

*Schriftliche Stellungnahme des Bundesrates vom 11. Mai 1994*

*Risposta scritta del Consiglio federale dell'11 maggio 1994*

*Rapport écrit du Conseil fédéral du 11 mai 1994*

Il DFTCE e le FFS sono in contatto permanente con il Ministero italiano dei trasporti e con le Ferrovie dello Stato italiane.

Il programma comune di promozione del traffico ferroviario si riflette in particolare nell'accordo tra i Ministri dei trasporti di Germania, Svizzera e Italia sul miglioramento del trasporto di merci combinato ferrovia/strada attraverso le Alpi svizzere.

Dal canto suo, l'Italia si impegna ad eseguire le seguenti opere:

- adeguamento al gabarit «B plus» (codifica P 80) e potenziamento degli impianti di trazione elettrica della linea Torino–Novara–Domodossola–Iselle;
- elettrificazione ed adeguamento al gabarit «B plus» (codifica P 80) della linea Novara–Vignale–Domodossola;
- realizzazione del nuovo scalo di smistamento Domo II;
- completamento del blocco automatico sulla linea Gallarate–Domodossola;
- potenziamento dell'impianto intermodale di Novara;
- completamento dello scalo di smistamento ed intermodale di Torino Orbassano;
- blocco automatico banalizzato sulla tratta Chiasso–Milano;
- adeguamento al gabarit «B» (codifica P 60) della tratta Chiasso–Milano;
- nuovo Centro Intermodale a Segrate.

Un gruppo di lavoro italo-svizzero esaminerà la questione del proseguimento del progetto NTFA da Lugano in direzione di Milano. Da parte svizzera, i membri del gruppo di lavoro sono costituiti da rappresentanti dell'Ufficio federale dei trasporti, delle FFS e delle autorità del Canton Ticino.

Da parte sua, il Consiglio federale è favorevole alla collaborazione tra il Canton Ticino e le province di Como, Varese e Novara nel quadro dell'esame comune di questioni che rientrano nella sfera di competenza di queste collettività regionali.

*Erklärung des Interpellanten: teilweise befriedigt*

*Déclaration de l'interpellateur: partiellement satisfait*

94.3101

## **Interpellation Keller Rudolf**

### **Rangierbahnhof Muttenz und SBB-Transportrisikoanalyse**

### **Gare de triage de Muttenz.**

### **Analyse des risques par les CFF**

*Wortlaut der Interpellation vom 14. März 1994*

Ich bitte den Bundesrat um die rasche Beantwortung folgender Fragen:

1. Versteht er die Ungeduld und Beunruhigung der Baselbieter Regierung und des Baselbieter Landrates, und ist er bereit, der SBB die Anweisung zu geben, umgehend mit der Baselbieter Regierung Kontakt aufzunehmen, damit die notwendigen Risikoanalysen-Arbeiten weitergeführt werden können?
2. Wie beurteilt er die Zusammenarbeit des Bundesamtes für Verkehr mit den Kantonen in bezug auf die Risikoanalyse SBB? Wo bestehen heute Zusammenarbeitsprobleme?
3. Bis wann rechnet er damit, dass die Transportrisikoanalyse der SBB erfasst und aufgearbeitet sein wird?
4. Welche Massnahmen gedenkt er – gerade nach den schweren Unfällen von Stein/AG und Zürich-Affoltern – einzuleiten, damit die SBB verpflichtet werden können, den wegweisenden und sicherheitstechnisch absolut notwendigen Sicherheitsstandard des Kantons Baselland zu erreichen?

5. Sind die SBB angesichts des riesigen Gefahrenpotentials in Muttenz bereit, dort einen ihrer Löschzüge dauernd zu stationieren?

*Texte de l'interpellation du 14 mars 1994*

Je prie le Conseil fédéral de répondre rapidement aux questions suivantes:

1. Comprend-il l'impatience et l'inquiétude du Conseil d'Etat et du Grand Conseil de Bâle-Campagne et peut-il prier les CFF de prendre contact immédiatement avec le gouvernement du demi-canton afin de poursuivre les nécessaires analyses des risques?
2. Que pense-t-il de la collaboration entre l'Office fédéral des transports et les cantons en ce qui concerne l'analyse des risques par les CFF? Quels sont les problèmes qui se posent?
3. Quand compte-t-il que l'analyse des risques par les CFF sera achevée et exploitée?
4. Quelles mesures entend-il instaurer, à la suite des graves accidents de Stein/AG et de Zurich-Affoltern, afin que les CFF soient tenus d'adopter le niveau de sécurité du demi-canton de Bâle-Campagne, niveau qui est à la fois exemplaire et indispensable du point de vue de la technique de sécurité?
5. Les CFF sont-ils disposés à stationner en permanence un train d'extinction et de sauvetage à Muttenz, compte tenu de l'énorme danger qui menace cette gare?

