfolgerung

Zusammenfassend kann gesagt werden: Das Prinzip der Eigenwirtschaftlichkeit ist ein ausgesprochen privatwirtschaftliches Prinzip und paßt nicht für die Straße, die eine Einrichtung ist, die der Staat primär um seiner selbst willen braucht und unterhalten muß; es paßt für die Straße ebensowenig wie für die Schule, die ebenfalls dem privaten Bildungs- und Erwerbsbedürfnis dient, aber in erster Linie des geistigen und kulturellen Allgemeinbedürfnisses wegen da ist und vom Staat unterhalten wird. «Eigenwirtschaftlichkeit» ist auch in bezug auf eine nicht primär privatwirtschaftliche Unternehmung kein klarer und eindeutiger Begriff. Die Aufstellung des Postulats der «Eigenwirtschaftlichkeit» für den Straßenverkehr im Sinne der privatwirtschaftlichen Straßenkostendeckung hat viel Verwirrung gestiftet und das Problem der Straßenkostendeckung unlösbar gemacht. Nur wenn man sich auf die mannigfach miteinander verflochtenen *öffentlichen* und *privaten* Interessen am Dasein der Straßen zurückbesinnt, wird man zu einer nicht umstrittenen Ermessenslösung kommen können. Eine solche wird aber immer auf einer *Verbindung* der beiden Prinzipien, Eigenwirtschaftlichkeit *und* Gemeinwirtschaftlichkeit, beruhen müssen.