



II—549 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen des Nationalrates  
XIV. Gesetzgebungsperiode

REPUBLIK ÖSTERREICH  
Der Bundesminister für Verkehr

Pr.Zl. 5.901/3-1-1976

193 /AB  
1976 -04- 23  
zu 193 /J

ANFRAGEBEANTWORTUNG

betreffend die schriftliche Anfrage der  
Abgeordneten zum Nationalrat Dr. Keimel  
und Genossen, Nr. 193/J-NR/76 vom  
26. Februar 1976: "Erhöhung der Kraft-  
fahrzeugsteuer".

Ihre Anfrage erlaube ich mir, wie folgt zu beantworten:

Zu den Vorbemerkungen

Schon bisher wurde der Einrichtung eines modernen Autobus-  
verkehrs größte Aufmerksamkeit geschenkt. So wurde von 1971  
bis Jahresbeginn 1976 das Postautolinienetz um 38 neue  
Linien erweitert, das Autobusnetz der Österreichischen  
Bundesbahnen um 7.

Die jährliche Benutzerfrequenz im gegenständlichen Zeitraum  
stieg von 74,9 Millionen Personen auf 124,5 Millionen  
Personen (+ 66 %) im Postautodienst und von 53,4 Mio  
Personen auf 78,2 Mio Personen (+ 46,5 %) im Kraftwagen-  
dienst der ÖBB.

Zur mittelfristigen Finanzierungssicherung des weiteren  
Ausbaues des Omnibusparks der Post wurde eine Vereinbarung  
mit dem Bundesminister für Finanzen geschlossen, der  
zufolge ab 1974 bis einschließlich 1978 jährlich 25 %  
der Postautoeinnahmen für diesen Zweck verwendet werden  
können.

- 2 -

Von 1971 bis Jahresbeginn 1976 hat die Post bereits 592 moderne Großraumomnibusse angeschafft.

Dadurch wurde es möglich, 723 überaltete kleinere Omnibusse auszuscheiden und das Durchschnittsalter der Postbusse von 11,17 Jahren am Jahresbeginn 1971 auf 8,44 Jahre am Jahresbeginn 1976 zu senken.

Im Unternehmenskonzept der Österreichischen Bundesbahnen ist für den Zeitraum von 1976 bis 1985 die Anschaffung von insgesamt 650 Großraumomnibussen vorgesehen. Auch wurden von den ÖBB von 1971 bis Jahresbeginn 1976 105 Komfortbusse neu angeschafft und 190 überaltete Omnibusse ausgeschieden und das Durchschnittsalter der ÖBB-Busse von 9,4 auf 8,1 Jahre reduziert.

Der Omnibus findet allerdings dort seine Grenze, wo seine Kapazität wegen des Erfordernisses der Beförderung einer möglichst großen Anzahl von Passagieren innerhalb eines relativ kurzen Zeitraumes (Stoßverkehr in Ballungsräumen) nicht mehr ausreicht oder im Hinblick auf raumplanerische Überlegungen nicht mehr ausreichen wird. In all diesen Fällen wird das Schwergewicht des Nahverkehrs notwendigerweise im Schienenverkehrsbereich liegen müssen.

#### Zu 1:

Die konzeptive Arbeit für die Nahverkehrspolitik wird in der beim Bundesministerium für Verkehr eingerichteten Ständigen Kommission für Verkehrspolitik geleistet, welche zur Behandlung der Nahverkehrsprobleme den Arbeitsausschuß "Ballungsraumverkehr" eingesetzt hat. In diesem Arbeitsausschuß erarbeiten Verkehrsexperten, Vertreter der

- 3 -

Bundesministerien und der Ämter der Landesregierungen, des österreichischen Städtebundes, der gesetzlichen Interessenvertretungen und der Gewerkschaften, der Verkehrsunternehmungen sowie der Verkehrsverbundsorganisationsgesellschaft auf Grund von Expertenuntersuchungen in den speziellen Fachgebieten die verkehrspolitischen Leitlinien, welche bei den allgemeinen verkehrspolitischen Entscheidungen in Nahverkehrsfragen und den Entscheidungen über die Nahverkehrsprojekte als Grundlage dienen. Derzeit werden in mehreren Arbeitskreisen Lösungsvorschläge zur Hebung der Attraktivität des öffentlichen Verkehrs, für die Probleme des ruhenden Verkehrs, für das park-and-ride-System und für den Verkehrsverbund ausgearbeitet. Diese Arbeiten sind darauf ausgerichtet, daß Schienen- und Straßenverkehrsmittel kooperieren.

Zu 2:

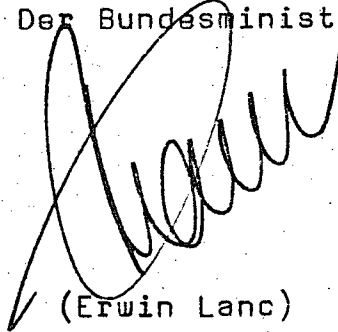
Die Regierungsvorlage des Abgabenänderungsgesetzes 1976 sieht die Zweckbindung der Erträge der Bundeskraftfahrzeugsteuer für "den Ausbau des öffentlichen Nahverkehrs" vor. Die konkreten Investitionen werden unter Berücksichtigung bestehender Nahverkehrskonzepte und raumordnerischer Prioritäten und in Übereinstimmung mit den Investitionsplänen der Gebietskörperschaften und Verkehrsunternehmungen vorgenommen werden. Dabei hat wegen seiner Verkehrsleistung und der hohen Investitionskosten für den eigenen Verkehrsweg der Schienenverkehr Vorrang. Der Verkehrsweg der Omnibusse - die Straße - wird ja schon lange aus zweckgebundenen Steuermitteln finanziert.

- 4 -

Gesetzgeberische Maßnahmen, etwa hinsichtlich der Einrichtung sogenannter Busspuren, liegen dem Nationalrat bereits seit 19.3.1975, wiedereingebracht am 3.12.1975, vor. Daß der mit der Beratung betraute Unterausschuß des Verkehrsausschusses des Nationalrates bis heute nicht in der Lage war, diese Beratungen abzuschließen, liegt nicht am Bundesminister für Verkehr.

Wien, am 22. April 1976

Der Bundesminister:

A handwritten signature in dark ink, appearing to be 'Erwin Lanc', written over a horizontal line.

(Erwin Lanc)