



II-1716 der Beilagen zu den stenographischen Protokollen des Nationalrates
XIII. Gesetzgebungsperiode

REPUBLIK ÖSTERREICH

Der Bundesminister für Verkehr

Pr.Zl. 5.905/41-I/1-1972

773/A.B.

zu 775/J.

Präs. am 7. Nov. 1972

ANFRAGEBEANTWORTUNG

betreffend die schriftliche Anfrage der Abg.z.NR Regensburger und Genossen, Nr.775/J vom 12.9.1972 "Umwidmung eines Teiles der Bundesmineralölsteuer für Eisenbahnkreuzungssanierungen".

Zu obiger Anfrage erlaube ich mir, folgendes mitzuteilen:

Zu den Fragen 1) und 2)

Die Frage der Umwidmung jenes Teiles der Bundesmineralölsteuer, welcher von den Österreichischen Bundesbahnen beim Kauf von Treibstoff für die schienengebundenen Dieseltriebfahrzeuge entrichtet werden muß, bildet seit geraumer Zeit beim ho. Ressort, bei den Österreichischen Bundesbahnen sowie bei sonstigen interessierten Stellen Gegenstand von Überlegungen. Mit dem für die Vollziehung des Bundesmineralölsteuergesetzes, BGBI.Nr.67/1966, zuständigen Bundesministerium für Finanzen wurde ein Gedankenaustausch eingeleitet. Unter anderem hat die Generaldirektion der Österreichischen Bundesbahnen mit Schreiben vom 23.6.1972 den Bundesminister für Finanzen ersucht, die auf den Verbrauch von Dieseltreibstoff für den Betrieb von Schienenfahrzeugen entfallenden Bundesmineralölsteuern aus der bisherigen Zweckbindung auszuklammern.

-2-

Eine offizielle Befassung des Bundesministeriums für Bauten und Technik unterblieb bisher, weil bekannt ist, daß dort bisher dezidiert der Standpunkt eingenommen wurde, der Eisenbahnkreuzungsbereich könne nicht unter den Begriff "Bundesstraße" subsumiert werden, weshalb eine Widmung von Mitteln der Bundesmineralölsteuer für den Ausbau und die Verbesserung von schienengleichen Eisenbahnkreuzungen dem § 4 des Bundesmineralölsteuergesetzes, der eine ausschließliche Zweckbindung dieser Einnahmen für den Bundesstraßenbau vorsieht, widersprechen würde.

Zu den Fragen 3) und 4)

Vorerst möchte ich feststellen, daß alle schienengleichen Eisenbahnkreuzungen gesichert sind. Rund 1 % der Eisenbahnkreuzungen sind mit Blinklichtanlagen gesichert, 30 % sind abgeschränkt. Der Rest (das sind mit Stichtag vom 31.12.1971: 6.481 Kreuzungen der Österreichischen Bundesbahnen und 2.090 Kreuzungen österreichischer Privat-Schienenbahnen) ist durch Gewährleistung des erforderlichen Sichtraumes oder durch Abgabe akustischer Signale vom Schienenfahrzeug aus oder durch örtliche Bewachung gesichert. Es gibt daher keine "nicht gesicherten Eisenbahnkreuzungen".

Von diesen Eisenbahnkreuzungen ohne technische Sicherung befinden sich 4.109 (davon 752 der Privatbahnen) im Zuge von Straßen mit öffentlichem Verkehr, weiters sind 423 (davon 94 auf Strecken von Privatbahnen) Fußwegübergänge und 4.039 (davon 1.244 auf Strecken der Privatbahnen) nicht öffentliche Eisenbahnübergänge.

Unter der Annahme, daß nur die dem öffentlichen Fahrzeugverkehr dienenden Eisenbahnkreuzungen durch Abschränkung oder Auflassung eine endgültige Regelung erfahren würden, müßten hiefür die Österreichischen Bundesbahnen 2.000 Millionen Schilling (3.357 Eisen-

-3

-3-

bahnkreuzungen à S 600.000,-) und die Privatschienenbahnen 452 Millionen S (752 Eisenbahnkreuzungen, à S 600.000,-) aufwenden.

Für die technische Sanierung der 330 nicht öffentlichen Eisenbahnübergänge auf den Hauptbahnstrecken würden von den Österreichischen Bundesbahnen weitere 200 Millionen S (313 Eisenbahnkreuzungen à S 600.000,-) und von den Privatbahnen 10,2 Millionen S (17 Übergänge) benötigt werden. Für den Ersatz der Blinklichtanlagen durch Halbschranken müßten von den Österreichischen Bundesbahnen 65 Millionen S und von den Privatbahnen rund 9 Millionen S zur Verfügung gestellt werden.

Der Gesamtaufwand der Sanierung würde somit bei den Österreichischen Bundesbahnen 2.265 Millionen Schilling und bei den Privatbahnen rund 471 Millionen Schilling betragen.

Der letztgenannte Betrag kann von den Privatbahnen, deren Ertragslage so schlecht ist, daß sie ihrer Betriebspflicht nur mit Hilfe der auf Grund des Privatbahnunterstützungsgesetzes vom Bund gewährten Zuschüsse nachkommen können, keinesfalls aufgebracht werden.

Von den Österreichischen Bundesbahnen ist im Rahmen des mehrjährigen Investitionsprogrammes eine Modernisierung der Sicherungsanlagen schienengleicher Übergänge sowie eine Reduzierung dieser Übergänge vorgesehen, wobei im Jahre 1973 im Rahmen des Schwerpunkteprogrammes insbesondere die Modernisierung der Sicherungsanlagen verstärkt in Angriff genommen wird.

Wenn auch nicht unmittelbar mit der Frage der Umwidmung der Bundesmineralölsteuer zusammenhängend so doch erwähnenswert ist, daß im Dezember vorigen Jahres zwischen dem Bundesministerium für Bauten und Technik (Bundes-

-4

-4-

straßenverwaltung) und den Österreichischen Bundesbahnen ein Übereinkommen betreffend Eisenbahnkreuzungen mit Bundesstraßen abgeschlossen wurde, das insbesondere eine Regelung in bezug auf die Kostentragung bei der Errichtung, baulichen Umgestaltung, Auflassung von Kreuzungsbauwerken bzw. Verkehrswegen an bestehenden Kreuzungen trifft. In diesem Übereinkommen wurde - vereinfacht dargestellt - festgelegt, daß die Kosten für die Niveaupreimachung von der Bundesstraßenverwaltung, die Kosten für Sicherungsanlagen von den Österreichischen Bundesbahnen zu tragen sind und im übrigen das Veranlassungsprinzip gilt.

Wien, am 30. Oktober 1972

Der Bundesminister:

