

86.991

**Interpellation Oester****Gefährliche Chemietransporte.  
Sicherheitsmassnahmen****Transport de produits toxiques.  
Mesures de sécurité**

Siehe Seite 548 hiervor – Voir page 548 ci-devant

*Diskussion – Discussion*

**Oester:** Zunächst danke ich Ihnen bestens dafür, dass Sie Diskussion über unsere Interpellation betreffend gefährliche Chemietransporte beschlossen haben. Das Thema ist eine kurze Aussprache wert.

Im Anschluss an den Grossbrand in Schweizerhalle war überall, namentlich in den Medien und in den Räten, von der Lagerung gefährlicher Stoffe die Rede. Das ist auch verständlich. Zu Recht fragte man sich damals, wie die Gefahren grosser Chemikalienlager für Mensch und Umwelt vermindert werden könnten. Im Verlaufe des Gesprächs, das unsere Fraktion an Ort und Stelle nicht nur mit Vertretern der obersten Geschäftsleitung von Sandoz, sondern auch mit dem basellandschaftlichen Kantonschemiker, Dr. Strauss, geführt hat, wurde dann die Vermutung bestätigt, dass der Transport gefährlicher Substanzen mindestens ebenso grosse Aufmerksamkeit verdient wie deren Lagerung.

Die Interpellation wollte also bewusst den Blickwinkel für die öffentliche Diskussion über Gefahren, die von gewissen chemischen Substanzen und Produkten für Mensch und Umwelt ausgehen, ausweiten und auf Vernachlässigtes hinweisen, bevor es zu einer Chemietransportkatastrophe etwa im Gotthardstrassentunnel kommt. Die Folgen wären gar nicht auszudenken. Darum kann die Kontrolle namentlich auf der Nord-Süd-Achse mit ihren langen Tunneln nicht straff und sorgfältig genug vorgenommen werden. Von dieser Einsicht geht die Interpellation aus.

Nun zur Beantwortung des Bundesrates, für die ich bestens danke. Auf die ersten beiden Fragen schreibt der Bundesrat, die Vorschriften und die Kontrolle auf der Strasse genügten, genauer: «sollten genügen, um nach menschlichem Ermessen schwere Schäden für Mensch und Umwelt zu verhindern.» Steht diese Aussage nicht in einem deutlichen Kontrast zu Pressemeldungen, wonach bei stichprobeweisen Kontrollen schwerste Verstösse gegen die geltenden Vorschriften registriert werden mussten?

Ich erinnere mich, Frau Bundesrätin, in der Zeitung gelesen zu haben, dass man einen Lastwagen erwischt hat, der 16 t einer hochtoxischen Substanz geladen hatte, von der nach internationalen Vorschriften maximal 50 kg hätten geladen werden dürfen. Das hat mich erschreckt. Sie müssen sich vorstellen: Wenn dieser Lastwagen im Gotthardstrassentunnel einen Unfall gehabt hätte, dann wären die Folgen viel verheerender als die von Schweizerhalle gewesen.

Meine weiteren Fragen: Was hat die Kontrolle in Sachen gefährlicher Chemietransporte im Verlaufe dieses Jahres zutage gefördert? Wissen Sie allenfalls etwas Näheres – die Interpellation stammt ja vom letzten Jahr –, wie es in diesem Jahr ausgesehen hat, wer da in die Fänge gegangen ist, und wie das Ergebnis der Kontrolltätigkeit war?

Eine letzte Frage: Wäre es angesichts des Ernstes des Problems nicht angezeigt, von den Kantonen Angaben über die Ergebnisse ihrer Kontrolltätigkeit zu verlangen? Sonst hat überhaupt niemand in diesem Land die Uebersicht, was auf diesem für Mensch und Umwelt so wichtigen Gebiet – Transport gefährlicher Chemikalien – passiert. Der Bundesrat sagt ja als Antwort auf meine Fragen 6 und 7: «Statistische Angaben für die ganze Schweiz über die bei Kontrollen

von Transporten gefährlicher Güter festgestellten Verstösse liegen nicht vor.» Da frage ich mich wirklich, ob eine solche Statistik nicht von allergrösster Bedeutung für die Öffentlichkeit wäre, von viel grösserer Bedeutung als manches, was heute in dicken statistischen Werken zu lesen steht? Ich erkläre mich von der schriftlichen Antwort teilweise befriedigt. Ich weiss, dass die Behörden vor schwierigen Problemen stehen und dass die Kantone vermutlich zu wenig Leute haben; aber diese Personalknappheit ist im Bereich gefährlicher Chemietransporte kaum zu verantworten.

