

Der Bundesrat ist überzeugt, dass die eingeleiteten Untersuchungen und Massnahmen geeignet sind, einen Beitrag zur Stabilisierung der Jahresprämien für die Autohaftpflichtversicherung zu verwirklichen. Es wäre indes eine Illusion, wenn man meinen würde, damit hätte man auch eine Garantie gegen jede künftige Erhöhung, denn gewisse Faktoren – wie die Geldwertentwicklung, aber auch Änderungen der Rechtsprechung – liegen ausserhalb unseres Einflussbereiches.

M. Flückiger: Je suis satisfait de la réponse de M. le chef du Département de justice et police. Je vous renouvelle, Monsieur le Conseiller fédéral, mes remerciements.

Präsident: Herr Flückiger ist von der Antwort befriedigt.

88.847

Interpellation Danioth
Transport gefährlicher
Güter auf Strasse und Schiene
Transports de marchandises
dangereuses par la route et par
le rail

Wortlaut der Interpellation vom 13. Dezember 1988

Mit der massiven Zunahme des Schwerverkehrs auf unseren Strassen seit Fertigstellung des Nationalstrassennetzes hat sich auch der Anteil an der Beförderung gefährlicher Güter beträchtlich erhöht, seien es feuergefährliche, explosive, radioaktive, giftige oder sonstwie für Mensch und Umwelt übermässig belastende Stoffe.

Da auch bei Bahntransporten die Kontrollmöglichkeiten aus technischen und organisatorischen Gründen eingeschränkt sind, wird hier eine noch grössere Dunkelziffer unerlaubter Transporte vermutet.

Ich ersuche daher den Bundesrat, die Problematik der Transporte gefährlicher Güter auf Strasse und Schiene umfassend zu prüfen und Bericht zu erstatten. Insbesondere bitte ich um Auskunft über folgende Fragen:

1. Ist nicht die Verordnung über die Beförderung gefährlicher Güter auf der Strasse (SDR) an die heutigen Bedürfnisse anzupassen und übersichtlicher zu gestalten, insbesondere aber für schwere Verstösse zu verschärfen?
2. Ist nicht für sämtliche Chauffeure dieses Transportbereiches das Bundesobligatorium für die entsprechende Spezialausbildung einzuführen, diese Ausbildung zu verbessern und zu diesem Zweck die Kurtätigkeit der Fachverbände sinnvoll zu unterstützen?
3. Ist die Schweiz bereit, in den kommenden Transitverhandlungen mit der EG die Forderung einzubringen, dass die europäischen Vorschriften für die internationale Beförderung gefährlicher Güter (ADR), die namentlich hinsichtlich Ausbildung der Chauffeure und Haftpflicht larger sind als die schweizerischen Normen, verschärft werden?
4. Ist der Bundesrat bereit, die gesetzlichen und übrigen Voraussetzungen zu schaffen, um eine wirksame und umfassende Chemiewehrorganisation entlang des Nationalstrassennetzes aufzubauen?
5. Ist der Bundesrat bereit, die Grenzkontrollen auf der Strasse und für die Bahn für Gefahrgütertransporte zu verstärken?

Texte de l'interpellation du 13 décembre 1988

Depuis l'achèvement du réseau des routes nationales, le trafic de poids lourds s'est considérablement intensifié. Le transport de marchandises dangereuses s'est accru en conséquence, qu'il s'agisse de substances inflammables,

explosives, radioactives, toxiques ou de substances présentant un autre risque particulier pour l'homme et l'environnement.

Du fait de difficultés techniques et organisationnelles, les possibilités de contrôle lors de transports par rail sont limitées. On soupçonne que de grandes quantités de marchandises dangereuses échappent ainsi à tout contrôle.

