

8843**Botschaft**

des

**Bundesrates an die Bundesversammlung
über Beiträge an die Aufhebung
oder Sicherung von Niveauübergängen**

(Vom 29. Oktober 1963)

Herr Präsident!

Hochgeehrte Herren!

Die Unfälle zwischen Schienen- und Strassenfahrzeugen auf Bahnübergängen sind leider zahlreich und nehmen fast ausnahmslos einen schweren Verlauf. Die Tatsache, dass sich auf diesen Kreuzungen vor allem als Folge des erheblich angewachsenen Verkehrs durchschnittlich jede Woche mehr als zwei Zusammenstösse, mit Verletzten und annähernd einem Todesopfer, ereignen, beschäftigt die Öffentlichkeit in starkem Masse. Auch in der Bundesversammlung sind in den letzten Jahren mehrere kleine Anfragen, Interpellationen und Postulate behandelt worden, die eine Hebung der Verkehrssicherheit auf den Bahnübergängen verlangten. Wohl verdienen die bisherigen Anstrengungen der Strasseneigentümer, der Schweizerischen Bundesbahnen und der Privatbahnen zur Besserung der Verhältnisse Anerkennung. Allein die Bundesbahnen haben seit ihrem Bestehen mit einem Aufwand von über 300 Millionen Franken an der Beseitigung von mehr als 1900 Niveauübergängen mitgewirkt. Daneben wurden seit langer Zeit rechtlich und tatsächlich alle Massnahmen getroffen, um die Sicherheit auf den Bahnübergängen zu erhöhen. Dennoch stellen die heute in unserem Lande noch vorhandenen Niveaure Kreuzungen eine bedeutende Gefahrenquelle dar, und sie bilden ein Hindernis für die flüssige Abwicklung des Strassenverkehrs. Diese Verhältnisse erheischen dringend eine weitere Verbesserung.

I. Die Sanierung von Niveauübergängen nach geltendem Recht

Eine Verbesserung der Verhältnisse auf den Niveauübergängen hängt weitgehend von den Möglichkeiten ab, wie sich die erforderlichen baulichen und betrieblichen Sicherungsmassnahmen finanzieren lassen. Die Kostentragung

für die Sanierung von Niveauübergängen ist im geltenden Eisenbahngesetz vom 20. Dezember 1957 (EG) geregelt. Sie richtet sich nach dem Verursachungsprinzip (Art. 26/29 EG) verbunden mit der Vorteilsanrechnung (Art. 27 EG), soweit die Parteien nicht abweichende Vereinbarungen treffen (Art. 32 EG). Wegleitend ist das Verursachungsprinzip: Bei der Aufhebung eines Niveauüberganges durch eine Unter- oder Überführung oder eine Verlegung der Strasse trägt die Bahnunternehmung oder der Strasseneigentümer die Kosten; ausschlaggebend ist dabei, durch wessen Bedürfnisse die Änderung vorwiegend bedingt ist. Bei allen andern Sanierungen, einschliesslich der Anpassung und Verbesserung von Sicherheitseinrichtungen, haben die Bahnunternehmung und der Strasseneigentümer die Kosten in dem Verhältnis zu tragen, wie die Entwicklung des Verkehrs auf ihren Anlagen sie bedingt. Die Vorteilsanrechnung verpflichtet in allen Fällen jede Partei, in dem Umfange an die Kosten beizutragen, als ihr aus der Umgestaltung der Anlage Vorteile erwachsen.

Wie werden im einzelnen Falle die finanziellen Mittel für die Sanierungsmassnahmen aufgebracht?

Können Niveauübergänge nicht im Zusammenhang mit dem Nationalstrassenbau, z.B. bei Parallelführungen von Bahn und Nationalstrasse, aufgehoben werden, oder befinden sich die Kreuzungen nicht auf dem mit Bundeshilfe auszubauenden Hauptstrassennetz, so sind die strassenseitigen Kosten der Sanierung allein vom Strasseneigentümer, d.h. vom Kanton, von der betroffenen Gemeinde oder beispielsweise einer Flurgenosenschaft zu tragen, wobei allerdings der Kanton, wenn er Zahlungspflichtiger ist, über die allgemeinen Beiträge des Bundes an die Kosten der dem Motorfahrzeugverkehr geöffneten Strassen einen Bruchteil seiner Aufwendungen zurückerstattet erhält.

