

Antwort des Staatsrats

1. Die Bahnübergänge

1.1 Bestandesaufnahme

Im Kanton Freiburg gibt es 336 Bahnübergänge, die 4 Bahnunternehmen betreffen:

Bahnunternehmung	tpf	MOB	BLS	SBB	Total
Anz. Bahnübergänge	244	28	3	61	336

Die Statistik, aus der ersichtlich ist, wie diese Bahnübergänge ausgestattet sind, ist zurzeit in Erarbeitung und wird nicht vor Ende 2005 zur Verfügung stehen. Schon heute kann jedoch festgehalten werden, dass sämtliche 39 Bahnübergänge auf Kantonsstrassen bereits mit Schranken ausgestattet wurden.

1.2 Unfallstatistik

Während der letzten fünf Jahre ereigneten sich 26 Unfälle auf Bahnübergängen. Die Entwicklung über die Jahre sowie die Zahl der Verletzten und Toten ist aus folgendem Schaubild ersichtlich:

Schéma "Unfallstatistik"

Es zeigt sich, dass - von kleineren Schwankungen abgesehen - die Zahl der Unfälle trotz steigendem Verkehrsaufkommen konstant geblieben ist. Dies steht im Widerspruch mit der Aussage, die Unfälle hätten über die letzten Jahre dramatisch zugenommen - auch wenn natürlich jeder Tote infolge eines Unfalls ein Toter zuviel ist.

Betrachtet man, wo sich diese Unfälle ereignet haben, stellt man Folgendes fest: Kein einziger Unfall geschah auf einer Kantonsstrasse. Alle Unfälle ereigneten sich mit andern Worten auf Gemeinde- und privaten Strassen. 2 Unfälle trugen sich beim Bahnübergang von La Tour-de-Trême (Impasse de la Halte / Route de la Parqueterie) und 4 beim Bahnübergang von Remaufens (Route de Vuarat) zu. Die übrigen Unfälle geschahen an verschiedenen Orten, wobei es an keinem dieser Orte mehr als einen Unfall gab. Der Bahnübergang von Remaufens wurde im Rahmen der Bauarbeiten auf der Strasse Châtel-St-Denis - Bossonnens umgestaltet. Demnächst wird er zudem mit Schranken ausgestattet werden.

Andererseits fällt auf, dass sich die Unfälle hauptsächlich auf den Gemeindestrassen, die die tpf-Linien Bulle - Montbovon und Châtel - Bossonnens kreuzen, ereignet haben. Es handelt sich dabei um die beiden Bahnlinien, die parallel zu einer Kantonsstrasse verlaufen; die Mehrheit der Unfälle geschieht beim Einbiegen von der Gemeindestrasse her in die Kantonsstrasse (oder umgekehrt) - so auch der Unfall vom 29.10.2004 in Neirivue.

Und schliesslich muss auch darauf hingewiesen werden, dass sich 2 Unfälle auf Bahnübergängen mit Schranken ereignet haben.

1.3 Ausstattung der Bahnübergänge

Der Betrieb von Bahnübergängen ist durch die Bundesverordnung vom 23. November 1983 über Bau und Betrieb der Eisenbahnen (EBV) geregelt. Allgemein gilt, dass Bahnübergänge so mit Signalen oder Anlagen auszurüsten sind, dass sie sicher befahren und betreten werden können (Art. 37b Abs. 1 EBV), wobei Art und Ausbau der Signalisation und der Steuerungsanlagen sich nach den besonderen bahnbetrieblichen Verhältnissen zu richten haben. Ferner besagt die EBV, dass grundsätzlich Schranken- oder Halbschrankenanlagen an Bahnübergängen zu erstellen sind, doch sind Ausnahmen durchaus zulässig, namentlich bei unverhältnismässigen Kosten. So genügt - immer gemäss EBV - eine Blinklichtsignalanlage an Bahnübergängen mit schwachem Strassenverkehr. Und falls die Sichtverhältnisse es zulassen, können gar Andreaskreuze als einziges Signal angebracht werden.

Kurzum, gemäss EBV ist es durchaus möglich, einen Bahnübergang ohne Schranken zu betreiben.

In erster Linie bestimmt das Volumen des Strassen- und des Eisenbahnverkehrs, welches System zum Einsatz gelangt: Es muss der Situation vor Ort angebracht sein. Auch ist zu sagen, dass Schranken keinen absoluten Schutz vor Unfällen bieten (siehe weiter oben, Punkt 1.2).

