

# Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik

Suchabfrage	<b>17.04.2024</b>
Thema	<b>Umweltschutz</b>
Schlagworte	<b>Eisenbahn</b>
Akteure	<b>Keine Einschränkung</b>
Prozesstypen	<b>Keine Einschränkung</b>
Datum	<b>01.01.1990 - 01.01.2020</b>

# Impressum

## Herausgeber

Année Politique Suisse  
Institut für Politikwissenschaft  
Universität Bern  
Fabrikstrasse 8  
CH-3012 Bern  
[www.anneepolitique.swiss](http://www.anneepolitique.swiss)

## Beiträge von

Berclaz, Philippe  
Bernath, Magdalena  
Dupraz, Laure  
Eperon, Lionel  
Freymond, Nicolas  
Gerber, Marlène  
Porcellana, Diane  
Rinderknecht, Matthias  
Terribilini, Serge

## Bevorzugte Zitierweise

Berclaz, Philippe; Bernath, Magdalena; Dupraz, Laure; Eperon, Lionel; Freymond, Nicolas; Gerber, Marlène; Porcellana, Diane; Rinderknecht, Matthias; Terribilini, Serge 2024. *Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik: Umweltschutz, Eisenbahn, 1993 - 2017*. Bern: Année Politique Suisse, Institut für Politikwissenschaft, Universität Bern. [www.anneepolitique.swiss](http://www.anneepolitique.swiss), abgerufen am 17.04.2024.

# Inhaltsverzeichnis

<b>Allgemeine Chronik</b>	1
<b>Infrastruktur und Lebensraum</b>	1
Umweltschutz	1
Lärmschutz	1
Allgemeiner Umweltschutz	4

# Abkürzungsverzeichnis

<b>BUWAL</b>	Bundesamt für Umwelt, Wald und Landschaft
<b>UVEK</b>	Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation
<b>BAFU</b>	Bundesamt für Umwelt
<b>KVF-NR</b>	Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Nationalrates
<b>UREK-NR</b>	Kommission für Umwelt, Raumplanung und Energie des Nationalrates
<b>KVF-SR</b>	Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Ständerates
<b>EU</b>	Europäische Union
<b>BAV</b>	Bundesamt für Verkehr
<b>ASTRA</b>	Bundesamt für Strassen
<b>SBB</b>	Schweizerische Bundesbahnen
<b>EVED</b>	Eidgenössisches Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartement
<b>LSV</b>	Lärmschutz-Verordnung
<b>StfV</b>	Verordnung über den Schutz vor Störfällen

---

<b>OFEFP</b>	Office fédéral de l'environnement, des forêts et du paysage
<b>DETEC</b>	Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication
<b>OFEV</b>	Office fédéral de l'environnement
<b>CTT-CN</b>	Commission des transports et des télécommunications du Conseil national
<b>CEATE-CN</b>	Commission de l'environnement, de l'aménagement du territoire et de l'énergie du Conseil national
<b>CTT-CE</b>	Commission des transports et des télécommunications du Conseil des Etats
<b>UE</b>	Union européenne
<b>OFT</b>	Office fédéral des transports
<b>OFROU</b>	Office fédéral des routes
<b>CFF</b>	Chemins de fer fédéraux suisses
<b>DFTCE</b>	Département fédéral des transports, des communications et de l'énergie
<b>OPB</b>	Ordonnance sur la protection contre le bruit
<b>OPAM</b>	Ordonnance sur la protection contre les accidents majeurs

# Allgemeine Chronik

## Infrastruktur und Lebensraum

### Umweltschutz

#### Lärmschutz

**BERICHT**  
DATUM: 23.01.1993  
MATTHIAS RINDERKNECHT

An einer Tagung der Schweizerischen Vereinigung für Landesplanung wurde eine **Zwischenbilanz der bisherigen Lärmschutzmassnahmen** gezogen und Perspektiven für die Zukunft erörtert. Die bisher beim BUWAL eingereichten Lärmkataster zeigten auf, dass die hauptsächlichen Lärmverursacher der Strassen-, Eisenbahn- und Flugverkehr sind. Der Sanierungsbedarf erwies sich als massiv höher als dies zur Zeit der Inkraftsetzung der Lärmschutzverordnung im Jahre 1987 geschätzt worden war. Die Teilnehmer waren sich einig, dass einzig technische Massnahmen das Problem nicht lösen könnten. Vielmehr müssten die Lärmbekämpfung an der Quelle sowie planerische Massnahmen im Bereich der Siedlungs- und Verkehrspolitik zum Einsatz kommen.<sup>1</sup>

