

zen. Mit dem Passus „offensichtlich unzweckmäßige und einseitige Beratung“ rügte Brandt, daß der Kanzler ihm das Mitspracherecht in der deutschen Außenpolitik versagt habe.

Freilich hat Brandts Aufstand gegen Konrad Adenauers Bonn vornehmlich taktische Gründe. Es ist unschwer zu erkennen, daß es ihm im Grunde keineswegs darum geht, Berlin aus der bundesrepublikanischen Politik herauszulösen, sondern im Gegenteil darum, aus Berlin eine Position zu machen, von der aus er — Brandt — in die Bonner Politik eingreifen kann.

In einer Schrift unter dem Titel „Von Bonn nach Berlin“ propagierte Brandt vor einem Jahr die Verlegung von bundesrepublikanischen Regierungsstellen nach Berlin. Diese Schrift enthüllt freilich auch, in welches Zwielficht Brandts ambitionöse Politik zu führen droht.

Brandt versuchte, in der Schrift rechtliche Bedenken gegen die Verlegung der Bundesregierung nach Berlin zu entkräften, die besagen, die Bundesregierung würde in Berlin dem Viermächte-Status unterliegen und mithin dort nicht souverän sein. Brandt damals: Der Viermächte-Status sei längst ausgehöhlt.

Diese These kann Brandt heute kaum mehr aufrechterhalten, da insbesondere Washington — Berlins politischer Protektor — formaljuristisch an der Gültigkeit des Viermächte-Status festhält, als der einzigen juristischen Legitimation für die Stationierung von Truppen in Berlin.

Dieser juristische Konflikt, der Brandts Berlin-Thesen innewohnt, ist immerhin bedeutsam genug, um erkennen zu lassen, auf welch schwankendem Boden er sein Experiment einer Kombination von Westberliner und westdeutscher Politik durchzuführen hat: Entweder

▷ ist Berlin, wie Brandt noch vor einem Jahr meinte, ein Bestandteil der Bundesrepublik, was freilich bedeuten würde, daß der Viermächte-Status juristisch nicht mehr intakt wäre, oder

▷ es unterliegt dem Viermächte-Status, was einen ehrgeizigen Berliner Politiker letztlich mit der Alternative konfrontieren muß, ob er auf die Dauer Berliner oder Bonner Politik machen will.

Wie stark Brandt angesichts dieser Alternative von der Bonner Politik angezogen wird, ließ eine Äußerung erkennen, die einer der Vertrauten Brandts in der Nacht des Wahlsieges machte: Erklärte der Berliner Wirtschaftssenator Hertz: „In dieser Wahl gibt es zwei Verlierer, Adenauer und Ollenhauer“ — was nur bedeuten konnte, daß nach Meinung des Vertrauten Hertz Brandt sich Hoffnungen macht, eines Tages Ollenhauers Platz einzunehmen.

Informationen über solche Äußerungen aus dem Berliner Brandt-Zirkel wurden letzte Woche auch in Bonn bekannt. SPD-Freunde warnten darum Brandt, ehe er nach Bonn flog, er möge im Hauptquartier der Partei nicht allzu selbstherrlich auftreten.

Adenauer hingegen zeigte zunächst Brandt offen die kalte Schulter. Ostentativ berief er den von Brandt attackierten Dr. Vockel zu einer Berlin-Beratung mit Vizekanzler Erhard und Finanzminister Etzel nach Bonn. Bundespressechef von Eckardt am Mittwoch letzter Woche: „Wenn er (Brandt) den Wunsch hat, kann er ja teilnehmen.“

Vierundzwanzig Stunden später schickte Adenauer an Brandt unter dem Druck der von der Presse aufgeschauhten Öffentlichkeit ein Glückwunsch-Telegramm zu den Berliner Wahlen. Und am Freitag letzter Woche lud der Kanzler den „Regierenden“ in sein Rhöndorfer Heim — eine Gunst, die bisher nur wenigen Sozialdemokraten zuteil wurde.