Anders liegen die Dinge bei den bahnseitigen Kosten. Artikel 56 des Eisenbahngesetzes ermächtigt den Bund, konzessionierten Bahnunternehmungen – nicht aber den Bundesbahnen – Beiträge an die Kosten zu leisten, welche jenen aus der Anwendung von Artikel 26 und 27 des Eisenbahngesetzes entstehen. Die Gewährung eines Bundesbeitrages ist allerdings an drei Voraussetzungen geknüpft: Erstens muss die in Frage stehende Bahnunternehmung «für den allgemeinen Verkehr des Landes oder einer Landesgegend von erheblicher Bedeutung» sein (Art. 56, Abs. 1 EG), zweitens muss die Beseitigung eines Niveauüberganges für die betreffende Bahnunternehmung «mit unverhältnismässig hohen Kosten verbunden» sein (Art. 56, Abs. 2, Buchstabe b EG) und drittens ist auch durch den beteiligten Kanton ein angemessener Beitrag zu leisten (Art. 60, Abs. 1 EG). Diese Voraussetzungen einer Bundeshilfe sind in der Verordnung vom 19. Dezember 1958 über den Vollzug des sechsten und siebenten Abschnittes des Eisenbahngesetzes (AS 1958, 1369) noch näher umschrieben. Nach Artikel 61 des Gesetzes befindet über diese Subventionen von Fall zu Fall der Bundesrat, und zwar im Rahmen der hierfür von der Bundesversammlung beschlossenen Kredite. Dabei darf die Bundesleistung gemäss Artikel 11 der Vollziehungsverordnung vom 19. Dezember 1958 bis zu drei

Vierteln der für die Subventionierung in Betracht fallenden, der Bahnunternehmung anlastbaren Aufwendungen gehen. Aus praktischen Gründen werden freilich in der Regel nicht einzelne Bauwerke getrennt für sich, sondern – im Rahmen von Hilfeleistungsvereinbarungen zwischen Bund, Kanton und Bahnunternehmung – ganze Erneuerungsprogramme subventioniert.

Die bahnseitigen Kosten der Sanierung von Kreuzungen zwischen Strassen und Bundesbahnlinien werden von den Bundesbahnen zu Lasten ihrer eigenen Bau- und Betriebsrechnung genommen.

Soll die Sanierung von Niveauübergängen entscheidend gefördert werden, gilt es vor allem zu prüfen, ob für diese Massnahmen neue zusätzliche finanzielle Mittel bereitgestellt werden können.

II. Vorarbeiten der Kommission für die Sanierung von Niveauübergängen

Da der Bund als Gesetzgeber über den Strassenverkehr, das Eisenbahnwesen und – wenigstens zum Teil – auch über den Strassenbau an einer noch stärkeren Förderung der Sicherheit des Verkehrs auf Schiene und Strasse interessiert ist, hat der Bundesrat im Oktober 1960 das damalige Post- und Eisenbahndepartement beauftragt, eine Expertenkommission zu ernennen mit dem Auftrag, alle zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse auf den Niveauübergängen erforderlichen Massnahmen zu prüfen und zu beantragen.

Angesichts der Dringlichkeit der zu lösenden Probleme nahm die aus Vertretern der Bundesbehörden, der Kantone und der interessierten Verbände gebildete Kommission ihre Arbeit unter dem Vorsitz von Herrn Staatsrat E. von Roten, Sitten, unverzüglich auf. Entsprechend ihrer Aufgabe:

- Erstellen eines befristeten Gesamtplanes für die Beseitigung oder bessere Sicherung der Niveauübergänge,
- Erstellen eines Kostenvoranschlages mit Vorschlägen für die Finanzierung,
- Ausarbeiten von Richtlinien für die Aufhebung oder die geeignetste Sicherung und Signalisierung der Kreuzungen zwischen Schiene und Strasse,

hat sie ihre Arbeit in vier Teilgebiete aufgeteilt und besondere Arbeitsgruppen bestellt, nämlich die Gruppe für das Gesamtprogramm, die Gruppe für Finanz- und Rechtsfragen, die Unterkommission für Sicherungsanlagen und Signalisierung und die Gruppe für Aufklärung der Öffentlichkeit und Sofortmassnahmen.

