

Abstimmung – Vote

Für den Antrag auf Diskussion 52 Stimmen
Dagegen 43 Stimmen

Präsident: Die Interpellantin ist von der Antwort des Bundesrates nicht befriedigt.

88.386

Interpellation Carobbio
Transporte von gefährlichen Gütern mit der Bahn

Interpellanza Carobbio
Trasporto di merci pericolose per ferrovia

Interpellation Carobbio
Transport par train de marchandises dangereuses

Wortlaut der Interpellation vom 16. März 1988

Der Transport von gefährlichen Gütern mit der Bahn, z. B. von Vinylchlorid oder ähnlichen Stoffen, stellt heikle Probleme in bezug auf die Sicherheit der Bevölkerung in den an der Transportstrecke liegenden Siedlungsgebieten und in den Bahnhöfen, in denen der Zug hält. Hinzu kommen Probleme in bezug auf die Sicherheit des Zugpersonals, das solche Transporte zu begleiten hat. Meine Bedenken und meine Besorgnis über den Transport von Vinylchlorid auf der Gotthard-Strecke sind durch die Antwort von Bundesrat Ogi auf meine Frage in der Fragestunde vom 7. März nicht zerstreut worden.

Die Äusserungen des Sektionschefs Unfallverhütung der Personalabteilung der Generaldirektion der SBB in einem Schreiben an das Zugpersonal haben meine Bedenken und meine Besorgnis noch verstärkt. Auf die Forderung, «beim Befördern von Gütern, die unter 'Internationale und Schweizerische Ordnung für die Beförderung gefährlicher Güter mit der Eisenbahn RID/RSD' (Anlage I zur CIM und zum TR) fallen, sei das Zugpersonal über Wageneinreihung und -nummern zu orientieren und die Beschriftung von Wagen und Begleitpapieren in unseren Landessprachen vorzunehmen», antwortete man wie folgt:

a) «Um das Postulat verwirklichen zu können, müsste vorab das FDR angepasst werden. Für Änderungen wäre nur das Bundesamt für Verkehr zuständig.»

b) «In der Praxis wäre es sicher zu schwierig und arbeitsaufwendig, regelmässig auch Wagen mit Gefahrenkennzeichnungen zuverlässig nach den strengen Vorschriften über Transporte von explosionsgefährlichen Stoffen zu führen»

c) «Und selbst dann, wenn es organisatorisch noch möglich würde, den Zugführer über die im Zug laufenden Wagen mit orangefarbener Kennzeichnung zu informieren: ohne Code-Schlüssel vermögen die 4-stelligen UNO-Nummern im unteren Feld der orangefarbenen Tafel wenig auszusagen.»

d) «.... Die Verantwortlichkeit des Zugpersonals beschränkt sich auf die Wahrung der eigenen Sicherheit, das richtige Melden der UNO-Nummern und Gefahretikettenbilder»

Aus den zitierten Stellen des betreffenden Schreibens geht klar hervor, dass die Information über die Transporte von gefährlichen Gütern äusserst lückenhaft ist, falls die heutige Situation immer noch derjenigen entspricht, die der Sektionschef für Unfallverhütung der SBB beschrieben hat. Jedenfalls ist der jeweilige Zugführer nicht unterrichtet über den Inhalt der Wagen, über deren Gefährlichkeitsgrad und über die zu treffenden Massnahmen beim Entweichen gefährlicher Stoffe. Dies ist besonders beunruhigend, wenn man daran denkt, dass sich ein solcher Unfall in einem dicht

bevölkerten Siedlungsgebiet oder einem stark begangenen Bahnhof zutragen könnte.

Die Unterzeichneten stellen dem Bundesrat folgende Fragen:

1. Wusste er von der Situation, wie sie im Schreiben des Sektionschefs für Unfallverhütung der SBB zum Ausdruck kommt?

2. Ist die Forderung des Zugpersonals nach vollständiger Information über den Transport gefährlicher Güter heute immer noch unerfüllt, und sind die im Schreiben des Sektionschefs erwähnten Schwierigkeiten immer noch vorhanden?

3. Wenn ja, glaubt er nicht, es sei angebracht, die ganze Situation zu überprüfen und insbesondere das Bundesamt für Verkehr zu beauftragen, die FDR so zu ändern, dass das Zugpersonal informiert werden muss über:

– die Einreihung und die Nummern der Wagen mit gefährlichen Gütern;

– die Bezeichnung des Stoffes und die entsprechende Beschriftung von Wagen und Begleitpapieren in unseren Landessprachen beim Transport von Gütern, die unter die «Internationale und Schweizerische Ordnung für die Beförderung gefährlicher Güter mit der Eisenbahn RID/RSD» fallen?