1.4 Sanierungsbedürftige Bahnübergänge

Mit dem Entlastungsprogramm 2000 hat der Bund die Subventionierung der Bahnübergangssanierungen zwar ausgesetzt, Beitragszahlungen an die Sanierung besonders gefährlicher Bahnübergänge (als besonders gefährlich gelten Übergänge, bei denen die Sichtzeiten bis zum Eintreffen des Zuges weniger als 6 Sekunden beträgt) jedoch aufrecht erhalten.

Die Bahnunternehmungen haben auf dieser Grundlage die Zahl der sanierungsbedürftigen Bahnübergänge angegeben. Nachfolgend eine Aufstellung dieser Zahlen:

Bahnunternehmung	tpf	MOB	BLS	SBB	Total
Sanierungsbedürftige Bahnübergänge	6	0	1	22	29

1.5 Kompetenzen

Für den sicheren Betrieb der Bahnanlagen sind laut Eisenbahngesetz vom 20. Dezember 1957 (EBG) die Bahnunternehmungen verantwortlich. Bei Sanierungen von Bahnübergängen hat grundsätzlich jede Partei in dem Umfange an die Kosten beizutragen, als ihr aus der Umgestaltung der Anlage (Strasse und Bahn) Vorteile erwachsen (Art. 27 EBG). Und die Bundesverordnung vom 6. November 1991 über Beiträge an die Aufhebung oder Sicherung von Niveauübergängen und an andere Massnahmen zur Trennung von öffentlichem und privatem Verkehr (Verkehrstrennungsverordnung) sieht vor, dass die anrechenbaren Kosten je zur Hälfte auf die Bahn und den Strassen- oder Wegeigentümer aufgeteilt werden (Art. 5).

Nun sind sämtliche Bahnübergänge auf Kantonsstrassen bereits mit Schranken ausgestattet. Wenn also heute die Errichtung von Schranken auf Bahnübergängen beschlossen würde, gingen solche Arbeiten zu Lasten der Gemeinden oder zu Lasten Privater. Hinzu kommt, dass die Gemeinden seit der Revision vom 14. Februar 1996 des Strassengesetzes - und der damit einhergehenden Neuverteilung der Aufgaben zwischen Kanton und Gemeinden - vom Kanton keine Subventionen mehr für die Umgestaltung von Bahnübergängen erhalten. Mit andern Worten, die Sanierung der verbleibenden Bahnübergänge hat keine finanziellen Auswirkungen für den Kanton.

Bundessubventionen kommen einzig für die Sanierung besonders gefährlicher Bahnübergänge in Frage. Daraus kann jedoch nicht geschlossen werden, dass der Bund Beiträge an die systematische Errichtung von Schranken leisten würde.

2. Die leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe (LSVA)

2.1 Die rechtlichen Grundlagen

Die leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe leitet sich von Artikel 85 der Bundesverfassung vom 18. April 1999 ab:

1 Der Bund kann auf dem Schwerverkehr eine leistungs- oder verbrauchsabhängige Abgabe erheben, soweit der Schwerverkehr der Allgemeinheit Kosten verursacht, die nicht durch andere Leistungen oder Abgaben gedeckt sind.

2 Der Reinertrag der Abgabe wird zur Deckung von Kosten verwendet, die im Zusammenhang mit dem Strassenverkehr stehen.

3 Die Kantone werden am Reinertrag beteiligt. Bei der Bemessung der Anteile sind die besonderen Auswirkungen der Abgabe in Berg- und Randgebieten zu berücksichtigen.

In Artikel 1 des Bundesgesetzes vom 19. Dezember 1997 über eine leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe (SVAG) ist der Zweck der Abgabe festgelegt. In Absatz 1 heisst es hierzu:

Mit der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (Abgabe) soll der Schwerverkehr die ihm zurechenbaren Wegekosten und Kosten zulasten der Allgemeinheit langfristig decken, soweit er für diese nicht bereits durch andere Leistungen oder Abgaben aufkommt.

Die Abgabeverwendung ist in Artikel 19 SVAG definiert:

1 Der Reinertrag wird zu einem Drittel als gebundene Ausgabe den Kantonen zugewiesen und verbleibt zu zwei Dritteln beim Bund.

2 Der Bund verwendet seinen Anteil am Reinertrag vorab zur Finanzierung der Eisenbahngrossprojekte nach Artikel 23 der Übergangsbestimmungen der Bundesverfassung¹ sowie zum Ausgleich der von ihm getragenen ungedeckten Kosten im Zusammenhang mit dem Strassenverkehr.