Im April 1963 erstattete die Kommission dem Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartement ihren Schlussbericht, der kurz zusammengefasst zu folgenden Ergebnissen kommt:

- Die Sanierung der Niveauübergänge ist nach einem Gesamtprogramm und einem Dringlichkeitsprogramm zu verwirklichen. Das Gesamtprogramm sieht die Sanierung von 798 Übergängen binnen zehn Jahren vor, mit Kosten von rund 490 Millionen Franken (Stand Dezember 1962). Eine erste Sanie-

rungetappe für 190 Niveauübergänge und Kosten von rund 161 Millionen Franken soll als Dringlichkeitsprogramm in drei Jahren durchgeführt werden.

- 112 Übergänge des Gesamtprogrammes (davon 61 im Dringlichkeitsprogramm) liegen auf Strassen, die zu dem mit Bundeshilfe auszubauenden Hauptstrassennetz gehören. Eine Bundeshilfe ist somit für 686 Übergänge mit Kosten von 393 Millionen Franken erforderlich (davon 129 im Dringlichkeitsprogramm mit Kosten von 97 Millionen Franken).
- Die Sanierung von Niveauübergängen sollte auf allen Strassen nach denselben Grundsätzen unterstützt werden, wie sie für das mit Bundeshilfe auszubauende Hauptstrassennetz gelten.
- Zur Finanzierung sollen Mittel aus dem Treibstoffzollanteil eingesetzt werden. Der Bundesbeschluss vom 23. Dezember 1959 über die Verwendung des für den Strassenbau bestimmten Anteils am Treibstoffzollertrag ist daher entsprechend zu ändern.
- Zur besseren Sicherung und Signalisierung von Niveauübergängen sind Bau-richtlinien auszuarbeiten, die den internationalen Übereinkünften zur Vereinheitlichung Rechnung tragen. Niveauübergänge auf Hauptstrassen, die bisher nur mit Blinklichtanlagen ausgerüstet sind, sollen durch automatische Schranken ergänzt werden.
- Die Aufklärung der Öffentlichkeit über die Gefahren an Niveauübergängen muss weitergeführt werden.

III. Antrag des Bundesrates

A. Allgemeines

Der Bundesrat ist bereit, im Sinne der Empfehlungen der Expertenkommission durch seine zuständigen Verwaltungsstellen Baurichtlinien ausarbeiten zu lassen und die Aufklärung der Öffentlichkeit nach den Vorschlägen der Kommission zu fördern. Von erster Dringlichkeit und – der hohen Kosten wegen – von besonderer Bedeutung ist aber die Aufhebung oder Sicherung möglichst vieler Bahnübergänge selbst, d.h. der Ersatz dieser Übergänge durch Unter- oder Überführungen, die Anlage von Voll- und Halbbarrieren oder Blinklichtern. Diese baulichen Massnahmen sollen durch unsere Vorlage entscheidend gefördert werden.

1. Das Sanierungsprogramm und seine Kosten

Wie oben erwähnt, hat die Kommission für die Sanierung von Niveauübergängen ein Gesamtprogramm und ein Dringlichkeitsprogramm ausgearbeitet. Das Gesamtprogramm stellt sich wie folgt dar:

	Total des Gesamtprogramms		davon auf Hauptstrassen		nicht auf Hauptstrassen	
	Anzahl Niveauübergänge	Kosten Millionen Franken	Anzahl Niveauübergänge	Kosten Millionen Franken	Anzahl Niveauübergänge	Kosten Millionen Franken
SBB.	426	379,64	36	39,40	390	340,24
Privatbahnen und Verbindungsbahnen	372	109,95	76	57,36	296	52,59
Gesamtprogramm total	798	489,59	112	96,76	686	392,83

Auf dem Liniennetz der SBB weist das Gesamtprogramm 426 Sanierungen auf. Davon sind 421 Ersatzbauwerke (Unter- oder Überführungen). Als Mindestdauer zur Verwirklichung des Gesamtprogrammes ist ein Zeitraum von 8 bis 9 Jahren anzunehmen. Bei den Privatbahnen sind nur 104 von insgesamt 372 zu sanierenden Übergängen als Aufhebungen mit Unter- oder Überführungen geplant. 268 Übergänge wären durch Barrieren, Blinklichter oder Sichtverbesserungen zu sichern.