4. Welche weiteren konkreten Massnahmen beabsichtigt der Bundesrat zu treffen, um die Sicherheit des Zugsbegleitpersonals, des Bahnhofpersonals und der Bevölkerung in den Siedlungsgebieten, in denen Züge mit gefährlichen Gütern wie Vinylchlorid verkehren oder herumstehen, zu erhöhen?

5. Hält er es nicht für angebracht, den Transport von besonders gefährlichen Gütern auf der Strasse oder mit der Bahn, insbesondere von Vinylchlorid, einzuschränken oder sogar zu verbieten, falls keine wirksamen Sicherheitsmassnahmen gefunden werden können?

Testo dell'interpellanza del 16 marzo 1988

Il trasporto per ferrovia di merci pericolose come il cloruro di vinile o altre sostanze simili solleva problemi delicati per la sicurezza delle popolazioni dei centri che il treno attraversa e delle stazioni dove lo stesso si ferma. Pone anche problemi per la sicurezza del personale del treno che deve accompagnare tali trasporti. La risposta del consigliere federale Ogi a una mia questione all'ora delle domande del 7 marzo u. s. non ha dissipato i dubbi e le preoccupazioni per il trasporto di cloruro di vinile sulla linea del Gottardo. Dubbi e apprensioni che le considerazioni del capo della sezione per la prevenzione degli infortuni della divisione del personale della direzione generale delle FFS in una lettera del 1984 al personale confermano e rafforzano. Alla richiesta di «comunicare d'ora innanzi al personale di scorta al treno l'ubicazione e i numeri dei carri, come pure la designazione della materia, quando si tratta di merci soggette al Regolamento internazionale e svizzero per il trasporto di merci pericolose con la ferrovia RID/RSD (Appendice I alla CIM e al RT), come pure di effettuare le iscrizioni sui carri e sui documenti di trasporto nelle lingue nazionali» si rispondeva quanto segue:

a) «per realizzare questo postulato, si dovrebbe anzitutto adattare il RCT» L'unico competente per eventuali modifiche è l'Ufficio federale del traffico.

b) «sarebbe in pratica troppo difficile e troppo oneroso condurre regolarmente e in modo fidato anche carri con contrassegni di pericolo secondo le severe prescrizioni sui trasporti di materie esplosive»,

c) «ma pure qualora fosse possibile organizzarsi per informare il capotreno sui carri con contrassegno arancione» «.... senza la chiave del codice, i numeri UNO di 4 cifre, figuranti sulla parte inferiore del pannello arancione non significano molto»,

d) «.... la responsabilità del personale del treno si limita a tutelare la propria incolumità, ad annunciare esattamente i numeri UNO e simboli delle etichette di pericolo».

Dalle citazioni riportate dalla lettera in questione appare con evidenza che le informazioni sui trasporti di merci perico-

lose, se la situazione è ancora oggi quella illustrata dal caposezione per la prevenzione degli infortuni delle FFS, sono più che lacunose. In ogni caso chi conduce i carri in questione non è a conoscenza di che merce trasporta, del suo grado di pericolosità, delle misure da prendere in caso di fuoruscita involontaria di tali sostanze. Il fatto assume aspetti preoccupanti nel caso in cui il possibile incidente avvenisse in un centro o in una stazione densamente abitati. I sottoscritti interpellano il Consiglio federale per sapere:

1. se era a conoscenza delle situazioni che le citazioni della lettera del caposezione della prevenzione infortuni delle FFS mettono in evidenza;
2. se le richieste del personale a essere informato completamente sul trasporto di merci pericolose sono ancora tutt'oggi inevase e se le difficoltà avanzate nella lettera citata sono tutt'ora esistenti;
3. in caso affermativo se non ritiene di riesaminare tutta la situazione e in particolare di dare mandato all'Ufficio federale del traffico di modificare il RCT per introdurre l'obbligo di comunicare al personale di scorta del treno:
 - l'ubicazione e il numero dei carri trasportanti merci pericolose,
 - la designazione della materia, quando si tratta di merci soggette al «Regolamento internazionale e svizzero per il trasporto di merci pericolose con la ferrovia RID/RSD» e l'iscrizione dei dati delle stesse sui carri e sui documenti di trasporto nelle lingue nazionali;
4. quali altre misure concrete ritiene di adottare per rafforzare la sicurezza del personale a scorta del treno, del personale di stazione e della popolazione dei centri dove i treni trasportanti merci pericolose del tipo cloruro di vinile transitano o sostano;
5. se, nel caso di impossibilità a trovare misure di sicurezza veramente efficaci, non ritiene di limitare o anche proibire il trasporto per ferrovia e per strada delle merci più pericolose, in particolare del cloruro di vinile.

