

Einfache Anfrage Gschwend-Altstätten vom 16. Februar 2015

Bahnübergänge: Jetzt ist ein zügiges Vorwärtsmachen gefordert

Schriftliche Antwort der Regierung vom 7. April 2015

Meinrad Gschwend-Altstätten erkundigt sich in seiner Einfachen Anfrage vom 16. Februar 2015, weshalb weiterhin ungesicherte Bahnübergänge anzutreffen sind, obwohl es diese gemäss Bundesrecht seit Ende 2014 nicht mehr geben dürfte. Ausserdem interessiert ihn zu erfahren, was die Regierung unternimmt, um die Sanierung der ungesicherten Bahnübergänge voranzutreiben.

Die Regierung antwortet wie folgt:

Auf dem Netz der Schweizerischen Bahnunternehmungen existieren heute noch 4'662 Bahnübergänge. Rund 753 davon entsprechen heute nicht den geltenden Bestimmungen und sind somit sanierungsbedürftig (Stand Ende November 2014). In rechtlicher Hinsicht liegt die Verantwortlichkeit für die vorschriftsmässige Planung, den vorschriftsmässigen Bau, den sicheren Betrieb und die Instandhaltung der Bauten und Anlagen gemäss eidgenössischer Eisenbahnverordnung (SR 742.141.1; abgekürzt EBV) bei den Eisenbahnunternehmen. Die Überwachung der Eisenbahnunternehmungen selber obliegt gestützt auf Art. 9 EBV dem Bundesamt für Verkehr (BAV). Die Eisenbahnunternehmen treffen gemäss eidgenössischem Eisenbahngesetz (SR 742.101; abgekürzt EBG) die Vorkehren, die gemäss den Vorschriften des Bundesrates zur Vermeidung der Gefahr für Personen und Sachen notwendig sind. Die Kantone sind nach Art. 3 des eidgenössischen Strassenverkehrsgesetzes (SR 741.01; abgekürzt SVG) befugt, für bestimmte Strassen Fahrverbote, Verkehrsbeschränkungen und Anordnungen zur Regelung des Verkehrs zu erlassen. Nach Art. 19 Abs. 1 der Einführungsverordnung zum eidgenössischen Strassenverkehrsgesetz (sGS 711.1; abgekürzt EV zum SVG) verfügt das Polizeikommando Verkehrsanordnungen.

Seit dem Jahr 2010 ereigneten sich auf dem Kantonsgebiet St.Gallen 33 Unfälle an Bahnübergängen – mehr als die Hälfte davon an Übergängen mit Bahnschranken. In den meisten Fällen wurden senkende Bahnschranken beschädigt. An Übergängen ohne Schranken ereigneten sich 14 Unfälle. Dabei wurde eine Person getötet, eine schwer verletzt.

Bahnübergänge, welche die geltenden Sicherheitsvorschriften nicht erfüllen, müssen gemäss den Bestimmungen der EBV bis Ende des Jahres 2014 aufgehoben oder so mit Signalen ausgerüstet werden, dass sie sicher befahren und betreten werden können. Die entsprechenden Sanierungsarbeiten sind seit längerer Zeit im Gang. Sie werden durch das BAV begleitet. Ziel ist es, die Zahl der Unfälle im Eisenbahnbereich weiter zu senken.

Das BAV musste im Laufe des Jahres 2014 feststellen, dass die Sanierungsfrist von Ende 2014 nicht in allen Fällen eingehalten werden kann. Trotz der grossen Anstrengungen aller Beteiligten war absehbar, dass mehrere hundert Bahnübergänge nicht innerhalb der gesetzten Frist saniert werden können. Dies ist auf Einsprachen gegen die Projekte sowie Beschwerden zurückzuführen, die beim Bundesverwaltungsgericht und beim Bundesgericht gegen die Baubewilligungsentseide eingereicht wurden. Ein weiterer Grund sind begrenzte Ressourcen beim Bund, bei den betroffenen Bahnunternehmen und den Lieferanten der Sicherungssysteme.