Innerhalb dieses Gesamtprogrammes hat die Kommission die Sanierung jener Niveauübergänge in ein Dringlichkeitsprogramm zusammengefasst, die sofort an die Hand genommen werden sollte. Dieses Programm weist die in der nachfolgenden Tabelle enthaltenen Positionen auf:

	Total des Dringlichkeitsprogramms		davon auf Hauptstrassen		nicht auf Hauptstrassen	
	Anzahl Niveauübergänge	Kosten Millionen Franken	Anzahl Niveauübergänge	Kosten Millionen Franken	Anzahl Niveauübergänge	Kosten Millionen Franken
SBB.	93	101,50	27	29,40	66	72,10
Privatbahnen und Verbindungsbahnen	97	59,47	34	34,55	63	24,92
Dringlichkeitsprogramm total.	190	160,97	61	63,95	129	97,02

2. Die Finanzierung des Sanierungsprogrammes

Wie aus dem Schlussbericht der Expertenkommission hervorgeht, hat die Arbeitsgruppe für Finanz- und Rechtsfragen einlässliche Untersuchungen und Erörterungen darüber angestellt, wie dem in Frage stehenden Sanierungswerk durch eine gegenüber der heutigen Regelung zusätzliche Finanzierung jenes Stimulans gegeben werden könnte, das zur fristgerechten Verwirklichung des Sicherungsprogrammes nötig ist. Folgende Möglichkeiten wurden ins Auge gefasst:

- Eine vermehrte finanzielle Unterstützung der bahnseitigen Sicherungsmassnahmen. Diese Lösung würde insofern am Ziele vorbeiführen, als bei der Kostenverteilung gemäss Artikel 26 des Eisenbahngesetzes in den überwiegenden Fällen der Strasseneigentümer stärker belastet wird, weil die Ursache der Sanierung vorab im stark zunehmenden Strassenverkehr liegt.
- Eine Beitragsleistung des Bundes an die bahn- und strassenseitigen Kosten der Sanierungen gestützt auf Artikel 23 der Bundesverfassung. Die landesweite Sanierung der Niveauübergänge wurde damit in ihrer Gesamtheit als ein im Interesse der Eidgenossenschaft liegendes öffentliches Werk betrachtet. Wenngleich die Kommission mehrheitlich der Auffassung war, eine derartige Interpretation wäre rechtlich zulässig, wurde diese Lösung verlassen, weil damit in der Subventionierung öffentlicher Werke eine Praxis eingeschlagen würde, deren Ende kaum überblickt werden könnte.
- Die finanzielle Unterstützung des jeweiligen Strasseneigentümers aus dem für den Strassenbau bestimmten Treibstoffzollanteil. Diese Lösung verspricht eine zweckmässige Bundeshilfe; sie lässt sich auch zwanglos in das bestehende Eisenbahn- und Strassenbaurecht des Bundes einfügen.

Mit der Expertenkommission hat daher auch der Bundesrat diesem letzteren Finanzierungsvorschlag zugestimmt.

Seit dem 1. Januar 1959 wird der für den Strassenbau bestimmte Anteil am Treibstoffzollertrag gestützt auf den bereits erwähnten Bundesbeschluss vom 23. Dezember 1959 (AS 1960, 368) jährlich wie folgt verteilt:

- a. 40 Prozent für den Anteil des Bundes an den Kosten der Nationalstrassen;
- b. 22 Prozent für Beiträge an das vom Bundesrat bezeichnete Hauptstrassen-netz;
- c. 30 Prozent für Beiträge an die allgemeinen Strassenkosten der Kantone;
- d. 8 Prozent für zusätzliche Beiträge an die Strassenlasten der Kantone, die eines Finanzausgleiches bedürfen.

Die Vermutung der Bundesbehörden, dass der für den Ausbau der Hauptstrassen bereitgestellte Anteil (22 %) etwas hoch bemessen sei, weil die Kantone neben dem beginnenden Nationalstrassenbau gar nicht in der Lage sein durften, auch die Arbeiten am Hauptstrassennetz wesentlich zu fördern, hat sich bewahrheitet. Wenngleich die für die Hauptstrassen verfügbaren Mittel in jedem der inzwischen vom Bundesrat beschlossenen generellen Ausbauprogramme vollumfänglich verteilt wurden, ja die Meldungen verschiedener Kantone erheblich gekürzt werden mussten, sind in den letzten Jahren durchwegs rund 70 Millionen Franken des Hauptstrassenkredites unbenutzt geblieben. Diese Summe ist inzwischen durch die Umbuchung jener Beträge, die nach 1959 noch aus Hauptstrassenkrediten für den Neubau oder Ausbau nunmehriger Nationalstrassen ausgerichtet wurden, auf rund 120 Millionen Franken angestiegen. Heute weniger denn je muss angenommen werden, dass die Kantone in der Lage sind, den Ausbau der Hauptstrassen so zu fördern, dass sich diese unabgeru-

