

ROADMAP 2025

JAHRESBERICHT 2023
COPIL GGT SIMPLON

SIMPLONPASS

GEFAHRGUT- TRANSPORTE



CANTON DU VALAIS
KANTON WALLIS

scienceINDUSTRIES
SWITZERLAND



asphaltsuisse



Chambre Valaisanne
de Commerce et d'Industrie
Walliser Industrie-
und Handelskammer

Massnahmen- programm

Im Verlagerungsbericht 2017 forderte der Bundesrat den Kanton Wallis auf, die Risiken zu verringern, die mit Gefahrguttransporten (GGT) über den Simplonpass verbunden sind. Er folgte damit einem 2014 im Nationalrat eingereichten Postulat, das auf die Verlagerung dieser Transportarten auf die Schiene abzielte.

Als Antwort auf diese Forderung erstellte der Kanton Wallis mit Unterstützung einer Ad-hoc-

Arbeitsgruppe Ende 2022 eine Roadmap mit dem Titel «GGT Simplon - Roadmap 2025». Die Roadmap zielt darauf ab, die mit dem Transport gefährlicher Güter auf dieser Strasse verbundenen Risiken zu reduzieren. In Umsetzung des politischen Auftrags umfasst sie sieben Massnahmen, deren Umsetzung am 1. Januar 2023 begonnen hat. Die Fortschritte während des ersten Tätigkeitsjahres sind Gegenstand des vorliegenden Berichts.

Verlagerungs- bericht 2023

Am 29. November 2023 verabschiedete der Bundesrat den Verlagerungsbericht 2023. Dieser Bericht enthält auch eine vorläufige Bewertung der Umsetzung der Roadmap 2025. Der Bundesrat ist der Ansicht, dass der Kanton und seine Industrie ihre Verantwortung für die Reduktion der Risiken von Gefahrguttransporten, insbesondere auf der Strasse von und nach dem Wallis, wahrnehmen. Er ist zuversichtlich, dass die Umsetzung der verschiedenen Massnahmen der Roadmap 2025 durch den Kanton Wallis, die

Branchenverbände und die Bundesverwaltung die Steuerung der Umsetzung sicherstellt wird.

Dennoch erwartet der Bundesrat weiterhin eine deutliche Intensivierung der Bemühungen. Aus diesem Grund hat er bis auf Weiteres auf eine Vernehmlassung zum Verbot von GGT auf der Simplonpassstrasse verzichtet. Der Bundesrat wird jedoch die Arbeiten im Zusammenhang mit der Roadmap 2025 weiterhin aufmerksam verfolgen.

Erkenntnisse 2023

Aus der Aktivität 2023 der sieben Massnahmen lassen sich diese wichtigsten Erkenntnisse ableiten:

M1



Reduzierung des Transports der gefährlichsten Güter

Gemäss den ersten von der Walliser Industrie vorgelegten Selbstdeklarationen verursachte diese im Jahr 2023, bis auf eine einzige Ausnahme, keine Transporte von mit Epichlorhydrin gleichgesetzten Gütern am Simplon.

M2



Freiwillige Meldung von GGT am Simplonpass

Die Entwicklung eines freiwilligen Meldeverfahrens erfordert neue Instrumente. Datenerhebung und -austausch zwischen den Akteuren sind zu verbessern.

M3



Verstärkte Sicherheitskontrollen auf der A9 Simplon

Die verfügbaren Statistiken aus den polizeilichen Kontrollen seitens des Schwerverkehrskompetenzzentrums A9 Simplon geben keinen vollständigen Aufschluss über die Fälle von Verstössen mit Gefahrgut, da namentlich technische Mängel am Bremsystem aus diesen Zahlen nicht eruiert werden können.

M4



Monitoring Simplon

Die Messungen 2023 zeigen einen insgesamt rückläufigen Trend bei den Gefahrguttransporten über den Simplonpass. Abgesehen von den Erhebungen im Rahmen von M1 ist der Anteil dieser Transporte in und aus dem Kanton Wallis noch unbestimmt. Entsprechende Daten werden nach der Inbetriebnahme der Messstation Saint-Maurice erwartet.

M5



Infrastruktur und intermodales Angebot

Die Verlagerung des Gefahrguttransports auf die Schiene durch den Simplon ist mit anderen Risiken verbunden als der Strassentransport. Sie muss Teil einer umfassenden Strategie des Kantons Wallis für den Schienengüterverkehr sein. Die Ausarbeitung dieser Strategie durch den Kanton Wallis hat begonnen.

M6



Kontrollen auf den anderen Hauptverkehrsachsen

Nur einzelne Kantone sind bestrebt, eigene punktuelle Messungen auf ihrem Strassennetz durchzuführen. Für eine Mehrheit der Kantone übersteigen die hohen Ausgaben zur Erzielung relevanter Ergebnisse den erwarteten Nutzen. Sie haben daher derzeit kein Interesse daran, eigene Messungen durchzuführen. Die Aktivitäten der Roadmap 2025 sind somit einzigartig in der Schweiz.