C'est pourquoi j'invite le Conseil fédéral à étudier de façon approfondie les problèmes liés au transport de marchandises dangereuses par la route et par le rail et d'établir un rapport à ce sujet. Je demande en particulier des informations sur les points suivants:

1. Ne conviendrait-il pas d'adapter aux conditions actuelles l'ordonnance relative au transport des marchandises dangereuses par route (SDR) et de la rendre plus explicite? Ne conviendrait-il pas surtout d'alourdir les sanctions prévues pour les infractions graves?
2. La formation spécialisée des chauffeurs de poids lourds transportant des marchandises dangereuses ne devrait-elle pas être améliorée et rendue obligatoire au plan fédéral? Ne faudrait-il pas soutenir les associations professionnelles afin qu'elles puissent offrir une telle formation?
3. La Suisse est-elle prête à exiger, lors des prochaines discussions avec les CE sur le trafic des poids lourds, que les prescriptions de l'accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses soient rendues plus sévères? Les normes européennes sont en effet moins strictes que les normes suisses, notamment en ce qui concerne la formation des chauffeurs et la responsabilité civile.
4. Le Conseil fédéral est-il prêt à créer des bases légales et à permettre l'aménagement effectif d'une infrastructure de défense contre les accidents chimiques qui soit efficace et qui couvre tout le réseau des routes nationales?
5. Le Conseil fédéral est-il prêt à renforcer les contrôles à la frontière des marchandises dangereuses transportées par la route et par le rail?

Danioth: Fahrten durch unser Land und über unsere Alpenpässe mit äusserst gefährlichen Ladungen gibt es schon seit geraumer Zeit. Die gewaltige Zunahme und die starke Internationalisierung des Schwerverkehrs haben das Problem jedoch akzentuiert und in jüngster Zeit auch einer breiteren Öffentlichkeit zum Bewusstsein gebracht.

So haben auf der Gotthard-Autobahn im Kanton Uri seit der Eröffnung des Strassentunnels im Jahre 1980 Stichproben der Polizei bisher rund 70 Verzeigungen mit rund 160 Tatbeständen ergeben. An dieser Gesamtzahl waren rund 61 Prozent ausländische Fahrzeuge beteiligt. Es gingen der Polizei dabei sehr unterschiedliche Gesetzesbrecher ins Netz. Da waren einmal die mehr oder weniger Unwissenden, die aus mehr oder weniger entschuldbarer Unkenntnis des Transportgutes oder der zulässigen Menge Uebertretungen begangen haben. Da sind aber auch die Ahnungslosen, meist ausländische Gastarbeiter, die als Chauffeure unter Ausnützung ihres Gastarbeiterstatus eingesetzt und über das riskante Transportgut oft bewusst im Unklaren gelassen oder gar getäuscht werden, die man nach dem Erfasstwerden als Schuldige hinstellen und entlassen kann.

Da sind die Raffinierten, die unter bewusster Irreführung falsche Deklarationen machen oder andere Täuschungsmassnahmen anwenden, um das Hundert- bis Tausendfache einer zulässigen Menge gefährlicher Güter befördern zu können. So müssen also je nach Verschulden Chauffeure oder auch Transporteure und deren Hilfspersonen ins Recht gefasst werden. Die für Chauffeure, übrige Verkehrsteilnehmer und Bewohner heraufbeschworbenen Gefahren sind allerdings in allen Fällen die gleichen.

Gerade dieser Tage ist ein weiterer schwerer Zwischenfall von der Polizei festgestellt worden: In einem holländischen Lastenzug ist bei der Kontrolle am Gotthard-Strassentunnel eine unzulässige Menge giftiger Stoffe gefunden worden. Das Fahrzeug war zudem nicht vorschriftsgemäss gekennzeichnet. Es war mangelhaft ausgerüstet, und der Chauffeur hatte die vorgeschriebene Ruhezeit massiv unterschritten.

Im Kanton Uri sind bisher am Nadelöhr des Gotthard-Passes die strengsten Kontrollen durchgeführt worden, womit für andere Kantone und insbesondere für die interessierten Bundesstellen eine gewisse Pionierarbeit geleistet worden ist. In mindestens acht der vorerwähnten Fälle kam es zu einer eigentlichen gerichtlichen Beurteilung, und zwei Fälle hat die oberste kantonale Gerichtsinstanz unter Anwendung der allgemeinen Rechtssätze des Strafrechtes als eigentliche Vergehen qualifiziert.

