

**Zeitschrift:** Plan : Zeitschrift für Planen, Energie, Kommunalwesen und Umwelttechnik = revue suisse d'urbanisme  
**Herausgeber:** Schweizerische Vereinigung für Landesplanung  
**Band:** 31 (1974)  
**Heft:** 6

**Artikel:** Der VTR soll Gewähr für gute Arbeit bieten  
**Autor:** Leuenberger, Hans  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-782264>

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

### **Conditions d'utilisation**

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

### **Terms of use**

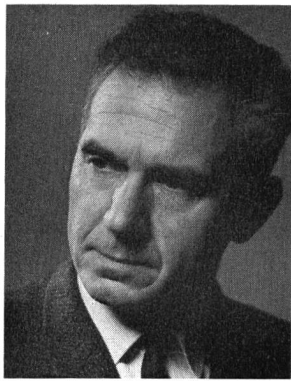
The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

**Download PDF:** 04.04.2026

**ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>**

# Der VTR soll Gewähr für gute Arbeit bieten

Der Verband Schweizerischer Unternehmungen für Tankreinigungen und Revisionen (VTR) steht heute für eine Vielzahl von Firmen dieses für die Öffentlichkeit wichtigen Gewerbes. So werden im Zuge der periodischen Tankrevisionen nicht nur bereits bestehende Schäden an Tankanlagen behoben, vielmehr wird durch die regelmässige Ueberprüfung auch eine später mögliche Beeinträchtigung des Grundwassers vermieden. Wie in jedem Verband gibt es aber auch im VTR grosse Probleme, die im Interesse seiner Mitglieder einer Lösung harren. Unser Gespräch kann nicht über alle Probleme und Aspekte des Verbandsgeschehens Aufschluss geben, jedoch wird eine Vielzahl von Fragen angeschnitten, die sicher auch für den «plan» und unsere Leser in den nächsten Monaten und Jahren noch von einiger Bedeutung sein werden.



Unser Gesprächspartner:

**Hans Leuenberger**

Fabrikant, Tankrevisor mit Eidgenössischem Fähigkeitsausweis. Geboren am 31. März 1923, aufgewachsen in Däniken (SO). Kaufmännische Ausbildung/Praktikum, Staatsdienst SBB, seit 1965 wieder in der Firma H. Leuenberger & Söhne, Mitinhaber und Betriebsleitung der Leuta AG in Däniken, Präsident des Verbandes Schweizerischer Unternehmungen für Tankreinigungen und Revisionen (VTR).

*Die Mitgliederzahl des VTR hat in den letzten Jahren ständig zugenommen. Was unternimmt der Verband konkret für seine Mitglieder?*

Wir sind bemüht, die neusten technischen Errungenschaften zu prüfen, und sie unseren Mitgliedern zu empfehlen beziehungsweise sie abzulehnen. Im weitern wird versucht, mit der Ausbildung stets auf dem aktuellen Stand zu sein. Das ist das, was wir tun, um unsere Mitglieder mindestens bei der Stange zu halten. Dass unser Gewerbe gegen innen wie auch gegen aussen an Ansehen gewonnen hat, ist, so glaube ich, auf diese Tatsachen zurückzuführen.

*Es gibt eine Vielzahl Probleme, die der VTR im Interesse seiner Mitglieder behandeln muss. Wo liegen derzeit die Schwerpunkte des Tätigkeitsprogrammes?*

Anzuführen wären hier die Personalprobleme. Es ist vorgeschrieben, dass wir in absehbarer Zeit nur noch geprüfte Equipenchefs auf Tankrevision schicken dürfen. Und hier müssen wir schauen, dass wir in der Ausbildung und im Nachziehen guter Leute unser Hauptgewicht darauf legen, eine grosse Basis von ausgebildeten Leuten zu haben, seien dies nun Equipenchefs oder Hilfskräfte, damit endlich eine gewisse Konsolidierung und Beruhigung auf diesem Arbeitsmarkt eintritt. Dass dieser Beruf von der Lohnseite her sehr attraktiv ist, beweist die Tatsache, dass trotz allem immer wieder Leute für das Tankrevisionsgewerbe gewonnen werden können.

