

Bericht des Regierungsrats zu einem Kantonsratsbeschluss über einen Rahmenkredit für Kantonsbeiträge an die zb Zentralbahn AG für die Aufhebung und Sanierung von Niveauübergängen in den Jahren 2010 und 2011

vom 8. September 2009

Herr Präsident
Sehr geehrte Damen und Herren Kantonsräte

Wir unterbreiten Ihnen den Entwurf zu einem Kantonsratsbeschluss über einen Rahmenkredit für Kantonsbeiträge an die zb Zentralbahn AG für die Aufhebung und Sanierung von Niveauübergängen in den Jahren 2010 und 2011 mit den nachfolgenden Erläuterungen und dem Antrag, auf die Vorlage einzutreten.

Sarnen, 8. September 2009

Im Namen des Regierungsrats

Landammann: Hans Matter

Landschreiber: Dr. Stefan Hossli

1. Ausgangslage

Gestützt auf Art. 19 Abs. 1 des Eisenbahngesetzes vom 20. Dezember 1957 (EBG; SR 742.101) i. V. m. Art. 37f der Eisenbahnverordnung vom 23. November 1983 (EBV, SR 742.141.1) haben die Bahnunternehmungen die Verpflichtung, alle Bahnübergänge, die nicht den Vorschriften von Art. 37b und 37c EBV entsprechen, aufzuheben oder bis spätestens 31. Dezember 2014 anzupassen.

Bis Ende der 90er Jahre wurde die Finanzierung der Kosten für die Aufhebung oder Sanierung dieser nicht den Vorschriften entsprechenden Bahnübergängen in der ganzen Schweiz durch die heute aufgehobene Verkehrstrennungsverordnung des Bundes in zwei Schritten festgelegt: In einem ersten Schritt wurde durch das Bundesamt für Strassen (ASTRA) der Bundesbeitrag bestimmt (Kanton Obwalden 69 Prozent). In einem zweiten Schritt wurden dann die Restkosten nach einem fixen Schlüssel auf die Beteiligten aufgeteilt (Strasse 75 Prozent, Schiene 25 Prozent).

Im Rahmen des Stabilisierungsprogramms 1998 waren die Kantone bereit, einen Sparbeitrag an die Sanierung des Bundeshaushalts zu leisten. Darunter fiel auch der Wegfall der Bundesbeiträge an die Aufhebung oder Sanierung von Bahnübergängen. Wie und in welchem Umfang die Kantone Beiträge an die Aufhebung oder Sanierung von Bahnübergängen leisten wollten, haben sie seit diesem Zeitpunkt selber zu bestimmen.

2. Erlass kantonalen Gesetzesgrundlagen

Der Kanton Obwalden legte aufgrund dieser Situation auf Bundesebene bei der Gesamtrevision des Gesetzes über die Förderung des öffentlichen Verkehrs vom 28. November 2002 (öVG; GDB 772.1) in Art. 12 fest, dass der Kanton subsidiär Beiträge an die Aufhebung oder Sicherung von Niveauübergängen ausrichtet, wenn die Mittel aus den mehrjährigen Investitionsprogrammen des Bundes nach der heute nicht mehr gültigen Verkehrstrennungsverordnung nicht ausreichen oder ganz entfallen. Der Kantonsbeitrag beträgt dabei in der Regel höchstens zwei Drittel des vom Bund gemäss Verkehrstrennungsverordnung zu leistenden Anteils (46 statt 69 Prozent).

Art. 12 öVG regelt nur den ersten Schritt der Finanzierung, nämlich den Ersatz der Bundesbeiträge durch Kantonsbeiträge. Der zweite Schritt, die Aufteilung der Restkosten nach Abzug des Kantonsbeitrages unter den direkt Beteiligten, dem Bahnunternehmen und dem Wegeigentümer, ist im kantonalen Gesetz nicht geregelt worden. Für diesen zweiten Schritt gelten die Bundesvorschriften in den Art. 25 bis 29 und 32 EBG, nach denen in jedem Einzelfall für die Ermittlung des Kostenteilers unter den Beteiligten eine Interessenabwägung durchzuführen ist. Wenn sich die Beteiligten nicht auf einen Kostenteiler einigen können, entscheidet gemäss Art. 40 Abs. 2 EBG das Bundesamt für Verkehr (BAV) über die Kostenaufteilung. Die dabei festgelegten Restkosten des beteiligten Bahnunternehmens werden über die separat mit dem Bund und den Kantonen vereinbarten, vierjährigen Investitionsprogramme finanziert.