fenen Mittel bald entscheidend verringern würden. Die Bundesbehörden teilen daher die Auffassung der Expertenkommission, dass vom Anteil der Hauptstrassen am Treibstoffzollertrag ohne Schaden ein gewisser Betrag abgezweigt und für Beiträge an die strassenseitigen Kosten der Aufhebung oder Sicherung von Niveauübergängen verwendet werden kann. Mit der Kommission ist der Bundesrat auch der Auffassung, dass dieser Betrag im Rahmen von 3/22 der heutigen 22 Prozent des Anteils der Hauptstrassen liegen dürfte. Im Jahre 1964, also zu Beginn des Sanierungsprogrammes, würde dies einen Betrag von rund 7,5 Millionen Franken ausmachen, der in den nächsten Jahren mit steigendem Treibstoffzollertrag auf 10 Millionen Franken und mehr anwachsen würde. Im Zeitraum bis 1973, d.h. binnen zehn Jahren nach dem mutmasslichen Beginn des Sanierungsprogrammes, stünden damit für die Sanierung der Niveauübergänge rund 100 Millionen oder im Durchschnitt 10 Millionen Franken pro Jahr zur Verfügung.

Nach den Kostenberechnungen der Expertenkommission erforderte die Verwirklichung des Gesamtprogrammes und des Dringlichkeitsprogrammes überschlagsmässig folgende Mittel:

	Gesamtprogramm (10 Jahre)	Dringlichkeitsprogramm (3 Jahre)
Gesamtkosten (ohne Niveauübergänge auf Hauptstrassen). . .	rund 400 Mio Franken	rund 100 Mio Franken
Davon von den Strasseneigentümern zu tragen (durchschnittlich 70 %)	rund 270 Mio Franken	rund 70 Mio Franken
Bundesbeiträge an die Strasseneigentümer (durchschnittlich 40 %)	rund 100 Mio Franken	rund 30 Mio Franken

Stehen dem Bunde – nach unserem Finanzierungsvorschlag – für Beiträge an die Aufhebung oder Sicherung der Niveauübergänge jährlich rund 10 Millionen Franken zur Verfügung, so dürften also diese Mittel zur Verwirklichung der vorgesehenen Sanierungsprogramme genügen.

Wir möchten nicht unerwähnt lassen, dass die Schweizerische Baudirektorenkonferenz, die das Problem der Sanierung der Niveauübergänge an ihrer Sitzung vom 5. April 1963 behandelte, diesem Vorgehen zugestimmt hat. Aber auch die Vertreter der Automobilverbände haben das Sanierungsprogramm und die entsprechende Finanzierung nicht nur in der Expertenkommission gebilligt, sondern nachträglich durch ihre Kluborgane bestätigen lassen.

B. Erläuterung der Vorlage

Der beiliegende Entwurf zu einem Bundesbeschluss über Beiträge an die Aufhebung oder Sicherung von Niveauübergängen stützt sich auf die Artikel 26 (Eisenbahngesetzgebung) und 36^{ter} (Finanzierung des Strassenwesens durch den

Bund) der Bundesverfassung. Wenngleich sich der Beschluss nur auf die Finanzierung der strassenseitigen Kosten der Sanierung von Niveauübergängen bezieht, ist ein Hinweis auf Artikel 26 der Bundesverfassung deshalb erforderlich, weil die Aufstellung der Bauprogramme, die Projektgenehmigung und die Bauaufsicht auch Eisenbahnrecht beschlagen. Es ist indessen festzuhalten, dass die Sanierung der Niveauübergänge – im Rahmen dieser Vorlage – nicht auf dem Wege des Zwanges, sondern durch finanzielle Unterstützung gefördert werden soll; weder wird die bestehende Kompetenzausscheidung zwischen dem Bund als Inhaber der Eisenbahnhoheit und den Kantonen als Trägern der Strassenhoheit geändert, noch sollen die bestehenden Kompetenzen des Bundes gegenüber den Eisenbahnen ausgeweitet werden. Gewahrt bleibt auch die Zuständigkeit des Bundesgerichtes zum Entscheid von Streitigkeiten zwischen Strasseneigentümer und Bahnunternehmung über die gesetzliche Kostentragungspflicht (Art. 40, Abs. 2 EG).