## HAUSHALT

### Steuern und Straßen

Als Bundesfinanzminister Franz Etzel am Dienstag letzter Woche seine Etatrede über den Bundeshaushalt 1959 beendete, hatte er die Abgeordneten besonders davon überzeugt, daß der Bund in Zukunft mehr Geld als bisher für den Ausbau des immer unzureichender werdenden westdeutschen Straßennetzes aufwenden würde. Der Minister erklärte, die vom Kraftverkehr jährlich aufzubringende Mineralölsteuer auf Benzin und Dieselöl werde nicht mehr wie bisher zum großen Teil für allgemeine Haushaltszwecke verwendet werden, sondern bis auf einen kleinen Rest dem Straßenbau zugute kommen.

In den vergangenen Jahren hatten die westdeutschen Kraftverkehrsverbände das Bundesfinanzministerium immer wieder attackiert, weil der Bund die Mineralöl-

bundesdeutsche Straßennetze fließen würde. Darüber hinaus hofften sie, daß Etzel bis zum Jahre 1960 auch auf den sogenannten Sockelbetrag von 600 Millionen Mark ganz verzichten würde.

Tatsächlich schien der Minister diesen Wunsch erfüllen zu wollen, als er am vorletzten Dienstag im Bundestag erklärte: „Für 1959 wird das Aufkommen an Mineralölsteuer mit rund 1,9 Milliarden Mark geschätzt; davon erbringt der Kraftverkehr etwa 1,6 Milliarden Mark. In dem gleichen Jahr sind für den Ausbau der Bundesfernstraßen einschließlich der Kreditmittel rund 1,2 Milliarden Mark vorgesehen, so daß also tatsächlich nur noch 400 Millionen Mark für allgemeine Finanzbedürfnisse verwendet werden.“

Diese Ankündigung hätte ihre Wirkung auf die Abgeordneten sicher nicht verfehlt, wenn nicht der Darmstädter Finanzgelehrte und Präsident der Deutschen Straßenliga, Professor Dr. Georg Strickrodt, Etzels Zahlenspiel gründlicher durchleuchtet und die Resultate vergangene Woche Bonner Experten zugänglich gemacht hätte. Unter dem geschärften Blick des Finanzwissenschaftlers und seiner Sachverständigen nämlich erwiesen sich Franz Etzels Berechnungen als ein Schleiertrick.

Statt nachzuweisen, was mit den 1,6 Milliarden Mark geschehen soll, die von den Kraftfahrern in Form von Mineralölsteuern gezahlt werden, hatte Etzel alle die Positionen zusammengezählt, die im kommenden Jahr aus dem gesamten Bundeshaushalt in den Straßenbau fließen werden. Geffissentlich übergang er die Tatsache, daß der Straßenbau nicht allein aus dem Aufkommen der Mineralölsteuer finanziert wird. Darüber hinaus stammen vielmehr 450 Millionen Mark aus anderen Quellen, und zwar:

- ▷ 100 Millionen Mark aus dem für den Straßenbau zweckgebundenen Teil der Beförderungssteuer,
- ▷ 135 Millionen Mark aus Kreditmitteln, die die Gesellschaft für öffentliche Arbeiten (ÖFFA) zur Verfügung stellt, und
- ▷ 215 Millionen aus Kreditmitteln des außerordentlichen Haushalts.

Von den 1,2 Milliarden Mark, mit denen die Risse und Löcher in Westdeutschlands Bundesstraßen im kommenden Jahr gestopft werden sollen, stammen mithin nur 750 Millionen Mark aus dem Steuertopf der Mineralölabgabe (1200 Millionen minus 450 Millionen). Da die Kraftfahrer jedoch insgesamt einen Betrag von 1,6 Milliarden Mark aufbringen, zweigt der Minister nicht, wie in der Etatrede angekündigt, 400 Millionen Mark für andere Zwecke ab, sondern insgesamt 850 Millionen.

Nach dem Vorbild seines Amtsvorgängers Fritz Schäffer verzichtete der Minister auch nicht auf allzu vorsichtige Einnahmeschätzungen. Straßenliga-Präsident Strickrodt jedenfalls rechnete aus, daß die von Etzel prophezeiten 1,6 Milliarden Mark Steuereinnahmen schon im Haushaltsjahr 1958 erreicht würden. Angesichts der ständigen Ausdehnung des Straßenverkehrs, erklärte Straßenliga-Geschäftsführer Mackenroth, könne man deshalb für das kommende Haushaltsjahr 1959 getrost 150 Millionen Mark mehr Einnahmen veranschlagen.

