

JAHRES- BERICHT 2024 | ROADMAP 2025

Bericht des Steuerungsausschuss (COFIL)

A9 SIMPLON

GEFAHRGUT- TRANSPORTE



CANTON DU VALAIS
KANTON WALLIS

scienceINDUSTRIES
SWITZERLAND



asphalt**suisse**



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

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.

Inhalt

4

Zusammenfassung

- 04 Massnahmenprogramm
- 04 Key-Learnings 2023-2024

6

Einleitung, Allgemeines

- 07 Definition und Klassifizierung von gefährlichen Gütern
- 08 Orangefarbene Gefahrentafeln an den Transporteinheiten
- 09 StfV und Methoden für die Untersuchung der Risiken im Zusammenhang mit GGT
- 10 Klarstellungen zu Epichlorhydrin
- 10 Arbeitsgruppe DATA 2024
- 11 Zusammenarbeit mit dem BAZG

12

M1: Reduzierung des Transports der gefährlichsten Güter

- 12 Ziele der Massnahme
- 13 Freiwillige Meldung der Partnerunternehmen
- 14 Gefahrgut der Epichlorhydrin-Gruppe
- 16 Suche nach Alternativen
- 16 Verlagerung von Flüssiggas auf die Schiene

17

M2: Freiwillige Meldung von GGT am Simplonpass

- 17 Ziele der Massnahme
- 18 Bitumentransporte
- 18 Umfrage ASTAG
- 18 Kontakte zu anderen Branchen

19

M3: Verstärkte Sicherheitskontrollen auf der A9 Simplon

- 19 Ziele der Massnahme
- 20 Statistiken über die vom SVKZ Simplon durchgeführten Kontrollen
- 23 Kontrollen an den Bremssystemen von ADR-Transporteinheiten
- 24 Statistiken über Verkehrsunfälle mit ADR-Transporteinheiten
- 24 Zusätzliche Kontrollinfrastruktur in Gondo

25

M4: Monitoring Simplon

- 25 Ziele der Massnahme
- 26 Automatische Erfassung von GGT am Simplon
- 27 Automatische Zählung in St-Maurice, Transit durch das Wallis
- 29 Transit durch das Wallis, Daten des BAZG

31

M5: Infrastruktur und intermodales Angebot

- 31 Ziele der Massnahme
- 32 Strategie für den Schienengüterverkehr
- 32 Infrastrukturen für Intermodalität

33

M6: Kontrollen auf den anderen Hauptverkehrsachsen

- 33 Ziele der Massnahme
- 33 Aktivitäten 2023, Massnahme pausiert

34

M7: Zentrale Anlaufstelle

- 33 Ziel der Massnahme
- 33 Mitteilungen

34

Abschliessend

- 35 Schlussfolgerungen
- 35 Weitere Umsetzung der Roadmap



Zusammenfassung

Massnahmenprogramm

In seinem Verlagerungsbericht von 2017 forderte der Bundesrat den Kanton Wallis auf, die mit dem Transport gefährlicher Güter (GGT) über den Simplonpass verbundenen Risiken zu reduzieren. Damit kam er einem 2014 im Nationalrat eingereichten Postulat nach, das die Verlagerung dieser Art von Transporten auf die Schiene forderte.

Als Antwort auf diese Forderung hat der Kanton Wallis mit Unterstützung einer Ad-hoc-Arbeitsgruppe, die sich aus Vertretern der Wirtschaft zusammensetzt, Ende 2022 einen Aktionsplan mit dem Titel «GGT Simplon – Roadmap 2025» ausgearbeitet. Diese Roadmap zur Verringerung der Risiken, die mit dem Transport von Gefahrgut auf dieser Strasse verbunden sind, basiert auf sieben Massnahmen, deren Umsetzung am 1. Januar 2023 begann und deren Fortschritte im Jahr 2024 Gegenstand des vorliegenden Berichts sind. Die Roadmap 2025 und ihre Tätigkeitsberichte sind auf der [Internetseite des Staates Wallis](#) verfügbar.

Key-Learnings 2023-2024

Aus der Aktivität der sieben Massnahmen der Roadmap in den ersten beiden Jahren lassen sich diese wichtigsten Erkenntnisse ableiten:

M1

Reduzierung des Transports der gefährlichsten Güter

Der Transport von Epichlorhydrin über den Simplonpass ist praktisch inexistent. Die Walliser Industrie hat seit dem 1. Januar 2023 nur einen einzigen Transport von 800 kg (4 Fässer zu 200 kg) eines Gefahrguts mit einer dem Epichlorhydrin gleichwertigen Gefahrenstufe gezählt.

Die von der Schwerindustrie für das Jahr 2024 auf der Grundlage einer Selbstdeklaration gelieferten Zahlen bestätigen, dass dieser Wirtschaftssektor im Wallis nicht mehr als 10 bis 15% der Gefahrguttransporte über den Simplonpass generiert. Dieser Sektor ist somit nicht der dominierende Akteur in diesem Bereich.

M2

Freiwillige Meldung von GGT am Simplonpass

Der Transport von Bitumen über den Simplonpass nimmt seit 2021 stetig ab. Die Anzahl der Transporte ist von 1'176 auf 616 fast um die Hälfte zurückgegangen.

M3

Verstärkte Sicherheitskontrollen auf der A9 Simplon

Die Anzahl der von der Walliser Kantonspolizei durchgeführten Kontrollen von Gefahrguttransporten steigt seit 2022 an, was ein Zeichen dafür ist, dass der Kanton Wallis diesem Thema Priorität einräumt.