Artikel 36ter der Bundesverfassung verpflichtet den Bund, nach Massgabe der Gesetzgebung drei Fünftel des Reinertrages der Treibstoffzölle für bestimmte Strassenzwecke zu verwenden. Die Sanierung von Niveauübergängen entspricht zweifellos dieser Zweckbestimmung. Es stellt sich jedoch die Frage, ob Artikel 36ter, Absatz 1, Buchstabe c nicht den Kantonen das Recht einräumen will, über die Verwendung der allgemeinen Kostenbeiträge uneingeschränkt nach eigenem Ermessen zu entscheiden. Träfe dies zu, dann wäre die Verfassungsmässigkeit des vorliegenden Entwurfes fraglich, soweit darin der Bund die Kompetenz in Anspruch nimmt, einen Teil der Beiträge für die Sanierung von Niveauübergängen zu reservieren und im einzelnen zu entscheiden, welche Übergänge mit Bundesmitteln gesichert und wie hoch die Beiträge bemessen werden sollen. Der Wortlaut von Artikel 36ter räumt den Kantonen jedoch kein uneingeschränktes Entscheidungsrecht ein. Absatz 1, Buchstabe c spricht nicht einmal von Beiträgen an die Kantone, sondern von Beiträgen für bestimmte Zwecke, nämlich für die Deckung von Strassenkosten. Man könnte allerdings einwenden, die in Artikel 36ter, Absatz 1, Buchstabe c erwähnten allgemeinen Beiträge seien an die Stelle des alten Benzinzollviertels getreten, und auf den letzteren hätten die Kantone ein Recht gehabt. Allein schon im Bundesbeschluss vom 21. Dezember 1950 über die Verteilung der Treibstoffzölle (AS 1951, 165) nahm der Bund die Kompetenz zur Aufstellung von Verteilungsvorschriften in Anspruch. Artikel 4 bestimmte, die allgemeinen Beiträge seien «in erster Linie für die Instandstellung und den richtigen Unterhalt der dem allgemeinen Durchgangs- und Postautomobilverkehr dienenden Strassen und auch zur Beseitigung der Niveauübergänge zu verwenden». Was heute in Aussicht genommen wird, ist eine Konkretisierung einer schon früher vom Bund aufgestellten abstrakten Verpflichtung.

Artikel 1 und 2 des Beschlussesentwurfes umschreiben den Geltungsbereich der Vorlage. Besondere Beiträge an die strassenseitigen Kosten der Sanierung von Niveauübergängen können immer dann ausgerichtet werden, wenn die Sanierung dieser Kreuzungen nicht Bestandteil eines Nationalstrassenprojektes ist und damit ganz oder teilweise aus Nationalstrassenkrediten finanziert wer-

den kann, oder wenn es sich nicht um das Ausbauprojekt eines Hauptstrassenabschnittes handelt, das aus Hauptstrassenmitteln subventioniert wird. Die bahnseitigen Kosten der Sanierungen sind von den Eisenbahnunternehmungen zu tragen, die ihrerseits nach Massgabe der Eisenbahngesetzgebung Bundesbeiträge beanspruchen können.

In Artikel 3 sind die erforderlichen Mittel für die Ausrichtung der Bundesbeiträge aus dem Anteil des Strassenbaues am Treibstoffzollertrag abzuweisen. Dies erfordert eine Revision der Artikel 1 und 15 des Bundesbeschlusses vom 23. Dezember 1959 über die Verwendung des für den Strassenbau bestimmten Anteils am Treibstoffzollertrag. So sind durch eine Änderung von Artikel 1, Absatz 1, Buchstaben *b* und *c* jenes Beschlusses vom Anteil der Hauptstrassen 3/22 abzuweisen und dem Anteil für allgemeine Beiträge zuzuweisen, damit durch eine Revision von Artikel 15 desselben Beschlusses der für die Sanierung von Niveauübergängen erforderliche Betrag ausgeschieden werden kann. Die Revision von zwei Artikeln des Bundesbeschlusses vom Dezember 1959 mag etwas kompliziert erscheinen, sie ist aber deshalb unerlässlich, weil Artikel 1 jenes Beschlusses inhaltlich mit Artikel 36ter der Bundesverfassung übereinstimmt und weil der in diesem Verfassungsartikel umschriebene Begriff des Hauptstrassennetzes ohne Verfassungsrevision nicht in einem Ausführungsbeschluss abgeändert, d. h. beispielsweise durch den neuen Begriff der «Sanierung von Niveauübergängen auf dem übrigen Strassennetz» erweitert werden könnte.