M7



Zentrale Anlaufstelle

Eine transparente Kommunikation, die auf konsolidierten Fakten beruht, ist ein Erfolgsfaktor für die Roadmap.



REDUZIERUNG DES TRANSPORTS DER GEFÄHRLICHSTEN GÜTER

Gemäss der Roadmap wird die Verringerung des Transports der gefährlichsten Güter in zwei Richtungen angestrebt:

- Transporte von Gütern identifizieren, die mit Epichlorhydrin gleichgesetzt werden (gemäss dem StFV-Screening)
- Reduzierung oder – sofern möglich und sinnvoll – sogar Abschaffung (ausser bei höherer Gewalt) deren Transports über den Simplonpass durch Verlagerung auf die Schiene oder andere Strassenachsen.

Seit Anfang 2023 haben vierzehn Unternehmen, die an den fünf Walliser Industriestandorten Evionnaz, Monthey, Siders, Visp und Gamsen tätig sind, die Gesamtheit der von ihnen über den Simplonpass verursachten Transporte (An- und Auslieferung von Gütern) erhoben.

Die Kontakte werden fortgesetzt, um zu prüfen, ob auch Unternehmen ausserhalb des Chemie- und Metallsektors eine hohe Anzahl von GGT über den Simplon generieren. Für das vergangene Jahr lassen sich die wichtigsten gesammelten Daten wie folgt zusammenfassen:

| Transporte über den Simplonpass | Anzahl | Mengen |
|--|--------|----------|
| Gesamttransport von oder zu Walliser Industriestandorten | 1'068 | 18'071 t |
| Davon Epichlorhydrin-Transporte ¹ | 1 | 0.8 t |

Die Arbeitsgruppe prüft für jedes Gefahrgut, das den Simplonpass überquert, ob dessen Transport auf der Strasse grundsätzlich notwendig ist, oder ob es auf den Verkehrsträger Schiene verlagert werden kann. Neben ökonomischen Faktoren werden dabei auch sicherheitstechnische und logistische Faktoren in einer Gesamtbetrachtung abgewogen.

Nur ein Transport von 800 kg eines Stoffes, der eine ähnliche Gefahr wie Epichlorhydrin¹ darstellt, wurde identifiziert (4 Fässer à 200 kg). Aufgrund der geringen Menge wurde aus logistischen Gründen auf eine Verlagerung auf die Schiene verzichtet. Die Frage der Umsetzbarkeit und Wirtschaftlichkeit stellt sich insbesondere bei einzelnen, kleineren Stückguttransporten.

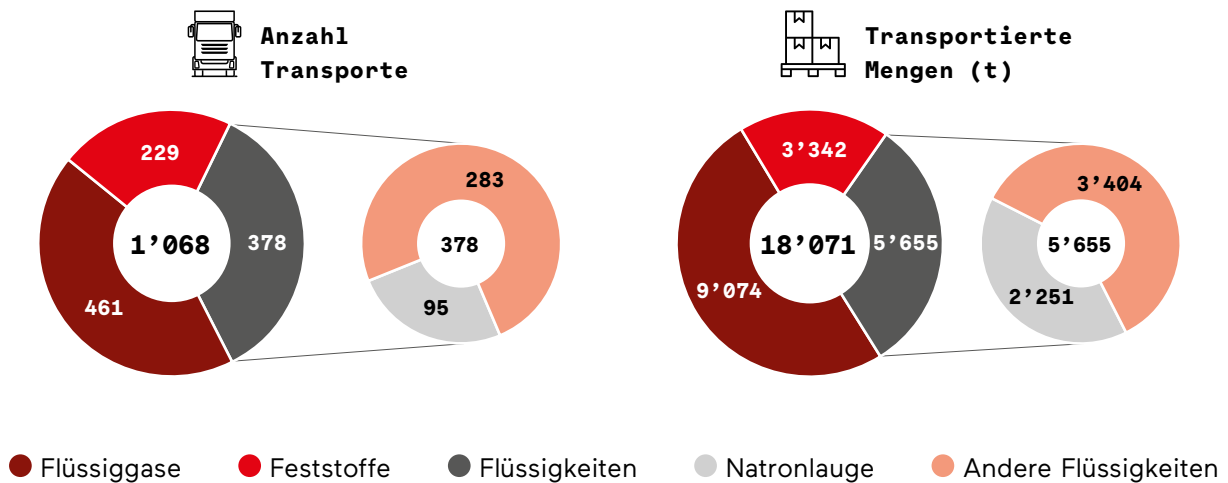
461 Transporte (9'074 t) betrafen Flüssiggas, was die Hälfte der erfassten Tonnage ausmacht. Ihre Verlagerung auf die Schiene ist derzeit ein Problem der Wirtschaftlichkeit, der Logistik und anderen sicherheitstechnischen Fragen. Diese Stoffe stellen einerseits keine Gefahr für die Umwelt dar, und andererseits können, laut Gesprächen mit Vertretern der Gasindustrie, Lecks beim Bahntransport nicht ausgeschlossen werden. Allfällige Leckagen wären eine Gefahrenquelle im Simplontunnel: Explosionsgefahr bei hohem Sauerstoffgehalt und Erstickungsgefahr bei Stickstoff, Argon und Kohlendioxid (Personen, die auf den Gleisen arbeiten, Infrastrukturschäden). Dennoch werden Gespräche mit den