**BUNDESRATSGESCHÄFT**  
DATUM: 26.11.1993  
MATTHIAS RINDERKNECHT

Der Ständerat verabschiedete eine Empfehlung an den Bundesrat, in welcher er eine **Revision der Lärmschutzverordnung** verlangt. Demgemäss sollen Emissionsbegrenzungen bei ortsfesten Bahnanlagen nicht zu Massnahmen führen, die aus der Sicht des Landschaftsschutzes und der Bahnbenützer unzumutbar wären wie z.B. sehr hohe Lärmschutzwände. Die Empfehlungen sollten unter anderem auch dazu dienen, ein finanzielles Debakel zu verhindern, weil die SBB die anfallenden Sanierungskosten auf mehrere CHF Mrd. schätzten. Nachdem das EVED dem Bundesrat vorgeschlagen hatte, die Sanierungsfrist um weitere fünfzehn Jahre zu verlängern, entschied sich dieser im November, eine zweijährige Denkpause bezüglich des Lärmschutzes bei Bahnanlagen einzuschalten, während der eine interdepartementale Arbeitsgruppe mögliche Änderungen von Gesetzesgrundlagen prüfen soll.<sup>2</sup>

**VERWALTUNGSAKT**  
DATUM: 22.04.1995  
LIONEL EPERON

Au vu de la situation difficile dans laquelle se trouvent les finances des CFF, la direction de la régie fédérale a fait part de son intention de réduire des deux tiers la somme prévue pour l'**assainissement sonore de son réseau ferroviaire**.<sup>3</sup>

**VERORDNUNG / EINFACHER  
BUNDESBESCHLUSS**  
DATUM: 27.06.1995  
LIONEL EPERON

Le gouvernement a ouvert une procédure de consultation relative à un projet de modification de l'ordonnance sur la protection contre le bruit (OPB) prévoyant de repousser de 2002 à 2007 le **délai d'assainissement** des installations routières et ferroviaires trop bruyantes. Cette mesure devrait ainsi permettre d'économiser globalement quelque CHF cinq millions par an grâce à l'étalement des dépenses.<sup>4</sup>

**VERORDNUNG / EINFACHER  
BUNDESBESCHLUSS**  
DATUM: 21.09.1996  
LIONEL EPERON

La volonté du gouvernement de repousser de 2002 à 2007 le **délai d'assainissement** des installations routières et ferroviaires trop bruyantes - en modifiant à cette fin l'ordonnance sur la protection contre le bruit (OPB) - s'est heurtée à l'opinion de l'association Médecins en faveur de l'environnement. Celle-ci a en effet estimé qu'un pareil report dans le temps irait à l'encontre des intérêts de la population, compte tenu de l'impact néfaste que provoquent les nuisances sonores sur la santé. Bien que la décision concernant la révision de l'OPB ne soit pas attendue avant la première moitié de l'année 1997, le Conseil fédéral s'est d'ores et déjà vu remettre un rapport sur les émissions sonores provoquées par le rail dont les conclusions devraient le renforcer dans son intention de rallonger de plusieurs années le délai d'assainissement du réseau ferroviaire suisse. Etabli par le groupe de travail interdépartemental **IDA-Eisenbahn** (IDA-E), ce document recommande en effet au gouvernement de reporter ce délai de 2002 à 2010 au plus tôt.<sup>5</sup>

PARLAMENTARISCHE INITIATIVE  
DATUM: 18.12.1998  
LAURE DUPRAZ

Le Conseil national n'a pas donné suite à une initiative parlementaire Steinemann (pdl, SG) qui réclamait que les **transports de marchandises par voie ferroviaire**, routière et aérienne soient soumis aux mêmes exigences en matière de protection contre le bruit et qu'ils respectent de la même façon la période de repos nocturne. Selon l'initiant, il y avait urgence à intervenir dans le domaine ferroviaire, car les fréquences augmentent constamment et les trains de marchandises traversent, la nuit, des quartiers d'habitation. L'initiant proposait d'instaurer l'interdiction de circuler la nuit également pour les trains de marchandises bruyants. Il souhaitait une égalité de traitement pour tous les modes de transports. La CTT a estimé que la protection contre le bruit était déjà assumée par la Confédération, dans le cadre de la LPE et des ordonnances s'y rapportant. La commission a rappelé que des mesures concernant l'amélioration de la protection contre le bruit, le long des voies ferrées, avaient été adoptées par le parlement, dans l'arrêté relatif à la réalisation et au financement des projets d'infrastructure des transports publics.<sup>6</sup>