Der Prozentsatz der Verstösse gegen die ADR-Regeln, die für diese Transporte spezifisch sind, zeigt eine rückläufige Tendenz, was somit darauf hindeutet, dass die Wirksamkeit der von den Schwerverkehrskontrollzentren (SVKZ) durchgeführten Kontrollen die Transportunternehmen zu einer strenger Anwendung der für diesen Bereich spezifischen Regeln veranlasst.

Im Zeitraum vom 1. Januar 2018 bis zum 31. Dezember 2024 ereignete sich kein Verkehrsunfall, in welchem Gefahrguttransporte involviert waren. Die durchgeführten Kontrollen und die konsequenten Investitionen des Bundes haben sicherlich dazu beigetragen, die Verkehrssicherheit auf dieser Verkehrsachse zu verbessern.

M4

Monitoring Simplon

Die Zählungen 2023-2024 am Simplonpass zeigen eine Stabilität der Anzahl von Lastwagen und Gefahrguttransporten im Vergleich zum Referenzzeitraum 2015-2016, während die Wirtschaftstätigkeit (Schweizer BIP) in den letzten acht Jahren um 20% gestiegen ist. Der Anstieg des Prozentsatzes an neutralen orangefarbenen Tafeln ist ein Zeichen dafür, dass der Stückguttransport (gefährliche Güter, die auf Paletten, in Fässern oder in kleinen Containern befördert werden) einen immer grösseren Anteil am Simplonpass einnimmt.

Die 2024 in Betrieb genommene Zählanlage in St-Maurice zeigt, dass der Transit von GGT durch das Walliser Gebiet in der Grössenordnung von 50% zu liegen scheint, was bestätigt, dass das Wallis in diesem Bereich nicht der einzige Akteur ist. Diese Einschätzung wird durch die Analyse der vom BAZG gelieferten Daten für die Jahre 2022 und 2023 gestützt.

Die Zählungen in St-Maurice zeigen ebenfalls einen grossen Unterschied bei den transportierten Gütern:

- Am Simplonpass hat der Einzelhandelstransport (neutrale orangefarbene Tafeln) mit 68% den grössten Anteil, gefolgt von Kohlendioxid (12%) und Bitumen (7%).
- In St-Maurice machen Benzin und Mineralöl zusammen 59% aus, gefolgt von Einzeltransporten (22%), Bitumen (5%), Stickstoff (3%) und Kohlendioxid (2%).

M5

Infrastruktur und intermodales Angebot

Die Schienengüterverkehrsstrategie des Kantons Wallis wird derzeit ausgearbeitet. Die Verlagerung von der Strasse auf die Schiene scheitert jedoch am Mangel an Infrastruktur für Umladungen, deren Entwicklung durch die Knappheit des verfügbaren Bodens erschwert wird, dies insbesondere im Oberwallis.

Im Unterwallis begannen 2024 die Vorbereitungsarbeiten für das Kombiterminal in Monthey. Die Inbetriebnahme ist für Sommer 2027 geplant.



Einleitung, Allgemeines

Definition und Klassifizierung von gefährlichen Gütern

Gefahrgüter sind Stoffe oder Artikel, die aufgrund ihrer chemischen oder physikalischen Eigenschaften bei der Handhabung und beim Transport eine Gefahr für die Gesundheit, die Sicherheit, die Umwelt oder für Güter darstellen können. In Europa wird der Transport dieser Güter durch das Europäische Übereinkommen über die internationale Beförderung von Gefahrgut auf der Strasse (ADR) geregelt. In Tabelle A des Kapitels 3.2 listet das ADR rund 2'800 Gefahrgüter nach ihrer vierstelligen **UN-Nummer** auf. Es ordnet jedes dieser Güter je nach Art der von dieser ausgehenden Gefahr einer **Gefahrenklasse** zu:

Klasse 1	▶ Explosive Stoffe und Gegenstände mit Explosivstoff
Klasse 2	▶ Gase
Klasse 3	▶ Entzündbare flüssige Stoffe
Klasse 4.1	▶ Entzündbare feste Stoffe, selbstzersetzliche Stoffe, polymerisierende Stoffe und desensibilisierte explosive feste Stoffe
Klasse 4.2	▶ Selbstentzündliche Stoffe
Klasse 4.3	▶ Stoffe, die in Berührung mit Wasser entzündbare Gase entwickeln
Klasse 5.1	▶ Entzündend (oxidierend) wirkende Stoffe
Klasse 5.2	▶ Organische Peroxide
Klasse 6.1	▶ Giftige Stoffe
Klasse 6.2	▶ Ansteckungsgefährliche Stoffe
Klasse 7	▶ Radioaktive Stoffe
Klasse 8	▶ Ätzende Stoffe
Klasse 9	▶ Verschiedene gefährliche Stoffe und Gegenstände

In Klasse 9 befindet sich z. B. Bitumen, das keine Gefahr für die Umwelt darstellt, aber bei einer Temperatur von über 100° C transportiert werden muss, was eine Gefahr für die Personen darstellt, die es handhaben.

Einem Teil des in Tabelle A aufgeführten Gefahrguts wird eine **Nummer zur Kennzeichnung der Gefahr** mit zwei oder drei Ziffern zugewiesen, die in der Regel die folgenden Gefahren bezeichnen:

2	▶ Entweichen von Gas durch Druck oder durch chemische Reaktion
3	▶ Entzündbarkeit von flüssigen Stoffen (Dämpfen) und Gasen oder selbsterhitzungsfähiger flüssiger Stoff
4	▶ Entzündbarkeit von festen Stoffen oder selbsterhitzungsfähiger fester Stoff
5	▶ Oxidierende (brandfördernde) Wirkung
6	▶ Giftigkeit oder Ansteckungsgefahr
7	▶ Radioaktivität
8	▶ Ätzwirkung
9	▶ Gefahr einer spontanen heftigen Reaktion

Die Verdoppelung einer Zahl zeigt eine Steigerung der entsprechenden Gefahr an. Wenn die Gefahr eines Stoffes durch eine einzige Ziffer ausreichend angegeben werden kann, wird diese Ziffer durch Null ergänzt. Die vollständige Definition der Nummern zur Kennzeichnung der Gefahr ist in Absatz 5.3.2.3.2 des ADR enthalten.