3 Die Kantone verwenden ihren Anteil am Reinertrag vorab für den Ausgleich der von ihnen getragenen ungedeckten Kosten im Zusammenhang mit dem Strassenverkehr.

2.2 Der Kanton Freiburg und die LSVA

2.2.1 Ausgaben für den Unterhalt und LSVA-Einnahmen

In der weiter unten abgebildeten Grafik werden die Ausgaben für den Unterhalt der Kantonsstrassen (Position PCRC 314.300) mit den Einnahmen des Kantons aus der LSVA verglichen (1992-2004: Jahresrechnung; 2005: Voranschlag; 2006-2008: Prognose der Eidgenössischen Finanzverwaltung). Zur Grafik ist noch zu sagen, dass der betriebliche und bauliche Unterhalt, nicht aber spezielle Unterhaltsprojekte im Rahmen von Ausbauarbeiten (z. B. die Wiederherstellung der Kantonsstrassen) berücksichtigt wurden.

Schéma "Entwicklung unterhalt und LSVA"

Aus dieser Grafik wird ersichtlich, dass ein Teil der LSVA-Gelder dazu verwendet wurde, um die für den Unterhalt der Kantonsstrassen eingesetzten Beträge zu erhöhen. So wurden in den Jahren 2001 bis 2004 durchschnittlich 2,5 Millionen von den dank der LSVA eingenommen 6 Millionen Franken für die Erhöhung des Unterhaltsbudgets benutzt.

2.2.2 Welche Mittel sind erforderlich?

Im Kanton Freiburg fallen hauptsächlich die Ausgaben für den Unterhalt und für den Lärmschutz unter die Kategorie im Sinne des SVAG der ungedeckten Kosten im Zusammenhang mit dem Strassenverkehr.

Um den derzeitigen Wert des Strassenbestandes zu erhalten müssen jährlich 8 Millionen Franken für den Unterhalt der Kantonsstrassen aufgewendet werden. Damit kann aber der Rückstand beim Unterhalt, der in den Jahren 1994 bis 2000 eingehandelt wurde, nicht wettgemacht werden.

Für den Lärmschutz entlang der Kantonsstrassen wurde ein Bedarf von 50 bis 100 Millionen Franken ausgemacht. Von Seiten des Bundes kann mit Subventionen in der Höhe von 29 % gerechnet werden, wobei die finanziellen Möglichkeiten des Bundes vorbehalten bleiben. So wird der Kanton für den Lärmschutz entlang der Kantonsstrassen Gesamtausgaben von 30 bis 60 Millionen Franken zu tragen haben. Berücksichtigt man ferner, dass die Bundessubventionen 2018 auslaufen und entsprechend noch 13 Jahre Gültigkeit haben, müssen jährlich 3 bis 5 Millionen Franken für den Lärmschutz vorgesehen werden.

3. Standpunkt des Staatsrats

1. Das geltende Recht verlangt nicht, dass alle Bahnübergänge mit Schranken ausgestattet werden. Auch wären solche Sanierungsmassnahmen unter dem Gesichtspunkt der Wirtschaftlichkeit nicht unbedingt vertretbar.
2. Für die Sanierung besonders gefährlicher Bahnübergänge kann um Bundessubventionen ersucht werden. Das Verfahren für die Planung und Ausführung dieser Sanierungen wurde bereits eingeleitet.
3. Die LSVA-Einnahmen können nicht ausschliesslich für den Strassenanteil an Sanierungen von Bahnübergängen eingesetzt werden.
4. Der Staatsrat wird im Rahmen seiner Antwort auf die Motionen Heiter/Page und Bapst die Gelegenheit haben, die Verwendung des Anteils an den LSVA-Erträgen, der dem Kanton zukommt, zu untersuchen.
5. Weder kann der Staat Beiträge an die Sanierung der Bahnübergänge auf Gemeinde- oder privaten Strassen entrichten, noch kann er diese Kosten gänzlich übernehmen, da dies der Aufgabenteilung zwischen Staat und Gemeinden zuwiderliefe. In diesem Zusammenhang erinnert der Staatsrat daran, dass die Revision vom 14. Februar 1996 des Strassengesetzes zur Entflechtung der Aufgaben- und Kompetenzenteilung in Sachen Strassen beigetragen hat. Mit der Motion von Grossrat Hans-Rudolf Beyeler wird dieser Fortschritt in Frage gestellt.

Aus all diesen Gründen beantragt der Staatsrat die Abweisung der Motion.

- Die Diskussion und die Abstimmung über die Erheblicherklärung dieser Motion finden später statt.

Freiburg, den 22. März 2005