



II- 414 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen des Nationalrates  
XIV. Gesetzgebungsperiode

REPUBLIK ÖSTERREICH

Der Bundesminister für Verkehr

Pr. Zl. 5.901/1-1-1976

139/AB

1976-03-25

zu 117/J

ANFRAGEBEANTWORTUNG

betreffend die schriftliche Anfrage der  
Abg. Dr. Schmidt und Melter Nr. 117/J-NR/1976  
vom 1976 01 27: "Erhöhung der KFZ-Steuer -  
Ausbau des Nahverkehrs".

Ihre Anfrage erlaube ich mir, wie folgt zu beantworten:

1.) Zu den die Anfrage einleitenden Vorbemerkungen:

Dem Vorwurf, daß die Kraftfahrer nunmehr auch zur Finanzierung des Nahverkehrs herangezogen werden sollen, "da ihnen verbesserte Nahverkehrsverbindungen nur zu einem geringen Teil zugute kommen" ist entgegenzuhalten:

Seit 1958 ist der Bestand an Kraftfahrzeugen in Österreich nahezu auf das 2 1/2-fache angestiegen (1958: 1,131.849, Ende 1974: 2,768.602), hingegen konnten die Straßenverkehrsflächen nur um knapp 50 % erweitert werden (1958: 319 km<sup>2</sup>, derzeit rund 471 km<sup>2</sup>). In den städtischen Gebieten können nach heutigen Erkenntnissen wegen der bestehenden Stadtstrukturen ohne Verlust an Lebensqualität praktisch keine zusätzlichen Verkehrsflächen für den Individualverkehr in nennenswertem Umfang bereitgestellt werden. Bietet der öffentliche Verkehr keine entlastende Alternativen zum Straßenverkehr, droht der Individualverkehr zu erliegen.

Was die Mehrbelastung durch die KFZ-Steuer anlangt, so wäre zu bedenken, daß die Preise neuer PKW in den letzten 10 Jahren zwischen 40 und 70 % gestiegen sind; so hat sich z.B. der Preis

eines für die unteren Preisklassen repräsentativen PKW von S 43.000,-- im Jahre 1966 auf S 64.000,-- im Jahre 1975 erhöht. Die rechnerische Mehrbelastung aus dem Titel der Preiserhöhungen für diesen PKW betrug daher jährlich S 2.100,--. Demgegenüber beträgt die künftige Mehrbelastung durch die Einführung der Bundeskraftfahrzeugsteuer etwa in diesem Fall S 300,--. Meiner Auffassung nach haben die Autofahrer die Mehrbelastungen auf Grund der regelmäßigen Autopreissteigerungen unvergleichlich härter getroffen und werden sie auch aller Wahrscheinlichkeit nach in Zukunft treffen, als es die Mehrbelastung durch die Bundeskraftfahrzeugsteuer vermag, ohne daß ihnen dafür ein Äquivalent in Form eines verbesserten Angebotes öffentlicher Verkehrsmittel geboten wird.

Die o.a. Erwägungen gelten auch für PKW der gehobenen Klassen.

Zur Vervollständigung des Bildes erlaube ich mir darauf hinzuweisen, daß die Kraftfahrzeugsteuer seit 1963 nicht erhöht worden ist und daß ungeachtet der dargelegten Autopreisentwicklung seit 1966 in Österreich 754.284 PKW neu angemeldet wurden.

2.) Zur Anfrage selbst beehre ich mich, folgende Übersicht zu geben:

Bezeichnung der vorgesehenen Projekte

Bahnhof Leopoldau-  
Großfeldsiedlung

Meidling-Liesing

Flughafen-Schnellbahn

Leopoldau-Wolkersdorf

Bahnhofsumbau  
(neuer Bahnsteig  
Wendeanlage, Fuß-  
gängerzugang)

Verdichtung des  
Schnellbahnverkehrs

Einführung eines Schnell-  
bahnverkehrs

Einführung eines Schnell-  
bahnverkehrs

Stockerau-Hollabrunn

Wien - Neusiedl

Velden-Förderlach

Flaurling-Telfs-  
Pfaffenhofen

Bruck a. d. Mur-Graz

Rankweil-Lauterach

Wien: Verlängerung der  
U 1 vom Praterstern nach  
Kagran. Beschleunigter Aus-  
bau der Vorstrecke.

S-bahnmäßiger Ausbau

Neue Schleife bei Parn-  
dorf. Elektrifizierung.

zweigleisiger Ausbau

zweigleisiger Ausbau  
und S-Bahnverkehr nach  
Innsbruck

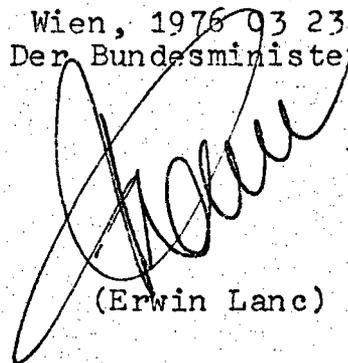
Ausbau zur Einführung  
eines S-Bahnverkehrs

zweigleisiger Ausbau als  
Voraussetzung eines S-Bahn-  
verkehrs

Verkehrerschließung  
des 22. Wr. Gemeinde-  
bezirkes.

Da sich die einzelnen Vorhaben derzeit zum Teil noch in der Detailprojektierung befinden, kann erst nach Abschluß dieser Projektierungsarbeiten eine genaue Kostenschätzung erfolgen; nach bereits vorliegenden Grobschätzungen wird für die Verwirklichung der genannten Projekte jedoch ein Betrag von insgesamt über 8 Milliarden Schilling erforderlich sein.

Wien, 1976 03 23  
Der Bundesminister:



(Erwin Lanc)