Es ist vorab glücklichen Umständen und der umsichtigen Tätigkeit der Polizei zu verdanken, dass es bisher nicht zu einem Unfall mit katastrophalen Folgen gekommen ist. Man stelle sich eine Explosion im mit zwei kompakten Kolonnen besetzten Gotthard-Strassentunnel oder entlang bewohnter Gegenden vor!

Kürzlich ist ein mit unzulässiger gelatineähnlicher Masse beladener Lastenzug gekippt und hat die ganze Ladung in den Urnersee ergossen. Ein allgemeines Fischsterben konnte gerade noch vermieden werden.

Angesichts der Gefährlichkeit selbst bewilligter Gifttransporte mit zulässiger Lademenge hatte die Polizei vorübergehend die Umleitung über den Gotthard-Pass verfügt, was mit Recht zu Protesten der betroffenen bedrohten Bevölkerung in Göschenen, im Urserental und in der Leventina geführt hat.

In der Tat: Die Bewohner der Bergtäler sind zwar an Gefahren gewöhnt. Sie müssen mit den Naturgewalten leben, bringen aber kein Verständnis auf für neue, importierte Gefahren, die aus Nachlässigkeit oder Profitsucht geschaffen werden, die heimlich und unheimlich mit Transporten daherkommen, tickenden Zeitbomben gleich, und unseren Lebensraum bedrohen.

In Fach- und Justizkreisen ist es unbestritten, dass die zum Teil unübersichtliche, komplexe und international sehr unausgeglichene Gesetzeslage Verstöße geradezu begünstigt und wirksame Kontrollen erschwert. Behörden und Gerichte suchen nach geeigneten Gegenmassnahmen.

Es geht mir mit diesem Vorstoss nicht um die Verschärfung des Polizeistaates, sondern um den Erlass von nationalen und insbesondere auch europäischen Normen, die das Problem von gefährlichen Gütertransporten an der Wurzel erfassen. Das Gefahrenpotential muss auf ein verantwortbares Mass reduziert werden. Zu diesem Zweck habe ich dem Bundesrat fünf Fragen unterbreitet.

Vorerst geht es um die Ueberprüfung unserer schweizerischen Vorschriften, um ihre übersichtlichere Gestaltung und bessere Anwendbarkeit. Auch ist zu prüfen, ob schwere Verstöße analog der Verkehrsregelverletzung von Artikel 90 Ziffer 2 des Strassenverkehrsgesetzes oder analog dem Tatbestand der Störung des öffentlichen Verkehrs nach Artikel 237 des Schweizerischen Strafgesetzbuches erfasst und damit bei gravierendem Verschulden entsprechende Sanktionen verhängt werden können.

Auch zu dieser Frage hat insbesondere das Bundesgericht bisher nicht Stellung genommen, weil es noch keine Gelegenheit hatte. Sodann ist die einschlägige Verordnung, SDR genannt, zu revidieren und die Spezialausbildung für gefährliche Gütertransporte für alle Fahrzeugführer vorzuschreiben, die derartige Transporte ausführen, und zwar nicht nur für solche, die dies «oft» tun, wie es in der Verordnung heisst. Die von den Fachverbänden, insbesondere der Astag, angebotenen Kurse sind vom Bund zu fördern und zu unterstützen, nötigenfalls allgemeinverbindlich zu erklären.

Das Europäische Uebereinkommen über die internationale Beförderung gefährlicher Güter, ADR genannt, bietet noch grössere Maschen im Sicherheitsnetz gegen gefährliche Transporte. In diesem Abkommen ist eine Ausbildung nur für Chauffeure, die in ihrem Tank mehr als 3000 Liter mitführen, vorgeschrieben, Stückgutfahrer mit mehr als 3,5 Tonnen gefährlicher Ladung müssen erst ab 1. Januar 1996 – Sie haben richtig gehört! – lernen, was im Falle eines Unfalls zu tun ist. Bis dahin dürfen sie auch ohne Ausbildung legal die Schweiz durchqueren. Europäisches Recht gilt ja bekanntlich vor schweizerischem.

