

CH_VB 94.3085 vom 17. Juni 1994

Bundesverwaltung, 1994-06-17, DE

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/ch_vb_94.3085

FR: CH_VB 94.3085 du 17 juin 1994

IT: CH_VB 94.3085 del 17 giugno 1994

Erwägungen

E. 17

juin 1994 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 II 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 Torinc- 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 #ST# 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 wegweisen 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 Baie-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 Zürich-Affoltern, afin que les CFF soient tenus d'adopter le niveau de sécurité du demi-canton de Baie-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 Baselbiet geführt. Im Gegensatz zu den SBB beurteilt der Kanton Baselland die Risiken und Gefahrenpotentiale als nicht so harmlos!

Schweizerisches Bundesarchiv, Digitale Amtsdrukschriften Archives fédérales suisses, Publications officielles numérisées Archivio federale svizzero, Pubblicazioni ufficiali digitali Interpellation Camponovo Intensivierung des Eisenbahnverkehrs Schweiz-Italien

Interpellation Camponovo Intensification du trafic ferroviaire entre la Suisse et l'Italie
Interpellanza Camponovo Intensificazione del traffico ferroviario fra la Svizzera e l'Italia 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 94.3085 Numéro d'objet Numero dell'oggetto Datum 17.06.1994
- 08:00 Date Data Seite 1211-1212 Page Pagina Ref. No

E. 20

024 208 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.