Teste de l'interpellation du 16 mars 1988

Le transport par train de marchandises dangereuses telles que le chlorure de vinyle et autres substances semblables soulève des difficultés quant à la sécurité de la population des localités que le train traverse et des gares où il fait halte. Il pose également des problèmes pour la sécurité du personnel des trains qui doit accompagner de tels transports.

La réponse donnée par le conseiller fédéral Ogi à ma requête présentée à l'heure des questions du 7 mars n'a pas dissipé mes doutes et mes craintes concernant le transport de chlorure de vinyle sur la ligne du Saint-Gothard. Ces doutes et ces appréhensions sont confirmés et renforcés par les considérations contenues dans une lettre adressée au personnel en 1984 par le chef de la section de la prévention des accidents de la division du personnel de la Direction générale des CFF.

A la demande de «communiquer à l'avenir au personnel d'accompagnement l'emplacement et le numéro des wagons, ainsi que la désignation de la matière, quand il s'agit de marchandises soumises au Règlement international et suisse pour le transport de marchandises dangereuses par train RID/RSD (annexe I du CIM et du RT), et de procéder en outre aux inscriptions nécessaires dans les langues nationales sur les wagons et les documents de transports» la réponse a été la suivante:

- a. «pour donner suite à ce voeu, il faudrait d'abord adapter le RCT»
«Seul l'Office fédéral des transports est compétent en l'occurrence.»
- b. «en pratique, il serait trop difficile et trop onéreux de faire circuler régulièrement et de manière fiable des wagons portant une marque »danger« conformément aux sévères prescriptions sur les transports de matières explosives»
- c. «mais même si l'on pouvait faire en sorte d'informer le chef de train au moyen d'une marque orange sur les wagons sans la clé du code, les numéros ONU de 4 chiffres figurant sur la partie inférieure du panneau ne signifient pas grand-chose....»

d. «.... la responsabilité du personnel du train se limite à assurer sa propre sécurité, à annoncer exactement les numéros ONU et les symboles des étiquettes »danger«. Il ressort clairement de ces citations que, si la situation actuelle correspond à celle qui est présentée par le chef de section susmentionné, les informations sur les transports de marchandises dangereuses sont plus que lacunaires. En tout cas, les responsables des wagons en question ne savent pas quelle marchandise ils transportent et à quel point celle-ci peut être dangereuse; ils ignorent d'autre part quelles mesures il y a lieu de prendre en cas de fuite. Le fait est préoccupant si l'on songe qu'un accident peut se produire dans un centre important ou dans une gare remplie de monde. Les soussignés interpellent le Conseil fédéral pour savoir:

1. s'il connaissait la situation que mettent en évidence les extraits de la lettre du chef de section susmentionné;
2. si les demandes du personnel tendant à une information complète sur le transport de marchandises dangereuses sont toujours en suspens et si les difficultés avancées dans la lettre précitée existent encore actuellement;
3. si, dans l'affirmative, il n'entend pas revoir la situation et notamment donner à l'Office fédéral des transports le mandat de modifier le RCT de façon à y introduire l'obligation de communiquer au personnel d'accompagnement du train:
 - l'emplacement et le numéro des wagons transportant des marchandises dangereuses,
 - la désignation de la matière, lorsqu'il s'agit de marchandises soumises au Règlement international et suisse pour le transport de marchandises dangereuses par train RID/RSD, ainsi que l'inscription dans les langues nationales des données nécessaires sur les wagons et sur les documents de transport;
4. quelles autres mesures il a l'intention d'adopter pour renforcer la sécurité du personnel d'accompagnement du train, du personnel de gare et de la population des centres où les trains transportant des marchandises dangereuses telles que le chlorure de vinyle transitent et s'arrêtent;
5. si, au cas où il serait impossible de trouver des mesures de sécurité véritablement efficaces, il n'entend pas limiter ou même interdire le transport par rail ou par route des marchandises les plus dangereuses, notamment le chlorure de vinyle.