¹ Transporte von Epichlorhydrin oder einem der 14 Stoffe, die eine gleichwertige Gefahr für Gewässer im Sinne der Störfallverordnung (StFV) darstellen

betroffenen Unternehmen fortgesetzt, um die Machbarkeit einer Verlagerung erneut zu evaluieren.

In der Kategorie der flüssigen Gefahrstoffe erreichte das Volumen 378 Transporte für 5'655 Tonnen. Die am häufigsten transportierte Substanz (40%, d.h. 95 Transporte für 2'251 Tonnen) wird an zwei Standorten, Visp und Siders, verwendet und stellt ein minimales Risiko für die Umwelt dar. Sie wird an einem Standort für die Neutralisation von Abwasser aus einer Kläranlage verwendet. Diese Anlage ist nicht an ein Eisenbahnterminal angeschlossen, weshalb eine Verlagerung auf die Schiene nicht in Frage kommt. Am anderen Standort wird dieser Stoff zur Auflösung von Metallrückständen in Extrusionsmaschinen verwendet. In diesem Fall werden die entsprechenden Massnahmen zur Verlagerung des Transports derzeit mit dem betroffenen Unternehmen diskutiert.

Die gesammelten Daten bestätigen somit die von den wichtigsten Walliser Industriestandorten bereits im Jahr 2021 gelieferten Schätzungen von rund 1'000 jährlichen Transporten von Gefahrstoffen über den Simplon. Diese Zahl, verglichen mit den Trends der 2023 vom ASTRA am Simplonpass durchgeführten Messungen und den 2015 erhobenen Daten (siehe Massnahme M4), deuten darauf hin, dass die Unternehmen, die an der Massnahme M1 teilgenommen haben, etwa 12-13% der jährlichen Gesamtmenge an LKWs, die bis heute auf etwa 8'350 geschätzt wird, generiert haben.



Die Erhebungen und die Suche nach Reduktionsmöglichkeiten werden fortgesetzt, ebenso wie die Gespräche mit den Unternehmen über die Verlagerung eines Teils der Transporte auf die Schiene. Sobald die neuen Ergebnisse der Massnahme M4 bezüglich des Anteils der Lastwagen, welche das Wallis bedienen, vorliegen, wird die Arbeitsgruppe der Massnahme M1 evaluieren, wie weitere Unternehmen identifiziert werden können, welche möglicherweise eine hohe Anzahl von Gefahrstofftransporten über den Simplonpass verursachen.



**FREIWILLIGE MELDUNG
VON GGT AM
SIMPLONPASS**

Durch die Massnahme M2 sucht die Arbeitsgruppe mittels freiwilliger Meldung der beteiligten Akteure:

- **genauere und zuverlässigere Daten über den Transport von Gefahrgut zu erhalten**
- **die transportierten Materialien, den Ursprung und den Bestimmungsort besser zu identifizieren**
- **andere Massnahmen besser zu definieren und anzupassen.**

Diese Massnahme war Gegenstand von Kontakten zwischen dem Kanton Wallis und dem Bundesamt für Zoll und Grenzsicherheit (BAZG) im Hinblick auf eine Zusammenarbeit zu diesem Thema. Der Programmausschuss prüfte die Möglichkeit, die bei den Zollanmeldungen gesammelten Daten zu verwenden, sowie die Möglichkeit, die digitalen Tools des DaziT-Programms zu nutzen.

