

## **Bundesmittle für mehr Verkehrssicherheit notwendig**

Informationsdienst für den öffentlichen Verkehr  
Pressedient vom 19.1.2001  
Nr. 01/2001

Aufhebung von Niveauübergängen und Verkehrsentflechtung

### **Bundesmittel für mehr Verkehrssicherheit notwendig**

**litra. Seit 1998 reduziert der Bund seine Beiträge an die Aufhebung von Niveauübergängen. Aufgrund des Mineralölsteuergesetzes (Treibstoffzölle) wäre er aber dazu verpflichtet. Die reduzierten Beiträge gehen zulasten der Verkehrssicherheit. Das gleiche gilt für die im Gesetz vorgeschriebene Entflechtung des Verkehrs, wofür der Bund seine Beiträge ebenfalls gekürzt hat.**

Seit dem Stabilisierungsprogramm (Sparmassnahmen) 1998 sinken die für die Aufhebung von Niveauübergängen und der Entflechtung des Verkehrs zur Verfügung stehenden Bundesmittel drastisch: Beliefen sich 1998 die Bundesbeiträge für die Sanierung von Niveauübergängen auf 65 Millionen Franken und 1999 auf 50 Millionen Franken, so waren im Jahr 2000 noch 35 Millionen Franken vorgesehen. 2001 stehen gar nur noch 12 Millionen Franken für die Verbesserung der Verkehrssicherheit zur Verfügung.

Bei der Entflechtung des Verkehrs, d.h. den Massnahmen zur Trennung von Schiene und Strasse (z.B. separate Spuren für den öffentlichen Verkehr, neue Tramlinien usw.) beteiligte sich der Bund 1998 mit 28 Millionen und 1999 nur noch mit 8,5 Millionen Franken. In den beiden Voranschlägen 2000 und 2001 sind zwar wieder 28 Millionen Franken für Massnahmen zur Verkehrstrennung eingesetzt. Diese Gelder sind indessen für Projekte bestimmt, welche noch in der Zeit vor Inkrafttreten der Sparmassnahmen 1998 bewilligt worden sind. Nach der Realisierung werden sich in diesem Bereich die «Sparmassnahmen» ebenfalls negativ auswirken, und die Bundesbeiträge sinken. Auch Massnahmen zur Verkehrstrennung würden die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer erhöhen, weil der Verkehr flüssiger und ohne gegenseitige Behinderung und Gefährdung der Verkehrsträger bzw. der Verkehrsteilnehmer rollen kann (siehe Kasten).

Die Sistierung dieser Bundesbeiträge ist Sparen am falschen Ort. Den Kantonen und Gemeinden fehlen die finanzmässige Unterstützung des Bundes. Ohne tatkräftige Bundeshilfe sind viele Kantone und Gemeinden nicht in der Lage, gefährliche Niveauübergänge innert nützlicher Frist zu sanieren oder Verkehrsentflechtungen vorzunehmen, um damit die Sicherheit im Verkehr zu verbessern.

### **Wer bezahlt die Sanierung?**

Am sichersten sind Kreuzungspunkte zwischen Schiene und Strasse, die in Form einer Unter- oder Überführung ein gefahrloses Passieren ermöglichen. Die zum Teil massiven Kosten für die Aufhebung eines Niveauübergangs lassen die Frage aufkommen, wer eine solche Sanierung zu finanzieren hat. Im Eisenbahngesetz vom 20. Dezember 1957, heisst es in Artikel 26, alle Kosten seien dann von der Bahnunternehmung zu tragen, «wenn die Änderung vorwiegend durch die Bedürfnisse des Bahnverkehrs bedingt ist». Die Verkehrstrennungsverordnung vom 6. November 1991 geht einen Schritt weiter. Der Bund soll aus Mitteln der Mineralölsteuer Beiträge «an die Aufhebung oder Sicherung von höhengleichen

Kreuzungen von Bahngleisen auf unabhängigem Bahnkörper mit öffentlichen oder privaten Strassen und Wegen, die dem allgemeinen motorisierten Verkehr dienen (Niveauübergänge)» leisten.

Der Bundesbeitrag variierte in den Achtzigerjahren zwischen 40 und 50 Millionen Franken pro Jahr und entwickelte sich in den letzten Jahren wie folgt:

### **Bundesbeiträge für die Aufhebung von Niveauübergängen (Rubrik 806.4600.005)**

Jahr (in Mio Fr.)		Betrag
1996	Rechnung	59,630
1997	Rechnung	59,174
1998	Rechnung	65,000
1999	Rechnung	50,000
2000	Voranschlag	35,000
2001	Voranschlag	12,000

Quelle: Rechnung des Bundes 1996 bis 1999 und Botschaft zum Voranschlag 2001

Die Beteiligung der Kantone und der Transportunternehmungen richtet sich nach deren Finanzkraft. Die drastische Reduktion der Beiträge ist auf das seit dem 1. September 1999 wirkende Stabilisierungsprogramm 1998 zurückzuführen.