Mitunterzeichner – Cofirmatari – Cosignataires: Aguet, Ammann, Bäuml Richard, Bäuml Ursula, Béguelin, Bodenmann, Braunschweig, Bundi, Danuser, Eggenberg-Thun, Fankhauser, Hafner Ursula, Hubacher, Jeanprêtre, Lanz, Ledergerber, Leuenberger-Solothurn, Leuenberger Moritz, Meizoz, Morf, Pitteloud, Rechsteiner, Ruffy, Stapf, Uchtenhagen, Züger (26)

Schriftliche Begründung – Motivazione scritta

Développement par écrit
L'interpellante rinuncia ad una motivazione e desidera una risposta scritta.

Schriftliche Stellungnahme des Bundesrates vom 18. Mai 1988

Risposta scritta del Consiglio federale del 18 maggio 1988

Rapport écrit du Conseil fédéral du 18 mai 1988

Il trasporto di merci pericolose per ferrovia è sottoposto a severe prescrizioni armonizzate sul piano europeo e regolarmente rielaborate e adattate alla situazione tecnica e economica in questo campo.

1. Lo scritto citato constata che: «La responsabilità del personale del treno si limita a tutelare la propria incolumità, ad annunciare esattamente i numeri UNO e i simboli delle etichette di pericolo e, se del caso, a portare soccorso ai feriti e ad allontanare terze persone in pericolo». La procedura è da anni disciplinata da particolari prescrizioni ferroviarie.

Inoltre i principi fondamentali sono ancorati in un promemoria rilasciato personalmente ai collaboratori occupati nel

servizio dell'esercizio. Per ragioni di sicurezza la lotta contro la conseguenza degli incidenti deve essere lasciata al personale d'intervento specializzato (centro di soccorso chimico).

2. L'informazione completa del personale viaggiante relativa ai carri con merci pericolose condotti nei treni merci non ha finora potuto essere realizzata per diversi motivi. Il personale ferroviario può allarmare conformemente alle prescrizioni basandosi sul contrassegno di color arancione portante il numero di pericolosità e quello della merce caricata, fissato sui due lati longitudinali del carro, e/o sulle etichette di pericolo.

3. L'Ufficio federale dei trasporti (UFT) ha incaricato le ferrovie, lo scorso anno, di proporre disposizioni d'esercizio adeguate, che dovrebbero consentire di ottenere in ogni momento informazioni sulla composizione dei treni merci da un servizio centrale. Questo provvedimento s'impone ancor più per il fatto che i treni circolano sempre più frequentemente senza personale viaggiante e che il meccanico non è sempre in misura di fornire tutte le informazioni necessarie in caso di pericolo. Nell'ambito degli studi in corso viene tuttavia esaminato come il meccanico e l'eventuale personale viaggiante possano essere informati in modo adeguato.

Conformemente alle regole uniformi concernenti il contratto di trasporto internazionale per ferrovia delle merci (CIM), le tariffe delle ferrovie possono definire la lingua delle indicazioni nella lettera di vettura e come devono essere formulate le iscrizioni dei carri. In caso contrario le indicazioni devono figurare in una lingua ufficiale del Paese mittente; una traduzione è necessaria se non si tratta del tedesco o del francese.

4. Nel 1986 l'Ufficio federale dei trasporti ha elaborato con il gruppo di lavoro chimico della Commissione federale per la protezione atomica e chimica (COPAC) un catalogo di disposizioni per ovviare agli attuali punti deboli durante la fase del trasporto delle merci pericolose. Lavori corrispondenti sono stati anche effettuati per il traffico stradale.

Le principali misure nell'ambito del trasporto ferroviario sono le seguenti:

- collaborazione con i centri di intervento;
- elaborazione di una statistica sulle correnti di traffico «merci pericolose» all'attenzione delle autorità cantonali competenti per la coordinazione della protezione contro le catastrofi;
- formazione di un parco di cisterne di riserva per azioni di travaso;
- valutazione di un equipaggiamento di protezione per il personale viaggiante;
- trasporto dei gas liquidi (come il cloruro di vinile) in treni completi;
- istruzione del personale ferroviario;
- controlli circa il rispetto della legislazione sulle merci pericolose.

Per l'elaborazione di questo catalogo di misure è stato costituito un apposito gruppo di lavoro, formato da rappresentanti delle ferrovie, del gruppo di lavoro chimico e dell'UFT. Misure individuali di minore importanza hanno già potuto essere attuate (p. es. introduzione di un contrassegno particolare per carri merci con carico misto di merci pericolose).