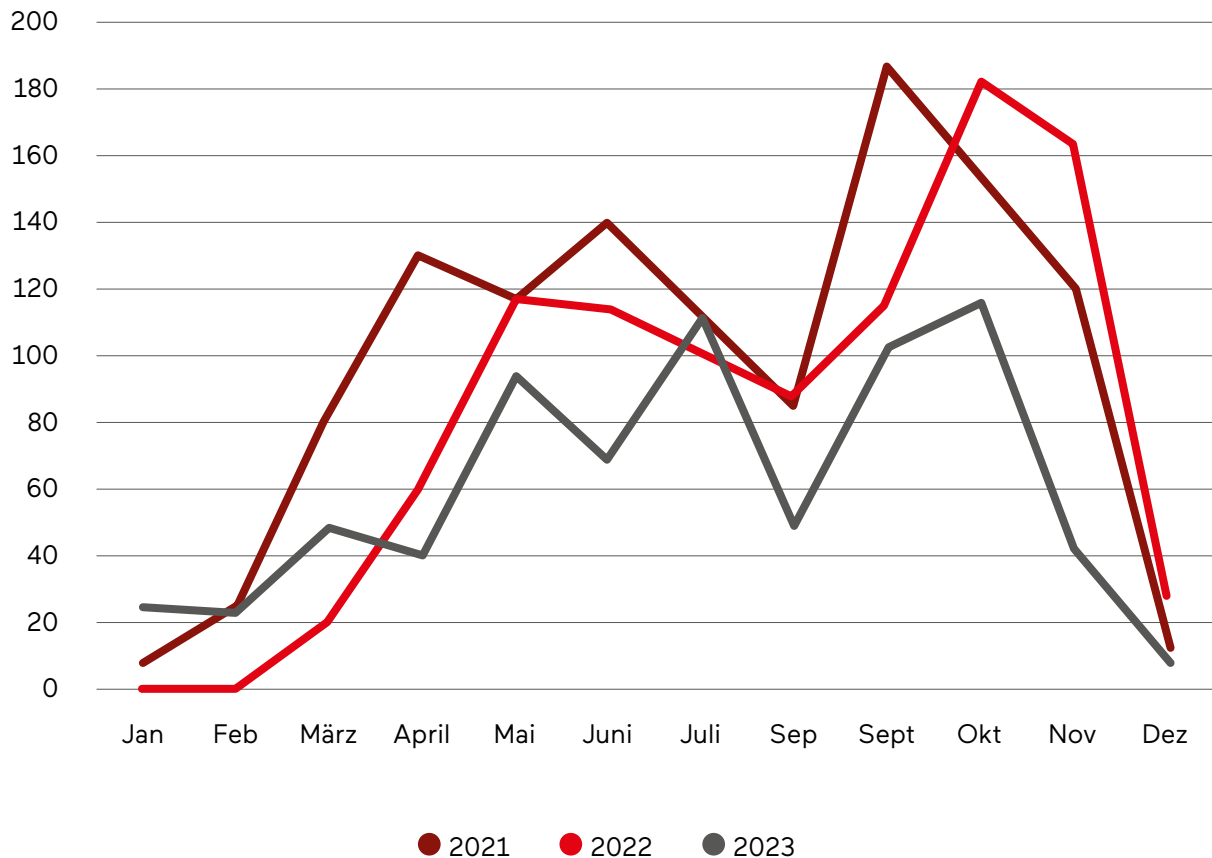
Der Austausch mit dem BAZG hat jedoch gezeigt, dass die bei den Zollerklärungen gesammelten Daten nicht direkt verwertbar sind, um die Kenntnis der GGT am Simplon zu verbessern. Die Zollklassifikationen berücksichtigen nämlich nicht die Klassifizierung der gefährlichen Güter gemäss dem [Übereinkommen über die internationale Beförderung gefährlicher Güter auf der Strasse \(ADR\)](#), was jegliche Nachverfolgung äusserst schwierig macht. Es werden jedoch Schritte unternommen, um die Möglichkeit zu prüfen, nach Transporten eines bestimmten Unternehmens oder Dienstleisters zu suchen. Dies würde einen Abgleich mit den Zahlen bestimmter freiwilliger Selbstdeklarationen ermöglichen. Der Austausch zu diesem Thema wird auch in Zukunft fortgesetzt.

Die Massnahme M2 profitiert jedoch von der freiwilligen Meldung der Bitumenimporte über den Simplonpass. Die vom Dachverband asphaltuisse mitgeteilten Zahlen zeigen, dass diese Transporte in den Jahren 2021 bis 2023 um fast 40% von 1'176 auf 727 zurückgegangen sind. Dies ist insbesondere auf einen Rückgang der Bitumenproduktion in Italien und einen Anstieg der Importe aus den anderen Nachbarländern zurückzuführen.

Die gelieferten Daten zeigen, dass die Mengen an Asphaltmischgut, welches auf Schweizer Strassen und Autobahnen eingebaut werden, in den drei betreffenden Jahren stabil geblieben sind. Der Rückgang der aus Italien importierten Bitumenmenge ist auch auf die vermehrte Verwendung von recyceltem Asphaltgranulat zurückzuführen, das bereits Bitumen enthält.

| | 2021 | 2022 | 2023 |
|---|-------------|-------------|-------------|
| Anzahl der Transporte über den Simplon (Import) | 1'176 | 994 | 727 |
| In der Schweiz eingebautes bituminöses Mischgut (t) | 4'960'000 | 4'970'000 | 4'970'000 |

Monatliche Variation der Bitumentransporte über den Simplonpass



Die kumulierte Anzahl der Transporte aus den Massnahmen M1 (1'068) und M2 (727) deutet somit darauf hin, dass die Akteure der Roadmap nur einen Teil des gesamten GGT-Volumens über den Simplonpass verursachen. Dies entspricht im Jahr 2023 insgesamt 1'795 Transporten, d.h. rund 22% der insgesamt 8'350 Transporte, die aufgrund der Zählungen des ASTRA für das Jahr 2023 geschätzt werden können (linear auf 12 Monate hochgerechnete Zahl, siehe unten in Massnahme M4).