Gestützt auf diese ab dem 1. Januar 2003 gültigen, vorerwähnten Gesetzesbestimmungen, wurden in den Jahren 2004 bis 2006 acht Bahnübergänge auf der Brüniglinie – insbesondere auch drei vom Bund als besonders gefährlich eingestufte Bahnübergänge – bei Gesamtkosten von Fr. 2 809 815.– mit Kantonsbeiträgen von insgesamt Fr. 1 047 021.– saniert.

Im kantonalen Gesetz über die Umsetzung der Neugestaltung des Finanzausgleichs und der Aufgabenteilung zwischen Bund und Kantonen (Mantelerlass-NFA) vom 29. Juni 2007, das seit 1. Januar 2008 in Kraft steht, ist Art. 12 öVG angepasst und bezüglich der Aufteilung der Restkosten nach den Bestimmungen des EBG ergänzt worden. In seiner heute gültigen Fassung legt Art. 12 öVG fest, dass der Kanton an die Aufhebung oder Sicherung von Niveauübergängen Beiträge ausrichten kann und dass der Kantonsbeitrag in der Regel bis zu 50 Prozent der anrechenbaren Bau- und Unterhaltskosten beträgt, wobei sich die Höhe des Kantonsbeitrags nach der Strassenklasse (von Hauptstrasse bis Fussweg) und dem öffentlichen oder privaten Charakter der Wegrechte richtet (Schritt 1). Anschliessend sind die Restkosten nach Abzug des Kantonsbeitrags gemäss Art. 12 Abs. 2 öVG nach Art. 25 bis 29 und Art. 32 EBG aufzuteilen (Schritt 2).

3. Liste der Zentralbahn für Sanierungsmassnahmen

Aufgrund des gesetzlichen Auftrags zur Aufhebung oder Sanierung der nicht den Vorschriften entsprechenden Bahnübergänge bis Ende 2014, haben die Brünigbahn und die Luzern-Stans-Engelberg-Bahn (seit 1. Januar 2005: zb Zentralbahn AG) dem BAV im September 2003 je eine Liste aller noch nicht sanierten oder aufgehobenen Bahnübergänge auf ihren Strecken abgeliefert. Gemäss diesen beiden Listen sind im Kanton Obwalden 64 Bahnübergänge noch nicht den Vorschriften angepasst oder aufgehoben worden. Für diese 64 Bahnübergänge hat die Zentralbahn nun jeweils einzelne Lösungsvorschläge mit Kostenschätzungen erarbeitet. Werden alle in den beiden Listen vorgeschlagenen Aufhebungs- und Sanierungsprojekte ausgeführt, ergeben sich im Kanton Obwalden auf der Brüniglinie Gesamtkosten von rund Fr. 7 175 000.– und auf der Strecke Grafenort–Engelberg Gesamtkosten von rund Fr. 2 292 000.–.

4. Höhe der Kantonsbeiträge

Basierend auf den gesetzlichen Grundlagen und den beiden Listen der Aufhebungs- und Sanierungsprojekte schlägt der Regierungsrat abgestufte Prozentsätze für die Kantonsbeiträge bei den einzelnen Sanierungs- und Aufhebungsmassnahmen vor. Dabei hat er

sich neben den vom Gesetz vorgeschriebenen Kriterien der Strassenklasse und des Charakters des Wegrechtes auch am Sicherheitsgrad der vorgeschlagenen Massnahme orientiert.

Weil in jedem Fall – insbesondere aber bei wenig befahrenen oder begangenen Bahnübergängen – die Aufhebung des Übergangs den höchsten Sicherheitsgrad erreicht, ist der Regierungsrat der Ansicht, dass bei jeder Aufhebung eines Niveauüberganges 100 Prozent der anfallenden Kosten (Entschädigung für das aufgehobene Wegrecht, Grundbuch- und Notariatskosten für die Löschung des Wegrechtes sowie Abbruch- und Rückbaukosten des Bahnüberganges) vom Kanton übernommen werden sollen. Mit der vorgeschlagenen Kostenübernahme von 100 Prozent bei der Aufhebung eines Niveauüberganges weicht er wegen des hohen Sicherheitsstandards vom Grundsatz gemäss Art. 12 Abs. 2 öVG ab, mit Kantonsbeiträgen in der Regel bis zu 50 Prozent der anrechenbaren Bau- und Unterhaltskosten zu übernehmen.