Orangefarbene Gefahrentafeln an den Transport- einheiten

Orangefarbene Schilder mit Nummern

Um die Sicherheit bei der Beförderung dieser Güter zu gewährleisten, legt das ADR strenge Vorschriften für die Verpackung, Kennzeichnung, Beschriftung und Dokumentation fest. Nach Ziffer 5.3.2.1.1 des ADR müssen Beförderungseinheiten, die gefährliche Güter befördern, zwei rechteckige orangefarbene Tafeln haben, die gut sichtbar befestigt sind, eine an der Vorderseite der Beförderungseinheit und eine an der Rückseite.

Wenn ein Gut eine Nummer zur Kennzeichnung der Gefahr hat, die in Kapitel 3.2 Tabelle A des ADR angegeben ist, muss die Beförderungseinheit an den Seiten jedes Tanks oder Tankabteils orangefarbene Tafeln tragen. Sie müssen mit der Nummer zur Kennzeichnung der Gefahr und der UN-Nummer für jeden der in dem Tank oder der Tankkammer beförderten Stoffe versehen sein.

Das Beispiel in **Abbildung 1** zeigt eine orangefarbene Tafel mit Nummern für den Transport von Heizöl mit den folgenden Informationen:



- ◀ Oben: Nummer zur Kennzeichnung der Gefahr:
 - 3 für «Entzündbare Flüssigkeit»,
 - 0 für «Keine andere Gefahr».
- ◀ Unten: UN-Nummer zur Bezeichnung von Dieselmotoröl oder Gasöl oder leichtem Heizöl.

↑ **Abbildung 1**
Orangefarbene Gefahrentafel
mit Nummern

Grundsätzlich enthalten die orangefarbenen Tafeln vorne und hinten nur in den folgenden beiden Fällen Nummern:

- die Transporteinheit, sehr häufig ein Tanklastwagen oder Tanksattelzug, befördert nur ein einziges Gefahrgut;
- die Beförderungseinheit hat einen oder mehrere Tanks, die Stoffe der UN-Nummern 1202, 1203 oder 1223 oder Flugbenzin, das den UN-Nummern 1268 oder 1863 zugeordnet ist, enthalten, aber keine anderen gefährlichen Stoffe.

In diesem zweiten Fall tragen die vorne und hinten befestigten Tafeln die Nummer zur Kennzeichnung der Gefahr und die UN-Nummer des gefährlichsten beförderten Stoffes, d. h. des Stoffes mit dem niedrigsten Flammpunkt (z. B. 33| 1203 für Benzin). Diese Konfiguration macht etwa 70 % aller Gefahrguttransporte auf der Strasse aus, die mit einem orangefarbenen Schild mit Nummern gekennzeichnet sind.

Neutrale orangefarbene Tafeln



↑ **Abbildung 2**
Neutrales orangefarbene Tafel

Eine Transporteinheit darf vorne und hinten neutrale orangefarbene Tafeln tragen, d. h. ohne Nummern.

Der Einsatz solcher neutralen orangefarbenen Tafeln kommt insbesondere bei zwei Formen des Transports vor:

- Die verschiedenen gefährlichen Güter werden in einem oder mehreren Tanks mit mehreren Abteilen oder in Massengutcontainern (Bulk-tainer) befördert. An der Rückseite und an der Vorderseite werden neutrale orangefarbene Tafeln angebracht. Orangefarbene Tafeln mit Nummern werden dann an den Seiten der Tanks, Tankabteile oder Container angebracht
- Die verschiedenen gefährlichen Güter werden in kleineren Einzelmengen in Fässern oder intermediäre Massengutbehälter (oder IBC für intermediate bulk container), oft auf Paletten, transportiert. Hierbei handelt es sich um Stückguttransporte und das Fahrzeug ist vorne und hinten mit neutralen orangefarbenen Tafeln ausgestattet, ohne Tafeln an den Seiten.

Neutrale Schilder ermöglichen jedoch eine schnelle Identifizierung des Vorhandenseins von Gefahrgut, ohne dass jede Art von Risiko spezifiziert werden muss. Dies ist besonders in Notfällen hilfreich, da die Rettungsdienste sofort wissen, dass sie besondere Vorsichtsmassnahmen treffen müssen.

StFV und Methoden für die Untersuchung der Risiken im Zusammenhang mit GGT

Die Grundsätze für den Schutz der Bevölkerung und der Umwelt vor schweren Schäden, die durch Unfälle mit gefährlichen Gütern entstehen können, sind in der Verordnung über den Schutz vor Störfällen (StFV) festgelegt. Diese Verordnung gilt für Verkehrswege, die für den Transport von Gefahrgut genutzt werden, sowie für Unternehmen und den Transport in Rohrleitungen.

Die Erfassung der Risiken für die Bevölkerung und die Umwelt ist einer der Kernpunkte der StFV. Die erste Stufe eines solchen Vorgehens besteht darin, einen Kurzbericht zu erstellen, der eine Abschätzung der Wahrscheinlichkeit des Eintretens eines schweren Unfalls enthält. Im Falle des Transports von Gefahrgut stützt sich das Vorgehen auf sogenannte Screening-Methoden und wurde vom BAV^{1,2}, und vom ASTRA in Zusammenarbeit mit dem BAFU entwickelt. Diese Methoden wurden insbesondere bei der Aufbereitung der Daten der Massnahme M1 angewendet.