Nach meinem Dafürhalten ist das ein völlig unhaltbarer Zustand, der den Verkehrsministern der Bundesrepublik Deutschland, Hollands und anderer Länder bei Gelegenheit durchaus einmal dargelegt werden könnte. Geeignete Abhilfemassnahmen müssten als Gegenrechnung in die Transitverhandlungen eingebracht werden. Die Ausbildung im Verhalten der Feuerwehren bei Chemieunfällen wird zwar seit einiger Zeit in einzelnen Kantonen geübt, doch fehlt eine überkantonale Chemiewehrorganisation. Kann hier der Bund nicht wenigstens koordinierend und animierend wirken? Wir haben es mit einem grenzüberschreitenden Problem zu tun. Trotz der Vision eines Abbaus der Grenzschränken in Europa sind wir noch lange nicht so weit, wirksame Grenzkontrollen auf Strasse und Schiene abzubauen, ganz im Gegenteil.

Dies gilt auch gerade für die Bahntransporte. Blockzüge, das heisst Züge, die ausschliesslich gefährliche Güter transportieren, sind bei der Zuleitung gemeldet, so dass die Identifizierung des Transportgutes, ohne Besichtigung vor Ort, möglich ist. Nicht so bei gemischten Zügen: Hier muss der Lokomotivführer zuerst die Kodierung am Wagen ablesen, damit er sich bei einem Unfall über die Zusammensetzung des Transportgutes informieren kann. Oft bedingt dies zeitraubende Rückfragen. Unbestreitbar liegt es also auch bei diesem Verkehrsträger mit der Sicherheit bei gefährlichen Gütertransporten im argen. Ich bin mir der Problematik befriedigender Regelungen voll auf bewusst und noch mehr derjenigen ihrer Einhaltung und Durchsetzung. Der Umstand, dass uns bisher ein glückliches Geschick – ich möchte sagen: unverdientermassen – vor einem schweren Unfall mit katastrophalen Auswirkungen bewahrt hat, darf uns nicht in Sorglosigkeit wiegen. Im Gegenteil, es müssen wirksame Taten folgen.

Bundesrat Koller: Der Bundesrat hat Verständnis für die Sorge, die aus den Worten der Interpellation von Herrn Ständerat Danioth sprechen. Ich kann Ihnen zu den einzelnen Fragen folgende Antworten geben:

Zunächst zur Frage des Verhältnisses der europäischen zu den nationalen Vorschriften. Parallel zu den europäischen Vorschriften über die internationale Beförderung gefährlicher Güter auf der Strasse, diesem ADR-Abkommen, werden auch die nationalen Bestimmungen der Verordnung über die Beförderung gefährlicher Güter auf der Strasse, die SDR, regelmässig den neuesten Erkenntnissen von Technik und Wissenschaft angepasst. Die neue SDR vom Jahre 1985 wurde in der Systematik dem ADR angepasst und erleichtert damit die Anwendung beider Regelwerke.

Was die Sanktionsmöglichkeiten betrifft: Nach Artikel 103 Absatz 1 des Strassenverkehrsgesetzes kann der Bundesrat für Uebertretungen der Ausführungsvorschriften lediglich Haft oder Busse androhen. Der Bundesrat hat im SDR seine Kompetenz diesbezüglich voll genutzt und hat für alle Straftatbestände Haft oder Busse angedroht. Eine weitere Verschärfung der SDR-Strafbestimmungen ist daher ohne Gesetzesänderung nicht möglich. Es ist Sache des Bundesgerichts, zu entscheiden, ob allenfalls Strafnormen, wie Sie sie genannt haben, auch herangezogen werden könnten. Es obliegt den kantonalen Strafbehörden, in Beurteilung der Einzelfälle das Strafmass – Haft bis zu drei Monaten, Busse bis zu 5000 Franken – festzulegen.