BUNDESRATSGESCHÄFT  
DATUM: 01.03.1999  
LAURE DUPRAZ

Le Conseil fédéral a transmis aux Chambres un **message sur la réduction du bruit émis par les chemins de fer**. Il propose deux arrêtés fédéraux, l'un sur la réduction du bruit, l'autre sur le financement de la réduction. Le projet prolonge également le délai pour l'assainissement du réseau ferré existant, fixé à 2002 dans l'ordonnance sur la protection contre le bruit. Il prévoit d'achever la rénovation du matériel roulant à la fin 2009. A l'heure actuelle, environ 265'000 personnes habitant le long du réseau ferré suisse sont exposées à un bruit supérieur aux valeurs limites d'immission, ce qui leur donne droit à une protection appropriée. Fin 2015, au moins deux tiers de la population concernée devront être protégés par des mesures prises en dehors des bâtiments (amélioration du matériel roulant, parois antibruit). Les personnes qui seraient encore soumises à des nuisances sonores comprises entre la valeur limite d'immission et la valeur d'alerte devront être protégées par des fenêtres antibruit; la moitié des coûts sera prise en charge par la Confédération. En 1998, le peuple suisse avait accepté l'arrêté fédéral sur la réalisation et le financement des projets d'infrastructures des transports publics garantissant le financement des mesures antibruit concernant les chemins de fer. Dès 2002, un montant de CHF 150 millions sera alloué chaque année pour diminuer les nuisances sonores du rail. Les coûts d'assainissement globaux sont estimés à **CHF 1.854 milliards** (prix de 1998), soit le montant **du crédit d'engagement**. 820 millions sont destinés à l'adaptation du matériel roulant, 750 millions à l'installation de parois antibruit et 120 millions à la pose de fenêtres insonores. Une provision de 150 millions sera constituée pour faire face aux éventuelles revendications formulées par des tiers ayant déjà pris des mesures, ainsi que CHF 14 millions pour les charges d'application supplémentaires de l'administration fédérale et les frais de personnel liés aux postes de durée limitée. Les coûts globaux évalués sont donc inférieurs au plafond de CHF 2.25 milliards pour les mesures antibruit, qui figure dans le message sur le financement des transports publics.<sup>7</sup>

BUNDESRATSGESCHÄFT  
DATUM: 23.09.1999  
LAURE DUPRAZ

Sur ce projet de l'exécutif, le **Conseil des Etats** est entré en matière sans opposition. Dans le premier arrêté, il a souhaité que l'exécutif établisse le plan prévu, comprenant les émissions sonores des installations ferroviaires fixes existantes, d'entente avec les cantons. Les sénateurs ont introduit une disposition qui permet aux propriétaires de renoncer à la construction d'un mur anti-bruit dans leur propriété, s'ils estiment suffisantes les fenêtres anti-bruit. Le projet du Conseil fédéral prévoit que la Confédération prendra à sa charge les frais des mesures de construction. Une proposition Büttiker (prd, SO) souhaitait y ajouter les frais d'exécution des cantons; elle fut rejetée par 15 voix contre 13. Enfin, le vote sur l'ensemble a obtenu l'unanimité. L'arrêté concernant le financement a également été approuvé à l'unanimité.<sup>8</sup>

BUNDESRATSGESCHÄFT  
DATUM: 21.12.1999  
LAURE DUPRAZ

Au **Conseil national**, deux propositions demandaient d'augmenter la proportion de la population à protéger par des mesures techniques sur les véhicules ferroviaires et par des mesures de construction sur les installations ferroviaires fixes existantes, et donc de diminuer la part de la population devant être protégée par des mesures d'isolation acoustique des bâtiments existants. Dans son projet, l'exécutif proposait qu'au moins deux tiers de la population soit protégée par les premières mesures, et un tiers par l'isolation acoustique. Des deux propositions, l'une (d'un député PS) réclamait 85% et 15%, l'autre (d'un député UDC) 75% et 25%. Elles furent rejetées au profit de la solution de l'exécutif, l'industrie n'étant alors pas en mesure d'apporter plus rapidement les modifications nécessaires à l'amélioration du matériel roulant. Le National a également