1

Risiken für die Bevölkerung durch die Eisenbahnbeförderung von Gefahrgut, BAV 2014.

2

Risiken bei der Eisenbahnbeförderung von Gefahrgut, BAV 2015.

Klarstellungen zu Epichlorhydrin

Es ist wichtig, Epichlorhydrin zu unterscheiden:

- als chemischer Stoff 1-Chlor-2,3-epoxypropan, Gefahrgut mit der UN-Nummer 2023 nach ADR, oder
- als Leitstoff, der für eine bestimmte Gefahr für die Umwelt steht, im Rahmen der Risikoscreening-Methoden für den Transport von Gefahrgut.

In der Screening-Methode des BAV, auf die später in diesem Bericht eingegangen wird, werden die auf einer Achse erfassten gefährlichen Güter aggregiert

- für die Risiken, die die Bevölkerung betreffen, auf die drei repräsentativen Leitstoffe Benzin, Propan und Chlor;
- für Umweltrisiken auf die drei Leitstoffe - Mineralölderivate, Epichlorhydrin und Perchlorethylen.

Epichlorhydrin wurde als Leitstoff für die Gefährdung von Gewässern durch wasserlösliche [FS1] [FS2] umweltgefährdende Güter definiert. Bei der Aggregation jedes Gutes wird die Zugehörigkeit zu einer Wassergefährdungsklasse (WGK) durch Anwendung des Gewichtungsfaktors *f_i* berücksichtigt, dessen Wert 1, 0,25 oder 0,0625 betragen kann. Die Liste mit der Angabe, welches Gefahrgut mit welchem Leitstoff aggregiert werden muss, sowie der anzuwendende Gewichtungsfaktor finden sich in Anhang 1 der BAV-Methodik für Umweltrisiken.

Die Roadmap berücksichtigt die in der StFV festgelegten Risikoanalysen und die Screening-Methoden des BAV und des ASTRA. Abgesehen von wenigen Ausnahmen, in denen dies spezifiziert ist, bezieht sich der Begriff Epichlorhydrin nur auf die Gefahrgüter, die zu diesem Leitstoff aggregiert werden, und nicht auf die chemische Substanz. Häufig wird auf die «Güter der Epichlorhydrin-Gruppe» Bezug genommen.

Arbeitsgruppe DATA 2024

Die Aktivität der Roadmap 2025 hat den Finger auf einige Punkte gelegt, die entweder Abweichungen von den vor 2023 verfügbaren Informationen darstellen oder Themen, zu denen nur wenige Informationen verfügbar sind.

Das COPIL bildete daher eine Arbeitsgruppe mit dem Namen DATA 2024, der es die folgenden Aufgaben übertrug:

- a. Klärung der Unterschiede zwischen den durch Massnahme M1 im Jahr 2023 erhobenen Daten und den Daten aus der BAV-Haupterhebung 2014 in Bezug auf Waren, die gemäss der Screening-Methodik des BAV auf den Leitstoff Epichlorhydrin aggregiert wurden.
- b. Vertiefung der Statistik der neutralen orangefarbenen Tafeln: Was sind diese Transporte von Paletten oder Stückgut?
- c. Präzisierung und Verständnis der Zahlen zum Transit von Gefahrgut durch das Wallis.

Die Arbeit dieser Gruppe ist noch nicht abgeschlossen und wird 2025 fortgesetzt. Einige Ergebnisse erlauben es jedoch, Einblicke in die Aufgaben a. und c. zu geben.

Zusammenarbeit mit dem BAZG

Die Suche nach bestehenden Mitteln, die eine einfache freiwillige Meldung der GGT über den Simplonpass ermöglichen (Massnahme M2), hat den Kanton Wallis dazu veranlasst, mit dem Bundesamt für Zoll und Grenzsicherheit (BAZG) Kontakt aufzunehmen. Obwohl sich die Nutzung der digitalen Werkzeuge, die das BAZG für seine Zollaufgaben einsetzt, als nicht relevant erwies, ermöglichte es der Austausch, Ende 2024 einige Daten zu den Gütertransporten über den Simplonpass zu erhalten.

Die für die Jahre 2022 und 2023 ermittelten Daten basieren auf den Transitedokumenten, die die Transportunternehmen bei der Einreise in die Schweiz besitzen oder ausstellen müssen. Sie beziehen sich daher hauptsächlich auf Waren, die aus Italien kommen und in die Schweiz eingeführt werden, und zu einem kleinen Teil auf den Transit durch die Schweiz von Gütern, die aus Italien kommen oder Italien durchquert haben.

Da die digitale Transformation des BAZG noch nicht abgeschlossen ist, sind die gesetzlichen Genehmigungen für die Bereitstellung von Daten aus den neuen digitalen Tools nicht vollständig geklärt. Dies erschwert die Beschaffung von Daten für das Jahr 2024 und für zukünftige Jahre. Die Akteure der Roadmap bleiben jedoch in Kontakt mit dem BAZG, um die Situation zu verfolgen.

Darüber hinaus ist anzumerken, dass die Analyse der Zoll Daten in Bezug auf Gefahrgut nicht einfach ist. Es gibt nämlich keine klare und eindeutige Entsprechung zwischen der Codierung der Zollltarife und der Codierung für Gefahrgut. Die Elemente in beiden Listen können mehrfach, eindeutig oder häufig gar nicht miteinander in Beziehung stehen.