Aus der Höhe der von Strickrodt erwarteten Gesamteinnahmen von Mineralölsteuern (die durch die Kraftfahrer aufgebracht werden: 1,75 Milliarden Mark) und der effektiv aus der Mineralölsteuer



Berliner Bundesrepräsentant Vockel Prügel für den Kanzler

steuer der westdeutschen Kraftfahrer in der Tat mehr oder weniger für verkehrsfremde Zwecke im Etat verschwinden ließ.

Unter dem Druck der Deutschen Straßenliga\*, die auf eine gesetzlich zu verankernde Zweckbindung der Mineralölsteuer für den Straßenbau pochte, hatte Franz Etzel daraufhin bereits im vergangenen Frühjahr versprochen, er werde „das Aufkommen der Mineralölsteuer aus dem Kraftverkehr über einen festen Sockelbetrag von 600 Millionen hinaus... ganz für die Zwecke des Straßenbaus“ verwenden.

Den Verbandsfunktionären der Automobilvereine erschien diese Ankündigung akzeptabel, konnten sie doch damit rechnen, daß durch das ständig anwachsende Verkehrsvolumen alljährlich ein verstärkter Geldstrom in das mangelhafte

\* Der Deutschen Straßenliga gehören unter anderem der Deutsche Städtetag, der Deutsche Landkreistag, der Deutsche Industrie- und Handeltstag sowie die Automobilverbände an.

für den Straßenbau etatisierten Mittel (750 Millionen Mark) ergibt sich, daß Etzel nicht — wie vergangenen Dienstag versprochen — von dem Geld der Autofahrer höchstens 400 Millionen, sondern in Wahrheit eine runde Milliarde Mark für andere Zwecke ausgeben will.

Etzel will diese Milliarde der Kraftfahrer offenbar auch eher in den Verteidigungsetat stecken, als sie für den Straßenbau - Vierjahresplan einzusetzen, den sein Kabinettskollege Seeböhm über die in den einzelnen Jahres-Etats vorgesehenen Straßenbaumaßnahmen hinaus verwirklichen will. Seeböhm hat Etzel diesen Vierjahresplan — ursprünglich sollte es ein Zehnjahresplan werden —, dessen finanzielle Grundlage ein besonderes „Straßenbaufinanzierungsgesetz“ schaffen soll, am 15. November überreicht. Aufgrund dieses Planes sollen im Jahre 1959 über die bereits im Etat veranschlagten 1,2 Milliarden Mark hinaus weitere 490 Millionen Mark zum Ausbau der Bundesstraßen verwendet werden.

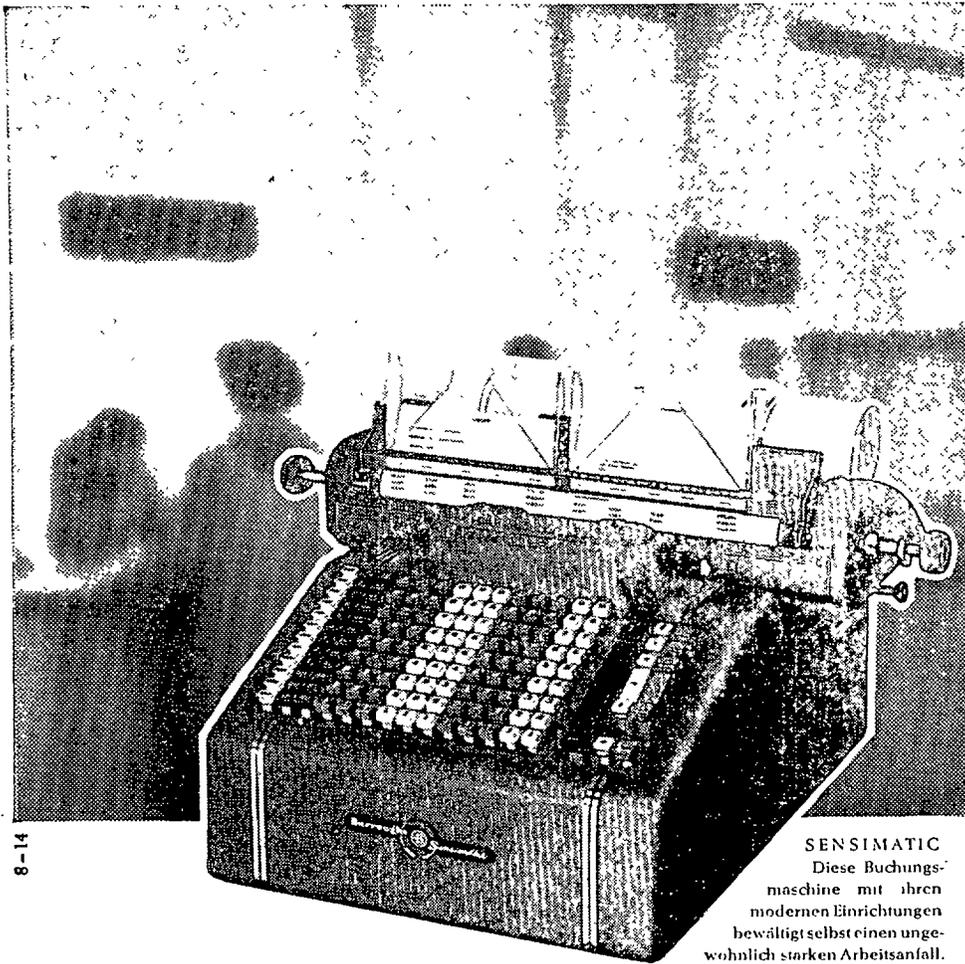
Schon heute steht fest, daß Franz Etzel diesen Mehrbetrag nicht aus der Bundeskasse nehmen wird; etwa, indem er die über den Sockelbetrag hinaus von den Kraftfahrern vereinnahmten Steuer-Millionen nunmehr einer zweckdienlichen Verwendung zuführen wird.