souhaité que ce matériel, mis aux nouvelles normes, soit traité de manière privilégiée pour le calcul de la contribution destinée à couvrir les frais. La commission a supprimé la nouvelle disposition des Etats qui permettait aux propriétaires de renoncer à une construction d'un mur anti-bruit dans leur propriété. De plus, les mesures de construction sur les installations ferroviaires fixes devront être concentrées prioritairement sur les corridors de feroutage. Au vote sur l'ensemble, le projet a recueilli 130 voix contre 19. Dans l'arrêté sur le financement, le National a décidé que si l'objectif de réduction du bruit fixé ne pouvait pas être atteint dans le délai prévu, le Conseil fédéral soumettrait au parlement un arrêté fédéral sur un crédit d'engagement supplémentaire suffisamment tôt pour atteindre l'objectif. L'arrêté a été adopté par 138 voix contre 6.<sup>9</sup>

**BUNDESRATSGESCHÄFT**  
DATUM: 24.03.2000  
PHILIPPE BERCLAZ

La nouvelle loi sur la **réduction du bruit émis par les chemins de fer** a obtenu l'aval du parlement. Les quelques divergences, qui étaient restées en suspend après les délibérations de l'année passée, ont été réglées dans le sens du National.<sup>10</sup>

**STUDIEN / STATISTIKEN**  
DATUM: 31.01.2002  
PHILIPPE BERCLAZ

Quinze ans après avoir mis en vigueur l'ordonnance sur la protection contre le bruit, l'OFEFP a dressé un rapport-bilan sur la situation en matière de bruit. Le **réseau routier** reste le problème numéro un, malgré le fait que plus de 30% des routes excessivement bruyantes ont déjà été assainies. 1600 kilomètres de routes laissent encore échapper des taux de décibels qui dépassent les valeurs limites. Les fautes sont surtout de nombreuses routes cantonales qui ont vu leur fréquentation augmenter ces dernières années. D'après l'OFEFP, 550 000 habitants sont fortement touchés par le bruit du trafic routier et bien plus nombreux sont ceux que la circulation "dérange". Le délai d'assainissement, initialement prévu pour fin mars 2002, va être prolongé de cinq à dix ans. Les raisons de ce retard sont principalement l'intervention de divers acteurs (cantons, communes, Confédération...), l'importance des coûts et les difficultés financières de nombreux cantons. Le coût de l'assainissement des routes est estimé à 3,5 milliards de francs. Jusqu'alors, 1,2 milliard a été dépensé à ce titre. Du côté des **chemins de fer**, la situation n'est guère meilleure. D'après les calculs des CFF, 265 000 personnes sont encore considérablement affectées par le bruit des trains. Les motifs financiers sont aussi en cause dans le retard des assainissements. Le délai initial a été prolongé en conséquence jusqu'à l'année 2015. Un calendrier a déjà été adopté par les acteurs du rail pour satisfaire à l'ordonnance sur le bruit: d'ici à 2015, les CFF devraient avoir posé 300 kilomètres de parois antibruit et installé des fenêtres isolantes dans les habitations riveraines sur 400 autres kilomètres, pour un coût total d'un milliard de francs. L'effort sera aussi porté sur le matériel roulant, afin de réduire les nuisances à la source. L'ordonnance sur la protection contre le bruit a tout de même eu des effets positifs. La majeure partie des stands de tir ont été assainis ou une autre solution sera réalisée sous peu (fermeture ou nouvelle construction). Dans le secteur de l'industrie et l'artisanat, les offices cantonaux de l'industrie, des arts et métiers et du travail avaient déjà réduit les émissions sonores avant l'entrée en vigueur de l'ordonnance. L'OFEFP précise aussi que toutes les nouvelles constructions, même les routes, répondent aux normes, et le bruit fait désormais partie des critères envisagés dans l'aménagement du territoire.<sup>11</sup>

**STUDIEN / STATISTIKEN**  
DATUM: 29.07.2005  
PHILIPPE BERCLAZ

L'Office fédéral des transports (OFT) a annoncé que la facture finale pour diminuer le **bruit le long des voies ferrées** jusqu'en 2015 devrait se monter à 1,35 milliards de francs, au lieu des 2,3 milliards prévus. Les économies ont été réalisées sans étalement des délais et en maintenant l'objectif de réduction des nuisances. Elles ne seront toutefois pas investies dans des mesures supplémentaires. 260 000 personnes sont exposées à un bruit excessif; les désagréments de 174 000 personnes seront réduits grâce à du matériel roulant plus silencieux et, pour les autres, grâce à 300 kilomètres de parois antibruit. L'amélioration du budget de près d'un milliard est due aux wagons marchandises. Il n'a pas été nécessaire de changer les roues et les bogies des trains. Les sabots de frein en fonte ont pu être remplacés par des sabots en matériau composite.<sup>12</sup>

