

Einleitung

Im Jahre 1952, als „Die Straßenkosten und ihre Finanzierung“ gerade erschienen waren, sprach der Bundesminister für Verkehr auf der Jahrestagung der Forschungsgesellschaft für das Straßenwesen in einer umfassenden Rede über „Straßenplanung und Forschung im Straßenbau“. 1953 veröffentlichte er den „Vorschlag zur Finanzierung des Neubaus von Autobahnen in Westdeutschland“. Zugleich verabschiedete der Bundestag vor Ende seiner ersten Legislaturperiode das Bundesfernstraßengesetz vom 6. August 1953¹⁾. Im Herbst 1953 trug wiederum der Verkehrsminister auf dem Straßenbautag der Forschungsgesellschaft (in München) Empfehlungen für eine Verwaltungsreform im Bereiche der Bundesfernstraßen und Landstraßen I. Ordnung vor. 1954 legte er, bei gleicher Gelegenheit, nachdem die Bundesregierung das Verkehrsfinanzgesetz eingebracht hatte, die Notwendigkeit der Aufstellung von Straßenbauprogrammen der verschiedenen Verwaltungsebenen und eine Schätzung des Finanzbedarfs für einen erweiterten Um- und Ausbau der Straßen aller Klassen dar²⁾.

Nicht zuletzt seien außerdem die Durchführung einer Bestandsaufnahme der klassifizierten Straßen zum 31. März 1951³⁾, damals besonders veranlaßt durch das Vorhaben einer Straßenkostenrechnung⁴⁾, und die Verkehrszählung vom Mai 1952 bis April 1953 (12 Monate hindurch)⁵⁾, erwähnt.

So wurden nach Errichtung der Bundesrepublik Deutschland für die Verwaltung der Straßen, insbesondere der Bundesfernstraßen, von Jahr zu Jahr erweiterte Grundlagen für die künftige Aufbauarbeit geschaffen. In Ermangelung einer systematischen technischen Planung war der voraussichtliche Finanzbedarf zunächst in doppelter Höhe der Bauausgaben von 1937 als einem Normalbaujahr der jüngsten, bereits modernen Vergangenheit geschätzt und an Hand der finanzstatistischen Ermittlungen berechnet worden.

Aber es erwies sich im Laufe der Weiterentwicklung — und das gilt auch für das Ergebnis und die Auswertbarkeit dieser Schrift —, daß von der Ausgabenhöhe einer bestimmten Zeit oder Zeitperiode der Finanzbedarf für neue Investitionsaufgaben und -bedürfnisse nur behelfs- und vergleichsweise, aber nicht voll und exakt abgeleitet werden kann. Dazu bedarf es jeweils neuer Datenfeststellungen⁶⁾ durch die Planung, deren Notwendigkeit durch die Entwicklung in den letzten Jahren besonders nachdrücklich bestätigt worden ist; denn ohne Ermittlung der technisch bedingten Ausbauforderungen kann weder erklärt noch berechnet werden, was geschehen soll und welche Kosten dafür zu erwarten sind. Viele Strecken müssen vor Ablauf ihrer eigentlichen Lebensdauer umgebaut oder erweitert werden. Auch durch die Straßenkostenrechnung läßt sich daher der Finanzbedarf für Investitionen, besonders wenn diese von Althergebrachtem wesentlich abweichen, nicht ohne weiteres bestimmen.

1) BGBl. I, S. 903. Vgl. Marschall, Ernst A.: Bundesfernstraßengesetz, Kommentar, Köln—Berlin 1954.

2) Alle drei genannten Reden vereinigt im Bd. 5 der Schriftenreihe des Bundesministers für Verkehr, Bielefeld 1954.

3) Statistisches Jahrbuch, Wiesbaden 1953, 1954, 1955.

4) Adamek, R.: Die Straßenkosten bei der Ermittlung der Selbstkosten des Kraftverkehrs, in: Straße und Autobahn 1952, Heft 9.

5) Ilseman, Rudolf: Verfahren und Ergebnisse der Straßenverkehrszählung 1952/1953, in: Straße und Autobahn 1955, Heft 9.