Nach Artikel 4 des Beschlussesentwurfes sollen sich die Bundesbeiträge an die strassenseitigen Kosten der Sanierung von Niveauübergängen ungefähr in dem Rahmen halten, der für die Aufhebung von Niveauübergängen auf dem Hauptstrassennetz gilt. Die Kompetenz, über die Gewährung von Beiträgen und die Bemessung der Beitragssätze im Einzelfalle zu befinden, wird dem Bundesrat übertragen. Diese Entscheidungen setzen indessen eine vorgängige enge Fühlungnahme zwischen den zuständigen Bundesbehörden, den Kantonen und Eisenbahnunternehmungen voraus. Da nach dem vorliegenden neuen Bundesbeschluss ausser dem Bau von Über- und Unterführungen auch die Anlage von Barrieren und Blinklichtanlagen usw. subventioniert werden kann, sollen künftighin auch auf dem Hauptstrassennetz die Kosten für derartige Nebenanlagen subventionsberechtigt sein, sofern sich die Übergänge im Zuge einer durchgehenden Korrektur befinden.

Das Verfahren für die Bestimmung der durch Beiträge zu fördernden Projekte, die Projektgenehmigung, die Überwachung der Bauarbeiten und die Abrechnung wird vom Bundesrat in besonderen Ausführungsbestimmungen geregelt (Art. 5). Dabei ist eine enge Fühlungnahme zwischen den beteiligten Bundesämtern, den Kantonen, den Bundesbahnen und den Privatbahnen unerlässlich. Weil die Sanierung der Niveauübergänge primär Fragen der Projektierung und des Baues von Strassen betrifft, und die strassenseitigen Beiträge aus Mitteln des Treibstoffzolles bestritten werden sollen, würde seitens des Bundes das Eidgenössische Departement des Innern, bzw. sein Amt für Strassen- und Flussbau geschäftsführend sein.

Der Bundesbeschluss soll nach unbenütztem Ablauf der Referendumsfrist oder nach erfolgtem positivem Volksentscheid rückwirkend auf den 1. Januar 1964 in Kraft treten, damit er seine Wirkungen möglichst bald entfalten kann (Art. 5).

Da durch den vorliegenden Beschlussesentwurf der allgemeinverbindliche Bundesbeschluss vom 28. Dezember 1959 über die Verwendung des für den Strassenbau bestimmten Anteils am Treibstoffzollertrag geändert werden soll, ist auch der vorliegende Beschluss in die Form eines allgemeinverbindlichen Erlasses zu kleiden (Art. 6).

Über die Verfassungsmässigkeit des vorgeschlagenen Bundesbeschlusses haben wir uns eingangs dieses Abschnittes ausgesprochen.

Gestützt auf diese Ausführungen beehren wir uns, Ihnen die Annahme des beiliegenden Beschlussesentwurfes zu empfehlen, und wir versichern Sie, Herr Präsident, hochgeehrte Herren, unserer vollkommenen Hochachtung.

Bern, den 29. Oktober 1963.

Im Namen des Schweizerischen Bundesrates,

Der Bundespräsident:

Spühler

Der Bundeskanzler:

Ch. Oser

(Entwurf)

Bundesbeschluss
über
Beiträge an die
Aufhebung oder Sicherung von Niveauübergängen

Die Bundesversammlung
der Schweizerischen Eidgenossenschaft,
gestützt auf die Artikel 26 und 36^{ter} der Bundesverfassung,
nach Einsicht in eine Botschaft des Bundesrates vom 29. Oktober 1963,
beschliesst:

Art. 1

Dieser Bundesbeschluss gilt für die Aufhebung oder Sicherung von niveaugleichen Kreuzungen zwischen Eisenbahnen und Strassen (Niveauübergänge). Er ist nicht anwendbar, wenn an diese Massnahmen bereits auf Grund der Bundesgesetzgebung über die Nationalstrassen und den Ausbau des Hauptstrassennetzes Bundesbeiträge ausgerichtet werden.