Die weiteren Aktivitäten im Rahmen der Massnahme bestehen darin, die Datenerhebung zu Bitumen fortzusetzen und die Relevanz (Kosten-Nutzen-Verhältnis) der Entwicklung eines IT-Portals zu bewerten, um eine freiwillige Selbstdeklaration auf breiterer Basis zu ermöglichen.

M3

VERSTÄRKTE SICHERHEITS- KONTROLLEN AUF DER A9 SIMPLON

Die Massnahme M3 überwacht insbesondere, ob die 8'000 Stunden Kontrollen pro Jahr auf der Simplon-Achse gemäss der Vereinbarung zwischen dem ASTRA und dem Kanton Wallis durchgeführt werden und ob das Schwerverkehrskompetenzzentrum (SVKZ) A9 Simplon voll ausgelastet ist².

Dieses Zentrum, das die Sicherheitskontrollen für LKWs durchführt, wird von der Walliser Kantonspolizei mit einem Team von fünf Personen betrieben. Die Anzahl der Betriebsstunden des SVKZ A9 Simplon und der kontrollierten Transporteinheiten sind stabil und entsprechen der Vereinbarung mit dem ASTRA. Die Überschreitung der 8'000 Stunden und deren Schwankungen sind auf Absenzen (Fluktuation, Krankheit, Aus- und Weiterbildungen) zurückzuführen. Die Qualität der Kontrollen bleibt jedoch unverändert hoch.

Die Statistiken dieser Kontrollen sind für die Jahre 2021 bis 2023 verfügbar. Die wichtigsten Zahlen sind in nachfolgender Tabelle aufgeführt. Sie werden anhand des Tools erstellt, welches das Bundesamt für Strassen (ASTRA) dem Personal des SVKZ für die Kontrollen zur Verfügung stellt. Die Zahlen ermöglichen einen Überblick über die Transporteinheiten, die nicht den ADR-Vorschriften entsprechen. Deren Anteil schwankt zwischen 19 und 24% der kontrollierten Einheiten. Hingegen ist es beispielsweise nicht möglich, herauszufinden, wie viele der Gefahrgut transportierenden Lastwagen technische Mängel am Bremssystem aufwiesen.

Auch Daten über die Art und Menge der transportierten gefährlichen Güter werden nicht erhoben. Das ASTRA plant, ab 2026/2027 ein neues Tool zu entwickeln, in welches eventuell weitere Bedürfnisse integriert werden könnten.

² Das ASTRA publiziert jährlich Statistiken zu den Schwerverkehrskontrollen. Diese beziehen im Kanton Wallis jedoch auch das Schwerverkehrskontrollzentrum in St-Maurice ein.

| | 2021 | 2022 | 2023 |
|---|--------------|--------------|--------------|
| Arbeitsstunden, die für SVKZ A9S aufgewendet wurden | 8'552 | 8'303 | 8'273 |
| Gesamtzahl der kontrollierten Transporteinheiten | 1'111 | 1'120 | 1'100 |
| Anzahl der Transporteinheiten, die auf der Grundlage des Inhalts der Ladung (und des ADR) kontrolliert wurden | 161 14.5% | 122 10.1% | 126 11.5% |
| Anzahl der Transporteinheiten, die nicht dem ADR entsprechen | 37 | 29 | 24 |

Anzumerken ist, dass die am häufigsten festgestellten Verstöße kein Unfallrisiko darstellen. Die entsprechenden Verstöße sind aus Sicherheitsüberlegungen dennoch zu beachten, da sie eine rechtzeitige und zielgerichtete Reaktion im Falle eines Unfalls ermöglichen. Sie betreffen hauptsächlich die Beförderungspapiere und die Lkw-Ausrüstung (mit Angabe des Prozentsatzes der betroffenen Transporteinheiten):



7.1%

Ausrüstung nach schriftlichen Anweisungen



6.4%

Verladen, Ladungssicherung und Handhabung



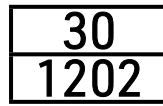
4.6%

andere Ausrüstung nach Teil 8 ADR



4.2%

schriftliche Anweisungen



2.7%

Kennzeichnung der Transporteinheit: orangefarbene Tafel, hohe Temperatur



2.7%

Feuerlöscher

Zu den weiteren von den SVKZ-Betreibern gemeldeten Zahlen gehört, dass auf der A9 Simplon zwischen dem 1. Januar 2018 und dem 31. Dezember 2023 keine Unfälle mit Gefahrguttransporten verzeichnet wurden.