Die ersten Erkenntnisse aus den Zoll Daten finden sich insbesondere unter Massnahme M4, in der Analyse des Transits durch das Wallis.



Reduzierung des Transports der gefährlichsten Güter

Ziele der Massnahme

Massnahme M1 strebt eine Reduzierung der Transporte der für die Umwelt gefährlichsten Güter an. Sie orientiert sich dabei an der StFV und der Screening-Methode des BAV und konzentriert sich auf die 14 gefährlichen Güter, die mit dem Gewichtungsfaktor $f_i = 1$ zum Leitstoff Epichlorhydrin zusammengefasst werden. Dazu gehört natürlich auch die Chemikalie Epichlorhydrin (UN-Nummer 2023).

Die Aktivität der Massnahme M1 gliedert sich in zwei Bereiche:

- Identifikation der Transporte der Güter, die mit dem Leitstoff Epichlorhydrin gemäss den obigen Erläuterungen zusammengefasst wurden;
- Reduzierung oder sogar Abschaffung (wenn möglich und sinnvoll, ausser bei höherer Gewalt) des Transports über den Simplonpass durch Verlagerung auf die Schiene oder andere Strassenachsen.

Subsidiär sucht sie nach Alternativen für den Transport von anderem Gefahrgut, welches eine Gefahr für die Umwelt darstellt.

Freiwillige Meldung der Partnerunternehmen

3

Aufgrund der am 30. Juni 2024 erlittenen Überschwemmungen haben die Standorte Siders/Chippis ihre Zählungen für das zweite Quartal 2024 nicht übermittelt. Stattdessen wurden die Werte des ersten Quartals 2024 berücksichtigt. Damit soll ein grober Vergleich mit dem Referenzjahr 2023 ermöglicht werden.

Tabelle 1

Jahresübersicht der GGT, die am Simplonpass durch die Walliser Schwerindustrie verursacht werden ↓

Die vierzehn Partnerunternehmen, die an den fünf Walliser Industriestandorten Monthey, Evionnaz, Siders, Visp und Gamsen tätig sind, setzten ihre Erhebungen der Transporte über den Simplonpass im Jahr 2024 fort. Es liegen nun also zwei volle Kalenderjahre mit freiwilligen Meldungen dieser Unternehmen zu diesem Thema vor.

Eine Zusammenfassung der wichtigsten Daten, die in den Jahren 2023 und 2024 gesammelt wurden, ist in der **Tabelle 1** zu finden. Die 1'026 Transporte aus dem Jahr 2024 machen nur 9% der Transporte aus, die das ASTRA in der Massnahme M4 am Simplonpass gezählt hat. Unter den gezählten Transporten machen die umweltverträglichen, verflüssigten atmosphärischen Gase (Argon, Stickstoff, CO₂) einen Anteil von rund 50 bis 55 Prozent aus.

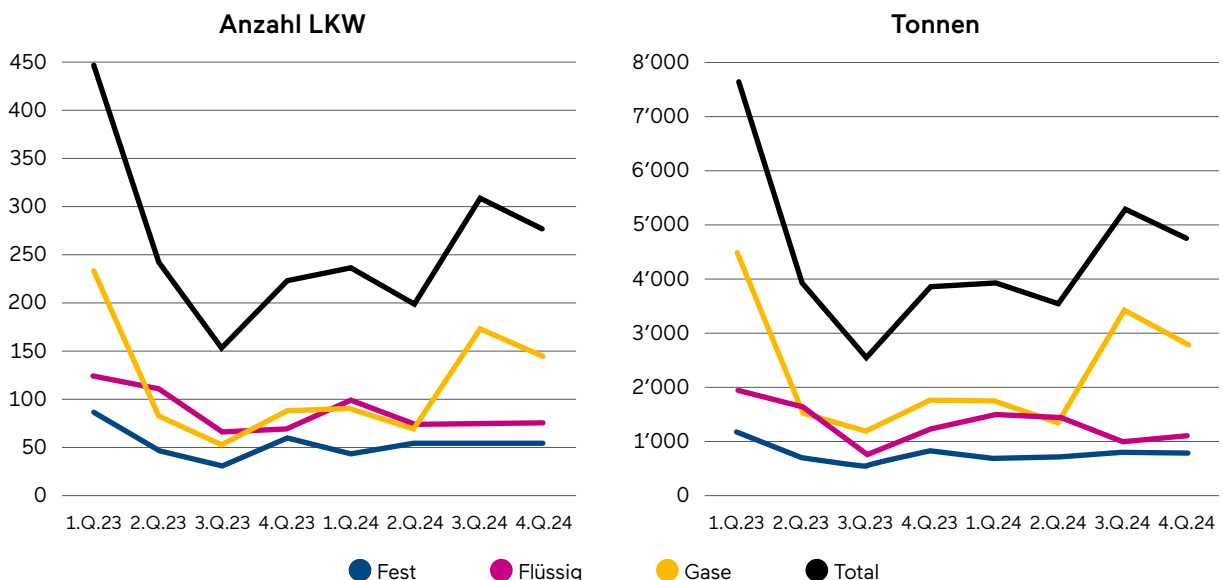
Es ist anzumerken, dass zwei Unternehmen am Standort Siders/Chippis aufgrund der Überschwemmungen, von denen sie betroffen waren, ihre Tätigkeit fast während der gesamten zweiten Jahreshälfte 2024 einstellen mussten. Sie haben daher in dieser Zeit keine Transporte generiert und werden die Zählungen ab Anfang 2025 wieder aufnehmen.