Vielmehr zielen seine Überlegungen erneut auf die Geldquelle der westdeutschen Kraftfahrt ab. In seiner Etatrede erklärte Minister Etzel am vergangenen Dienstag: „Aus den besonderen Maßnahmen des geplanten Straßenbaufinanzierungsgesetzes wird eine Mehreinnahme an Mineralölsteuer von mehreren 100 Millionen Mark noch für das Rechnungsjahr 1959 erwartet werden dürfen.“

Hinter diesen besonderen Maßnahmen aber steckt nicht mehr und nicht weniger, als daß die Kraftfahrer — sollten nicht noch andere Finanzierungsquellen gefunden werden — im kommenden Jahr für Benzin vier Pfennig und für Dieselöl acht Pfennig je Liter mehr bezahlen sollen.



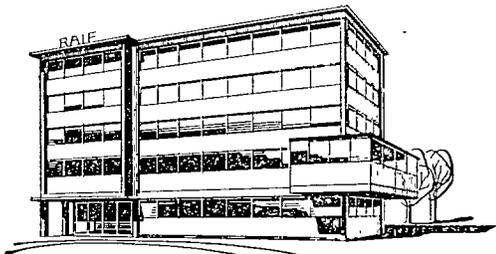
Etat-Kritiker Strickrodt  
Schleiertrick mit Kraftfahrt-Steuern



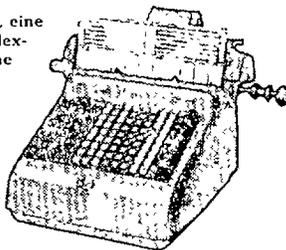
**SENSIMATIC**  
Diese Buchungs-  
maschine mit ihren  
modernen Einrichtungen  
bewältigt selbst einen un-  
gewöhnlich starken Arbeitsanfall.

## Die richtige Maschine für Sie gibt es bei Burroughs!

Die größte Spezialfabrik der Welt für Rechenmaschinen und Buchungsautomaten bietet Ihnen wertvolle Erfahrungen und ein großes, vielseitiges Programm. Für jede Aufgabe in Buchhaltung und Rechnungswesen die richtige Maschine! Auch die kompliziertesten Spezialarbeiten lassen sich mit einer BURROUGHS schneller, exakter, einfacher ausführen. Das beste ist, Sie lassen sich einmal ganz unverbindlich beraten. Tragen Sie Ihre Probleme nicht allein mit sich herum, sondern: Rufen Sie den BURROUGHS-Fachmann!



Modell P 402 B, eine  
13-stellige Duplex-  
Saldiermaschine  
mit vielen  
Anwendungsmöglichkeiten.



# Burroughs

Rechenmaschinen GmbH., Frankfurt/M., Kaiserstr. 14  
Telefon 23851 — Filialen im ganzen Bundesgebiet