

Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik

Dossier

Dossier: Massnahmen für mehr Sicherheit bei Chlortransporten

Impressum

Herausgeber

Année Politique Suisse
Institut für Politikwissenschaft
Universität Bern
Fabrikstrasse 8
CH-3012 Bern
www.anneepolitique.swiss

Beiträge von

Baltisser, Lena
Berclaz, Philippe
Flückiger, Bernadette
Gerber, Marlène
Porcellana, Diane

Bevorzugte Zitierweise

Baltisser, Lena; Berclaz, Philippe; Flückiger, Bernadette; Gerber, Marlène; Porcellana, Diane 2025. *Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik: Dossier: Massnahmen für mehr Sicherheit bei Chlortransporten, 2001 – 2024*. Bern: Année Politique Suisse, Institut für Politikwissenschaft, Universität Bern. www.anneepolitique.swiss, abgerufen am 17.05.2025.

Inhaltsverzeichnis

Trois nouvelles directives portant sur les voies de communication des marchandises dangereuses	1
Déclaration entre Confédération, CFF et SSIC pour réduire les risques liés au transport de marchandises dangereuses par le rail	1
Postulat verlangt Evaluation von Massnahmen zur Minderung der Risiken beim Transport von Gefahrgut (15.3497)	2
Besserer Schutz bei Chlortransporten (Kt.Iv. 15.304)	3
Regelungen der Haftpflicht im Gütertransport auf der Schiene klären (Mo. 20.3084)	3

Abkürzungsverzeichnis

BUWAL	Bundesamt für Umwelt, Wald und Landschaft
UVEK	Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation
KVF-NR	Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Nationalrates
KVF-SR	Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Ständerates
BAV	Bundesamt für Verkehr
ASTRA	Bundesamt für Strassen
SBB	Schweizerische Bundesbahnen
StfV	Verordnung über den Schutz vor Störfällen

OFEFP	Office fédéral de l'environnement, des forêts et du paysage
DETEC	Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication
CTT-CN	Commission des transports et des télécommunications du Conseil national
CTT-CE	Commission des transports et des télécommunications du Conseil des Etats
OFT	Office fédéral des transports
OFROU	Office fédéral des routes
CFF	Chemins de fer fédéraux suisses
OPAM	Ordonnance sur la protection contre les accidents majeurs

Trois nouvelles directives portant sur les voies de communication des marchandises dangereuses

VERORDNUNG / EINFACHER
BUNDESBESCHLUSS
DATUM: 18.07.2001
PHILIPPE BERCLAZ

Allgemeiner Umweltschutz

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 (ammoniac) ; en retrait, le propane et les autres gaz explosifs, la benzine et les autres liquides inflammables. Le DETEC a demandé à l'OFEP 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.¹

Déclaration entre Confédération, CFF et SSIC pour réduire les risques liés au transport de marchandises dangereuses par le rail

Allgemeiner Umweltschutz

VERWALTUNGSAKT
DATUM: 28.06.2002
PHILIPPE BERCLAZ

La Confédération, les CFF et la Société suisse des industries chimiques (SSIC) ont signé une déclaration commune. Elle prévoit la prise de mesures volontaires par la chimie et les CFF, ainsi que des adaptations de la législation visant à améliorer la sécurité. Le but du paquet de mesures signé vise à écarter autant que possible à partir de 2003 les risques qui vont de pair avec le **transport de marchandises dangereuses par le rail**. Sur quelques 34 kilomètres du réseau ferroviaire suisse, les risques sont jugés inacceptables : la probabilité d'un accident y est certes faible, mais les atteintes en résultant pour les personnes et l'environnement peuvent être très graves. Les premières mesures seront mises en œuvre le plus tôt possible. L'industrie chimique suisse renoncera volontairement, dès le 1er janvier 03, à transporter du chlore dans des wagons-citernes sur le réseau helvétique, notamment entre le nord-ouest du pays et le Valais. Du coup, le transport de chlore en Suisse se trouvera réduit d'un quart. Entretiens, les CFF installeront quant à eux des détecteurs sur 623 wagons-citernes circulant sur le réseau. Les mesures au niveau législatif prévoient des modes d'exploitation spécifiques et des améliorations des wagons-citernes. Les risques engendrés par les deux gaz toxiques que sont le chlore et le dioxyde de soufre seront réduits progressivement. Dès 2006, ces substances dangereuses ne pourront plus être transportées que sous certaines conditions très strictes (convois ou wagons-citernes spéciaux). Dès 2010, il sera obligatoire d'utiliser dans tous les cas des wagons-citernes spéciaux notablement plus sûrs. Des mesures d'accompagnement seront prises pour empêcher que le transport de chlore et de dioxyde de soufre ne soit transféré sur la route. Jusqu'à présent, les transports de grandes quantités s'effectuent uniquement

par wagons-citernes sur le rail où le risque d'accident est plus faible que sur la route. C'est pourquoi il est prévu d'interdire d'ici à 2004 le transport par route de ces deux gaz liquéfiés sous pression et du phosgène dans des conteneurs de poids net supérieur à 1000 kg.²