#### MOTION

DATUM: 05.10.2006  
MAGDALENA BERNATH

Nach dem Nationalrat im Vorjahr überwies der Ständerat diskussionslos eine Motion Abate (fdp, TI), die den Bundesrat beauftragt, bei den zuständigen Organen der EU die nötigen Schritte zu unternehmen, damit das **Rollmaterial**, insbesondere die Güterwagen aus EU-Ländern, welche die Schweiz durchqueren, einer Lärmsanierung unterzogen werden.<sup>15</sup>

#### BUNDESRATSGESCHÄFT

DATUM: 17.12.2008  
NICOLAS FREYMOND

Au cours de l'année sous revue, le parlement a débattu d'un certain nombre de **mesures contre les nuisances sonores occasionnées par les transports routier, ferroviaire et aérien**. Lors de l'examen du projet de réforme des chemins de fer 2, les chambres se sont opposées concernant la baisse proposée par le Conseil fédéral de 1,854 à 1,33 milliard de francs du crédit alloué aux mesures antibruit. Si le Conseil des Etats a suivi le gouvernement, jugeant que les progrès réalisés au niveau du matériel roulant justifiaient une réduction du financement, le Conseil national a pour sa part estimé que le niveau actuel, encore excessif, des nuisances sonores générées par le trafic ferroviaire exigeait le maintien de mesures d'envergure. En matière de navigation, le Conseil fédéral a renoncé à autoriser l'utilisation de jet-skis sur les lacs suisses, cette proposition ayant suscité l'opposition unanime des cantons en consultation en raison notamment des émissions sonores élevées de ce type d'engins. Concernant le trafic aérien, le Conseil national a rejeté, par 129 voix contre 41, une motion de sa Commission des transports (Mo.06.3419) visant à transférer à la Confédération les fonds « bruit » des aéroports nationaux. Suivant l'avis du Conseil fédéral, le plénum a refusé que l'Etat fédéral octroie des aides financières, alors que ses compétences décisionnelles en matière d'aéroports sont très restreintes.<sup>14</sup>

### Allgemeiner Umweltschutz

#### BUNDESRATSGESCHÄFT

DATUM: 10.05.1994  
SERGE TERRIBILINI

Un groupe de travail interdépartemental institué par le DFTCE a proposé de réformer les procédures d'autorisation de projets par une **concentration des pouvoirs décisionnels** dans les mains d'une seule institution afin de les **simplifier** et de les **accélérer**. Cela concerne notamment les chemins de fer, les aéroports, les routes nationales, les installations hydrauliques ou les dépôts de déchets. Le DFTCE a en outre mis en consultation un projet allant dans ce sens en matière de centrales hydro-électriques. Les organisations de protection de l'environnement, ainsi que l'OFEFP, ont protesté contre les projets de l'administration fédérale. Selon eux, ceux-ci n'auraient pas pour but un gain de temps ou une économie de moyens, mais un déplacement de pouvoir vers le DFTCE au détriment des intérêts de la protection de l'environnement représentés au niveau fédéral par l'OFEFP.<sup>15</sup>

#### BUNDESRATSGESCHÄFT

DATUM: 03.03.1999  
LAURE DUPRAZ

Au printemps, le **Conseil national** s'est penché sur la loi concernant la coordination et la simplification des procédures d'approbation des plans, comprenant le message général et un complément concernant la modification de la loi sur les routes nationales. Les députés ont souligné la nécessité d'une telle réforme. Les Verts ont toutefois estimé que le projet de l'exécutif était plus axé sur la satisfaction des besoins de l'économie que sur ceux de la protection de l'environnement. De nombreuses modifications de détail ont été apportées au projet. Nous retiendrons notamment que, dans la loi sur la protection de la nature et du paysage, le délai de recours a été fixé en règle générale à 30 jours pour tous les cantons. Cette disposition a été acceptée par 76 voix contre 58, bien que Moritz Leuenberger s'y opposa pour des motifs de souveraineté cantonale. Les députés ont rejeté une proposition de prolonger la durée de mise à l'enquête publique de la demande d'approbation des plans et de sa publication (organes officiels des cantons et des communes et Feuille fédérale) de 30 à 60 jours. Dans l'ensemble, la plupart des modifications concernant la loi sur les routes nationales, proposées par le Conseil fédéral, ont été acceptées. Le National a modifié la durée des zones réservées dans la loi sur les routes nationales et la loi sur les chemins de fer, passant de 8 à 5 ans, avec une prolongation de 3 ans au plus (l'exécutif prévoyait 4 ans). Concernant la modification de la loi sur les forêts, pour des projets cantonaux, les députés ont décidé que lorsque la surface de défrichage dépassera 5'000 m<sup>2</sup> ou quand elle sera située sur le territoire de plusieurs cantons, ceux-ci consulteront l'OFEFP. Cet amendement, proposé par la majorité de la Ceate, a été approuvé par 94 voix contre 44; puis le projet a été accepté par 121 voix contre 4.<sup>16</sup>



