

CH_VB 88.847 vom 9. März 1989

Bundesverwaltung, 1989-03-09, DE

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/ch_vb_88.847

FR: CH_VB 88.847 du 9 mars 1989

IT: CH_VB 88.847 del 9 marzo 1989

Erwägungen

E. 9

März 1989 115 Interpellation Danioth 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 Übereinkommen 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 Grenzschranken 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 Zugleitung 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 vollauf 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 Übertretungen 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.

Voies de raccordement ferroviaires. Loi 116

E. 14

1989 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. Aenderungen 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 Haf- tungsvorschriften, 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. Daniöth: 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 voll und ganz befriedigt. Präsident: Herr Daniöth ist von der Antwort befriedigt. Schluss der Sitzung um 10.30 Uhr La séance est levée à 10 h 30 #ST# Achte Sitzung - Huitième séance

Dienstag, 14. März 1989, Nachmittag Mardi 14 mars 1989, après-midi 17.00h Vorsitz -
Présidence: M. Raymond 88.074 Anschlussgleisegesetz 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 umweltpoli- tischen, aber auch aus
wirtschaftlichen Gründen eine nützlich- e und notwendige Grundlage. Der vorgelegte
Entwurf soll das geltende Recht aus dem Jahre 1874 ersetzen. Ihre vorberatende
Kommission hat sich an drei Sitzungsta- gen mit der Vorlage befasst. Zwischendurch haben
die Juri- sten in unserer Kommission unter Beizug eines weiteren im Raumplanungsrecht
versierten Ratskollegen die rechtlichen Probleme des Gesetzentwurfes bearbeitet. Ich
möchte die- sen Kollegen meinen speziellen Dank aussprechen. Insbe- sondere mussten die
Bestimmungen der Raumplanungsge- setzgebung berücksichtigt werden. Die beiden
interessier- ten 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 wer- den, weil für Dieselfahrzeuge bis jetzt kein Katalysator mög- lich 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 unwirtschaft- lich, zeitraubend und oft sogar
umweltgefährdend ist. In der Schweiz ist nur etwa ein Viertel der Industriebetriebe an das
Bahnnetz angeschlossen. Mit mehr Anschlussgleisen könn- ten mehr Betriebe direkt auf die
Bahn verladen. Für die Zukunft ist es wichtig, dass mit neuen Anschlussglei- sen 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 Gleis- anschluss 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.

Schweizerisches Bundesarchiv, Digitale Amtsdrukschriften Archives fédérales suisses,
Publications officielles numérisées Archivio federale svizzero, Pubblicazioni ufficiali
digitali 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.

Export aus OpenCaseLaw (CC0). Verbindlich ist allein der vom erlassenden Gericht veröffentlichte Originaltext. Quellen-URL siehe oben.