

*Texte de l'interpellation du 15 mars 1989*

Il est notoire que les prix des terrains en Suisse sont depuis longtemps excessifs. Des efforts doivent être entrepris d'urgence et de façon coordonnée pour améliorer la situation. Or on mentionne plusieurs cas où les entreprises de régie de la Confédération ont contribué, par leur attitude, à aggraver encore celle-ci.

Dans une lettre, l'Entreprise des PTT écrit textuellement: «Les PTT étant tenus d'appliquer les principes de l'économie d'entreprise, ils ne sauraient vendre des terrains à des conditions de faveur aux collectivités communales et aux autres institutions de droit public. Toutefois, celles-ci doivent avoir la priorité sur les acheteurs privés lorsqu'elles sont en concurrence avec eux.

Le Conseil fédéral lui-même considère que cette politique foncière est judicieuse, comme il nous l'a attesté à maintes occasions» (traduction).

En l'occurrence, je prie le Conseil fédéral de répondre à la question suivante:

Est-il exact que les PTT vendent des terrains aux communes au prix fort, contribuant ainsi à renchérir les biens-fonds?

*Mitunterzeichner – Cosignataires:* Büttiker, Nabholz, Wanner (3)

*Schriftliche Begründung – Développement par écrit*

Der Urheber verzichtet auf eine Begründung und wünscht eine schriftliche Antwort.

*Schriftliche Stellungnahme des Bundesrates vom 10. Mai 1989**Rapport écrit du Conseil fédéral du 10 mai 1989*

Im Rahmen ihrer unternehmenspolitischen Grundsätze und Richtlinien achten die PTT auf eine wirtschaftliche Betriebsführung. Diese Vorgabe äussert sich u. a. in der liegenschaftspolitischen Zielsetzung, wonach bei einer Veräusserung von Grundbesitz die bestmöglichen Bedingungen zu erzielen seien.

Der Verkauf von Grundstücken erfolgt deshalb bei den PTT in der Regel gestützt auf eine öffentliche Ausschreibung an den Höchstbietenden, wobei – in allerdings seltenen Fällen – für Grossobjekte eine andere geeignete Verkaufsstrategie gewählt werden kann.

Die Erfüllung des Auftrages zur Geschäftsführung nach betriebswirtschaftlichen Grundsätzen lässt es im Sinne des Zitates des Interpellanten in der Tat nicht zu, bei Veräusserung von Grundstücken den kommunalen oder andern öffentlich-rechtlichen Gemeinwesen und Institutionen eine Sonderstellung einzuräumen. Immerhin gebührt ihnen in Konkurrenz mit privaten Kaufinteressierten der Vorrang. Die PTT ihrerseits sind bereit, den Gemeinwesen im umgekehrten Fall einen marktüblichen Preis zu entrichten, der praktisch ausnahmslos auch verlangt wird.

Das Vorgehen der PTT, d. h. der grundsätzliche Verkauf zum Höchstangebot, gewährleistet zudem, dass unerwünschten subjektiven Einflussnahmen von dritter Seite vorgebeugt werden kann.

Der Frage einer Anheizung der Bodenpreisentwicklung durch Immobilienverkäufe der PTT kommt andererseits kaum Bedeutung zu, da die Veräusserungen sich gesamtschweizerisch auf eine sehr geringe Zahl von Grundstücken beschränken (1987 = 12, 1988 = 17 Verkäufe). Dabei handelt es sich nur selten um Bauland, sondern vorwiegend um überbaute Kleinobjekte mit ausgedienten Telefonzentralen-Gebäuden oder renovationsbedürftige Altbauten mit ungenügendem Ertragspotential, wo ohnehin kein Bodenpreisansatz zur Diskussion steht. Die Verkaufspolitik der PTT bezweckt somit schwergewichtig, unrentable, nicht für betriebliche Zwecke notwendige Liegenschaften zu veräussern und die entsprechenden Erlöse durch vorsorgliche Kaufgeschäfte für eine qualitative und lagemässige Aufwertung des Reserve-Liegenschaftsbestandes zu verwenden. Dagegen werden PTT-Grundstücke oder Teile davon grundsätzlich nicht verkauft, wenn sie mit einiger Wahrscheinlichkeit späteren betrieblichen Zwecken dienen können, als Realersatzobjekte geeignet erscheinen, kommerziell von In-

teresse sind oder sozialpolitische Gründe eine Veräusserung als nicht opportun erscheinen lassen. So wurde beispielsweise kürzlich in Solothurn auf einen Liegenschaftsverkauf verzichtet, weil die Stadt in diesem Objekt – zu einem fairen Mietzins – einen Kindergarten eingerichtet hat.