**BUNDESRATSGESCHÄFT**  
DATUM: 18.06.1999  
LAURE DUPRAZ

Le **Conseil des Etats** a ensuite approuvé toutes les modifications apportées par le National. Concernant le défrichement, la divergence a été éliminée par 14 voix contre 13, selon une proposition de minorité de la Ceate. En outre, dans la loi sur l'aviation, la Chambre des cantons a souhaité ramener la durée des zones réservées à cinq ans, avec une possibilité de prolongation de 3 ans. Cette mesure a permis d'unifier les délais prévus par la loi fédérale sur les routes nationales et celle sur les chemins de fer. La grande Chambre a accepté cette ultime modification. Dans les **votes finaux**, le National a approuvé le projet par 161 voix contre 9, et la Chambre des cantons à l'unanimité.<sup>17</sup>

**VERORDNUNG / EINFACHER  
BUNDESBESCHLUSS**  
DATUM: 18.07.2001  
PHILIPPE BERCLAZ

Le 1er août, l'ordonnance sur la protection contre les accidents majeurs a été complétée par des directives indiquant aux autorités la voie à suivre pour apprécier les risques présentés par les divers transports et ordonner les mesures adéquates. Les nouvelles directives portent sur toutes les voies de communications par lesquelles les marchandises dangereuses transitent. Les directives classent les **risques en trois catégories** : les zones où le danger est considéré comme acceptable et où rien de particulier n'est envisagé ; celles où il est qualifié d'intermédiaire et les autorités d'exécution ne peuvent accepter les risques que si toutes les mesures appropriées visant à réduire le risque ont été prises ; celles, enfin, où il est jugé comme inacceptable et où il faut prendre des mesures pour les réduire conformément à l'ordonnance. Une étude préliminaire menée par la Confédération avait montré que les directives concernaient en premier lieu les transports ferroviaires. Selon celle-ci, 4% de l'ensemble du réseau ferroviaire suisse – soit 135 kilomètres – peut entraîner des risques d'accidents de catégorie inacceptable en cas de transports de marchandises dangereuses ; un tiers du réseau environ pourrait receler des risques d'accident de la catégorie intermédiaire. Les zones "critiques" comprennent notamment, Genève, l'agglomération lausannoise, la Riviera vaudoise, la vallée du Rhône, la ligne du pied du Jura et les axes Bâle-Olten et Bâle-Zurich. Le risque sur le reste du réseau peut être considéré sous la catégorie acceptable. Le plus grand danger est constitué par le transport de chlore et de gaz toxiques analogues (ammoniaque) ; en retrait, le propane et les autres gaz explosifs, la benzine et les autres liquides inflammables. Le DETEC a demandé à l'OFEPF d'évaluer avec l'OFT, les CFF, les industries chimiques et l'OFROU, les mesures qui permettraient de ramener les risques présentés par les transports ferroviaires en dessous du seuil critique. Ce groupe de travail doit aussi évaluer les coûts qu'entraîneraient ces mesures et le temps que demanderait leur mise en œuvre. Le DETEC veut éviter que les transports de marchandises dangereuses passent du rail à la route, car cela ne ferait qu'augmenter les risques de la circulation routière.<sup>18</sup>