*Mitunterzeichner – Cosignataires: Keine – Aucun*

*Schriftliche Begründung – Développement par écrit*

Mit dem Schlussbericht «Schweizerhalle» wurde das kantonale Sicherheitsinspektorat verpflichtet, die umfassende Risikoanalyse im Kanton Baselland weiterzuführen, insbesondere neu auch den Transport der gefährlichen Güter aufzunehmen. Dazu benötigt das kantonale Sicherheitsinspektorat Baselland aber entsprechende Detailkenntnisse über Art und Umfang des Gefahrgutes.

Während mit Industrie, Gewerbe und Handel eine kooperative Zusammenarbeit stattfand und die entsprechenden Unterlagen nun vorliegen, hat ausgerechnet ein Bundesbetrieb (SBB) seine Auskunftsbereitschaft und Zusammenarbeit teilweise vermissen lassen. Ein Kurzbericht der netzweisen Aspekte (erster Teil) wurde zwar an die Kantone zur Stellungnahme abgegeben, war aber nicht so umfassend und anwendbar wie vergleichbare Risikoanalysen zum Beispiel der chemischen Industrie.

Von den Kantonen wurde daher auf die von den SBB in Aussicht gestellten ortsabhängigen Risikoaspekte gewartet. Diese SBB-Risikoanalyse der ortsabhängigen Aspekte wurde aber in der Folge von den Kantonen als ungenügend zurückgewiesen. Als Konsequenz haben das Bundesamt für Verkehr bzw. die SBB entsprechende Sitzungen mit den involvierten Kantonen mehrmals verschoben.

Als Grund wurde von den SBB angeführt, dass die ortsabhängigen Risikoaspekte von den Kantonen ja nicht akzeptiert wurden, andererseits die SBB aber ausserstande seien, detaillierte Daten zurzeit zur Verfügung zu stellen.

Von den Kantonen wird nun befürchtet, dass mittels Salami-taktik, jeder einzelne Kanton individuell bearbeitet und entsprechende Vorbehalte übergangen werden sollen. Die Bewältigungsmöglichkeit einer Havarie bei den SBB- bzw. den Rangierbahnhöfen ist damit nicht in jedem Fall gegeben. Dies ist nun insofern problematisch, als der Rangierbahnhof Muttenz mengenmässig den grössten Umsatz an gefährlichen Gütern der Schweiz hat und mindestens einmal monatlich eine Havariemeldung den Kanton beschäftigt.

Nach den schwerwiegenden SBB-Unfällen in Stein/AG und Zürich-Affoltern ist die Nordwestschweizer Bevölkerung natürlich besonders sensibilisiert in bezug auf die Gefahrenpotentiale beim Rangierbahnhof Muttenz. Direkt neben dem Rangierbahnhof liegen Chemiebetriebe und verläuft die sechsspurige Autobahn N 2! Von insgesamt 8 Millionen Tonnen Gefahrgütern werden etwa 5,5 Millionen Tonnen über Bahnstrecken im Baselland geführt. Im Gegensatz zu den SBB beurteilt der Kanton Baselland die Risiken und Gefahrenpotentiale als nicht so harmlos!

*Schriftliche Stellungnahme des Bundesrates  
vom 18. Mai 1994*

*Rapport écrit du Conseil fédéral  
du 18 mai 1994*

Der Schutz der Bevölkerung und der Umwelt vor schweren Schäden infolge von Störfällen beim Transport gefährlicher Güter auf Eisenbahnanlagen ist in der Verordnung vom 27. Februar 1991 über den Schutz vor Störfällen (Störfallverordnung, StFV, SR 814.012) geregelt.

1. Die Ereignisse vom 8. März in Zürich-Affoltern haben erneut gezeigt, dass ein hochentwickeltes und komplexes Transportsystem besondere Risiken hervorruft. Diese Risiken sind in jedem Fall ernst zu nehmen und mit allen geeigneten und verfügbaren Mitteln zu verringern.