Der Bundesrat erachtet unter den gegebenen Voraussetzungen die Liegenschaftspolitik der PTT nach wie vor als richtig und hat keine Veranlassung, den PTT-Betrieben eine Aenderung ihrer Praxis nahezu legen.

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

89.408

**Interpellation Oehler****Transport gefährlicher Güter im Rheintal****Transport de marchandises dangereuses dans le Rheintal***Wortlaut der Interpellation vom 16. März 1989*

In den vergangenen Monaten haben sich auf den SBB-Strecken im St. Galler Rheintal, namentlich auch auf den Grenzbahnhöfen St. Margrethen und Buchs, einige unangenehme Vorfälle mit dem Transport gefährlicher Güter, insbesondere mit Waggons aus Oesterreich und dem Ostblock, ereignet. Die Bevölkerung ist besorgt, weil offenbar bis jetzt wenig bis nichts zum Schutze der Bevölkerung getan wurde.

Ich frage den Bundesrat:

1. Ist er über die Vorfälle orientiert?
2. Kann er eine Zusammenstellung über diese Vorfälle geben und mitteilen, welche Chemikalien zu den Vorfällen führten?
3. Ist der Bundesrat bereit, Sofortmassnahmen zur Verhinderung weiterer Vorfälle anzuordnen oder von den SBB zu verlangen?
4. Ist der Bundesrat bereit, die Oeffentlichkeit über die getroffenen Schutzmassnahmen zu informieren?
5. Bestehen Rechtsgrundlagen, mit welchen der Import gefährlicher Güter auf/mit ungeeigneten Fahrzeugen/Waggons verboten werden kann?
6. Wer übernimmt die Verantwortung, wenn weitere Vorfälle passieren?
7. Sind die Informationswege mit den St. Galler Behörden ausgebaut, damit notfalls sofort gehandelt werden kann?
8. Hat der Bundesrat die Möglichkeit, über die SBB auf internationaler Ebene aktiv zu werden, damit die Missstände sofort behoben und solche Ladungen auch von ausländischen Bahnen nicht übernommen, mindestens nicht in unser Land verschoben werden?

*Texte de l'interpellation du 16 mars 1989*

Ces derniers mois, quelques incidents malencontreux se sont produits sur les lignes des CFF dans la vallée saint-galloise du Rhin, notamment dans les gares frontières de St. Margrethen et de Buchs, lors du transport de marchandises dangereuses, tout particulièrement dans des wagons en provenance d'Autriche et des pays d'Europe orientale. La population est inquiète, car on n'a manifestement quasiment rien fait jusqu'à présent pour la protéger.

Je demande au Conseil fédéral de répondre aux questions suivantes:

1. A-t-il connaissance de ces incidents?
2. Peut-il faire un bref rapport sur ceux-ci et indiquer les produits chimiques impliqués?
3. Est-il prêt à prendre des mesures immédiates pour empêcher la répétition de tels incidents ou à exiger que les CFF se chargent de le faire?

4. Est-il prêt à renseigner le public sur les mesures de protection prises?

5. Existe-t-il des prescriptions qui permettraient d'interdire l'importation de marchandises dangereuses par des moyens de transport inappropriés?

Dans l'affirmative, quelles sont ces prescriptions?

Le Conseil fédéral est-il prêt à les édicter sans retard si elles n'existent pas encore?

6. Qui est responsable si de nouveaux incidents se produisent?

7. La transmission des informations entre les autorités fédérales et saint-galloises est-elle suffisamment développée pour qu'il soit possible d'agir immédiatement le cas échéant?