Ihre zweite Frage betrifft ein Ausbildungsobligatorium für Chauffeure von solchen Gefahrguttransporten. Seit 1977 sind in der Schweiz unter Aufsicht des Bundes über 20 000 Chauffeure ausgebildet worden, die regelmässig gefährliche Güter in Tanks oder Versandstücken befördern. Durch die auf den 1. Januar 1990 vorgesehene Aenderung des Artikels 16 Absatz 2 der SDR soll dieses Ausbildungsobligatorium im Sinne des Interpellanten auf sämtliche Chauffeure erweitert werden. Die obligatorischen Ausbildungskurse, deren Programme periodisch verbessert werden, umfassen sowohl theoretischen als auch praktischen Unterricht und werden mit einer Prüfung abgeschlossen. Ihre einheitliche Durchführung wird heute weitgehend von der Astag sichergestellt.

Zur dritten Frage, betreffend die Verschärfung der europäischen Vorschriften: Das ADR ist ein offenes europäisches Übereinkommen, dem nicht nur EG-Mitgliedstaaten, sondern auch weitere europäische Staaten angehören. Änderungen des ADR sind daher beim zuständigen Organ der Europäischen Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen einzubringen. Dieses hat bereits einen auch von der Schweiz unterstützten Antrag, die obligatorische Ausbildung auf Stückgutfahrer auszudehnen, angenommen. Wir werden uns in diesem Sinne auch inkünftig bei diesem Organ für die Angleichung der europäischen Vorschriften an den schweizerischen Standard bemühen.

Bezüglich des Haftpflichtrechts enthält das ADR allerdings keine Bestimmungen. Es überlässt diese Frage ausschliesslich den nationalen Gesetzgebungen. Grundsätzlich unterliegen jedoch ausländische Transporteure bei Transporten in und durch die Schweiz unseren schweizerischen Haftungs Vorschriften, wobei auch die nach schweizerischem Recht erhöhten Mindestdeckungssummen zur Anwendung kommen.

Ihre vierte Frage betrifft die Chemiewehren längs der Nationalstrassen. Gemäss Artikel 10 des Umweltschutzgesetzes haben die Kantone die Dienste für den Katastrophenschutz zu koordinieren. Zudem sieht die in Kürze in die Vernehmlassung gehende Störfallverordnung vor, dass die Inhaber von Verkehrswegen die auf ihren Anlagen transportierten gefährlichen Güter erfassen und die sich daraus ergebenden Risiken für Bevölkerung und Umwelt ermitteln. Damit sollen wirksame und umfassende Massnahmen zur Begrenzung der Risiken und zur Optimierung des Katastrophenschutzes beim Strassen- und Schienenverkehr eingeleitet werden. Die bereits in der ganzen Schweiz vorhandenen Chemiewehrorganisationen oder -stützpunkte sollen dabei zur Bekämpfung von Störfällen beim Transport gefährlicher Güter auf Strasse und Schiene weiter ausgebaut werden. Schliesslich zur Frage der Grenzkontrollen. Nach Artikel 34 SDR sorgen die kantonalen Behörden für den Vollzug. Stellen Strassenzollämter an der Grenze bei Tankfahrzeugen mit gefährlichen Gütern Unregelmässigkeiten fest, rufen sie die Polizei herbei. Der Bund erarbeitet zurzeit im Einvernehmen mit den Kantonen ein entsprechendes Konzept zur Verstärkung der Grenzkontrollen von Gefahrguttransporten.

Danioth: Ich möchte Herrn Bundesrat Koller danken, dass er im Namen der Landesregierung diese Fragen, die von nationalem Interesse sind – weil sie die Sicherheit auf allen Strassen betreffen –, sehr umfassend abgeklärt und durchwegs im Sinne meiner fünf Fragen beantwortet hat. Ich erkläre mich vollauf befriedigt.

Präsident: Herr Danioth ist von der Antwort befriedigt.