In den kommenden Jahren werden die verstärkten Kontrollen der Massnahme M3 dadurch konkretisiert, dass das ASTRA direkt in Gondo zusätzliche Infrastrukturen einrichtet. Ein Lift und ein Bremsprüfstand werden es ermöglichen, die in die Schweiz ein-fahrenden Lastwagen zu kontrollieren, bevor sie die Talfahrt in die Ebene antreten.





**MONITORING
SIMPLON**

Das GGT-Monitoring am Simplonpass hat laut Roadmap folgende Ziele:

- eine bessere Kenntnis dieser Transporte zu erlangen
- die Wirksamkeit der in den anderen Massnahmen umgesetzten Lösungen zu überprüfen
- riskante Transporte zu identifizieren, um Lösungen zu finden
- und Fakten zu liefern, die es ermöglichen, über das Thema zu kommunizieren.

Im Laufe des Jahres 2023 hat das Bundesamt für Strassen (ASTRA) gemäss dem ihm erteilten politischen Mandat am Simplonpass, am Südportal des Kulmtunnels eine neue automatische Zählanlage für den Schwerverkehr installiert. Die Daten der Zählungen sind für die Monate Juni bis Dezember 2023 verfügbar.

Die gesammelten Daten können, mit denen der automatischen Zählung verglichen werden, die das ASTRA zwischen dem 1. August 2015 und dem 31. Juli 2016 an derselben Stelle durchgeführt hatte und deren Bericht³ beim Bundesamt angefordert werden kann.

Da noch keine statistische Erhebung für ein ganzes Jahr vorliegt, können zunächst nur die kontinuierlichen Datenreihen der Monate August bis Dezember der Jahre 2015 und 2023 faktisch verglichen werden. Die folgende Tabelle zeigt, dass in den betreffenden fünf Monaten, der Schwerverkehr um 9.1% zugenommen hat, während die Anzahl der Gefahrguttransporte um 13.3% gesunken ist.

| Zeitraum von August bis Dezember | 2015⁴ | 2023⁵ | Trend |
|---|-------------------------|-------------------------|--------------|
| Anzahl der Lastkraftwagen (LKW) | 41'963 | 45'797 | +9.1% |
| Anzahl der GGT | 4'101 | 3'554 | -13.3% |
| Anteil der GGT an den Lkw | 9.8% | 7.8% | ↘ |
| GGT mit leerer orangefarbener Tafel | 2'990 | 2'343 | +2.3% |
| Prozentualer Anteil mit leerer orangefarbener Tafel | 55.8% | 65.9% | ↗ |

³ Projekt 130048 / F2 Operative Sicherheit (opSi) 2013 - 2017 : Automatische Gefahrguterfassung am Simplon

⁴ Auszüge aus dem Abschlussbericht der Zählungen 2015-2016 (Monate August bis Dezember 2015)

⁵ Auszüge aus den Zwischenberichten der Zählungen 2023 (August bis Dezember)

Wenn man zu diesen Daten die Zählungen der Monate Juni und Juli 2023 und die Zählungen der gleichen Monate des Jahres 2016 hinzufügt, ergibt sich eine diskontinuierliche Reihe für die Referenzzählungen 2015-2016. Die in der vorherigen Tabelle festgestellten Trends können untermauert werden: Der Schwerverkehr zeigt einen Anstieg in einem Bereich von 6-9%, während der Transport gefährlicher Güter einen Rückgang von 13-18% aufweist (im Durchschnitt angenommen bei 15%). Eine Anwendung dieses Rückgangs auf die Gesamtzahl von 9'835 Gefahrguttransporten, die zwischen dem 1. August 2015 und dem 31. Juli 2016 erfasst wurden, führt zu einer jährlichen Schätzung von etwa 8'350 Gefahrguttransporten für das Jahr 2023.

Die im Jahr 2023 erhobenen Daten zeigen auch, dass der Anteil leerer orangefarbener Tafeln offenbar zunimmt, was die Identifizierung der transportierten Waren nicht erleichtert. Orangefarbene Gefahrentafeln vorne und hinten am Fahrzeug kennzeichnen einen LKW als Transporteur gefährlicher Güter. Bei Stückguttransporten (verpackte Güter) ist diese orange Tafel leer. Bei Bulk-Transporten (z.B. in Tanks) enthält die Tafel zwei Nummern (Kemmler-Nummer, UN-Kennnummer, siehe unten), die das Gut und die damit verbundenen Risiken identifizieren. Wenn in Tanks mit mehreren Abteilen verschiedene gefährliche Güter transportiert werden, erfolgt die Angabe dieser Nummern meist seitlich und die Tafel vorne und hinten bleibt ebenfalls leer.



