

sion problematisch, die Motion – nachdem sie ja vom Bundesrat zur Annahme empfohlen wird, nachdem sie auch der Nationalrat angenommen hat – einfach abzulehnen und hiermit möglicherweise ein Zeichen zu setzen, das unerwünscht ist.

Ihre Kommission ist jedoch der Meinung, dass den Verhandlungspartnern so wenig Vorgaben wie möglich gemacht werden sollten. Immerhin wurde in den modifizierten Text, den Ihnen die Kommission einstimmig vorschlägt, aufgenommen, dass bei der Lösungssuche die Lage der Wasserkraft, also die aktuelle Lage der Wasserkraft, und die Fördermechanismen zu berücksichtigen seien. Damit müsste man ja, was das Ziel betrifft, in die Nähe der ursprünglichen Absicht kommen.

Wie gesagt, wurde der Vorstoss in dieser Form einstimmig angenommen. Ich beantrage Ihnen, das auch zu tun.

**Schmid Martin** (RL, GR): Kollege Lugibühl hat als Kommissionssprecher zu Recht darauf hingewiesen, dass es aus grundsätzlicher Sicht den modifizierten Vorstoss, wie er jetzt von der Kommission hier zur Annahme vorgeschlagen wird, nicht brauchen würde. Ich bin auch vollständig dieser Meinung. Ich habe aber im Gegensatz zu Kollege Lugibühl ein bisschen eine andere Interpretation. Er sagt, dass auch der modifizierte Vorschlag in Richtung des Ziels der ursprünglichen nationalrätslichen Vorstossformulierung gehe. Aus meiner Sicht ist eben der Vorstoss, wenn er so angenommen wird, wie Ihnen dies die Kommission beantragt, in der Zielsetzung offen. Mit dem Vorstoss wird der Bundesrat aufgefordert, dass in dieser schwierigen Ausgangslage mit den verschiedensten Stakeholdern jetzt möglichst rasch – da habe ich absolute Kongruenz mit meinem Vorredner – versucht wird, eine Lösung anzugehen. Aber aus meiner Sicht ist diese Lösung eben ergebnisoffen. Es sind alle Gesichtspunkte einzubeziehen, und diesbezüglich kann man nicht davon ausgehen, dass man letztlich in jedem Fall bei einer Flexibilisierung landen wird, wie das mit dem ursprünglichen Vorstoss beabsichtigt war beziehungsweise wie man dies in der Zielrichtung eigentlich erreichen wollte.

Ich bin froh, wenn der Bundesrat diese schwierige Aufgabe an die Hand nimmt. Wir alle hier drinnen wissen, wie wichtig eigentlich auch die Wasserzinsen für gewisse Regionen sind. Wir stimmen aber auch der Auffassung zu, dass die Wasserkraft – das ist heute allgemein bekannt – in einer schwierigen Situation ist. Wie man in diesem Vieleck der verschiedenen Interessen eine Lösung finden kann, wird uns Frau Bundesrätin Leuthard sicher in einiger Zeit hier erklären. Ich bin froh, wenn man jetzt die Problemstellung seriös und zeitgerecht, aber eben auch ergebnisoffen angehen wird.

**Leuthard Doris**, Bundesrätin: Ich bin froh, dass man die Motion annehmen kann. Denn eine Ablehnung wäre wahrscheinlich als Zeichen relativ schwierig. Ich bin aber auch einverstanden mit einem gekürzten Text, wie es Ihre Kommission vorschlägt, weil – wie Herr Ständerat Schmid auch gesagt hat – das schon ein bisschen eine sehr schwierige Aufgabe ist. Denn einerseits brauchen wir ja wahrscheinlich eine gewisse Flexibilisierung, andererseits ist dieser Wasserzins eine Belastung für die Wasserwirtschaft, für die Energieproduktion. Drittens müssen wir den Wasserzins als Einnahmequelle für Bergregionen berücksichtigen. Es ist also mit Sicherheit in diesem Triangel nicht einfach, eine zukunftsfähige Lösung zu finden, aber wir sind schon in Gesprächen mit den Kantonen. Die Diskussion muss sein, schon auch aufgrund des Gesetzes, und insofern glaube ich auch, dass uns der Motionstext genügend Spielraum lässt, um ergebnisoffen zu sagen, wie wir diese verschiedenen Interessen unter Dach und Fach bringen.

Sie haben ja mittlerweile mitbekommen, dass die Kantone einen neuen Text für die Wasserkraftunterstützung eingereicht haben, der in der UREK-NR auch angenommen wurde, entgegen Ihrem Modell, dem Modell des Ständersates, wo der Wasserzins noch eine Rolle für die Unterstützung der bestehenden Wasserkraft spielte. Im Lichte dieser

Entwicklung bezüglich der Förderung der bestehenden Grosswasserkraft gibt es auch eine Übereinstimmung mit dem Text, er fordert aber erst recht auf, etwas zu tun. Insofern sind wir kongruent mit der Annahme dieses modifizierten Textes.