**Bundesrätin Kopp:** Ich bin mit dem Interpellanten der Auffassung, dass die Kontrollen nicht strikte genug durchgeführt werden können, da tatsächlich ein enormes Gefahrenpotential vorhanden ist. Eine lückenlose Kontrolle sämtlicher Lastwagen, die auf der Nord-Süd-Achse zirkulieren, ist aber – wie der Interpellant selber einsieht – leider nicht möglich. Immerhin ist der Bundesrat seit der Einreichung besagter Interpellation nicht untätig geblieben. Die internationalen Vorschriften über den Transport gefährlicher Güter werden ständig den neuesten Erkenntnissen von Technik und Wissenschaft angepasst. Die neusten Vorschriften wurden vom Bundesrat im August dieses Jahres in Uebereinkunft mit den internationalen Bestimmungen erlassen. Noch eine Ergänzung zu Punkt 4 und 5 in der Antwort zur Interpellation von Herrn Oester. Ich kann ihn dahingehend informieren, dass eine «Arbeitsgruppe Chemie» der eidgenössischen Kommission für den AC-Schutz, in der das BAP massgebend mitgearbeitet hat, die nötigen Voraussetzungen geschaffen hat, damit die Kantone beim BAP materielle Unterstützung für die Durchführung von Kontrollen in diesen Bereichen erhalten können. Sie sehen, dass der Bundesrat die Anliegen des Interpellanten ernst nimmt und mit diesen beiden Ergänzungen einen weiteren Schritt getan hat, um die Sicherheit dieser gefährlichen Transporte zu erhöhen.

**Le président:** M. Oester se déclare satisfait.

86.356

**Interpellation Rebeaud****Abgase. Nutzlosigkeit der Kontrollen****Gaz d'échappement. Inutilité des contrôles**

Siehe Seite 1035 hiervor – Voir page 1035 ci-devant

*Diskussion – Discussion*

**M. Rebeaud:** Je ne crois pas avoir besoin d'expliquer longtemps que je suis d'accord avec la plupart des mesures, même chicanières, que l'on prend envers des utilisateurs de voitures automobiles afin que ces dernières polluent moins et surtout contribuent moins au dépérissement des forêts. J'ai eu pourtant des doutes en prenant connaissance des mesures envisagées aux termes de l'ordonnance du 13 novembre 1985 – il s'agit de la petite vignette verte que l'on peut mettre après avoir fait son contrôle obligatoire au garage – parce que je me suis aperçu que la procédure de contrôle ne nous donnait pas la moindre garantie quant à l'efficacité de la mesure dans le domaine de la lutte contre le dépérissement des forêts. Alors, si l'on prend des mesures et que celles-ci ont l'inconvénient de gêner les citoyens qui sont presque tous automobilistes, et que, de surcroît, ces mesures ne sont pas efficaces, il faut y renoncer. Voilà pourquoi je posais cette question.

En effet, le désavantage de ces mesures de contrôle, c'est qu'elles permettent de contrôler toutes sortes de paramè-

tres, mais pas le plus important, à savoir les oxydes d'azote qui sont le facteur numéro un, d'après les rapports officiels, entrant dans la composition des polluants qui provoquent le dépérissement des forêts. Or, j'ai vérifié auprès d'un garagiste qui m'a dit qu'effectivement, dans beaucoup de cas l'on abaisse le seuil des oxydes de carbone jusqu'au niveau prévu par le constructeur et que l'on ne sait pas du tout ce qu'il advient des oxydes d'azote. Je suis allé vérifier auprès d'un certain nombre d'experts, y compris ceux de votre office, que dans un certain nombre de cas, cette opération est suspecte d'augmenter les émissions de ces malheureux oxydes d'azote que l'on ne mesure pas. La réponse du Conseil fédéral – et c'est pourquoi j'ai souhaité qu'il y ait une discussion – est consternante à cet égard.