Bei den Zählungen 2015–2016 wurde festgestellt, dass die grosse Mehrheit der leeren orangefarbenen Tafeln keine Tanksattelzüge betraf und somit höchstwahrscheinlich Stückguttransporte darstellten. Bei leeren orangefarbenen Tafeln ist von aussen weder die Art noch die Menge des Gefahrguts ersichtlich. Diese Art von Transport scheint somit im Vergleich zum Zeitraum 2015–2016 zugenommen zu haben. Das ASTRA sucht nach Lösungen, um diese Daten zu verfeinern und diese Transportarten zu unterscheiden.

Das Monitoring am Simplonpass wird in Kürze durch eine zweite automatische Zählanlage im Unterwallis in St-Maurice ergänzt. Ziel dieser Anlage ist es, unter den Lastwagen, die den Simplonpass überqueren, diejenigen zu unterscheiden, die das Wallis bedienen, und diejenigen, die sich im Transit befinden und das Walliser Gebiet nur durchqueren. Die Anlage wurde Ende 2023 in Betrieb genommen und wird voraussichtlich im Sommer 2024 erste Daten liefern.

M5

INFRASTRUKTUR UND INTERMODALES ANGEBOT

Die Massnahme M5 zielt langfristig darauf ab, im Wallis Verlademöglichkeiten zu schaffen, die auch lokalen Unternehmen den Zugang zum kombinierten Verkehr ermöglichen, und den kombinierten Verkehr auf Arten von Gütern auszudehnen, die heute mit dieser Art der Beförderung unvereinbar sind. Dabei geben neben ökonomischen Überlegungen gleichermaßen sicherheitstechnische und logistische Faktoren den Ausschlag. Ziel ist eine möglichst optimale Lösung aus allen drei Perspektiven.

Die Arbeit an dieser Massnahme hat gezeigt, dass die derzeitige Infrastruktur für Intermodalität, die durch den Gotthard- und den Lötschbergtunnel (und damit auch durch den Simplontunnel) verläuft, hauptsächlich für die Fernstrecke zwischen Novara (I) und Freiburg im Breisgau (D) genutzt wird. Es gibt derzeit kaum ein öffentliches Angebot für regionalen kombinierten Verkehr, die das Wallis und Norditalien bedient.

Die Möglichkeiten, einen Teil der Gefahrguttransporte auf der Strasse über den Simplonpass⁶ auf die Schiene zu verlagern, sind daher derzeit sehr gering. Die Unternehmen an den Industriestandorten im Wallis nutzen die Schiene bereits sehr stark, da sie direkt an das Schienennetz angeschlossen sind.

Der Kanton Wallis führt derzeit Studien durch, um seine Strategie für den Schienengüterverkehr bis 2050 festzulegen, wobei vor allem der untere und der obere Teil des Kantons von der Intermodalität betroffen sind. Die Idee eines dritten intermodalen Zentrums im Mittelwallis wird wahrscheinlich nicht weiterentwickelt. Studien haben gezeigt, dass es dafür keine Nachfrage gibt, was vor allem an der Grösse und der Art der Industriestruktur liegt. Sobald jedoch genauere Informationen über die Anzahl der durchfahrenden Lastwagen bekannt sind (operative Einrichtung des Zählsystems in St-Maurice), werden diese in die Formulierung der entsprechenden Strategie einbezogen.

Im Unterwallis wurde die Baugenehmigung für die neue Umschlagsanlage in Monthey 2023 erteilt, und der Bau soll im Frühjahr 2024 beginnen und 2026 in Betrieb genommen werden.

Im Oberwallis erwägen die Studien des Kantons, die Infrastruktur für die Intermodalität zu stärken, sei es durch den Ausbau des bestehenden Güterterminals «Bockbart» in Visp oder durch die Entwicklung eines neuen Terminals.

⁶

Die COPRO erinnert daran, dass der 2019 veröffentlichte Bericht des BAV zeigt, dass diese Verlagerung die Risiken für die Umwelt verringern, die Risiken für die Bevölkerung jedoch erhöhen wird.

M6

KONTROLLEN AUF DEN ANDEREN HAUPTVERKEHRS- ACHSEN

Die Massnahme M6 soll sicherstellen, dass die am Simplon vermiedenen Transporte nicht auf andere Alpenachsen oder Autobahnen verlagert werden.

Da das Bundesamt für Strassen (ASTRA) kein politisches Mandat dafür hat, ist derzeit nicht vorgesehen, ähnliche Anlagen wie auf dem Simplonpass auch auf anderen nationalen Strassenachsen zu installieren. Die Mittel, welche für die Einrichtung und den Betrieb solcher Anlagen erforderlich sind, sind beträchtlich. Aus diesem Grund gibt es in anderen Schweizer Kantonen keine entsprechenden Bestrebungen.