**Le président** (Comte Raphaël, président): Le Conseil fédéral se rallie à la proposition de la commission.

*Angenommen – Adopté*

## 15.3497

### **Postulat KVF-SR (14.036). Evaluation von Massnahmen zur Minderung der Risiken beim Transport von Gefahrgut, insbesondere von Chlorgas**

### **Postulat CTT-CE (14.036). Evaluer les mesures pour réduire les risques dans le transport des matières dangereuses, en particulier de gaz de chlore**

Ständerat/Conseil des Etats 03.12.15

**Le président** (Comte Raphaël, président): Le Conseil fédéral propose d'adopter le postulat.

**Savary Géraldine** (S, VD), pour la commission: Chaque année, 25 000 tonnes de chlore transiting par train par l'arc lémanique et le Valais à destination principalement des usines chimiques de Monthey et de Viège. Le chlore est produit en France et il est écoulé en Suisse au rythme d'environ un wagon par jour. Chaque convoi expose environ 840 000 personnes à un risque considéré comme majeur. Les cas d'accidents sont peu probables, c'est évident; le risque est donc minime. Tout de même, si des personnes devaient être soumises à une intoxication, celle-ci serait extrêmement grave, avec un taux de mortalité de quasiment 100 pour cent, en particulier pour les personnes qui se situeraient tout près de la source d'intoxication. Il est clair que ce risque, même très minime, doit être malgré tout pris au sérieux par les autorités politiques.

La Suisse romande n'est pas la seule à être touchée par les dangers liés au transport de matières dangereuses, parmi lesquelles le chlore. Dans la région bâloise, ce sont 13 000 tonnes de chlore qui sont transportées, et environ 1 million de personnes qui se situent sur le trajet élargi pourraient être exposées à un risque. L'interpellation Abate 15.3794, dont nous allons discuter tout à l'heure, traduit quant à elle les inquiétudes de la population tessinoise par rapport au transport de matières dangereuses par le Gothard et aux risques que cela implique pour les zones d'habitation autour de Lugano et de Chiasso. On se rend donc bien compte que presque toutes les régions du pays sont de facto concernées par cette préoccupation.

En préambule à ce postulat, j'ajouterais que l'accident de Daillens, qui a aussi inquiété les autorités fédérales et cantonales, nous a sensibilisés à la nécessité de tout mettre en oeuvre pour améliorer les conditions de sécurité pour le transport des matières dangereuses. L'enquête sur cet accident vient d'aboutir et montre que nous devons nous préoccuper de tout cela.

Suite à cette série d'inquiétudes, qui sont remontées des cantons à la commission, celle-ci a considéré qu'il était nécessaire de prendre toutes les mesures pour rendre possible une amélioration de la sécurité. Et c'est ce qui justifie le dépôt de ce postulat, en mai 2015. Ce postulat demande que



le Conseil fédéral établisse un rapport qui présente des mesures visant à réduire les risques liés au transport de marchandises dangereuses, en particulier le gaz de chlore, que ce soit par le rail ou par la route. J'attire votre attention sur ce dernier point, car il n'est pas question pour la commission de modifier la législation actuelle, qui prévoit que le transport massif de chlore soit effectué par le rail et non par la route. Ce rapport devrait faire état des pistes permettant de réduire les risques liés au transport de matières dangereuses, en particulier le chlore. Parmi les pistes évoquées lors des débats en commission et par le Conseil fédéral, je citerai le transit par d'autres axes ferroviaires, pour éviter les grandes agglomérations; il y a aussi le retour à une production indigène de chlore à l'endroit où il est utilisé, en particulier en Valais; et il y a également la sécurisation du transport par des interventions sur l'infrastructure ferroviaire, sur les wagons et sur les modalités de circulation, notamment sur la vitesse.

Le Conseil fédéral propose d'accepter ce postulat. Il peut faire cette proposition sans aucune difficulté, puisqu'il n'a pas attendu l'intervention de la commission pour agir. Il a en particulier mis sur pied un groupe de travail qui implique les cantons touchés, les transporteurs, mais aussi les acteurs économiques, afin de trouver des solutions. Ce groupe de travail, nous le savons, s'attelle à trouver des solutions dans le cadre des conventions internationales signées par la Suisse, car nous ne sommes évidemment pas tout seuls dans cette affaire et il convient aussi de respecter des règles internationales ou européennes.