8. Le Conseil fédéral a-t-il la possibilité d'agir sur le plan international par l'intermédiaire des CFF pour que les déficiences constatées soient immédiatement levées et que les chemins de fer étrangers refusent également de procéder à de tels transports ou que tout au moins ceux-ci ne soient pas déviés vers notre pays?

*Mitunterzeichner – Cosignataire:* Keine – Aucun

*Schriftliche Begründung – Développement par écrit*

Die jüngsten Vorfälle in Au/SG und auf dem Bahnhof Buchs machen weitere Begründungen überflüssig. Die betroffene Bevölkerung ist glücklicherweise schadlos davongekommen.

*Schriftliche Stellungnahme des Bundesrates vom 17. Mai 1989*

*Rapport écrit du Conseil fédéral du 17 mai 1989*

Die Beförderung gefährlicher Güter mit der Eisenbahn unterliegt strengen gesamteuropäisch harmonisierten Vorschriften, die laufend überarbeitet und dem Stand der Technik und der Wissenschaft auf diesem Gebiet angepasst werden. Damit ist ein hoher Sicherheitsstandard gewährleistet.

Die konkret gestellten Fragen können wie folgt beantwortet werden:

1. Die in schweizerischen Grenzbahnhöfen gelegentlich auftretenden Unregelmässigkeiten im Zusammenhang mit der Uebernahme von Wagen oder Zügen aus dem Ausland bilden eine wichtige Grundlage bei den umfangreichen Bemühungen des Bundes und der Bahnen, bestehende Schwachstellen beim Transport gefährlicher Güter zu eliminieren.

2. Seit 1988 wurden die folgenden Vorfälle mit gefährlichen Gütern im Raum Rheintal registriert:

– Au SG: 1 Wagen Kerosin; Grund: geborstene Radscheibe;

– Buchs SG: 1 Wagen Aceton; Grund: defekte Dichtung;

1 Wagen Epichlorhydrin; Grund: Ueberdruck;

– St. Margrethen: 1 Wagen Acrylnitril; Grund: Ueberdruck.

Mit Ausnahme des Unfalls in Au SG, der nach der Entgleisung mehrere Kesselwagen zu einem Grossbrand führte, sind die Unregelmässigkeiten dank sachkundigem Vorgehen, ohne Schaden anzurichten, abgelaufen. Personen wurden nicht verletzt.

3. Den Vorfällen in den Grenzbahnhöfen liegt in der Regel kein Verschulden der SBB zugrunde. Im Gegenteil: Diese Vorfälle zeigen auf, dass das Kontrollpersonal seine Aufgabe bei der Uebernahme von Wagen und Zügen mit gefährlicher Ladung aus dem Ausland sehr ernst nimmt und mangelhafte Wagen konsequent an die Oesterreichischen Bundesbahnen (OeBB) zurückweist, und zwar mit allen sich daraus ergebenden rechtlichen Folgen. Solche Wagen verbleiben jedoch in den Bahnhöfen Buchs SG und St. Margrethen, weil diese aufgrund eines Staatsvertrages von den OeBB und SBB gemeinschaftlich betrieben werden. Diesen Vorfällen kann deshalb mit einer Intervention des Bundesrates nicht entgegengewirkt werden.

4. Nach Artikel 10 des Umweltschutzgesetzes obliegt die Koordination des Katastrophenschutzes grundsätzlich den Kantonen. Diese Bestimmungen werden mit der in der Vernehmlassung stehenden Störfallverordnung konkretisiert. Danach sind die Kantone u. a. dafür zuständig, dass

– die Bevölkerung bei einem Ereignisfall rechtzeitig alarmiert wird und Verhaltensanweisungen erhält sowie

– die öffentlichen Ereignisdienste mit der Einsatzplanung der Bahnen koordiniert werden.

Die Störfallverordnung enthält auch Bestimmungen, um die mit dem Transport und dem Umschlag gefährlicher Güter verbundenen Risiken zu erkennen, gesamtheitlich zu beurteilen und zu vermindern. Dadurch sollte es möglich werden, einen Kataster der durch die Risiken des Transports gefährlicher Güter belasteten Zonen zu erstellen. Gestützt hierauf können dann wirksame und umfassende Massnahmen zur Begrenzung der Risiken und zur Optimierung des Katastrophenschutzes im Schienen- und Strassenverkehr eingeleitet werden.

Ausserdem hat das Bundesamt für Verkehr (BAV) zusammen mit der Arbeitsgruppe Chemie der Eidgenössischen Kommission für AC-Schutz (Komac) bereits im Jahr 1986 einen Massnahmenkatalog ausgearbeitet, um bestehenden Schwachstellen in der Transportphase gefährlicher Güter begegnen zu können. Mit der Bearbeitung dieses Katalogs befasst sich eine besondere Arbeitsgruppe, der Vertreter der Bahnen, der Arbeitsgruppe Chemie und des BAV angehören. Dabei werden zurzeit auch Massnahmen zur Verminderung der möglichen Gefahren geprüft, die generell mit der Uebernahme gefährlicher Güter von ausländischen Eisenbahnverwaltungen zusammenhängen. Andere zusätzliche Sicherheitsmassnahmen konnten bereits verwirklicht werden.

5. Im europäischen Schienenverkehr sind gefährliche Güter nur zu den in der Ordnung für die internationale Eisenbahnbeförderung gefährlicher Güter festgelegten Sicherheitsbestimmungen zum Transport zugelassen. Darin sind beispielsweise die Anforderungen an die Gefahrgut-Verpackungen und deren Kennzeichnung enthalten. Ferner dürfen Tankcontainer und Kesselwagen mit gefährlichen Gütern nur beladen werden, wenn sie den Bedingungen in bezug auf den Bau, die Prüfung, die Zulassung, die Verwendung und die Kennzeichnung entsprechen.

6. Die Haftung zwischen den an einem Gefahrgut-Transport beteiligten Eisenbahnverwaltungen und dem Versender ist mit den einheitlichen Rechtsvorschriften für den Vertrag über die internationale Eisenbahnbeförderung von Gütern umfassend geregelt. Im Schienenverkehr fallen die Durchführung vorbeugender und vorausschauender Massnahmen im Hinblick auf die Verminderung der Risiken und eine wirksame Bekämpfung von Unfallfolgen durch spezialisierte Ereignisdienste (öffentliche und private Chemiewehren) grundsätzlich in den Verantwortungsbereich der Bahnen. Eine enge Zusammenarbeit mit den für die Koordination des Katastrophenschutzes zuständigen kantonalen Stellen ist dabei unabdingbar.

7. Die SBB-Alarmpläne und die Einsatzdispositive für das Rheintal sind mit den St. Galler Behörden abgesprochen und werden mit ihnen periodisch überprüft.

8. Die für eine Uebernahme oder Zurückweisung von Güterwagen in den Grenzbahnhöfen geltenden Bedingungen sind Gegenstand des Uebereinkommens über die gegenseitige Benutzung der Güterwagen im internationalen Verkehr. Diese Bestimmungen sind auch für die Normalspurstrecken betreibenden Eisenbahnverwaltungen des Ostblocks verbindlich. Wagen, die den allgemeinen technischen Bedingungen dieses Uebereinkommens nicht entsprechen, darunter fällt neben der Betriebsicherheit des Wagens auch der konkrete Verlad der Güter, können an der Grenze zurückgewiesen werden. Die bestehenden Rechtsmittel sowie die internationale Zusammenarbeit der Behörden und insbesondere der Bahnen sind derart ausgestaltet, dass der Bundesrat diesbezüglich auf internationaler Ebene nicht aktiv werden muss.

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

## **Interpellation Oehler Transport gefährlicher Güter im Rheintal**

## **Interpellation Oehler Transport de marchandises dangereuses dans le Rheintal**

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1989
Année	
Anno	
Band	III
Volume	
Volume	
Session	Sommersession
Session	Session d'été
Sessione	Sessione estiva
Rat	Nationalrat
Conseil	Conseil national
Consiglio	Consiglio nazionale
Sitzung	16
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	89.408
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	23.06.1989 - 08:00
Date	
Data	
Seite	1198-1199
Page	
Pagina	
Ref. No	20 017 557

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.