Transporte über den Simplonpass		2023	2024	Veränd
Gesamttransport von oder zu den wichtigsten Walliser Industriestandorten	Anzahl	1'068	1'026 ³	-3.9%
	Menge [t]	18'071	17'579	-2.7%
Davon Güterverkehr der Stoffgruppe Epichlorhydrin	Anzahl	1	0	↘
	Menge [t]	0.8	0	

Abbildung 3

Veränderungen vierteljährlich der GGT, die am Simplonpass durch die Walliser Schwerindustrie verursacht werden. Gesamtwert in schwarz. Farbige Werte für die Güter nach ihrem Zustand (Gas, Flüssigkeit, Feststoff) ↓

Die Grafiken in **Abbildung 3** zeigen die vierteljährliche Entwicklung der Anzahl der Transporte sowie der beförderten Tonnagen nach dem physikalischen Zustand der erfassten gefährlichen Güter. Flüssiggas ist praktisch allein für den Anstieg verantwortlich, den man für das dritte und vierte Quartal 2024 ablesen kann.



Gefahrgut der Epichlorhydrin-Gruppe

4

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

5

Risikovergleich Simplontunnel, Störfallrisiken Schiene - Vergleich der Risiken bei Verlagerung der Gefahrguttransporte - Bundesamt für Verkehr BAV - Version 1.0 | 04. Oktober 2019.

Der COPIL stellte im Jahresbericht 2023 fest, dass die von den Partnerunternehmen der Massnahme M1 gemeldete Menge von 800 kg Epichlorhydrin⁴ sehr weit unter den 13'468 t lag, die in einem Bericht des BAV⁵ für das Jahr 2018 aufgeführt waren. Er beauftragte die Arbeitsgruppe DATA 2024, eine Erklärung für das zwischen den beiden Werten bestehende Verhältnis von rund 15'000 zu suchen.

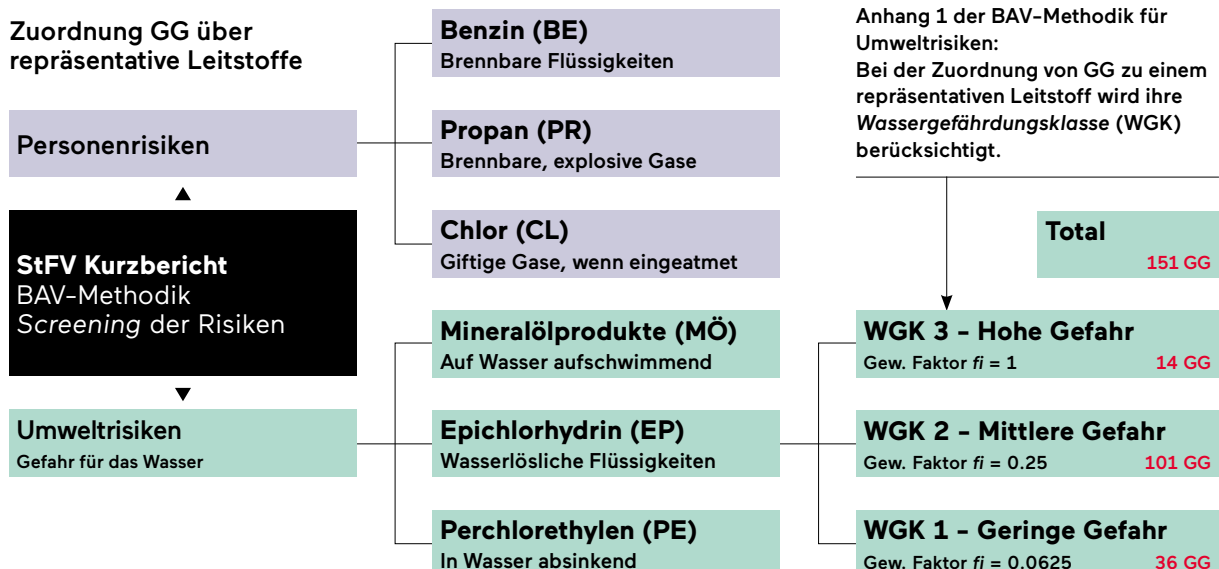
Für diese Analyse übernahm die Arbeitsgruppe die beiden betroffenen Datensätze und wandte die Grundsätze der BAV-Methoden für das Risikoscreening nach der StFV an:

- Einerseits die Daten aus dem oben erwähnten BAV-Bericht, die aus der Haupterhebung 2014 stammen und für das Jahr 2018 extrapoliert wurden, um den Anstieg des Schwerverkehrs auf dem Simplonpass um 11.7% zwischen diesen beiden Jahren zu berücksichtigen;
- Andererseits diejenigen, die unter 2023 im Rahmen der Massnahme M1 ermittelt wurden.

Es scheint, dass das Ratio von rund 15'000 zwischen den oben vom COPIL erhobenen Werten nur auf die Kommunikation zurückzuführen ist:

- Das BAV kommunizierte die Jahressumme aller gefährlichen Güter, die zum Leitstoff Epichlorhydrin aggregiert wurden, ohne einen Gewichtungsfaktor anzuwenden, als ob sie alle der Wassergefährdungsklasse WKG 3 angehören würden.
- Die Massnahme M1, die sich auf die Güter mit der grössten Umweltgefahr konzentrierte, kommunizierte nur über diejenigen mit dem Gewichtungsfaktor $fi = 1$ bei ihrer Aggregation zum Leitstoff Epichlorhydrin.

Zuordnung GG über repräsentative Leitstoffe



Der rechte Teil von **Abbildung 4** zeigt die Aggregation (blau) der Gefahrgüter der Epichlorhydrin-Gruppe:

- die Daten aus der BAV-Haupterhebung 2014, hochgerechnet auf das Jahr 2018, ergeben ein gewichtetes Total von 2'454 t;
- diejenigen, die im Rahmen der Massnahme M1 für das Jahr 2023 gemeldet wurden, ergeben ein gewichtetes Total von 542 t.

