

CH_VB 88.867 vom 9. März 1989

Bundesverwaltung, 1989-03-09, DE

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/ch_vb_88.867

FR: CH_VB 88.867 du 9 mars 1989

IT: CH_VB 88.867 del 9 marzo 1989

Erwägungen

E. 9

mars 1989 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. #ST# 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 Kurstätigkeit 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 Vorzeigungen 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 entschuldbaren Unkenntnis des Transportgutes oder der zulässigen Menge Übertretungen begangen haben. Da sind aber auch die Ahnungslosen, meist ausländische Gastarbeiter, die als Chauffeure unter Ausnutzung 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 Täuschungsmethoden 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 heraufbeschworenen 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.

Schweizerisches Bundesarchiv, Digitale Amtsdruckschriften Archives fédérales suisses, Publications officielles numérisées Archivio federale svizzero, Pubblicazioni ufficiali digitali Interpellation Flückiger Auto-Haftpflichtversicherung. Prämienerrhöhung

Interpellation Flückiger Primes RC autos. Moyens d'enrayer l'augmentation des coûts 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 88.867 Numéro d'objet Numero dell'oggetto Datum
09.03.1989 - 08:00 Date Data Seite 112-114 Page Pagina Ref. No 20 017 389 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.