Im Herbst 2023 führte das Bundesamt einen Workshop mit den Kantonen durch, die daran interessiert sind, GGT-Zählungen im Hinblick auf StFV-Analysen auf Kantonstrassen durchzuführen. Dieser Workshop hat gezeigt, dass ein im Prinzip Interesse an dieser Problematik besteht. Insgesamt nahmen:

- 50% der kantonalen Fachstellen für Störfälle
- einige kantonale Dienststellen/Ämter für Strassen und Infrastruktur sowie
- drei Bundesämter (BAV, BAFU und ASTRA) an diesem Workshop teil.

Die wichtigsten Erkenntnisse aus dem ersten Treffen dieser Art sind:

- dass die Kantone sich darauf vorbereiten müssen, Messungen über ausreichend lange Zeiträume zu planen, damit die Ergebnisse repräsentativ sind
- dass die Durchführung solcher Zählungen einen Mehrwert für die kantonalen Dienststellen und Ämter darstellen würde, da der Nachweis einer geringen Belastung durch Gefahrguttransporte sie von der Erstellung eines Kurzberichts im Sinne der StFV entbinden könnte.

Die Teilnehmer beschlossen, ein weiteres Treffen zu organisieren, sobald umfassende Ergebnisse am Simplon vorliegen und eine Verlagerung der Gefahrguttransporte vom Simplon auf andere Achsen absehbar ist. Bis dahin werden die Aktivitäten im Rahmen der Massnahme M6 sistiert.

M7

ZENTRALE ANLAUFSTELLE

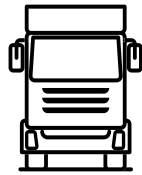
Die Regel, dass die externe Kommunikation über die Arbeit der Roadmap ausschliesslich vom Lenkungsausschuss ausgeübt wird, hat 2023 gut funktioniert. Sie dienen dazu, auf Anfragen konsolidiert zu antworten.

Die Ende 2022 erstellte Roadmap 2025 und der Tätigkeitsbericht für das 1. Halbjahr 2023 wurden auf der Website des Staates Wallis veröffentlicht.



FAZIT UND WEITERES VORGEHEN

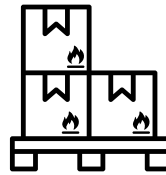
Die von den beteiligten Akteuren vereinbarten Massnahmen werden derzeit im Einklang mit den angestrebten Zielen umgesetzt. Ein Vergleich, der im Sommer 2015 erhobenen Zahlen mit denen desselben Zeitraums im Jahr 2023 zeigt zwar, dass die Zahl der über den Simplonpass fahrenden Lastkraftwagen um rund 9% gestiegen ist. Sie deuten aber auch darauf hin, dass die Zahl der Gefahrguttransporte im gesamten Schwerverkehr im Vergleich zum Referenzjahr 2015 um rund 13% zurückgegangen ist.



+9%



Über den Simplonpass fahrende
Lastkraftwagen



-13%



Gefahrgut-
transporte

Die Roadmap legt den Schwerpunkt auf die Verringerung des Transports der gefährlichsten Güter. Insbesondere sollen die Transporte von Stoffen, die laut Störfallverordnung mit Epichlorhydrin gleichzusetzen sind, reduziert werden. Im Jahr 2023 wurde nur ein Transport von 800 kg solcher Stoffe registriert. Diese Zahl liegt deutlich unter den bislang angenommenen Transporten dieses gefährlichen Stoffes.

Der Anteil des von der Walliser Wirtschaft verursachten Transports über den Simplonpass kann erst nach der Einführung einer zweiten automatischen Zählanlage in St-Maurice mit grösserer Sicherheit bestimmt werden. Sowohl das Monitoring der Gefahrguttransporte über den Simplon als auch die individuelle Suche nach Lösungen für die Verlagerung auf die Schiene durch die direkt betroffenen Unternehmen müssen fortgesetzt und verfeinert werden.

Der Steuerungsausschuss «Gefahrguttransporte am Simplon» wird demzufolge seine Bemühungen bei der Umsetzung der Roadmap 2025 fortsetzen und dabei die aus diesen ersten Ergebnissen gewonnenen Erkenntnisse berücksichtigen. Der nächste Bericht wird per Frühjahr 2025 erstellt. Der Schlussbericht wird per Frühjahr 2026 erwartet. Die Ergebnisse der Umsetzung der Roadmap 2025 werden im kommenden Verlagerungsbericht 2025 ebenfalls berücksichtigt.



DISCLAIMER

Der Steuerungsausschuss «Gefahrguttransporte am Simplon» steuert und überwacht die Umsetzung der Roadmap 2025. Er setzt sich aus Vertretern des Kantons Wallis, des Bundesamtes für Strassen, des Bundesamtes für Verkehr, der ASTAG, von scienceindustries, Economiesuisse und der Walliser Industrie- und Handelskammer zusammen.



©Shutterstock - Stefano Ember

Roadmap 2025

Jahresbericht 2023

COFIL GGT Simplon

Mit der Unterstützung von E-AS SA
und dem Grafikdesign von Shirlene Terrapon

April 2024