Eine neutrale und transparente Mitteilung würde davon profitieren, sich auf die gewichteten Gesamtwerte zu beziehen und so vom Gefahrgut der Epichlorhydrin-Gruppe zu sprechen. Sie könnte auch angeben, auf welche Wassergefährdungsklasse WGK sie sich bezieht und ob eine Gewichtung stattgefunden hat oder nicht. Vergleicht man, was für die oben analysierten Datensätze vergleichbar ist, sinkt das Verhältnis zwischen den Analyseergebnissen von 15'000 auf 5 (blau gewichtete Werte in **Abbildung 4**).

Im Rahmen dieser Analyse wies das BAV darauf hin, dass die Zahlen für 2014 mit Vorsicht zu betrachten sind. Mit der Haupterhebung alpenquerender Güterverkehr erhebt das Bundesamt für Verkehr alle fünf Jahre die Grundstruktur des alpenquerenden Güterverkehrs durch die Schweizer Alpen. Der Fokus liegt auf Identifikation des Aufkommens, der durchschnittlichen Beladung, der Quell- und Zielgebiete sowie der Warengruppen des alpenquerenden Güterverkehrs. Sie fasst Daten aus Befragungen (Strasse und begleiteter kombinierter Verkehr) und der Auswertung verschiedener statistischer Grundlagen (Wagenladungsverkehr und unbegleiteter kombinierter Verkehr) zu einer Gesamtschau zusammen.

Die Erhebung des Strassengüterverkehrs wird an den relevanten Übergängen an Stichtagen innerhalb eines Jahres durchgeführt und dann auf die Jahreswerte hochgerechnet. Die vollständige Erfassung der alpenquerenden Gefahrguttransporte ist nicht zentraler Bestandteil der Erhebung, sondern erfolgt wenn möglich. Aus diesem Grund erfolgt keine dezidierte Plausibilisierung der einzelnen Werte, sondern nur eine Hochrechnung.

Abbildung 4
Mengen von Gütern der
Epichlorhydrin-Gruppe nach
dem BAV-Screening ↓

	BAV 2018	Roadmap M1 2023	
	# GG ⁽¹⁾ Brutto ⁽²⁾ Gewichtet	# GG ⁽¹⁾ Brutto ⁽²⁾ Gewichtet	
→	3 GG 13'468 t 2'454 t	7 GG 4'807 t 542 t	13'468 t: Kommunikation des BAV
→	0 GG 0 t 0 t	1 GG 0.8 t 0.8 t	0.8 t: Kommunikation der Roadmap
→	2 GG 8'595 t 2'149 t	3 GG 1'283 t 321 t	2'454 t / 542 t: Werte, die bei einer Risikostudie nach StFV zu berücksichtigen sind
→	1 GG 4'873 t 305 t	3 GG 3'523 t 220 t	

⁽¹⁾ # GG:
Anzahl der GG eigenen UN-Nummern
⁽²⁾ Brutto:
ungewichtete Mengen

Suche nach Alternativen

Die Akteure der Massnahme M1 haben mit der Suche nach einer Alternative für den Transport eines Gefahrguts begonnen, das in relativ grossen Mengen über den Simplonpass transportiert wird und zur Auflösung von Metallrückständen in Extrusionsmaschinen verwendet wird. Diese Massnahme ist derzeit ausgesetzt, da das betroffene Unternehmen in der zweiten Hälfte des Jahres 2024 seine Tätigkeit eingestellt hat. Sie wird ab dem ersten Halbjahr 2025 wieder aufgenommen.

Verlagerung von Flüssiggas auf die Schiene

Anlässlich seiner Sitzung im März 2024 erkundigte sich der COPIL, warum Flüssiggas nach Italien nicht mit Tankwagen auf der Schiene transportiert wird, während dies anderswo in der Schweiz und in Europa der Fall ist. Das COPRO setzte sich daher mit den betroffenen Unternehmen in Verbindung, um die Informationen aufzufrischen, die sie bereits 2021–2022 bei der Erstellung der Roadmap vorgelegt hatten. Die Gründe für den Rückgriff auf die Strasse sind demnach die folgenden:

- Die Verlagerung des Transports von unter Druck verflüssigtem Gas auf die Schiene ist nicht nur möglich, sondern auch wirtschaftlich und ökologisch wünschenswert, wenn es sich um kurze Strecken handelt, die ein Minimum an Umladungen aufweisen und über geeignete Entladeeinrichtungen verfügen.
- Diese Bedingungen sind auf der Strecke durch den Simplon-Eisenbahntunnel in die Grenzregionen Norditaliens nicht gegeben. Die betroffenen Unternehmen nutzen die Bahn hauptsächlich für die Belieferung ihrer Grosskunden.
- Für die betroffene Industrie wäre die beste logistische Lösung für diese Transporte die Einrichtung eines Angebots für den begleiteten kombinierten Verkehr (CCT) für 40 Tonnen schwere ADR-Fahrzeuge auf der Strecke Visp – Domodossola⁶.
- Die Entwicklung dieses Transfers erfordert einen Ausbau des Cargo-Angebots durch den Simplontunnel und die Einrichtung geeigneter Entladeterminals in Norditalien.

Es ist jedoch anzumerken, dass die betreffenden Gase, nämlich Sauerstoff, CO₂, Argon und Stickstoff, weder für die Bevölkerung noch für die Umwelt eine Gefahr darstellen. Einige von ihnen stellen jedoch eine Gefahr dar, wenn sie auf der Schiene durch einen Tunnel transportiert werden.