Tout d'abord, quant à la forme, (je ne pense pas qu'il faille exiger beaucoup de politesse à l'égard des députés, mais il faut au moins essayer de respecter ce qu'ils disent) on me dit: «Contrairement à ce que pense l'auteur de l'interpellation, l'ordonnance en question n'a pas pour but de fixer de limites chiffrées absolues aux émissions de gaz d'échappement de chaque véhicule». J'ai relu une quinzaine de fois mon texte, je n'ai jamais dit ça et je me demande bien pourquoi l'on me fait dire des choses pareilles. Ce n'est pas utile pour le reste de l'argumentation.

Ensuite sur le fond: peut-être, Madame Kopp, ne pourrions-nous pas avoir ici un débat entre mécaniciens parce que, que je sache, vous n'avez pas de diplôme en mécanique et je ne suis pas mécanicien sur moteur mais je sais, de source directe, en ayant parlé à des mécaniciens et à des experts, que souvent lorsque vous abaissez les oxydes de carbone, vous provoquez, sans le savoir, une augmentation des émissions d'oxyde d'azote.

La situation où le moteur fonctionnerait à l'état de neuf n'est que théorique. Une fois qu'une voiture a atteint 100 000 kilomètres, le fait d'abaisser les oxydes de carbone, jusqu'au point prévu par le constructeur pour le moteur neuf, provoque presque infailliblement une augmentation des oxydes d'azote et, par conséquent, va aggraver la situation en matière de pollution de l'air pour la protection des forêts.

La réponse dit ceci: «Comme la proportion des diverses substances entrant dans la composition des gaz d'échappement est stable, etc.». Cette stabilité est postulée par la loi, mais elle n'existe pas. C'est probablement le contraire qui est vrai. Alors, je me vois mal accepter une réponse qui présuppose une vérité que tous les mécaniciens que j'ai pu consulter – et il y a quand même des mécaniciens qui disent la vérité – contestent.

Voilà pourquoi je souhaite qu'à l'échelon de l'Office fédéral ou des offices fédéraux compétents, l'on se décide de chercher à savoir si la vérité est dans la loi ou si elle est dans les connaissances techniques. Ou alors, que l'on nous montre qu'en abaissant les oxydes de carbone au niveau voulu par le constructeur au départ, on abaisse aussi les oxydes d'azote, et que ce n'est pas l'inverse qui se passe.

Nous ne sommes ni en face d'une motion ou d'un postulat, ni en face d'un projet de loi. Par conséquent, nous n'aurons pas de décision à prendre. Mais tout de même, l'important étant que les émissions globales d'oxydes d'azote diminuent, il faut qu'on s'interroge, au sein du Conseil fédéral, sur les moyens qu'il y a d'inciter les gens et les fonctionnaires cantonaux compétents à faire tout ce qu'ils peuvent pour que ces émissions d'oxydes d'azote diminuent.

Plutôt que de poursuivre cette polémique, j'aimerais demander à Madame Kopp si, du moment que l'on peut mesurer les émissions d'oxydes d'azote en laboratoire, on ne pourrait pas confier aux services cantonaux compétents qui ont des installations de laboratoire qui examinent systématiquement tous les deux ou trois ans les automobiles, si on ne pourrait pas, au moment de la visite au moins, procéder à un contrôle des émissions d'oxydes d'azote et demander aux cantons de le faire.

**Bundesrätin Kopp:** Durch regelmässige Wartung der Motoren lassen sich hauptsächlich (wie Herr Rebeaud ausgeführt hat) die Kohlenmonoxid- und Kohlenwasserstoffemissionen