**BERICHT**  
DATUM: 24.04.2015  
MARLÈNE GERBER

Erstmals erfasste das BAV 2015 in enger Zusammenarbeit mit den Bahnen neben den personellen Risiken beim Transport gefährlicher Güter ebenfalls die **Umweltrisiken auf Bahnstreckenabschnitten**. Die Ergebnisse legten dar, dass auf dem 3652 km langen Bahnstreckennetz auf insgesamt 42 km Gefahren für Oberflächengewässer vertieft geprüft werden müssen und auf weiteren 10 km Umweltrisiken beim Grundwasser nicht ausgeschlossen werden können. Gemeinsam mit dem BAFU und den Störfachstellen sollen diese Abschnitte nun eingehend auf ihre Sicherheit überprüft und allfällig zu treffende Massnahmen zur Erhöhung der Sicherheit beschlossen werden. Die grösste Gefahr für das Oberflächenwasser geht gemäss Bericht von einem Streckenabschnitt bei Tecknau (BL) aus, wo die Bahnlinie direkt neben dem Eibach zu liegen kommt. Dort würden bei einem Bahnunglück giftige Stoffe direkt in das Gewässer gelangen und schliesslich in den Rhein fliessen. Der kritischste Streckenabschnitt in Bezug auf Risiken für das Grundwasser befindet sich bei Kiesen (BE).

Ungewollte Aufmerksamkeit erhielten die Erkenntnisse durch die nur wenige Tage darauf erfolgte Entgleisung eines mit Chemikalien beladenen Güterzuges bei Daillens (VD). Messungen ergaben, dass keine Chemikalien in angrenzende Oberflächengewässer geflossen sind. Der Unfallort gehörte nicht zu den im Bericht genannten risikobehafteten Streckenabschnitten.<sup>19</sup>

**POSTULAT**  
DATUM: 03.12.2015  
MARLÈNE GERBER

Der Bundesrat vertrat die Ansicht, dass eine **Evaluation von Massnahmen zur Minderung der Risiken beim Transport von Chlorgas** notwendig sei und nahm ein Postulat der KVF-SR mit dieser Forderung im Sommer 2015 an. Gleichzeitig wies er aber darauf hin, dass bereits verschiedene Massnahmen in die Wege geleitet worden seien. Aufgrund des geplanten Wohnungsbaus würde der Chlortransport in der Genferseeregion in Zukunft von „inakzeptablen Risiken“ begleitet, weswegen der Bund, die SBB und die betroffenen Akteure bereits eine Arbeitsgruppe gebildet hätten, um

Massnahmen zur Herabsetzung dieser Risiken zu eruieren. Im Rahmen dieser Tätigkeiten werde jedoch kein Bericht über die Auswirkungen und Risiken von Gefahrgut im Allgemeinen erstellt, was der exakten Forderung des Kommissionspostulats entsprochen hätte. Der Ständerat nahm das Postulat in der Wintersession 2015 in diesem Sinne an.<sup>20</sup>

**STANDESINITIATIVE**  
DATUM: 13.12.2016  
MARLÈNE GERBER

Eine Standesinitiative des Kantons Genf verlangt einen **besseren Schutz bei Chlortransporten** und zwar insofern, als dass der Transport grosser Mengen von Chlor verboten und Unternehmen, die auf grosse Mengen desselben angewiesen sind, verpflichtet würden, diese vor Ort herzustellen. Der Kanton begründete sein Anliegen mit den rasant angestiegenen Chlortransporten von Genf zu den Chemiewerken im Wallis; die Zahl der Eisenbahntransporte habe sich in den letzten zehn Jahren verdoppelt. Bei einem Unfall wäre mit verheerenden gesundheitlichen und ökologischen Folgen zu rechnen. Ferner schränkten die Gefahren den Wohnungsbau in Gleisnähe ein, was bei der herrschenden Wohnungsnot nicht sinnvoll sei.

Von einem so ausgestalteten Verbot wollte die erstberatende KVF-SR aufgrund laufender Arbeiten indessen nichts wissen. Diese umfassen die Unterzeichnung eines Abkommens durch die betroffenen Unternehmen – ein im September 2016 umgesetztes Unterfangen –, worin Massnahmen zur Risikoverminderung, so etwa die Reduzierung der Zuggeschwindigkeit oder die Wahl alternativer, kürzerer Routen, festgelegt wurden. Wegen fehlenden Handlungsbedarfs empfahl die Kommission ihrem Rat einstimmig, dem kantonalen Anliegen keine Folge zu geben. Zum selben Schluss kam die KVF-SR bezüglich einer von den Genfer, Walliser und Waadtländer Grünen eingereichten Petition "Chlor-Transporte stoppen, um die Bevölkerung zu schützen und den Wohnungsbau zu ermöglichen" (Pet. 15.2011). In der Wintersession 2016 folgte der Ständerat seiner Kommission und gab der Standesinitiative keine Folge.<sup>21</sup>