Die Bahnen wurden aufgefordert, dem Bund für nicht verordnungskonforme Bahnübergänge bis Ende 2014 ein vollständiges Gesuch um Aufhebung oder Anpassung bei der zuständigen Behörde einzureichen. Dies mit dem Ziel, einen pragmatischen Weg zu beschreiten, der im Interesse der Sicherheit einen möglichst raschen Abschluss der Arbeiten ermöglicht. Hierbei kann es sich in Anwendung der jeweiligen Vorschriften um eine kommunale, kantonale oder um eine Behörde des Bundes handeln. Innerhalb eines Jahres nach Vorliegen einer rechtskräftigen Bewilligung muss die Sanierung abgeschlossen sein. Zudem wurden die Bahnunternehmen verpflichtet, an Bahnübergängen mit ungenügenden Sichtverhältnissen Übergangsmassnahmen zu prüfen und umzusetzen, bis diese saniert sind. Mit der vorgeschlagenen Lösung beabsichtigt der Bund, den nötigen Druck für die Sanierung der Bahnübergänge und damit zu Gunsten der Sicherheit aufrechtzuerhalten. Gleichzeitig soll damit den Terminverzögerungen Rechnung getragen werden, welche die Bahnen aufgrund hängiger Einsprachen und Beschwerden oder wegen Ressourcenproblemen nicht beeinflussen können.

Zu den einzelnen Fragen:

1. Ein reibungsloser und sicherer Bahnbetrieb liegt im Interesse aller Beteiligten. Die Bahnübergänge sind, der Situation entsprechend, sicher auszugestalten. Dies ist in den einschlägigen Vorschriften des Bundes so vorgesehen. Es ist aber so, dass die EBV weiterhin Andreaskreuze als einzige Sicherung für schwach frequentierte Bahnübergänge unter bestimmten Voraussetzungen zulässt. Dies ist bei Strassen oder Wegen mit schwachem Verkehr der Fall. Ausserdem trifft dies zu, wenn Strassen und Wege nur der landwirtschaftlichen Nutzung dienen, keine bewohnte Liegenschaft erschliessen und aufgrund der Signalisation nur einem beschränkten Personenkreis offenstehen.
2. Wie bereits erwähnt, können unbewachte und ungesicherte Bahnübergänge nach wie vor gesetzeskonform sein. Im Kanton St.Gallen bestehen insgesamt 34 Bahnübergänge, die nicht den gesetzlichen Vorgaben entsprechen und somit noch zu sanieren sind.
3. Die Appenzeller Bahnen AG (AB) ist daran, die letzten 34 Bahnübergänge auf dem Gebiet des Kantons St.Gallen zu sanieren. Ein Bahnübergang auf dem Netz der Schweizerischen Südostbahn AG wird nach dem Bau einer landwirtschaftlichen Erschliessungsstrasse im Sommer 2015 geschlossen. Bei allen übrigen Bahnunternehmen entsprechen die Bahnübergänge auf Kantonsgebiet den gesetzlichen Vorschriften.
4. Bei der AB war die ausserordentlich grosse Zahl der zu sanierenden Bahnübergänge der massgebende Faktor für die Verzögerungen. Die AB hat in den letzten vier Jahren 178 Bahnübergänge saniert oder aufgehoben, trotzdem ist zurzeit noch eine erhebliche Zahl von Projekten oder Massnahmen offen. Diese sind im Bau oder wurden bereits dem Bund zur Bewilligung eingereicht. Häufig wurden die Projekte durch Einsprachen blockiert und Anwohner wehrten sich, obwohl gerade diese massgeblich von den Sicherheitsmassnahmen profitieren. Eine Lösungssuche war in verschiedenen Fällen mit Projektänderungen verbunden, was zu weiteren Verzögerungen geführt hat.
5. Die AB hat dem Bund insgesamt 16 Projekte zur Bewilligung eingereicht. Davon ausgenommen sind diejenigen Bahnübergänge, die im Zusammenhang mit dem Projekt Durchmesserlinie der AB stehen. Bereits bewilligt wurden 6 Projekte, die sich im Bau befinden. Zu bedenken gilt es, dass verschiedene Massnahmen auch ohne Bewilligung durch den Bund verwirklicht werden können. Deshalb stimmt die genannte Zahl der zu sanierenden Bahnübergänge nicht mit den von der AB eingereichten Projektdossiers überein. Bei der AB liegen für alle Bahnübergänge bereits Sanierungsmassnahmen bzw. geeignete Lösungen vor.

6. Die Sanierung der Bahnübergänge erfolgt in der Verantwortung der Bahnen und nicht etwa der Strasseneigentümer (Kanton, Gemeinden, Private). Für die Kantonsstrassen ist keine Prioritätenliste erforderlich, da mit Ausnahme der Stossstrasse sämtliche Bahnübergänge bereits gesichert sind. Die Umsetzung des Projekts Stossstrasse liegt in der Verantwortung des Bahnunternehmens.