Die Störfallverordnung fordert, dass die mit dem Transport von gefährlichen Gütern verbundenen Risiken stufenweise erhoben werden. In einem ersten Schritt haben die SBB zu diesem Zweck sogenannte Kurzberichte erarbeitet. Die dem Bundesamt für Verkehr bisher eingereichten Kurzberichte der SBB-Strecken wurden den Kantonen zur Stellungnahme unterbreitet. Aufgrund dieser Grundlageninformation werden gesamtschweizerisch die Risikoschwerpunkte herausgearbeitet. Ergibt die Beurteilung, dass die ergriffenen oder vorgesehenen Sicherheitsmassnahmen möglicherweise nicht genügen, müssen durch die SBB in einem zweiten Schritt detaillierte Risikoermittlungen vorgenommen werden. Daraus hat das Bundesamt für Verkehr als Vollzugsbehörde unter Einbezug der Stellungnahmen der Kantone zu beurteilen, ob das Risiko für die Bevölkerung oder die Umwelt tragbar ist. Ist dem nicht so, ordnet die Vollzugsbehörde zusätzliche Sicherheitsmassnahmen an. Wenn nötig hat der Bundesrat die Anordnung der Massnahmen zu koordinieren. Die Kantone können verfügbare Informationen jederzeit bei der Vollzugsbehörde anfordern.

2. Die Zusammenarbeit zwischen dem Bundesamt für Verkehr als Vollzugsbehörde und den Kantonen ist durch den Ablauf des Vollzugs der Störfallverordnung gegeben. So haben die Kantone Gelegenheit, zu den von den SBB eingereichten Kurzberichten Stellung zu nehmen. Ein analoges Vorgehen ist bei der Prüfung und Beurteilung allfälliger Risikoermittlungen vorgesehen. Im Rahmen von periodisch stattfindenden Veranstaltungen werden die Fachstellen der Kantone durch den Bund über den Stand des Vollzugs der Störfallverordnung informiert und in die Problemlösung mit einbezogen. Der Bundesrat misst der Zusammenarbeit zwischen Bund und Kantonen in diesen Fragen eine grosse Bedeutung zu. Nur so kann die komplexe Problematik effizient bearbeitet werden.

3. Derzeit liegen dem Bundesamt für Verkehr Informationen der SBB über den Transport gefährlicher Güter auf Stufe Kurzbericht vor. Die Kurzberichte der Strecke Basel-Olten-Chiasso sind den Kantonen und der Fachstelle des Bundes (Buwal) zur Stellungnahme unterbreitet worden. Aufgrund dieser Stellungnahmen wurden die SBB aufgefordert, diese Kurzberichte in einigen Punkten zu ergänzen, damit sie alle für die Beurteilung notwendigen Angaben enthalten. Im Laufe des Sommers werden sich die Kantone und die Fachstelle des Bundes erneut zu den ergänzten Kurzberichten äussern können. Anschliessend werden die Kurzberichte durch das Bundesamt für Verkehr geprüft. Die Beurteilung wird Aufschluss darüber geben, wo tiefergehende Untersuchungen (Risikoermittlungen) und allenfalls weiter gehende Sicherheitsmassnahmen vorzusehen sind.

4. Bevor allfällige Lehren und Konsequenzen aus dem Unfall in Zürich-Affoltern gezogen werden können, muss die genaue Unfallursache untersucht werden. Die SBB werden hierzu einen Untersuchungsbericht verfassen und der Vollzugsbehörde einreichen. Nach ersten Erkenntnissen stehen die Unfälle von Stein-Säckingen und Zürich-Affoltern in keinem ursächlichen Zusammenhang. Aufgrund der Art des Unfalls in Zürich-Affoltern besteht für die SBB kein unmittelbarer Handlungsbedarf.

Die SBB müssen ungeachtet der laufenden Unfalluntersuchungen eigenverantwortlich alle zur Verminderung des Risikos geeigneten Massnahmen treffen, die nach dem Stand der Sicherheitstechnik verfügbar und wirtschaftlich tragbar sind.