*Wie genau geht die Ausbildung bis zum geprüften Tankrevisor vor sich?*

Bei der Ausbildung ging es vorerst um die

Frage, ob wir zuerst den Mann ausbilden, um ihn dann in den Tank hineinzulassen, oder ob der Mann zuerst im Betrieb umfassend ausgebildet wird, um dann noch geprüft zu werden. Wir haben den zweiten Weg gewählt. Aus finanziellen Gründen mussten die Grundschulungskurse vorerst zurückgestellt werden. Wir gingen dabei von der Voraussetzung aus, dass wenn wir einen gutausgebildeten Equipenchef haben, es diesem möglich sein müsste, zusammen mit dem Patron einen neuen Mann auszubilden. Wenn er diese Arbeiten im Betrieb nämlich kennt, kommt er bereits mit gewissen Vorkenntnissen an den Kurs, kennt den Ablauf der Arbeit wie auch die technischen Fachausdrücke. Meines Erachtens wäre es sinnlos, wenn ein Mann den Kurs besuchen würde, ohne seine Arbeit zu kennen.

Das alles schliesst natürlich nicht aus, dass wir in absehbarer Zeit nicht auch Grundschulungskurse durchführen werden. Gleichfalls ist die Durchführung von Weiterbildungskursen geplant, seien dies Kurse für Betriebsleiter und Beamte oder solche für geprüfte Equipenchefs, sofern dies überhaupt gewünscht wird.

Für die Ausbildung bringen wir Jahr für Jahr mehrere hunderttausend Franken auf, ohne vom Bund unterstützt zu werden, der sich nur an den eigentlichen Fachprüfungen finanziell beteiligt. Wir können unsere Leute auch nicht an die Gewerbeschule schicken, weil sie nicht unter das Berufsbildungsgesetz fallen. Ein weiterer Wunsch wäre also, dass wir eine Tankrevisionslehre bieten könnten, die zum Equipenchef oder gar Betriebsleiter führen würde. Aber dazu müsste vorerst das Gesetz abgeändert werden.

*Ein weiteres Problem, das Sie derzeit sicher beschäftigen dürfte, ist die Preissituation.*

Aus der Presse dürften Sie entnommen haben, dass der Preisüberwacher sich mit uns zu befassen hatte. An und für sich waren wir eigentlich recht glücklich, dass man einmal umfassend hat Auskunft geben müssen. Denn dadurch ist auch einmal von Bundesseite her festgestellt worden, dass gewisse Anwürfe von Amtsstellen nicht berechtigt waren, weil diese Leute absolut nicht in der Lage waren abzuschätzen, ob es sich um gerechtfertigte Preise handelte oder nicht.

Leider ist es nun aber so, dass gewisse Spezialfirmen, die zum Teil qualitativ schlechte Arbeit leisten oder Arbeiten vornehmen, die nicht dem Pflichtenheft des VTR entsprechen, dementsprechend den Preis unterbieten. Ferner ist die für Tankrevisionen nötige Ausrüstung zum Teil sehr mangelhaft. Es liegt somit auf der Hand, dass derjenige, dessen Ausrüstung mit Auto vielleicht auf 15 000 Fr. zu stehen gekommen ist, im Vergleich mit demjenigen, dessen einwandfreie Ausrüstung mit Wagen zwischen 60 000 und 80 000 Fr. wert ist, billiger arbeiten kann.

Die Zeiten, da ein guter Equipenchef für 2000 Fr. zu haben war, sind längst vorbei, und auch ein Hilfsmann ist nicht billig. Aber für gute Leute zahlen wir gerne auch einen guten Lohn.

Dass wir immer ein gewisses Gefälle auf dem Preissektor haben werden, liegt in der Natur unseres Gewerbes, da es Firmen gibt, die viele Leute beschäftigen, und andere, in denen der Betriebsführer vielleicht nur einen Arbeiter beschäftigt und die Frau die Buchhaltung macht. Diese Firmen berechnen natürlich oft nur die Arbeit, die tagsüber geleistet wird. Was sie während der Nacht oder über das Wochenende leisten, taucht in der Rechnung nicht auf. Dass diese Firmen billiger sind, ist natürlich klar.

Dieses Preisgefälle wollen wir auch gar nicht eliminieren, wir verurteilen nur, dass gewisse Firmen, ohne auch nur im geringsten zu rechnen, Preise ansetzen, die überhaupt nicht kostendeckend sein können. Abgesehen davon ist in jenen Preisen keine Marge mehr drin, um eine eventuelle Reklamation zu prüfen oder eine Arbeit wirklich so auszuführen, dass der Kunde auch zufrieden ist.

Der VTR soll Gewähr dafür bieten, dass der gute Arbeit zwar ihren Preis hat, der Gegenwert jedoch auch voll geboten wird.