5. In considerazione di quanto sopra il nostro Collegio non ritiene per il momento opportuno limitare e proibire il trasporto di determinate merci pericolose per ferrovia o su strada. La proibizione del traffico di transito per ferrovia è possibile unicamente denunciando la Convenzione relativa ai trasporti internazionali per ferrovia (COTIF).

Un simile provvedimento non è auspicabile perché ne risulterebbe l'abrogazione della CIM nei confronti del nostro Paese. Questa situazione di mancanza di legislazione renderebbe praticamente impossibile lo scambio di merci per ferrovia tra la Svizzera e gli altri Paesi europei e provocherebbe nel contempo un trasferimento indesiderato di traffico e di rischio sulla strada. Il nostro Collegio attribuisce comunque una grande importanza ai lavori della commissione di periti che abbiamo incaricato di elaborare un dise-

gno di ordinanza sulla prevenzione contro gli incidenti; infatti, la commissione di periti effettua una valutazione globale dei rischi di produzione, di trasformazione, di stoccaggio e di trasporto di determinate merci pericolose. Questo modo di procedere consente di avviare provvedimenti efficaci e completi per limitare i rischi e ottimizzare la protezione contro le catastrofi nelle installazioni permanenti e nel trasporto ferroviario e su strada di merci pericolose.

Abstimmung – Vote

Für den Antrag auf Diskussion	offensichtliche Mehrheit
Dagegen	Minderheit

Präsident: Der Interpellant ist von der Antwort des Bundesrates teilweise befriedigt.

87.985

Interpellation Bircher Erzeugung von künstlichem Schnee Production de neige artificielle

Wortlaut der Interpellation vom 17. Dezember 1987

Neuere Studien und Untersuchungen belegen die vielfachen Nachteile der Kunstschneeproduktionsmaschinen auf das Gleichgewicht der Natur. Deshalb drängen sich dazu folgende Fragen auf:

- Ist der Bundesrat bereit, der sich abzeichnenden weiteren Zunahme von solchen «Schneekanonen» Einhaltung zu gebieten?
- Ist er auch der Meinung, dass die künstliche Beschneidung ungünstige Auswirkungen auf die Böden und deren Pflanzenwelt hat?
- Wie beurteilt er das Problem der zur Produktion notwendigen grossen Wasserentnahmen aus Bergbächen, des grossen Energiebedarfs und des bei 80 dB liegenden hohen Lärmpegels dieser Anlagen?
- Ist aus allen diesen Gründen eine Unterstellung dieser Anlagen unter die Umweltverträglichkeitsprüfung vorgesehen? Wie läuft das heutige Bewilligungsverfahren?
- Wie stellt sich der Bundesrat zu einem Verbot von «Schneekanonen», nachdem doch eindeutig ein Sättigungsgrad im Skipistenangebot und den Transportanlagen dazu erreicht ist, die künstliche Schnee-Erzeugung aber zu einem neuen Wachstumsschub führen wird?

Texte de l'interpellation du 17 décembre 1987

De récentes études et recherches ont montré que les machines à produire de la neige artificielle ont des effets négatifs multiples sur l'équilibre de la nature. C'est pourquoi je prie le Conseil fédéral de répondre aux questions suivantes:

- Est-il disposé à empêcher que ces «canons à neige» ne se multiplient?
- Estime-t-il également que la neige artificielle a des conséquences néfastes pour les sols et la végétation qui y pousse?
- Quel est son avis sur les problèmes soulevés par la production de neige artificielle: grandes quantités d'eau prises des torrents, besoin important en énergie et niveau de bruit élevé (80 dB) des installations?
- Pour toutes ces raisons, une étude de l'impact sur l'environnement est-elle prévue pour ces installations? Où en est aujourd'hui la procédure de demande d'autorisation?
- Le Conseil fédéral envisage-t-il d'interdire de tels «canons à neige» étant donné que l'on dispose en quantité plus que suffisante de pistes de ski et de moyens de communication pour y accéder, et que la production de neige artificielle ne

Interpellation Carobbio Transporte von gefährlichen Gütern mit der Bahn

Interpellanza Carobbio Trasporto di merci pericolose per ferrovia Interpellation Carobbio Transport par train de marchandises dangereuses

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1988
Année	
Anno	
Band	II
Volume	
Volume	
Session	Sommersession
Session	Session d'été
Sessione	Sessione estiva
Rat	Nationalrat
Conseil	Conseil national
Consiglio	Consiglio nazionale
Sitzung	14
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	88.386
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	23.06.1988 - 08:00
Date	
Data	
Seite	958-960
Page	
Pagina	
Ref. No	20 016 489

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.