Art. 2

Der Bund fördert die Aufhebung oder Sicherung von Niveauübergängen durch Beiträge an die nach der Eisenbahngesetzgebung vom Strasseneigentümer zu tragenden Kosten.

Art. 3

¹ Der Bund leistet seine Beiträge aus dem für den Strassenbau bestimmten Anteil am Treibstoffzollertrag (Anteil für allgemeine Beiträge).

² Artikel 1, Absatz 1, Buchstaben *b* und *c* sowie Artikel 15 des Bundesbeschlusses vom 23. Dezember 1959 über die Verwendung des für den Strassenbau bestimmten Anteils am Treibstoffzollertrag werden durch folgende Fassung ersetzt:

Art. 1, Abs. 1, Buchstaben b und c

- b.* Zu 19 Prozent für Beiträge an die Kosten des Baues von Hauptstrassen im Alpengebiet und ausserhalb des Alpengebietes, die zu einem vom Bundesrat zu bezeichnenden Netz gehören.

- c. Zu 33 Prozent für allgemeine Beiträge an die Kosten der dem Motorfahrzeug geöffneten Strassen.

Art. 15

¹ Vom Anteil für allgemeine Beiträge an die Kosten der dem Motorfahrzeug geöffneten Strassen werden vorweg abgezogen:

- a. ein Elftel für Beiträge an die Aufhebung oder Sicherung von Niveauübergängen;
- b. ein allfälliger Ausgleichsbetrag gemäss Artikel 1, Absatz 2.

² Der Bundesrat verteilt den verbleibenden Betrag wie folgt auf die Kantone:

- a. Zu zwei Dritteln nach dem Verhältnis der Gesamtausgaben, die der Kanton für das dem Motorfahrzeugverkehr dienende Strassennetz in den drei letzten dem Subventionsjahre vorangehenden Jahren gemacht hat, zu den entsprechenden ausgewiesenen Ausgaben sämtlicher Kantone. Die Leistungen des Bundes an die Kosten der Nationalstrassen, der Hauptstrassen und der Aufhebung oder Sicherung von Niveauübergängen sowie die auf Motorfahrzeugen erhobenen kantonalen Steuern und Gebühren werden von den Gesamtausgaben des Kantons abgezogen. Dagegen werden die Leistungen von Gemeinden und Dritten an die Kantonsstrassen, soweit diese Leistungen aus der Staatsrechnung ersichtlich sind, von den Gesamtausgaben des Kantons nicht abgezogen.
- b. Zu einem Drittel nach bestimmten, den Strassenlängen entsprechenden prozentualen Ansätzen.

Art. 4

¹ Die Beiträge des Bundes betragen in der Regel 30 bis 50 Prozent der in den genehmigten Voranschlägen ausgewiesenen Kosten, die der Strasseneigentümer zu tragen hat.

² Der Bundesrat entscheidet nach Anhören der Kantone und Eisenbahnen im Einzelfalle über die Gewährung von Beiträgen. Er bemisst die Beitragssätze nach der Finanzkraft des Strasseneigentümers, der Bedeutung des Werkes und dessen Kosten.

Art. 5

Dieser Beschluss tritt rückwirkend auf den 1. Januar 1964 in Kraft. Der Bundesrat erlässt die Vollzugsvorschriften.

Art. 6

Der Bundesrat wird beauftragt, gemäss den Bestimmungen des Bundesgesetzes vom 17. Juni 1874 betreffend Volksabstimmung über Bundesgesetze und Bundesbeschlüsse die Bekanntmachung dieses Bundesbeschlusses zu veranlassen.

Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung über Beiträge an die Aufhebung oder Sicherung von Niveauübergängen (Vom 29. Oktober 1963)

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1963
Année	
Anno	
Band	2
Volume	
Volume	
Heft	45
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	8843
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	14.11.1963
Date	
Data	
Seite	1084-1095
Page	
Pagina	
Ref. No	10 042 317

Das Dokument wurde durch das Schweizerische Bundesarchiv digitalisiert.

Le document a été digitalisé par les Archives Fédérales Suisses.

Il documento è stato digitalizzato dell'Archivio federale svizzero.