*Was kann der VTR konkret unternehmen, wenn er feststellt, dass eine Firma mit ungenügender Ausrüstung schlechte Arbeit leistet?*

Der VTR hat das Recht, seine Mitglieder zu überprüfen. Wird ein Frevel festgestellt, wird der Betreffende, ohne dass man das an die grosse Glocke hängt, zu einem Gespräch eingeladen. Wir sagen ihm, wo er was falsch macht, wie er es anders, richtig machen muss. Ist er dann uneinsichtig, was allerdings bis heute noch sehr selten vorgekommen ist, müssen wir zu härteren Massnahmen greifen.

*Wie schützt sich der Kunde vor schlechter Arbeit? Hat der Name VTR sich beim Kunden als «Qualitätssymbol» durchgesetzt?*

Wenn der Kunde das Gefühl hat, es sei schlechte Arbeit geleistet worden, kann er uns das mitteilen. Auf dem Preissektor haben wir eine Preiskommission, die die Angelegenheit ernsthaft überprüft. Wenn der Kunde in qualitativer Hinsicht eine Beanstandung anzubringen hat, kann er an die technische Kommission gelangen, die die Sache an Ort und Stelle einer genauen Prüfung unterzieht. Hat der Kunde recht mit seiner Beanstandung, so muss die betreffende Tankrevisionsfirma alle anfallenden Kosten übernehmen. Sonst werden diese Reklamationen, von einigen wenigen Ausnahmen abgesehen, vom Verband aus sehr grosszügig behandelt, indem man die Kunden im Interesse des VTR nicht mit Rechnungen belängt. Für die Imagepflege wird also auch wieder Geld ausgegeben. Zur zweiten Frage: Hauptsächlich bei Immobiliengesellschaften ist der Name VTR bestens bekannt. Bei Preisgleichheit haben Mitglieder also grössere Chancen, zum Zuge zu kommen.

*Eine weitere, von Ihnen oft angetönte Sorge ist ja bekanntlich der Kunststofftank. Eine gewisse Skepsis dem Kunststofftank gegenüber ist tatsächlich vorhanden. Leider haben wir mit GFK-Tanks gewisse ne-*

*gative Erfahrungen gemacht, weil dieser Werkstoff relativ weich ist, was dazu führt, dass sich diese Tanks im Boden verformen, was zu Unfällen führen kann und geführt hat.*

Das Prinzip des VTR ist nach wie vor, dass wir wünschen, dass der Behälter auf alle Fälle in einem Schutzbauwerk aufgestellt wird. Denn der Behälter im Schutzbauwerk gibt erstens dem Besitzer die optimale Sicherheit, und zweitens ist der so installierte Tank für die Öffentlichkeit die grösste Garantie für die Sicherheit vor Gewässerverschmutzungen.

Solange es Oel gibt, wird der Tank im Schutzbauwerk nicht mehr ersetzt werden müssen. Wir können, sofern eine Korrosion oder Perforation auftaucht, schweissen. Auf der andern Seite: Wer sagt uns, was im Boden in den nächsten 20 Jahren geschieht, weil im Kunststoff doch Eigenschaften stecken, die wir noch zu wenig kennen.

*Man liest und spricht viel von Oelunfällen. Ist es nicht so, dass die bestehenden Alt-tankanlagen bereits revidiert sind, so dass eigentlich diese leidigen Unfälle nicht mehr vorkommen sollten?*

Es gibt tatsächlich Kantone, in denen diese Anlagen bereits zum zweiten oder dritten Mal revidiert worden sind. In andern Kantonen besteht aber noch nicht einmal ein Tankkataster, das heisst, dass diese Kantone noch nicht einmal wissen, wo überhaupt Tankanlagen vorhanden sind. Ich glaube jedoch, dass der grösste Teil der Oelunfälle weniger auf Altanlagen zurückzuführen ist, sondern auf Manipulationen mit Oel. Leider erfahren auch wir meist nur aus den Zeitungen von solchen Unfällen, weil die Kantone Oelunfälle oft beinahe gänzlich geheimhalten, anstatt mit andern Kantonen oder mit Firmen über die Erfahrungen auf diesem Gebiet zu sprechen.

