

XXII. GP.-NR  
3796/J  
18. Jan. 2006

## ANFRAGE

der Abgeordneten Heinzl  
und GenossInnen  
an den Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie  
betreffend Zusatzbelastung durch Einführung einer PKW-Maut

Die österreichischen Kraftfahrer haben 2004 insgesamt 10 Mrd. Euro oder umgerechnet 137,6 Milliarden Schilling an automotiven Steuern, Abgaben und Mauten bezahlt, wie der ARBÖ erst kürzlich in einer Aussendung festgestellt hat.

Für den Straßenbau hat der Bund lediglich 2,8 Milliarden Euro bereitgestellt. Seit 2000 ist die Belastung der Autofahrer durch Steuern, Abgaben und Mauten Jahr für Jahr ständig angestiegen: von 7,46 Mrd. im Jahr 2000 auf 8,05 Mrd. Euro im Jahr 2001 auf 8,49 Mrd. Euro im Jahr 2002 auf 8,83 Mrd. im Jahr 2003 und 10,06 Mrd. im Jahr 2004.

Der Bundesminister für Finanzen lukrierte 2004 weitere 177 Mio. Euro aus der Mehrwertsteuer, nachdem die Nettopreise für Treibstoffe massiv gestiegen sind.

In den letzten Jahren haben die Kraftfahrer 45 Mrd. Euro an Abgaben, Steuern und Mauten geleistet. Es darf nicht übersehen werden, dass in den letzten fünf Jahren exorbitante Erhöhungen bei der motorbezogenen Versicherungssteuer, der Mineralölsteuer und der Mautvignette eingetreten sind.

Bei Betrachtung der steuerlichen Gesamtbelastung der Kraftfahrer sind die Kfz-bezogenen Steuern - Normverbrauchsabgabe, Autobahnpickerl, Kfz-Steuer, Mineralölsteuer und Mauten - in Österreich viel höher als in Deutschland.

Ebenso verhält es sich mit den Treibstoffpreisen. In Österreich wandern bereits heute 60 Prozent des Zapfstellenpreises bei Benzin zum Finanzminister, bei Diesel sind mehr als 50 Prozent. Seit dem Jahr 1997 ist zudem das amtliche Kilometergeld nicht mehr wesentlich angehoben worden. In der gleichen Zeit haben sich die Kosten für die Autofahrer um rund 30 Prozent

erhöht. Das derzeit gültige Kilometergeld reicht nicht mehr aus, alle tatsächlich anfallenden Kosten zu decken.

Es fehlt an gleichwertigen Ausgaben des Bundes für den Straßenbau und die Straßenerhaltung. Ebenso hängt der Ausbau des öffentlichen Nahverkehrs, der den Pendlern zur Arbeitsstätte dienen soll, nach.

Was für einen lenkenden Effekt soll eine fahrleistungsabhängige PKW Maut haben, wenn aufgrund der Ausdünnung der Investitionen des Bundes in den öffentlichen Nahverkehr für die Betroffenen gar keine Alternativen zum Auto bestehen?