Bei der AB musste die anfängliche Konzentration auf kritische Bahnübergänge aus Effizienzgründen einem abschnittswisen Vorgehen weichen. Seit dem Jahr 2011 reichte die AB dem Bund jeweils alle Bahnübergänge einer Gemeinde zusammen ein. Die Projekte wurden anschliessend auch so bewilligt. Davon ausgenommen sind Projekte, gegen die Einsprache erhoben wurde. Hier bewilligte der Bund in der Regel nur die unbestrittenen Bahnübergänge eines Abschnitts. Festzuhalten ist, dass auf dem Netz der AB die Zahl der Verkehrsunfälle bei Bahnübergängen trotz Mehrverkehr abgenommen hat.

7. Gemäss den Ausführungen zu Frage 6 besteht im Bereich der Kantonsstrassen kein Handlungsbedarf. Eine rasche Umsetzung der Sanierungsmassnahmen an den übrigen Bahnübergängen wäre grundsätzlich wünschenswert. Dem stehen jedoch die beschränkten Bewilligungskapazitäten des Bundes, die Lieferkapazitäten der Industrie und die begrenzten Ressourcen der verantwortlichen Bahnunternehmen gegenüber. Darüber hinaus gilt es zu bedenken, dass zahlreiche Projekte durch Einsprachen blockiert sind und sich durch die Verfahren Verzögerungen über Monate oder Jahre ergeben haben.
8. Gemäss den Bestimmungen der EBV schreibt der Bund unter anderem vor, dass an Bahnübergängen mit ungenügenden Sichtverhältnissen unverzüglich alle verhältnismässigen risikoreduzierenden Massnahmen ergriffen werden müssen. Für diese Massnahmen ist kein Gesuch gemäss EBV erforderlich. Die AB hat bei den Bahnübergängen mit ungenügenden Sichtverhältnissen eine Risikoanalyse erstellt und wo immer möglich und verhältnismässig bereits risikoreduzierende Massnahmen ergriffen. Die Massnahmen sind teilweise noch in Umsetzung. Die Bahnen haben im Rahmen ihrer Möglichkeiten versucht, auch kurzfristige und einfachere Massnahmen zu verwirklichen.

Ungesicherte Bahnübergänge verlangen von den Verkehrsteilnehmenden eine erhöhte Aufmerksamkeit. Gemäss Art. 93 Abs. 1 der eidgenössischen Signalisationsverordnung (SR 741.21; abgekürzt SSV) dienen zur Kennzeichnung von Bahnübergängen Schranken, Halbschranken, Bedarfsschranken, Blinklichtsignale, Andreaskreuze, akustische Signale, Signale «Strassenbahn» und Lichtsignalanlagen. Sämtliche Bahnübergänge, an denen Unfälle polizeilich registriert wurden, sind gemäss geltendem Recht signalisiert. Dementsprechend dürfen Bahnübergänge, die gemäss aktuellem Strassenverkehrsrecht signalisiert sind, nicht einfach mit zusätzlichen Signalen ausgerüstet werden. Dies würde dazu führen, dass ein heute rechtmässiger Zustand in einen unrechtmässigen Zustand überführt und damit die Anspruchshaltung bzw. Haftung verschoben würde. Daher vertritt die Regierung die Meinung, dass nicht kurzfristige Massnahmen zum Erfolg führen, sondern vielmehr die Sicherung der heute ungesicherten Übergänge vorangetrieben werden sollte.

9. Der Regierung liegen keine Anzeichen vor, dass die notwendigen Mittel nicht zur Verfügung stehen sollten.
10. Die Regierung hat im Februar 2012 Kostengutsprachen an Sanierungsmassnahmen zugesichert. Diese Kostengutsprachen an übermässig betroffene Gemeinden erfolgten im Interesse der Sicherheit auf freiwilliger Basis und ohne Präjudiz. Die Projektierung und Umsetzung der einzelnen Vorhaben liegt in der Zuständigkeit der betroffenen Bahnunternehmen.

Wie bereits erwähnt, ist eine rasche Umsetzung der Sanierungsmassnahmen aus Sicht aller Beteiligten anzustreben. Die beschränkten Bewilligungskapazitäten, die begrenzten Ressourcen und die laufenden Verfahren aufgrund von Einsprachen setzen dieser Zielsetzung jedoch Grenzen. Diese Rahmenbedingungen und Tatsachen behinderten teilweise ein zügiges Vorwärtsmachen. Die für die Sanierung der Bahnübergänge verantwortlichen Bahnen haben beim Bund verschiedene Vorstösse für eine schnellere Bewilligung eingereicht.