*Seit einiger Zeit besteht bekanntlich im VTR eine Sektion Tankbau. Welche Ueberlegungen haben zur Gründung geführt?*

Gewisse Tankbauer waren ja von Anfang an im VTR. Bei Tankrevisionen sind wir darüber hinaus immer wieder auf Tankbauprobleme gestossen. Diese Probleme wurden ständig diskutiert, und man hat festgestellt, dass von seiten der Tankbauer gewissen Dingen nicht nachgelebt wurde. Wir haben deshalb die Auffassung vertreten, dass versucht werden müsste, die Tankbauer, die nicht im Tankfabrikantenverband organisiert sind, für uns zu gewinnen, um mit ihnen etwas Positives zu erarbeiten.

In absehbarer Zeit sollte auch auf diesem Gebiet ein nächster Schritt getan werden, denn bis jetzt ist leider noch nicht allzuviel geschehen. Dass wir auch mit dem Tankfabrikantenverband gewisse Probleme besprechen werden, ist klar.

*Von seiten der Revisoren werden immer wieder Wünsche geäussert, die den Tankbau betreffen. Beispielsweise taucht die Forderung nach möglichst verstreubungsfreiem Bau des prismatischen Tanks immer wieder auf. Welche Anstrengungen*

*werden auf diesem Gebiet vom VTR aus unternommen?*

Es ist auch hier so, dass der Tankrevisor mit der vollen Schärfe des Gesetzes konfrontiert wird, währenddem der Tankbauer, so er will, einfach drauflos bauen kann, ohne dass ihm allzu grosse Auflagen gemacht werden.

Ueber die Qualitäts- und die interne Kontrolle ist im Gesetz nur eine Empfehlung zu finden. Bei den Behörden stösst man hier immer wieder auf Widerstand. Wohl wird gesagt, dass man etwas tun wolle, beispielsweise indem man das Gütezeichen des Tankfabrikantenverbandes offiziell anerkennt. Wenn dieses Gütezeichen endlich anerkannt würde, wären wir einen grossen Schritt weitergekommen. Im Falle einer Anerkennung könnte auch eine Zusammenarbeit zwischen Tankfabrikantenverband und VTR sehr viel intensiver gestaltet werden, was der Öffentlichkeit wie auch den Tankrevisoren zustatten käme. Aber auch hier ist es offenbar so: Gut Ding will Weile haben.

*Kommen wir zum Schluss. Wenn man Erdölkrise, Fern-, Gas- und elektrische Heizungen, die zurzeit stark propagiert werden, mit einbezieht: Wie sehen Sie die Zukunftsaussichten für den VTR?*

Die Zukunftsaussichten für den VTR sind sicher gut. Wir werden noch für viele Jahre Erdöl als Hauptenergieträger besitzen. Was die Energieträger Gas und Elektrizität betrifft, so werden diese nicht an der Produktion scheitern, sondern an der Verteilung. Wenn man beispielsweise die Energie Gas nimmt, bei der bekanntlich (wir haben im «plan» darauf hingewiesen) die alten Gasleitungen dringend ersetzt werden sollten, kann man erkennen, welche immensen Kosten entstehen. Wenn wir im weitem wissen, dass bei den elektrischen Heizungen ein enormer Kabel- und Kupferverschleiss auftritt, und darüber hinaus sehr viele Strassen für die Verlegung aufgerissen werden müssen, wird klar, dass das Oel wirklich noch für lange Zeit Energieträger Nummer eins bleiben wird. Denn trotzdem das Oel teurer geworden ist, wird es billigster Energieträger bleiben, wenn wir in Betracht ziehen, wie massiv der Gaspreis hat erhöht werden müssen und wie kostspielig die notwendigen Netzerweiterungen und -erneuerungen sind. Abgesehen davon: Für die Sicherheit und Unabhängigkeit unseres Landes erachte ich es als sehr wichtig, dass in jedem Haus, wo man sich entschliesst, Oel als Energieträger zu benutzen, ein Vorrat für eineinhalb Jahre angelegt wird, wodurch wir über allfällige Energiekrisen hinwegkommen könnten, weil das Oel für zwei Winter ausreichen würde. Ob die andere Seite nämlich eine solche Krise zwei Jahre lang aufrechterhalten könnte, scheint mir doch ziemlich fraglich.

Ich glaube an die Zukunft des Erdöls, wobei ich allerdings auch der Ansicht bin, dass man es nicht sinnlos vergeuden soll, da es eine Gabe der Natur ist. Und zu dieser Gabe sollte man Sorge tragen.

*Herr Leuenberger, wir danken Ihnen für dieses aufschlussreiche und interessante Gespräch.*