*Schluss der Sitzung um 10.30 Uhr
La séance est levée à 10 h 30*

Achte Sitzung – Huitième séance

**Dienstag, 14. März 1989, Nachmittag
Mardi 14 mars 1989, après-midi**

17.00 h

Vorsitz – Présidence: M. Reymond

88.074

Anschlussgleisgesetz

Voies de raccordement ferroviaires. Loi

Botschaft und Gesetzentwurf vom 14. November 1988 (BBI III, 1438)
Message et projet de loi du 14 novembre 1988 (FF III, 1374)

*Antrag der Kommission
Eintreten*

*Proposition de la commission
Entrer en matière*

Lauber, Berichterstatter: Das heute zur Diskussion stehende Gesetz scheint vorerst ein kleines Geschäft zu sein. Der uns vorgelegte Entwurf ist jedoch aus verkehrs- und umweltpolitischen, aber auch aus wirtschaftlichen Gründen eine nützliche und notwendige Grundlage. Der vorgelegte Entwurf soll das geltende Recht aus dem Jahre 1874 ersetzen.

Ihre vorberatende Kommission hat sich an drei Sitzungstagen mit der Vorlage befasst. Zwischendurch haben die Juristen in unserer Kommission unter Beizug eines weiteren im Raumplanungsrecht versierten Ratskollegen die rechtlichen Probleme des Gesetzentwurfes bearbeitet. Ich möchte diesen Kollegen meinen speziellen Dank aussprechen. Insbesondere mussten die Bestimmungen der Raumplanungsgesetzgebung berücksichtigt werden. Die beiden interessierten Bundesämter, das Bundesamt für Verkehr und das Amt für Raumplanung, waren an diesen Beratungen mit dabei. Seit Jahren fordern wir, dass der Güterverkehr vermehrt auf die Schiene verlagert werde. Nach zuverlässigen Prognosen wird Mitte der neunziger Jahre ein bedeutender Teil der Motorfahrzeugabgase vom Schwerverkehr verursacht werden, weil für Dieselfahrzeuge bis jetzt kein Katalysator möglich ist.

Im Bericht «Luftreinhaltekonzept» vom 10. September 1986 erwähnt der Bundesrat unter anderem die Anschlussgleise als eine Massnahme mit emissionsmindernder Wirkung. Eine zwangsweise Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene ist schwierig, weil sehr oft keine Anschlussgleise vorhanden oder möglich sind, und der Umlad von Gütern vom Lastwagen auf die Bahn und umgekehrt unwirtschaftlich, zeitraubend und oft sogar umweltgefährdend ist. In der Schweiz ist nur etwa ein Viertel der Industriebetriebe an das Bahnnetz angeschlossen. Mit mehr Anschlussgleisen könnten mehr Betriebe direkt auf die Bahn verladen.

Für die Zukunft ist es wichtig, dass mit neuen Anschlussgleisen auch ein kombinierter Verkehr Schiene-Strasse mit Containern oder Wechselaufbauten möglich ist. Damit könnten auch die vielen Industriebetriebe, die heute ihre Transporte mit Lastwagen ausführen müssen, weil ein Gleisanschluss nicht möglich ist, auf die Bahn umsteigen. Der ganze Lastwagenaufbau oder ein Grosscontainer wird im Betrieb beladen und in der Nähe oder auch bei einem Bahnhof auf einen Eisenbahnflachwagen verladen. Der grosse Teil der Strecke würde mit der Bahn zurückgelegt.

Interpellation Danioth Transport gefährlicher Güter auf Strasse und Schiene

Interpellation Danioth Transports de marchandises dangereuses par la route et par le rail

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1989
Année	
Anno	
Band	II
Volume	
Volume	
Session	Frühjahrssession
Session	Session de printemps
Sessione	Sessione primaverile
Rat	Ständerat
Conseil	Conseil des Etats
Consiglio	Consiglio degli Stati
Sitzung	07
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	88.847
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	09.03.1989 - 08:00
Date	
Data	
Seite	114-116
Page	
Pagina	
Ref. No	20 017 390

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.