von Benzinmotoren reduzieren, währenddem der Stickoxid-ausstoss, welcher Gegenstand dieser Interpellation ist, bei laufendem Gebrauch der Fahrzeuge tendenziell eher abnimmt. Bei der Ausarbeitung des Konzeptes zur Feldüberwachung der leichten Motorwagen mit Benzinmotoren – bei der Fachleute der Automobilhersteller und -importeure, des Gewerbes, der kantonalen Strassenverkehrsämter, der schweizerischen Abgasprüfstellen und der Automobilistenverbände mitgewirkt haben – wurde nach gründlicher Prüfung verschiedener Systeme die jetzt angewandte Abgaswartung als die beste und wirkungsvollste Massnahme erkannt. Die erste Runde der Abgaswartung ist nun vorüber, nachdem bis spätestens 31. März 1987 alle Fahrzeuge erstmals gewartet werden mussten. Wir dürfen heute feststellen, dass sich das gewählte Konzept bewährt hat und dass die Massnahme auch gut akzeptiert worden ist. Im Rahmen der praktizierten Abgaswartung ist jedoch – das stört offenbar den Interpellanten – eine NOx-Messung nicht möglich, da dazu aufwendige Einrichtungen erforderlich sind: es müssten Analyseeinrichtungen sowie Rollenprüfstände angeschafft werden. Das ganze Konzept der Feldüberwachung müsste dazu umgestellt werden, weil die Beschaffung dieser Einrichtungen die Möglichkeiten der meisten Garagen bei weitem übersteigen würde. Zudem würde eine zusätzliche NOx-Messung auch keine bessere Beurteilung der Fahrzeuge ermöglichen, denn die einzelnen Abgasbestandteile stehen in einer bestimmten Abhängigkeit zueinander. Deshalb ist bei korrekter Wartung und bei Einhaltung der vorgeschriebenen Sollwerte für CO und HC gewährleistet, dass auch der NOx-Ausstoss das zulässige Mass nicht übersteigt. Zusammengefasst: Wenn wir eine möglichst einfache und trotzdem effiziente Kontrolle durchführen wollen, genügt das vorliegende Konzept. Eine NOx-Messung in einer normalen Garage, die die Abgasteste durchführt, ist nicht möglich. Bei einer optimalen Wartung aber, bei welcher die ursprünglich genehmigten Werte festgestellt werden, ist auch der NOx-Ausstoss entsprechend tief.

**Le président:** M. Rebeaud n'est pas satisfait de la réponse du Conseil fédéral. Son interpellation est néanmoins liquidée.

#### *Mitteilung – Communication*

**Le président:** Je dois mettre un terme à nos débats faute de matière. Mais vous me permettez quelques mots d'explication qu'il n'est pas nécessaire de traduire d'ailleurs. Les renseignements que nous avons reçus de la commission qui s'est occupée des divergences relatives au droit international privé annonçaient deux à trois heures de débat. Celle qui concernait la surveillance des institutions d'assurances annonçait une à deux heures de débat. Je ne fais surtout pas de reproche, bien sûr, aux présidents des commissions du fait que les débats ont été plus courts que prévu. Mais si j'ajoute à cela que nous avons décidé, lors de la dernière session, d'ouvrir la discussion sur six interpellations concernant le Département de justice et police et que vous l'avez remarqué la discussion n'a presque pas été utilisée, vous comprendrez avec moi pourquoi ce soir nous pouvons finir beaucoup plus tôt que prévu.

Je le regrette néanmoins parce que le programme général de la session est assez chargé pour que l'on ne perde pas ainsi une heure ou une heure et demie, mais je n'en souhaite pas moins une très bonne soirée à tous mes collègues.

*Schluss der Sitzung um 17.40 Uhr  
Fin de la séance à 17 h 40*

## **Interpellation Rebeaud Abgase. Nutzlosigkeit der Kontrollen**

## **Interpellation Rebeaud Gaz d'échappement. Inutilité des contrôles**

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1987
Année	
Anno	
Band	III
Volume	
Volume	
Session	Herbstsession
Session	Session d'automne
Sessione	Sessione autunnale
Rat	Nationalrat
Conseil	Conseil national
Consiglio	Consiglio nazionale
Sitzung	01
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	86.356
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	21.09.1987 - 14:30
Date	
Data	
Seite	1079-1080
Page	
Pagina	
Ref. No	20 015 695

Dieses Dokument wurde digitalisiert durch den Dienst für das Amtliche Bulletin der Bundesversammlung.

Ce document a été numérisé par le Service du Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale.

Questo documento è stato digitalizzato dal Servizio del Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale.