

Bundesrat Ogi: Herr David, ich muss Ihnen sagen: Das, was Sie jetzt gesagt haben, stimmt schlicht und einfach nicht. Der Bundesrat wird Ihnen in einer Botschaft, die er in den nächsten Wochen vorlegen wird, einen neuen Rahmenkredit von 1,44 Milliarden Franken beantragen. Ich werde dann gut schauen, ob Sie diesem Antrag zustimmen werden. Wir wollen in den nächsten Jahren, 1993 bis 1997, damit über 3 Milliarden Franken für die KTU-Unternehmungen auslösen.

Wenn Sie heute sagen, wir hätten von dieser Zielsetzung Abstand genommen, dann stimmt das nicht. «Bahn und Bus 2000» werden gebaut; das wird realisiert. Aber «Bahn und Bus 2000» konzentrieren sich nicht nur auf die Hauptachsen, sondern beziehen natürlich auch die KTU-Unternehmungen mit ein. Herr David, diese KTU-Unternehmungen werden nicht vernachlässigt.

Ich werde 1997 – wenn ich noch im Amt bin – genau schauen, ob diese 1,44 Milliarden Franken aufgebraucht wurden. Ich sage Ihnen nur: Beim letzten Rahmenkredit für die Privatbahnen hat man sich vielerorts sehr schwergetan, diesen Kredit zu beanspruchen, diese Mittel zu brauchen, sie zu investieren. Wir subventionieren ja nur – die Kantone und die Privatbahnen müssen natürlich auch ihren Teil leisten –: 1,44 Milliarden Franken für die KTU-Unternehmungen und – Sie wissen es – rund 7 Milliarden Franken für «Bahn und Bus 2000»; wir möchten diesen Betrag bei 7 Milliarden Franken real heute einfrieren. Es kommt noch die Neat hinzu. Von all diesen drei Anstrengungen – Rahmenkredit, «Bahn und Bus 2000» und Neat – profitiert die ganze Fläche.

Aber etwas, Herr David, muss ich Ihnen schon sagen: Wir wollen natürlich auch eine sinnvolle Nachfrage befriedigen. Wenn wir die einzelnen Strecken analysieren, dann müssen wir zum Teil sehr erschreckende Zahlen zur Kenntnis nehmen. Dazu kommt der betriebswirtschaftliche Gesichtspunkt, der hier natürlich auch beurteilt werden muss und beurteilt werden darf. Deshalb wollen wir nur eine sinnvolle Nachfrage befriedigen. Wir wollen und müssen auch tiefere Kosten anstreben. Aber wir wollen die Leistungen verbessern; das ist unsere Zielsetzung.

In diesem Sinne möchte ich Sie bitten, uns zu helfen, damit wir diese «Bahn 2000» auch etwas rascher realisieren können. Ich muss Ihnen sagen: Sie kommt zu langsam voran. 5 Prozent des Projekts sind im Bau, und bei etwa 20 Prozent läuft das Verfahren. Man könnte manchmal den Eindruck bekommen, das Schweizer Volk habe am 6. Dezember 1987 nicht abgestimmt. Lassen Sie uns «Bahn 2000» realisieren, lassen Sie uns diesen Auftrag des Volkes erfüllen.

Deshalb möchte ich Sie bitten, hier vielleicht noch etwas zu warten, bis nicht nur 5 Prozent gebaut sind, sondern bis endlich diese «Bahn 2000» gebaut ist; dadurch wird auch eine Optimierung des Regionalverkehrs möglich. Aber es braucht noch etwas Geduld. Deshalb möchte ich Sie bitten, auch weiterhin für «Bahn 2000» einzustehen.

Ich möchte Sie einladen, Herr David: Bitte gehen Sie auch auf Achse, wenn es vor dem 27. September 1992 darum geht, die Neat zur Annahme zu empfehlen. Ich danke Ihnen für Ihren Einsatz.

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

91.3049

Interpellation Carobbio Transport gefährlicher Güter. Sicherheitsmassnahmen

Interpellanza Carobbio Trasporto di sostanze pericolose. Misure di sicurezza

Interpellation Carobbio Transport de marchandises dangereuses. Mesures de sécurité

Diskussion – Discussion

Siehe Jahrgang 1991, Seite 1404 – Voir année 1991, page 1404

On. **Carobbio:** Il problema dei treni che trasportano merci pericolose, in particolare del treno Basilea-Chiasso che trasporta cloruro di vinile, si è già lungamente discusso in questo Parlamento e diversi deputati hanno richiesto al Dipartimento dei trasporti pubblici misure tali da evitare possibili rischi alla popolazione.

L'interpellanza che ho presentato in realtà solleva un problema molto particolare che riguarda le misure da prendere da parte delle FFS per quanto riguarda la velocità di quei treni.

La risposta che il Consiglio federale mi ha dato mi ha lasciato parzialmente insoddisfatto. Posso prendere atto con soddisfazione che alcune misure – è la prima parte della risposta – sono state prese per cercare di ridurre il surriscaldamento delle ruote in occasione delle frenate, e quindi per cercare di limitare pericolosi incidenti.

Per contro non posso essere soddisfatto della conclusione della risposta quando il Consiglio federale dice che, stando alle conoscenze attuali, non è possibile accettare la richiesta degli ambienti sindacali e dei macchinisti che chiedevano una misura generale di riduzione della velocità di questi treni da 100 a 80 chilometri all'ora.

Io credo che il pericolo rappresentato da possibili incidenti è molto più importante dei motivi dati qui dal Consiglio federale nel senso che bisogna evitare al massimo più lunghe fermate di questi treni nelle stazioni.

Ma detto questo ed espressa la mia insoddisfazione per la parte finale della risposta a me interessa a questo punto, avere dal Consiglio federale – e spero che me le possa dare – delle indicazioni per quanto concerne la valutazione dei rischi che su incarico dell'Ufficio federale dei trasporti le FFS hanno svolto sulla linea Basilea-Chiasso l'anno scorso. Nella risposta si dice infatti che l'interpretazione dei dati raccolti sarebbe iniziata ancora nell'anno 1991 e avrebbe potuto servire a verificare quali ulteriori misure di sicurezza potrebbero essere adottate. Si aggiunge anche che la valutazione di quei dati avrebbe potuto anche portare a valutare meglio le conseguenze di una limitazione generale della velocità.

Perciò, on. Consigliere federale Ogi, desidero avere una risposta su questo punto. Precisamente se la raccolta dei dati dell'inchiesta svolta è stata portata a termine e quali conclusioni è stato possibile tirare e se i dati raccolti suggeriscono o meno di aderire alla misura richiesta nell'interpellanza, di ridurre cioè la velocità generale dei treni che trasportano merci pericolose sulle linee delle FFS, in particolare sulla linea Chiasso-Basilea.

Weder Hansjürg: Es ist tatsächlich so, wie Herr Carobbio sagt: Die Antwort des Bundesrates kann nicht befriedigen. Es müssen nach unserer Auffassung Mittel und Wege gefunden werden, um die Transportgefahren generell auszuschalten. Ich lege das an einem anderen Beispiel dar:

Zwölf- bis vierzehnmals pro Jahr werden abgebrannte Brennelemente aus den AKW Beznau I und II und Gösigen durch den Kanton Aargau, danach durch den Kanton Baselland und dann mitten durch den Kanton Basel-Stadt gekarrt.

Brennelementtransporte gehören zu den gefährlichsten Vorgängen in der ganzen Atomwirtschaft überhaupt. Von solchen Transporten weiss die Bevölkerung nichts, auch die Polizei, die Feuerwehr und der Katastrophenschutz werden nicht informiert. Die Bevölkerung entlang den Transportwegen ist also einem unerhört grossen Risiko ausgesetzt, und wenn die Bahnwagen noch rangiert werden – wie jener Bahnwagen vor etwa zwei Jahren auf dem Rangierbahnhof Muttenz, der dann aus Versehen drei Tage lang stehen blieb –, wird das Risiko unerträglich, denn es kommt in solchen Momenten das Risiko des Terrors dazu.

In diesem Zusammenhang will ich auch sagen, Herr Bundesrat: Solche Brennelementebehälter, wie sie heute verwendet werden, halten zum Beispiel Bränden nur ganz kurze Zeit stand. Ab 1995 – jetzt kommt der Höhepunkt dieser Angelegenheit – ist die Schweiz verpflichtet, ihre Abfälle aus den Wiederaufbereitungsanlagen zurückzunehmen. Die Atomtransporte verdoppeln sich demnach. Damit wird natürlich auch das Gefahrenrisiko entsprechend grösser. Die betroffene Bevölkerung wird das auf die Dauer nicht akzeptieren, und wir werden – da können Sie ganz sicher sein – auch für entsprechende Aufklärung besorgt sein.

Ich bitte Sie, Herr Bundesrat, sich nicht über die berechtigte Opposition zu beklagen, wie Sie das heute nachmittag im Zusammenhang mit der Beantwortung der Frage von Frau Sandoz gemacht haben. Nicht die Warner sind die Feinde des Bundesrates und der Nagra, sondern diejenigen, die dem Bundesrat vorgaukeln, das Problem sei lösbar und es sei in sicherem Griff. Weltweit ist bekannt – ich erinnere an die letzte Publikation der Internationalen Atomenergie-Agentur in Wien –, dass das Problem des hochradioaktiven Mülls in der ganzen Welt nirgends gelöst ist.

Herr Bundesrat, ein «Tschernobyl» reicht uns eigentlich, und wir möchten nicht noch via eine solche Katastrophe zu Schaden kommen.

Ich bitte Sie, auch im Namen meiner Fraktion, zu handeln und zu verfügen und in diesem Fall die nötigen Temporeduktionen anzuordnen, auch wenn Ihnen Leute, die sich mit der Materie nicht so sehr befassen wie wir, anderes empfehlen.

Bundesrat Ogi: Zuerst an die Adresse von Herrn Weder Hansjürg: Ich halte fest, dass wir «Tschernobyl» ernst genommen haben, dass wir die Entsorgungsfrage auch ernst nehmen und dass wir den Dreck, den wir, Sie und ich, produzieren, in der Schweiz entsorgen sollten. Wir werden im Rahmen der Energiediskussion sicher Gelegenheit haben, darüber noch zu sprechen.

Ich freue mich eigentlich, dass Sie mir wenigstens mit Ihrer Mikromik zustimmen, dass dieser Dreck in diesem Land entsorgt werden muss. Damit darf ich annehmen, dass Sie einer Lösung in der Schweiz zustimmen würden. Das freut mich, das ist vielleicht der Höhepunkt des heutigen Nachmittags, Herr Weder.

Ich habe mich aber mit der Interpellation von Herrn Carobbio auseinandersetzen; hier geht es um den Transport gefährlicher Güter, und es geht um die Sicherheitsmassnahmen. Auch diese Angelegenheit nehmen wir sehr ernst. Ihr Vorstoss, Herr Carobbio, steht im Zusammenhang mit dem Störfall Stein/Säckingen vom 4. Januar 1991: der bekannte Radbruch, die Entgleisung und der Brand von Benzinkesselwagen mit dem umstrittenen Vinylchlorid-Transport am Gotthard. Das war die Ausgangslage Ihrer Interpellation.

Nun, der Interpellant hält es für angezeigt, die Höchstgeschwindigkeit für Güterzüge mit gefährlichen Gütern so lange zu reduzieren, als nicht weitere Sicherheitsmassnahmen getroffen worden sind. Mehrere Radbrüche veranlassten die SBB, die vorsorglichen Massnahmen im Bereich Güterzugsbremsen einzuleiten. Der eingangs erwähnte Radbruch wurde im Auftrag der SBB von der ETH Zürich untersucht. Die Untersuchungsergebnisse und die Zusammenarbeit mit den ausländischen Bahnen haben gezeigt, dass die Radbrüche beim Stahl eines bestimmten Herstellers auftraten; aus diesem Stahl gefertigte Räder werden bei neuen Wagen nicht mehr verwendet, und der bestehende Wagenpark, Herr Carobbio, wird nun umgerüstet.