La commission considère que ce dossier est important. Aujourd'hui, tout comme à l'avenir bien sûr, la densification des zones d'habitation que j'ai citées, à savoir celles de Genève, Lausanne, Morges, Olten, Zurich-Alstetten et du Tessin aussi sans doute, conjuguée au développement du réseau, que le Parlement et le Conseil fédéral souhaitent, nous obligera à prendre au sérieux les questions et les préoccupations liées à la question de la sécurité. Cela doit être pris au sérieux tant par le Parlement que par le Conseil fédéral, ainsi que par le groupe de travail chargé de rédiger un rapport nous présentant sa vision des choses.

Je vous invite à accepter le postulat comme proposé de le faire le Conseil fédéral.

**Leuthard** Doris, Bundesrätin: Es bestehen hier keine Differenzen. Es ist so, wie es Frau Ständerätin Savary ausgeführt hat. Seit Anfang Jahr ist diese Arbeitsgruppe am Arbeiten. Wir erwarten erste Resultate im ersten Quartal 2016. Wir wissen auch: Es wird vielleicht kurz-, mittel- und langfristige Massnahmen geben. Im Moment ist es nämlich so, dass die Risiken der Störfallverordnung entsprechend gemindert sind. Aber mit der zunehmenden Siedlungsentwicklung – das ist ein wichtiger Punkt – dürfte das in zehn, zwanzig Jahren auch in der Stadt Basel, die in diese Arbeitsgruppe eingeschlossen ist, ein bisschen anders aussehen. Auch im Hinblick darauf lohnt es sich sicher zu schauen: Was gibt es überhaupt für Möglichkeiten bei diesen Gefahrguttransporten generell und im Bereich von Chlorgas im Speziellen? Insofern, glaube ich, sind wir hier auf dem richtigen Weg, das fundierter zu studieren.

*Angenommen – Adopté*

## 14.3800

### **Motion Chopard-Acklin Max. Einsätze von Blaulichtorganisationen. Optimierung der Strassenverkehrsgesetzgebung**

### **Motion Chopard-Acklin Max. Interventions des services d'urgence. Optimiser la législation sur la circulation routière**

Nationalrat/Conseil national 12.12.14

Ständerat/Conseil des Etats 03.12.15

**Präsident** (Bischofberger Ivo, erster Vizepräsident): Es liegt ein schriftlicher Bericht der Kommission vor. Die Kommission beantragt mit 11 zu 1 Stimmen, die Motion abzulehnen.

**Janiak** Claude (S, BL), für die Kommission: Die Motion will das Strassenverkehrsgesetz so ändern, dass die Führer eines Feuerwehr-, Sanitäts-, Polizei- oder Zollfahrzeugs auf einer dringlichen Dienstfahrt auch dann von einer Strafe wegen Missachtung der Verkehrsregeln befreit werden können, wenn sie auf Warnsignale verzichtet haben.

Wir haben dieses Thema bereits einmal hier im Rat gehabt. Wir hatten eine Motion Zanetti, die übrigens am gleichen Tag eingereicht worden ist wie diejenige von Herrn Chopard-Acklin und das gleiche Ziel verfolgt hat. Sie ist von beiden Räten angenommen worden. Die Motion Zanetti trägt die Nummer 14.3792.

Diese Motion Zanetti ist bereits in Umsetzung begriffen. Der Bundesrat hat dem Parlament mit der Botschaft zur Änderung des Zollgesetzes vom 6. März 2015 eine entsprechende Änderung des Strassenverkehrsgesetzes unterbreitet, und wir haben diese bereits am 16. Juni 2015 angenommen, indem wir Artikel 100 Ziffer 4 des Strassenverkehrsgesetzes abgeändert haben. Die zuständige Kommission des Nationalrates, die Sicherheitspolitische Kommission, beantragt ihrem Rat ebenfalls die Änderung dieses Artikels 100 Ziffer 4 des Strassenverkehrsgesetzes. Das Geschäft sollte in dieser Wintersession behandelt werden, und dann wäre diese Änderung beschlossen. Wir sehen deshalb keine Veranlassung, diese Motion jetzt noch anzunehmen. Eigentlich müsste sie abgeschrieben werden, aber man muss sie aus verfahrensmässigen Gründen ablehnen. Ich denke, das ist ziemlich klar. Die Kommission ist einstimmig für Ablehnung.

**Leuthard** Doris, Bundesrätin: Es ist so, wie Herr Ständerat Janiak gesagt hat. Der Bundesrat steht hinter dem Anliegen der Motion. Es ist aber so, dass die Motion Zanetti vorgeschnoben, schneller behandelt wurde. Deshalb kann man aus verfahrenstechnischen Gründen gut dem Antrag der KVF Ihres Rates folgen und diese Motion ablehnen. Sie ist mit der Motion Zanetti schon weitgehend erfüllt.

**Le président** (Comte Raphaël, président): Le Conseil fédéral se rallie à la proposition de la commission.

*Abgelehnt – Rejeté*