### **30 Prozent der Niveauübergänge innert 30 Jahren aufgehoben**

Existierten 1960 noch 10'212 Niveauübergänge auf dem schweizerischen Eisenbahnnetz (Schweizerische Bundesbahnen und Privatbahnen zusammen), so konnte die Zahl innert 30 Jahren um 30 Prozent reduziert werden.

Nach den Zahlen von 1997 bestehen immer noch 6'564 Niveauübergänge. Im gleichen Zeitraum stieg die Zahl der Unter- und Überführungen von rund 4000 auf über 5700 an – ganz im Dienste der Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer, namentlich aber der Autofahrer, Motorradfahrer, Velofahrer und Fussgänger.

### **Die Entwicklung der Anzahl Bahnübergänge sowie der Unter- und Überführungen**

Jahr	Bahn- übergänge	davon mit Schranken	Unter- führungen	Über- führungen	Unter- und Überführungen
1950	<sup>1)</sup>	2'643	2'984	855	3'839
1960	10'212	1'550	3'188	896	4'084
1970	9'154	2'438	3'559	1'048	4'607
1980	8'121	1'559	4'019	1'244	5'263

1990	7'008	1'538	4'292	1'273	5'565
1991	6'969	1'528	4'297	1'274	5'571
1992	6'911	1'517	4'302	1'274	5'576
1993	6'829	1'516	4'325	1'274	5'599
1994	6'765	1'504	4'335	1'275	5'610
1995 <sup>2)</sup>	6'844	1'605	4'363	1'288	5'651
1996	6'690	1'612	4'373	1'290	5'663
1997	6'564	1'602	4'420	1'300	5'720

<sup>1)</sup> nicht erhoben

<sup>2)</sup> Ab 1995 neue Erhebungsmethode

Quelle: Statistik «Der öffentliche Verkehr 1997», Bundesamt für Statistik, Neuenburg 2000

Erfreulicherweise ist die zielstrebige Aufhebung der Niveauübergänge nicht ohne positive Auswirkungen auf die Zahl der Unfälle auf Bahnübergängen geblieben. Wie eine von der Schweizerischen Beratungsstelle für Unfallverhütung bfu zur Verfügung gestellte Statistik zeigt, haben sich die Unfälle an Bahn- und Tramübergängen seit 1992 – mit kurzfristigen Unterbrüchen – kontinuierlich reduziert. Die Zahl der Verletzten und der Getöteten ist schwierig zu beurteilen. Der Rückgang der Unfälle zeigt aber, dass die Sanierung von Niveauübergängen positive Auswirkungen auf die Sicherheit hat. Mit Sicherheit werden die seit 1999 fehlenden Bundesmittel, bzw. der damit verbundene Rückgang von Niveauübergangsanierungen die Verbesserung der Verkehrssicherheit verlangsamen.

#### Unfälle an Bahn- und Tramübergängen 1992 – 1999

Jahr	Unfälle	Verletzte	Getötete	Verunfallte
1992	435	124	19	143
1993	487	134	12	146
1994	503	187	13	200
1995	508	150	11	161
1996	433	145	16	161
1997	455	165	23	188
1998	396	124	11	135
1999	387	134	17	151

Quelle: Schweizerische Beratungsstelle für Unfallverhütung bfu

## **Autofahrer finanzieren ihre eigene Sicherheit**

Die am Runden Tisch beschlossenen Sparmassnahmen 1998 sahen im Bereich Strassen einen Sparbeitrag der Kantone von 100 Millionen Franken vor. Die Kantone konnten aber die ausfallenden Bundesgeldern nicht übernehmen.

Damit können nun dringliche Sanierungs- und Sicherheitsprojekte nicht realisiert werden, dies obwohl die Sanierung bzw. Sicherung von Bahnübergängen und die Entflechtung des Verkehrs unbestritten sind, ja zu den vorrangigen und effizientesten Massnahmen zur Hebung der Verkehrssicherheit gehören.

Der Rückzug des Bundes hat zur Folge, dass nur noch wenige Sanierungen von Niveauübergängen und Verkehrstrennungs-Massnahmen ausgeführt und keine neuen Projekte mit Bundesbeteiligung in Angriff genommen werden. Die Bundeshilfe wird aber letztlich vom Autofahrer zweckgebunden über die Benzinzölle finanziert, welcher so für seine Sicherheit einen wichtigen Beitrag leistet.

## **Verfassungsrecht verletzt?**

Der Bund sollte beauftragt werden, die im Rahmen des Stabilisierungsprogramms 1998 verordnete Sistierung der finanziellen Mittel für die Verkehrstrennung aufzuheben und der verfassungs- und gesetzmässigen Aufgabe zur Trennung von Strasse und Schiene wieder nachzukommen, d.h. die Verkehrstrennungs-Verordnung wieder zu aktivieren.