Das Bundesamt für Verkehr hat die SBB bereits am 10. Januar 1991, also praktisch fünf Tage nach dem Unfall in Stein/Säckingen, beauftragt, einen Bericht über das Ereignis von Stein/Säckingen vorzulegen, aufgrund dessen wir am 1. April 1991 – das ist eine zweite Massnahme, die ich Ihnen ebenfalls kurz erläutern möchte, Herr Carobbio – die Störfallverordnung in Kraft gesetzt haben; wir haben also sehr rasch gehandelt. Diese hat nun Gültigkeit. Nach menschlichem Ermessen sollte sie ermöglichen – wie Herr Weder gesagt hat –, die Transportgefahr zu eliminieren. Das werden wir anstreben; aber garantieren können wir das nie.

Wir sind in internationale Abkommen eingebettet, die wir nicht von heute auf morgen kündigen können. Wir sind aber sehr aufmerksam. Wir werden versuchen, auch international, im Rahmen der Conférence européenne des ministres de transport (CEMT), Verbesserungen zu erreichen. Das wird nicht einfach sein, weil die Sensibilität für solche Güter bei anderen Bahnen leider weniger entwickelt ist als bei uns.

Sowohl an die Adresse von Herrn Carobbio als auch an die Adresse von Herrn Weder möchte ich sagen: Mir ist es lieber, dieser Transport geschehe auf der Schiene als auf der Strasse. Wir haben vor einigen Jahren erlebt, welche verheerende Auswirkungen beispielsweise der Unfall in Frankreich – oder war es in Belgien? – gehabt hat.

Wir nehmen die Sache ernst. Wir haben rasch gehandelt, und – touch wood – ich bin glücklich, dass diese Massnahmen Wirkung gezeigt haben. Wir hatten seit dem schrecklichen Unfall von Stein/Säckingen, der noch glimpflich abgelaufen ist, keine weiteren solchen Unfälle zu registrieren.

Mit Freude nehme ich zur Kenntnis, dass Herr Weder ab heute, dem 9. März 1992, bereit ist, eine Entsorgung der radioaktiven Abfälle in der Schweiz zu ermöglichen. Ich danke ihm sehr herzlich dafür!

M. Carobbio: Je vous remercie de votre explication, mais vous n'avez pas vraiment répondu à la question précise que j'avais posée et qui concerne le contenu de votre déclaration relative à l'interpellation. Vous avez indiqué qu'il y a une année l'Office fédéral des transports a chargé les Chemins de fer fédéraux de procéder, sur la ligne Bâle-Chiasso, à l'évaluation des risques lors du transport de substances dangereuses. Alors, j'aimerais savoir si vous avez déjà tiré des conclusions de cette évaluation et si, le cas échéant, elles vous ont conduit à prendre d'autres mesures que celles déjà en vigueur.

Je déclare que cette réponse ne me satisfait que partiellement.

Bundesrat Ogi: Herr Carobbio erklärt sich teilweise befriedigt. Ich hoffe, dass er in 30 Sekunden voll befriedigt sein wird. Die Resultate dieser Risikoanalyse Chiasso–Basel sind – ich habe das auf Deutsch etwas zu rasch gesagt – erst vor einigen Tagen bekanntgeworden. Wir werden sie in den nächsten Wochen publizieren und auch Ihnen zur Kenntnisnahme unterbreiten. Bis jetzt waren sie aber nicht verfügbar.

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

Interpellation Carobbio Transport gefährlicher Güter. Sicherheitsmassnahmen

Interpellation Carobbio Transport de marchandises dangereuses. Mesures de sécurité

Interpellanza Carobbio Trasporto di sostanze pericolose. Misure di sicurezza

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1992
Année	
Anno	
Band	II
Volume	
Volume	
Session	Frühjahrssession
Session	Session de printemps
Sessione	Sessione primaverile
Rat	Nationalrat
Conseil	Conseil national
Consiglio	Consiglio nazionale
Sitzung	04
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	91.3049
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	09.03.1992 - 14:30
Date	
Data	
Seite	353-354
Page	
Pagina	
Ref. No	20 020 997

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.