Von seiten des Bundes wird eine Harmonisierung des Sicherheitsniveaus über das gesamte schweizerische Eisenbahnnetz angestrebt. Zu beachten sind hierzu besonders auch Entwicklungen im Ausland sowie internationale Übereinkommen. Die SBB beabsichtigen, ihr Netz der Zugüberwachungseinrichtungen wo nötig zu ergänzen. Eine mobile Gefahrgut-equipe der SBB überprüft stichprobenweise die Einhaltung der Vorschriften über den Transport gefährlicher Güter. Auch haben die SBB das Konzept zur Gefahrgutausbildung ihres Personals weiterentwickelt. Die stufengerechte Ausbildung des Personals ist zurzeit eine zentrale Massnahme zur Verminderung des Risikos beim Transport gefährlicher Güter.

5. Derzeit prüfen die SBB gesamtschweizerisch die Beschaffung von sechs weiteren Lösch- und Rettungszügen, von denen einer im Raum Basel, allenfalls im Rangierbahnhof Muttenz, stationiert werden soll. Im Rangierbahnhof von Muttenz kommen gemäss geltender Einsatzplanung der SBB im Ereignisfall zuerst der örtliche Wehrdienst und die in unmittelbarer Nähe stationierte Chemiewehr zum Einsatz. Im Bedarfsfall werden zusätzliche Wehrdienste aufgeboden, so auch die Lösch- und Rettungszüge der SBB aus Olten und Delémont. Die SBB sind bezüglich Einsatzplanung für Störfälle zur Zusammenarbeit mit den öffentlichen Ereignisdiensten verpflichtet. Es ist Aufgabe der Kantone, die Ereignisdienste mit der Einsatzplanung der SBB zu koordinieren.

*Erklärung des Interpellanten: teilweise befriedigt  
Déclaration de l'interpellateur: partiellement satisfait*

94.3063

**Interpellation Jenni Peter**

**Volksabstimmungen. Wortlaut  
von Stimmzettel und Botschaft**

**Votations populaires. Formulation  
du bulletin de vote et du message**

*Wortlaut der Interpellation vom 1. März 1994*

Mit Vorstössen und Fragen von Parlamentariern kam der Unmut der Bevölkerung über den Wortlaut von Volksabstimmungen bereits mehrere Male zum Ausdruck.

Bei der Abstimmung vom 28. November 1993, «Bundesbeschluss über die Finanzordnung», wurde zum Beispiel bemängelt, dass das gebräuchliche Wort «Mehrwertsteuer» auf dem Stimmzettel fehlte. Auch am 20. Februar 1994 war das im Volksmund gebräuchliche Wort «Autobahnvignette» auf dem Stimmzettel nicht zu finden.

Abstimmungen sollen der Bevölkerung so einfach wie möglich gemacht werden; deshalb wäre es angebracht, diese Ergänzungen mindestens in Klammern auf dem Stimmzettel und in der Botschaft anzubringen.

Am 12. Juni 1994 wird über das Bundesgesetz über schweizerische Truppen für friedenserhaltende Operationen abgestimmt. Von den Medien und Politikern wird nur von «Blauhelmen» gesprochen. Es wäre deshalb unverantwortlich, wenn dieser Ausdruck auf dem Stimmzettel wieder fehlen würde. Ich bitte Sie deshalb, mir mitzuteilen, ob Sie bereit sind, die Ergänzung «Uno-Blauhelme» auf dem Stimmzettel und in der Botschaft mindestens in Klammern anzubringen.

*Texte de l'interpellation du 1er mars 1994*

De nombreuses interventions et questions des députés ont déjà fait état du mécontentement de la population concernant les textes figurant sur les bulletins de vote.

Lors de la votation du 28 novembre 1993 relative à l'arrêté fédéral sur le régime financier, de nombreuses personnes se sont plaintes de ne pas trouver sur les bulletins de vote le terme pourtant courant de «TVA». Lors de la votation du

## **Interpellation Keller Rudolf Rangierbahnhof Muttenz und SBB-Transportrisikoanalyse**

## **Interpellation Keller Rudolf Gare de triage de Muttenz. Analyse des risques par les CFF**

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1994
Année	
Anno	
Band	II
Volume	
Volume	
Session	Sommersession
Session	Session d'été
Sessione	Sessione estiva
Rat	Nationalrat
Conseil	Conseil national
Consiglio	Consiglio nazionale
Sitzung	16
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	94.3101
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	17.06.1994 - 08:00
Date	
Data	
Seite	1212-1213
Page	
Pagina	
Ref. No	20 024 209

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.