Bei der Sanierung der übrigen Bahnübergänge sollen mit den Kantonsbeiträgen gestützt auf Art. 12 Abs. 2 und 3 öVG die folgenden Prozentsätze der anrechenbaren Bau- und Unterhaltskosten übernommen werden:

Strassenklasse	Wegrechtcharakter	Kantonsanteil
1 – 2 (Haupt- oder Sammelstrasse)	öffentlich	50%
1 – 2 (Haupt- oder Sammelstrasse)	privat	45%
3 – 4 (Erschliessungsstrasse oder Fahrweg)	öffentlich	40%
3 – 4 (Erschliessungsstrasse oder Fahrweg)	privat	35%
5 – 6 (Feld- oder Fussweg)	öffentlich	30%
5 – 6 (Feld- oder Fussweg)	privat	25%

Die Restkosten der Sanierungen nach Abzug des Kantonsbeitrages sind von den Beteiligten (Bahnunternehmen und Wegeigentümer) gemäss den Bestimmungen in Art. 12 Abs. 2 des öVG nach Art. 25 bis 29 und Art. 32 EBG aufzuteilen.

5. Rahmenkredit 2010 und 2011 für Kantonsbeiträge

5.1. Beitragsgesuch

Gestützt auf Art. 12 öVG hat die Zentralbahn am 2. September 2009 beim Kanton Obwalden für die Mehrheit der Bahnübergänge auf dem Gebiet der Gemeinde Engelberg und für einige Bahnübergänge auf dem Obwaldner Teil der Brüniglinie ein Gesuch für Kantonsbeiträge an die Kosten der Aufhebung oder Sanierung von Niveauübergängen eingereicht. Dieses Gesuch betrifft die Aufhebung oder Sanierung von Niveauübergängen in den Jahren 2010 und 2011.

5.2 Finanzierungsform

Weil der Kanton Obwalden gemäss Art. 30 Abs. 1 der Finanzhaushaltsverordnung vom 25. März 1988 (GDB 610.11) den Rahmenkredit als Verpflichtungskredit für ein Programm kennt, schlägt der Regierungsrat vor, der Zentralbahn einen zwei Jahre gültigen Rahmenkredit in der Form einer Programmfinanzierung zu gewähren. Die „offener“ gestaltete Programmfinanzierung erhöht den unternehmerischen Handlungsspielraum des Eisenbahnunternehmens und ermöglicht eine effektive Steuerung des Finanzbedarfes des Bahnunternehmens, weil der Rahmenkredit ein Kostendach bildet, das nicht überschritten werden darf. Die Programmfinanzierung ist auch flexibler, weil die Zentralbahn innerhalb der Liste der zu realisierenden Projekte des zweijährigen Programms ihre eigenen Prioritäten setzen und unterschiedliche Abrechnungsergebnisse der einzelnen Projekte untereinander ausgleichen kann. Auch der Kanton Nidwalden gewährt der Zentralbahn für diesen Bereich einen Rahmenkredit in Form einer Programmfinanzierung. Dieser Rahmenkredit betrifft aber den gesamten Zeitraum von 2009 bis 2014, der gemäss

Art. 37f EBV noch für die Aufhebung oder Sanierung von nicht den Vorschriften entsprechenden Bahnübergängen zur Verfügung steht.

5.3 Bahnübergänge auf der Strecke Grafenort–Engelberg

Die Projektierungsarbeiten für die Aufhebung oder Sanierung von Bahnübergängen auf der Strecke Grafenort–Engelberg sind bereits weit fortgeschritten, teilweise liegen auch schon Offerten der Siemens AG für die bahntechnischen Anlagen der Bahnübergänge vor. Deshalb ist der Kostengenauigkeitsgrad der Berechnungen für diese Linie recht hoch und die ersten Bauarbeiten können bald in Angriff genommen werden.