VERWALTUNGSAKT
DATUM: 14.02.2019
DIANE PORCELLANA

Le rapport relatif à la mise en œuvre de la seconde Déclaration conjointe sur le transport de chlore informe des nouvelles mesures prises pour renforcer la sécurité du transport de chlore. Depuis 2017, un train spécial circule hebdomadairement entre la France et le Valais. Le tronçon a été davantage sécurisé. Un second axe d'approvisionnement, en partance de l'Italie, va être instauré afin de diminuer la quantité de chlore transitant par l'arc lémanique densément peuplé. En outre, les wagons-citernes seront équipés par des technologies de sécurité plus performantes. D'après les conclusions du rapport, sur la première phase de mise en œuvre de la déclaration conjointe, le risque a été réduit d'un facteur 10 aux endroits critiques. Les objectifs convenus ont été atteints. Les signataires prévoient d'établir une feuille de route des mesures à réaliser entre 2019 et 2025 pour poursuivre les efforts en la matière.³

Postulat verlangt Evaluation von Massnahmen zur Minderung der Risiken beim Transport von Gefahrgut (15.3497)

Allgemeiner Umweltschutz

POSTULAT
DATUM: 03.12.2015
MARLENE 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.⁴

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 2018.⁵

Besserer Schutz bei Chlortransporten (Kt.Iv. 15.304)

Allgemeiner Umweltschutz

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.⁶

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.⁷

Regelungen der Haftpflicht im Gütertransport auf der Schiene klären (Mo. 20.3084)

Eisenbahn

MOTION
DATUM: 19.06.2020
BERNADETTE FLÜCKIGER

Eine von Frédéric Borloz (fdp, VD) im März 2020 eingereichte Motion forderte die Klärung der **Regelungen der Haftpflicht im Gütertransport auf der Schiene**. Diese Klärung solle insbesondere die Verteilung der Risiken und die Regelung der Rechtsmittel zwischen den Eisenbahnunternehmen (beispielsweise die SBB) und den Wagenhaltern sowie die rechtlichen Folgen von Vorfällen mit gefährlichen Gütern betreffen. Es müsse also geklärt werden, wer für die Qualität des Materials verantwortlich ist, respektive bei Unfällen haftbar gemacht wird. Hintergrund des Vorstosses war eine Entgleisung von Tankwagen im Jahr 2015. Borloz argumentierte, dass der Wagenhalter bei einem Unfall nach geltendem Recht nur hafte, wenn das Eisenbahnunternehmen nachweisen kann, dass diesen ein Verschulden trifft. Deshalb schlug der Motionär vor, die Rechtsmittel der Eisenbahnunternehmen gegenüber den Wagenhaltern zu überprüfen.

Der Bundesrat beantragte die Annahme der Motion, welche von der grossen Kammer in der Sommersession 2020 stillschweigend angenommen wurde.⁸