6) Adamek, R.: Straßenwirtschaft und Straßenverwaltung, Wiesbaden 1956, S. 132.

Das Jahr 1955 beendete und erschloß einen alten und neuen Abschnitt in der noch jungen Straßenbaugeschichte der Bundesrepublik. Durch den Erlaß des Verkehrsfinanzgesetzes 1955 (VFG)⁷⁾ vom 6. April 1955 wurden gewisse Mehrbelastungen des Kraftverkehrs, insbesondere des Schwerlast- und Werkfernverkehrs, mittels der Mineralöl-, Beförderung- und Kraftfahrzeugsteuer und damit höhere Einnahmen geschaffen, die durch Zweckbindung zum größten Teil dem Straßenbau zugute kommen sollten. Aus dem Mehraufkommen dieser Abgaben wurden für 10 Jahre der Deutschen Bundesbahn jährlich 145 Mill. DM, den nichtbundeseigenen Eisenbahnen (als Darlehen) jährlich 10 Mill. DM, ferner für 14 Jahre dem Neubau von Bundesautobahnen je 115 Mill. DM und der variable, vorläufig stetig steigende Rest dem Neu-, Um- und Ausbau der Bundesstraßen zugesprochen. Etwa 90 Mill. DM — wurde angenommen — sollten den Ländern durch die Änderungen der Kraftfahrzeugsteuer zufließen. Wieviel das VFG den Ländern an Mehreinnahmen erbracht hat, ist nicht festgestellt worden. Man kann schätzen, daß es sich um etwa 80 Mill. DM im Anfangsjahr der Wirksamkeit des Gesetzes gehandelt hat. Den Bundesstraßen sind für das Rechnungsjahr 1955 nach endgültiger Bereitstellung der Spitze im Jahre 1957 im ganzen 45,5 Mill. DM zugeflossen. Somit hat das VFG im ersten Jahre dem Bund (ohne Länder) insgesamt 315,5 Mill. DM eingebracht. 1956 ist diese Zahl auf 472,5 Mill. DM angestiegen. Die große Zunahme von 1955 auf 1956 erklärt sich daraus, daß das Gesetz im ersten Jahre abschnittsweise erst zu verschiedenen Terminen in Kraft trat und daher noch kein volles Jahresaufkommen liefern konnte. Da die übrigen Verteilungsquoten betraglich festgelegt sind, ist der Zuwachs 1956 voll und ganz den Bundesstraßen zugute gekommen. In den folgenden Jahren ist dieser bedeutend geringer zu veranschlagen (um etwa 30 Mill. DM zunehmend).

Im VFG wurde außerdem der Bund ermächtigt, durch eine Finanzierungsgesellschaft, als welche die Offa Gesellschaft für öffentliche Arbeiten AG in Frankfurt a. M. gewählt wurde, zusätzlich Kredite bis zum Gesamtbetrage von 500 Mill. DM aufzunehmen zu lassen, um den Autobahnenbau zu beschleunigen. Die Offa erhält vom Bund 14 Jahre lang die auf Grund des VFG für den Autobahnbau bereitzustellende Jahresrate und gibt lt. besonderen Vertrages die gemäß vom Bundesverkehrsministerium aufgestelltem Wirtschaftsplan benötigten Mittel einschl. der von ihr beschafften Kredite als Bausummen an die Länder, die im Auftrage des Bundes den Neubau durchführen. So wurden bisher seitens der Offa in Rechnung gestellt (in 1000 DM):

Im Rechnungsjahr	Kredit	Zins- und Verwaltungskosten	Zusammen
1955	8 835	1 786	10 621
1956	95 751	4 828	100 579
1957	114 835	12 383	127 218
	219 421	18 997	238 418

Der bei der Offa in Anspruch genommene — nicht jedoch der von ihr selbst aufgenommene — Kredit betrug somit am

7) BGBl. I, S. 166. Vgl. Klein, O., und Schrötter, E.: Verkehrsfinanzgesetz 1955, Berlin—Frankfurt 1955.