5.4 Bahnübergänge auf der Strecke Lopper–Brünig

Weil der Bund der Zentralbahn im Rahmen der Stabilisierungsprogramms 2009 bereits für die Jahre 2010 und 2011 Mittel für die Sanierung von Bahnübergängen auf der Brüniglinie zur Verfügung stellt, die im Investitionsprogramm des Bundes für die Brüniglinie ursprünglich erst für die Jahre 2012 bis 2014 eingeplant waren, können auch einige dringende Projekte auf dieser Bahnlinie realisiert werden.

5.5 Kostenrahmen des Sanierungsprogramms 2010 und 2011

Die dem Kanton Obwalden vorliegenden, auf der Strecke Lopper–Brünig aber noch etwas ungenauen Kostenschätzungen der Zentralbahn ergeben für das Sanierungsprogramm der Zentralbahn und den Rahmenkredit 2010 und 2011 des Kantons Obwalden die folgende Kostenübersicht:

Lage des Bahnübergangs	Gesamtkosten	Kantonsbeiträge	Restkosten
Sachseln	1 097 500.–	301 900.–	795 600.–
Giswil	516 500.–	206 700.–	309 800.–
Lungern	916 700.–	355 100.–	561 600.–
Engelberg	1 371 300.–	513 300.–	858 000.–
Total	3 902 000.–	1 377 000.–	2 525 000.–

Für die meisten anderen Projekte auf der Brüniglinie und auch mehrere Projekte in Grafenort sind erst grobe Kostenschätzungen vorhanden und es steht noch nicht definitiv fest, wie viele Bahnübergänge und in welcher Art und Weise sie saniert oder aufgehoben werden. Deshalb unterbreitet der Regierungsrat dem Kantonsrat in diesem Jahr erst einen Rahmenkredit für die Jahre 2010 und 2011.

5.6 Ausblick: Rahmenkredit 2012 bis 2014

Für die Aufhebung oder Sanierung der übrigen Bahnübergängen auf den Strecken Grafenort–Engelberg und Lopper–Brünig muss die Zentralbahn zuerst noch ein detailliertes Sanierungsprogramm erarbeiten, bevor der Kantonsrat für die Periode 2012 bis 2014 über einen zweiten Rahmenkredit beschliessen kann.

6. Finanzielle Auswirkungen der Kantonsbeiträge

Die Investitionsrechnung des Kantons Obwalden wird durch die Kantonsbeiträge in den Jahren 2010 und 2011 mit insgesamt Fr. 1 377 000.– belastet.

7. Restkosten der Sanierungen

Der vorliegende Bericht befasst sich mit den Kantonsbeiträgen des Kantons Obwalden an die Aufhebung und Sanierung von 17 Niveauübergängen in den Jahren 2010 und 2011. In den separat mit dem Bund und den Kantonen vereinbarten, vierjährigen Investitions-

programmen der Zentralbahn für die Jahre 2007 bis 2010 und 2011 bis 2014 sind auch die der Zentralbahn zugeteilten Restkosten als direkt Beteiligte für diese Sanierungen enthalten. Dabei gilt es zu beachten, dass die Restkosten der Zentralbahn als Beteiligte auf der Brüniglinie vollumfänglich vom Bund übernommen werden, während die gleichen Restkosten auf der Strecke Hergiswil–Engelberg gemäss der Verordnung über die Anteile der Kantone an den Abgeltungen und Finanzhilfen im Regionalverkehr vom 18. Dezember 1995 (KAV; SR 742.101.2) vom Bund mit 57,33 Prozent sowie von den Kantonen Obwalden mit 13,86 Prozent und Nidwalden mit 28,81 Prozent gemeinsam getragen werden. Dadurch finanziert der Kanton Obwalden auch Teile der Restkosten der Zentralbahn bei Bahnübergangssanierungen im Kanton Nidwalden und der Kanton Nidwalden beteiligt sich an den Restkosten der Zentralbahn im Kanton Obwalden.

Beilage:

- Entwurf zu einem Kantonsratsbeschluss über einen Rahmenkredit für Kantonsbeiträge an die zb Zentralbahn AG für die Aufhebung und Sanierung von Niveauübergängen in den Jahren 2010 und 2011.