POSTULAT
DATUM: 08.12.2020
BERNADETTE FLÜCKIGER

Die kleine Kammer befasste sich in der Wintersession 2020 mit den im Rahmen der Motion Borloz (fdp, VD; 20.3084) geforderten **Regelungen der Haftpflicht im Gütertransport auf der Schiene**. Anders als im Nationalrat war die Motion im Ständerat umstritten. Für die Mehrheit der KVF-SR argumentierten Burkart (fdp, AG), Rieder (cvp, VS) und Dittli (fdp, UR), dass die geforderte Klärung der Risikoverteilung und die Regelung der Rechtsmittel bereits erfolgt und mit dem internationalen Umfeld abgestimmt worden seien. Die Schweiz solle hier keine strengere Regelung einführen als der Rest von Europa: «Angesichts der ausgeprägten Internationalität des Schienengüterverkehrs wäre es widersinnig, wenn die Schweiz ein anderes als das im Rest von Europa geltende Haftungsrecht legiferieren würde», betonte Burkart. Ansonsten könnten Arbeitsplätze in Gefahr geraten, wenn die Gefahrgüter nicht mehr transportiert werden könnten und die Industrie entsprechend abwandere. Oder der Gefahrgütertransport würde gar auf die Strasse verlagert, was viel gefährlicher wäre. Bevor das Parlament nun voreilig eine Verschärfung beschliesse, solle zuerst durch einen Postulatsbericht eine Gesamtschau über die Bestimmungen zur Haftung im Gütertransport erstellt werden. Entsprechend forderte die Mehrheit der KVF-SR, die Motion abzulehnen und dafür das von ihr neu eingereichte Postulat anzunehmen. Für die Kommissionsminderheit und damit für Annahme der Motion setzte sich Paul Rechsteiner (sp, SG) in der Parlamentsdebatte ein. Er insistierte, dass es einen dringenden Handlungsbedarf gebe; die Haftung der Wagenhalter müsse möglichst rasch geklärt werden. Zudem würden die Haftungsregelungen immer noch auf nationaler Ebene beschlossen. Es sei hier folglich am Schweizer Parlament, die nötigen rechtlichen Änderungen vorzunehmen. Bundesrätin Sommaruga stimmte der Argumentation von Rechsteiner zu. Ein Postulatsbericht werde zu keinen neuen Erkenntnissen führen; früher oder später werde sich das Parlament entscheiden müssen, wie die Haftung geregelt werden solle, so Sommaruga. Der Ständerat lehnte die Motion schliesslich relativ knapp, mit 22 zu 17 Stimmen, ab und nahm stattdessen das Postulat einstimmig an.⁹

BERICHT
DATUM: 28.06.2023
LENA BALTISSER

Im Juni 2023 präsentierte der Bundesrat im Rahmen eines **Postulatsbericht** eine **Gesamtschau zur Haftpflicht im Gütertransport auf der Schiene**. Im Bericht wurde festgehalten, dass die Haftung für die Mehrheit der Unfälle mit Güterzügen auf dem Schweizer Schienennetz bei den Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) liege. Dies sei auch der Fall, wenn der Unfall von Zugwagen privater Firmen ausgehe. Eine Rückerstattung durch die privaten Wagenhalter finde meistens nur dann statt, wenn die Unfallursache nachweislich auf sie zurückführbar sei. Der Bundesrat präsentierte vier Möglichkeiten, wie die Haftpflichtbestimmungen im Schienengüterverkehr angepasst werden könnten. Erstens könnten die Gefährdungshaftung und die Mindestversicherungssumme der EVU angepasst werden. Zweitens schlug der Bundesrat vor, eine obligatorische Haftpflichtversicherung für die EVU einzuführen. Als dritte Massnahme könnte laut dem Bundesrat die Haftpflicht für die privaten Wagenhalter ausgeweitet und eine entsprechende obligatorische Haftpflichtversicherung für diese eingeführt werden. Eine weitere Möglichkeit ist laut dem Bundesrat auch die Beibehaltung des Status Quo. Generell hätten alle vier Varianten auch Nachteile, weshalb für den Bundesrat kein dringender Handlungsbedarf bestehe. Sehe das Parlament aber einen solchen, sei der Bundesrat dafür offen.¹⁰

POSTULAT
DATUM: 05.06.2024
LENA BALTISSER

Nachdem der Bundesrat im Juni 2023 den Postulatsbericht «**Gesamtschau zur Haftpflicht im Gütertransport auf der Schiene**» veröffentlicht hatte, genehmigte der Ständerat in der Sommersession 2024 die **Abschreibung** des Postulats der KVF-SR. Mit der im Postulatsbericht präsentierten Auslegeordnung sah die kleine Kammer das Anliegen des Postulats als erledigt an.¹¹

1) Presse du 19.7.01; DETEC, communiqué de presse, 18.7.01.

2) Presse du 28.6.02.

3) Communiqué de presse OFEV du 14.2.19

4) AB SR, 2015, S. 1172 f.

5) 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

6) AB SR, 2016, S. 1145 f.; Bericht KVF-SR vom 20.10.16; NZZ, 27.9.16

7) AB NR, 2017, S. 534; Bericht KVF-NR vom 16.1.17

8) AB NR, 2020, S. 1139 f.

9) AB SR, 2020, S. 1260 ff.

10) Bericht BR vom 21.6.23; Medienmitteilung BR vom 21.6.23
11) BBl, 2024 831 (S. 55)