**STANDESINITIATIVE**  
DATUM: 16.03.2017  
MARLÈNE GERBER

In der Frühjahrssession 2017 äusserte sich auch der Nationalrat negativ zu einer Standesinitiative des Kantons Genfs, welche den **Transport grosser Mengen von Chlor verbieten** wollte, womit das Anliegen erledigt wurde. Die grosse Kammer, die das Anliegen mit 118 zu 50, in erster Linie von linker Seite stammenden Stimmen, bachab schickte, stützte sich bei ihrem Entscheid auf die Empfehlung einer grossen Mehrheit der KVF-NR. Diese wies – ebenso wie ihre Schwesterkommission im Vorjahr – auf das im Herbst 2016 auf freiwilliger Basis erarbeitete Abkommen zur Risikominderung bei Chlortransporten hin.<sup>22</sup>

**BERICHT**  
DATUM: 28.06.2017  
DIANE PORCELLANA

Les **mesures visant à réduire les risques liés au transport de marchandises dangereuses**, particulièrement le gaz de chlore, par le rail ou par la route ont été présentées dans le **rapport du Conseil fédéral**. Le transport de ces marchandises est régi par l'ordonnance sur les accidents majeurs (OPAM). Pour prévenir les accidents, une procédure de contrôle et d'appréciation y est prévue. Le rapport énumère les mesures relatives au contrôle du respect des prescriptions en matière de transport, à la surveillance de l'évolution des risques pour le rail et la route, au contrôle des mesures de sécurité. Il mentionne les autorités compétentes et décrit leurs activités. Concernant le transport de chlore, il informe qu'une seconde Déclaration conjointe a été signée entre des acteurs de l'industrie, les CFF et des Offices fédéraux suite au constat d'un risque du transport de chlore sur l'arc lémanique. Les parties prenantes s'engagent, par le biais de diverses mesures, à réduire ce risque d'ici fin 2018.<sup>23</sup>

1) NZZ, 22.1.93; TA, 23.1.93

2) AB SR, 1993, S. 595 ff.; BaZ, 25.11.93; BaZ und LZ, 26.11.93

3) TA, 22.4.95

4) Presse du 27.6.95

5) Presse des 19.1 et 21.9.96; SoZ, 18.8.96

6) BO CN, 1998, p. 2793 ss.

7) FF, 1999, p. 4350 ss.

8) BO CE, 1999, p. 785

9) BO CN, 1999, p. 2613 ss.

10) BO CE, 2000, p. 1 ss. et 228; BO CN, 2000, p. 191 s. et 462; FF, 2000, p. 2134 et 4439; NZZ, 15.3.00.

11) LT, 1.2.02; DETEC, communiqué de presse, 31.1.02.

12) Presse du 29.7.05.

13) AB NR, 2005, S. 1973 und Beilagen V, S. 349 ff.; AB SR, 2006, S. 910 und Beilagen IV, S. 58 ff.

14) Chemins de fer: FF, 2007, p. 7217 ss.; BO CE, 2008, p. 372 ss. et 441 ss.; BO CN, 2008, p. 1079 ss., 1836 ss. et 1897 ss.

Navigation: NZZ, 5.2 et 19.6.08; NLZ, 11.3.08.

15) Presse du 10.5.94

16) BO CN, 1999, p. 49 ss.; BO CN, 1999, p. 53 ss.

- 17) BO CE, 1999, p. 440 ss.; BO CE, 1999, p. 599; BO CN, 1999, p. 1007 ss.; BO CN, 1999, p. 1405 s.
- 18) Presse du 19.7.01; DETEC, communiqué de presse, 18.7.01.
- 19) BAV (2015). Risiken beim Transport gefährlicher Güter mit der Bahn; Medienmitteilung BAV vom 23.4.15; NZZ, 24.4., 27.4., 5.5.15
- 20) AB SR, 2015, S. 1172 f.
- 21) AB SR, 2016, S. 1145 f.; Bericht KVF-SR vom 20.10.16; NZZ, 27.9.16
- 22) AB NR, 2017, S. 534; Bericht KVF-NR vom 16.1.17
- 23) Rapport du Conseil fédéral relatif aux mesures visant à réduire les risques liés au transport de marchandises dangereuses, particulièrement le gaz de chlore, par le rail ou la route