### **Schon 1847 ein Problem der Verkehrssicherheit**

*Bereits zur Zeit der 1847 eröffneten «Spanisch-Brötli-Bahn» zwischen Zürich und Baden bestanden niveaugleiche Kreuzungspunkte zwischen der Eisenbahn und der Strasse. Die damals erlassene «Instruktion für die Bahnwärter der Schweizerischen Nordbahn» regelte in § 23 das «Absperren und Öffnen der Barrieren». Danach waren die damals als «Wegübersetzungen» bezeichneten Niveauübergänge wenigstens fünf und je nach Umständen bis höchstens zehn Minuten vor der Durchfahrt des Zuges zu schliessen und nach der Vorüberfahrt «mit möglicher Beförderung» wieder zu öffnen. Eine derart lange Schliessungszeit kann der heutige Strassenverkehr natürlich nicht mehr tolerieren; er ist daran interessiert, nur eine kurze Zeit auf die Durchfahrt des Zuges warten zu müssen.*

### **Wer trägt die Schuld bei einem Unfall auf einem Niveauübergang?**

*Es ist bis heute eine strittige Frage, ob nur die direkt in den Unfall verwickelten juristischen und natürlichen Personen schuldig sind. Es ist offen, ob eines Tages auch Stellen, welche nicht wirksam dazu beigetragen haben, die Sicherheit zu erhöhen, in die Verantwortung miteinbezogen werden könnten. In einem Vortrag «Sicherheitsdispositiv und strafrechtliche Verantwortlichkeit im Eisenbahnverkehr», der an einer Tagung der Vertrauensanwälte des Eisenbahn-Personalverbandes SEV am 30.8.95 gehalten wurde und in der Schweizerischen Juristenzeitung publiziert wurde (SJZ 92 (1996) 37ff, zeigt Prof. Dr. Martin Schubarth, Bundesrichter (Lausanne/Basel) anhand verschiedener Beispiele auf, dass Bahnunfälle oft nicht so sehr oder zumindest nicht nur auf ein schuldhaftes Verhalten der direkt Verantwortlichen zurückzuführen sind als vielmehr auf ungenügende Sicherheitsdispositive. Er stellt daher die Frage, ob es nicht angebracht wäre, strafrechtlich stärker gegen diejenigen vorzugehen, welche das Ungenügen eines Sicherheitssystems zu verantworten haben.*

## **Aus der Verkehrstrennungsverordnung vom 6.11.91**

### **1. Abschnitt: Allgemeine Bestimmungen**

#### **Art. 1** Geltungsbereich

Der Bund leistet Beiträge aus Mitteln der Mineralölsteuer, die für Aufgaben im Zusammenhang mit dem Strassenverkehr bestimmt sind:

- a. an die Aufhebung oder Sicherung von höhengleichen Kreuzungen von Bahngleisen auf unabhängigem Bahnkörper mit öffentlichen oder privaten Strassen und Wegen, die dem allgemeinen motorisierten Verkehr dienen (Niveauübergänge);
- b. an die Verlegung von Bahngleisen oder Strassen zur räumlichen Trennung von motorisiertem Privatverkehr und schienengebundenem Verkehr der Bahnen des allgemeinen Verkehrs;
- c. an Massnahmen zur Verkehrstrennung und zur Verbesserung des Verkehrsablaufs in städtischem Gebiet (Agglomerationen nach Anhang 1 und Gemeinden mit über 10'000 Einwohnern).

#### **Art. 2** Definition

Der Begriff der Agglomeration umfasst zusammenhängende Gebiete mehrerer Gemeinden mit insgesamt mindestens 20'000 Einwohnern nach Anhang 1. Diesen gleichgestellt sind Gemeinden mit mehr als 10'000 Einwohnern.

## **Aus der Verkehrstrennungsverordnung vom 6.11.91**

### **4. Abschnitt:**

#### **Massnahmen zur Verkehrstrennung und zur Verbesserung des Verkehrsverlaufs in Agglomerationen**

##### **Art. 21** Unterstützte Massnahmen

<sup>1</sup> Das zuständige Bundesamt kann in städtischem Gebiet Beiträge gewähren an:

- a. die Verlegung von Bahn- und Tramgleisen oder Strassen;
- b. die räumliche Trennung von privatem und öffentlichem Strassenverkehr;
- c. Massnahmen zur organisatorischen Verkehrstrennung (z.B. Busspuren, elektronische Verkehrslenkung).

<sup>2</sup> Wenn dadurch der Verkehrsablauf auf bestimmte Strassen merklich verbessert wird, kann es auch Beiträge gewähren an:

- a. wichtige Objekte von S-Bahnen im Stadtkern sowie Entlastungsstrassen der Kernstadt;
- b. die Verknüpfung nicht oder nur ungenügend verbundener Teile des öffentlichen Verkehrs sowie des übergeordneten Strassennetzes.

<sup>3</sup> Es werden nur Beiträge an Massnahmen gewährt, die sowohl dem privaten als auch dem öffentlichen Verkehr dienen. Beiträge nach diesem Abschnitt werden nur ausgerichtet, soweit für Projekte oder Projektteile nicht andere Bestimmungen dieser Verordnung anwendbar sind.

Quelle:

**litra, Informationsdienst für den öffentlichen Verkehr**

Spitalgasse 30, Postfach 7123, 3001 Bern, Tel. 031 328 32 32

Redaktion: Toni Lüchinger

[www.litra.ch](http://www.litra.ch)