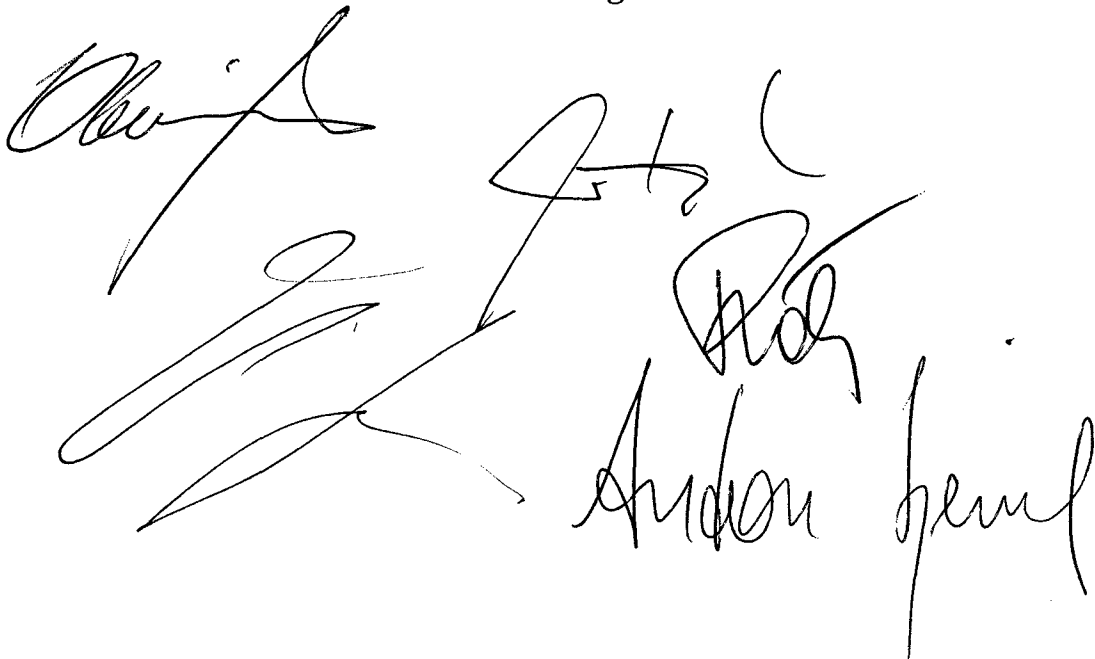
Die Pkw-Maut würde eine enorme Zusatzbelastung vor allem für die PendlerInnen bedeuten, der öffentliche Nahverkehr würde zurückgedrängt, es käme zu einer zusätzlichen Querfinanzierung des Lkw-Verkehrs und der Verkehr würde sich in Wohngebiete verlagern.

In diesem Zusammenhang richten daher die unterzeichneten Abgeordneten an den Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie nachstehende

### **Anfrage**

1. Gibt es in ihrem Ministerium Überlegungen, wie eine fahrleistungsabhängige Zahlung für die Straßenbenutzung durch PKWs funktionieren könnte?
2. Wenn ja, wie weit sind diese Überlegungen gediehen?
3. Mit welchen Einnahmen rechnen Sie, wenn eine fahrleistungsabhängige Zahlung für die Straßenbenutzung von PKW-Lenkern in Österreich gefordert werden würde? Welche Fahrleistung steht diesen Einnahmen gegenüber?
4. Wie hoch sind die Kosten, die Ihren Informationen zufolge den PKW-Besitzern über verkehrsbezogene Steuern und Abgaben in den Jahren 2000, 2001, 2002, 2003 und 2004 und aus welchen Bestandteilen setzen sich diese Kosten zusammen?

5. Werden Sie durch Bundesbestellungen an Verkehrsdienstleistungen bei den ÖBB und anderen Verkehrsunternehmen dafür sorgen, dass der öffentliche Nahverkehr (Nebenbahnen, Buslinien etc.), auf dessen Bestand die Pendlerinnen und Pendler in den ländlichen Regionen als Alternative zum Auto angewiesen sind, aufrechterhalten und ausgebaut wird?
6. Wenn sie Frage 5 bejahen können: wie hoch sind die Mittel, die sie dafür über das derzeitige Maß hinaus im Jahr 2006 aufwenden werden?
7. Ist das System der „Black Box“ Ihren Informationen zufolge technisch dafür geeignet, die für die Abrechnung einer PKW-Maut notwendigen Daten zu sammeln oder kann das System für diesen Zweck adaptiert werden?
8. Welcher Anteil der verkehrsspezifischen Budgeteinnahmen - Vignette, Mineralölsteuer u.a. wird tatsächlich für den Straßenbau, Infrastrukturprojekte oder ähnliches verwendet?
9. Welchen Anteil der allgemeinen Kosten des Straßenverkehrs trägt der Schwerverkehr und welchen Anteil tragen die PKW-Besitzer?



The image shows several handwritten signatures and initials in black ink. On the left, there is a large, stylized signature. In the center, there are several smaller signatures and initials, including one that appears to be 'H. L.' and another that looks like 'H. L.' with a large 'H'. On the right, there is a signature that reads 'Andreas Jemel'.