Nr. 3 | Oktober 2013
Zeitschrift für Mitarbeiterinnen
und Mitarbeiter der Vorarlberger
Landesverwaltung

Vorarlberg
unser Land

V-Dialog

Migration auf V-DOK bis Mitte 2014 | „Führung muss führen“ | Berufsbild „Sachverständige“ | Das neue vorarlberg museum | Kommentar „Rollenbilder“ | 17 neue Lehrlinge

> **Verkehrs- und Finanzprobleme vor dem Ersten Weltkrieg**

Reichensteuer für Automobilisten

Automobile waren ein Ärgernis. Zur Verkehrsbelästigung kam der Sozialneid. Und die Steuereinnahmen des Landes Vorarlberg waren rückläufig.

Um die Entsiedelung der Bergtäler zu stoppen, setzte der Landtag auf eine Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur. Mit großem Aufwand wurden ab den 1890er Jahren Bergstraßen ausgebaut – und schon bald von „Autlern" mit ihren stinkenden, staubenden Höllenmaschinen als Rennstrecken missbraucht!

1905 waren in Vorarlberg 11 Automobile und 42 Motorräder gemeldet. Doch es sollten auch die Auswärtigen zur Kassa gebeten werden. So zielte das „Gesetz betreffend die Einführung einer Abgabe von Kraftfahrzeugen", das der Landesausschuss dem Landtag im Mai 1914 zur Beratung vorlegte, auf eine generelle Straßenmaut ab. Die Hoffnung auf eine österreichweite Regelung durch den Reichsrat habe man aufgegeben. Es solle nicht mehr zugewartet und dem Land eine neue Einnahmequelle gesichert werden, die den Vorteil habe, „daß sie eine Luxussteuer darstellt und nicht bloß Vorarlberger, sondern auch Auswärtige trifft, die unser Land mit Automobilen befahren, oder wie man meist sagen muß rücksichtslos durchrasen."

Rücksicht auf den Tourismus

In den Nachbarstaaten wurden bereits Abgaben eingehoben. Vorarlberg orientierte sich am deutschen Modell: Für Krafträder und Elektrokraftwagen waren Pauschalen vorgesehen, für andere in Vorarlberg gemeldete Kraftwagen eine Grundtaxe und progressiv gestaffelte Zuschläge für jede Pferdestärke. Für ein Automobil mit Verbrennungsmotor mit 10 PS hätte die jährliche Abgabe 100 Kronen betragen, mit 30 PS bereits 360 Kronen (1 Krone 1914 entspricht ungefähr 5 Euro 2013.) Dienst- und Geschäftsautos, Lastwagen, Feuerwehr und Krankenwagen sollten befreit bleiben.

Für auswärtige Kraftfahrzeuge wären für einen Aufenthalt bis zu 30 Tagen moderate Gebühren fällig geworden (Krafträder 1 K, mit Beiwagen 2 K, Kraftwagen 3 K). Man wollte den gehobenen Fremdenverkehr nicht schädigen. Andererseits machte Landeshauptmann Adolf Rhomberg darauf aufmerksam, dass früher gut besuchte Sommerfrischeorte heute gemieden würden, „weil sie Tag für Tag von Hunderten von Automobilen durchsaust werden." Am See entlang von Bregenz nach Lochau zu spazieren, sei heute oft unmöglich, „soll jemand nicht die ganze Lunge voll Staub mit nach Hause bringen." Im Engadin sei überhaupt kein Automobilverkehr gestattet.

Der Landtag beschloss das Gesetz. Doch es erhielt nicht die kaiserliche Sanktion. Wenige Monate später brach der Erste Weltkrieg aus, damit hatte man vorerst andere Sorgen.

Ulrich Nachbaur

2. Oktober 1909. Zur Eröffnung der Verbindung Lech-Warth-Landesgrenze reisten die Festgäste mit 14 Zweispännern und zwei Automobilen an. Für den Fotografen posierte Landeshauptmann Adolf Rhomberg am Steuer, neben ihm Markus Graf von Spiegelfeld, k. k. Statthalter in Tirol und Vorarlberg.

Quellen: StenSib 6. LT 1913/14, Blg 39, 39A u. 13. Sitzung 22.05.1914; VLA: LA 1252/1912; Vorarlberger Volksblatt 5.10.1909; Julius Fritsche, Die Entwicklung des Straßenwesens in Vorarlberg von den Uranfängen bis zum Jahre 1937. Bregenz 1937 (Foto).