⁶

Das BAV weist jedoch darauf hin, dass die rollende Landstrasse aus wirtschaftlichen und subventionswirksamen Gründen Ende 2028 abgeschafft werden könnte und es schwierig wäre, ein solches Angebot in Form einer Rola auf der kurzen Strecke Visp – Domodossola zu betreiben.



Freiwillige Meldung von GGT am Simplonpass

Ziele der Massnahme

Durch Massnahme M2 suchen die Beteiligten der Roadmap durch freiwillige Erklärung der relevanten 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.

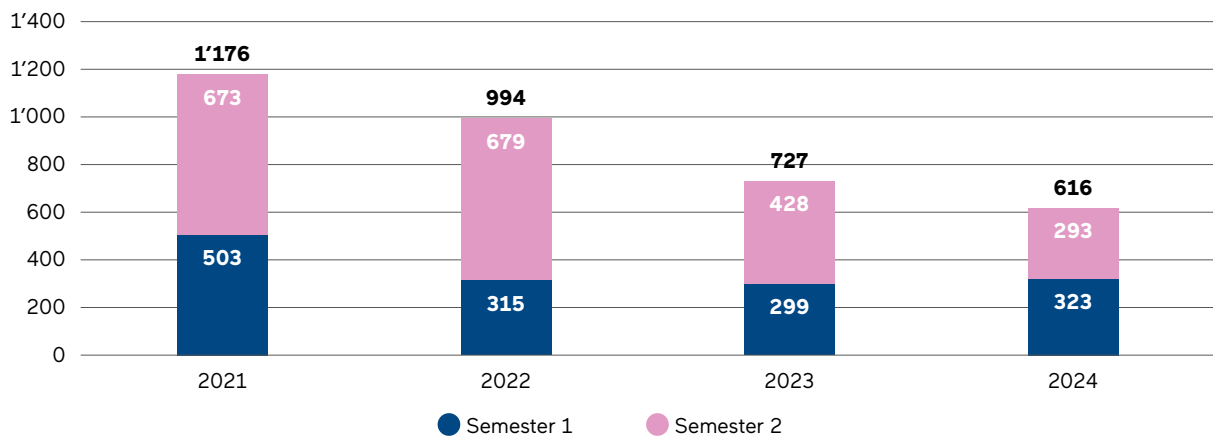
Ursprünglich war geplant, ein IT-Tool zu entwickeln, das es den betroffenen Akteuren ermöglicht, freiwillige Meldungen zu machen. Aufgrund der Komplexität und der Unsicherheiten, die mit einer solchen Entwicklung verbunden sind, wurde dieses Projekt aufgegeben.

Die Massnahme M2 profitiert jedoch von Kooperationen, die es ermöglicht haben, Daten zu sammeln, die die bereits verfügbaren oder in anderen Massnahmen gesammelten Daten ergänzen.

Bitumentransporte

Der Dachverband *asphaltsuisse* meldet freiwillig die Bitumentransporte, die von Italien aus über den Simplonpass führen. Mit einer Anzahl von 616 Transporten im Jahr 2024 setzt sich der seit Beginn der Tätigkeit der Arbeitsgruppe verzeichnete Abwärtstrend fort: -15% im Vergleich zu 2023 und - 48% im Vergleich zu 2021. Die Schumacher Transporte AG, die im Bereich Bitumentransporte tätig ist, geht davon aus, dass der Rückgang anhalten wird. Eni hat sich zum Ziel gesetzt, die Umwandlung des Standorts Livorno in eine Bioraffinerie bis 2026 abzuschliessen, um dort künftig hydrierte Biokraftstoffe herzustellen⁷. Der Spediteur stellt fest, dass es derzeit schwierig ist, in Italien Qualitätsbitumen zu einem wettbewerbsfähigen Preis zu finden. Die Zahl ihrer Transporte über die Alpen ging daher zugunsten von Transporten von und nach Deutschland zurück.

Abbildung 5
Bitumentransporte 2021-2024
über den Simplonpass ↓



Umfrage ASTAG

Im Rahmen der Arbeitsgruppe DATA 2024 kontaktierte der Schweizerische Nutzfahrzeugverband (ASTAG) mehrere seiner Mitglieder, um Informationen über ihre Transporte über den Simplonpass zu erhalten.

Die gesammelten Daten lassen noch keine Rückschlüsse auf die transportierten Güter und die neutralen orangefarbenen Tafeln zu. Die Aktion wird 2025 fortgesetzt und die Ergebnisse werden in die nächsten Berichte einfließen.

Kontakte zu anderen Branchen

Die Walliser Industrie- und Handelskammer (WIHK) hat im Laufe des Jahres 2024 Kontakt mit der Walliser Landwirtschaftskammer (WLK) aufgenommen. Diese informierte, dass die von diesem Wirtschaftssektor verwendeten gefährlichen Güter vorwiegend über Genf oder Basel importiert werden.

Die von diesem Wirtschaftssektor verursachten Gefahrguttransporte über den Simplonpass scheinen daher in geringer Zahl zu erfolgen. Wenn sie vorkommen, werden die Lastwagen in der Regel in Verteilzentren in anderen Kantonen entladen, und die betreffenden Güter kehren bei der Feinverteilung ins Wallis zurück. Die WLK verfügt daher nicht über Daten zu diesen Transporten, und der Landwirtschaftssektor scheint in diesem Bereich kein bedeutender Akteur zu sein.

⁷
Zur Eni-Website:
eni.com/en-IT/media/press-release/2024/09/eni-construction-biorefinery-livorno-will-begin-soon.html



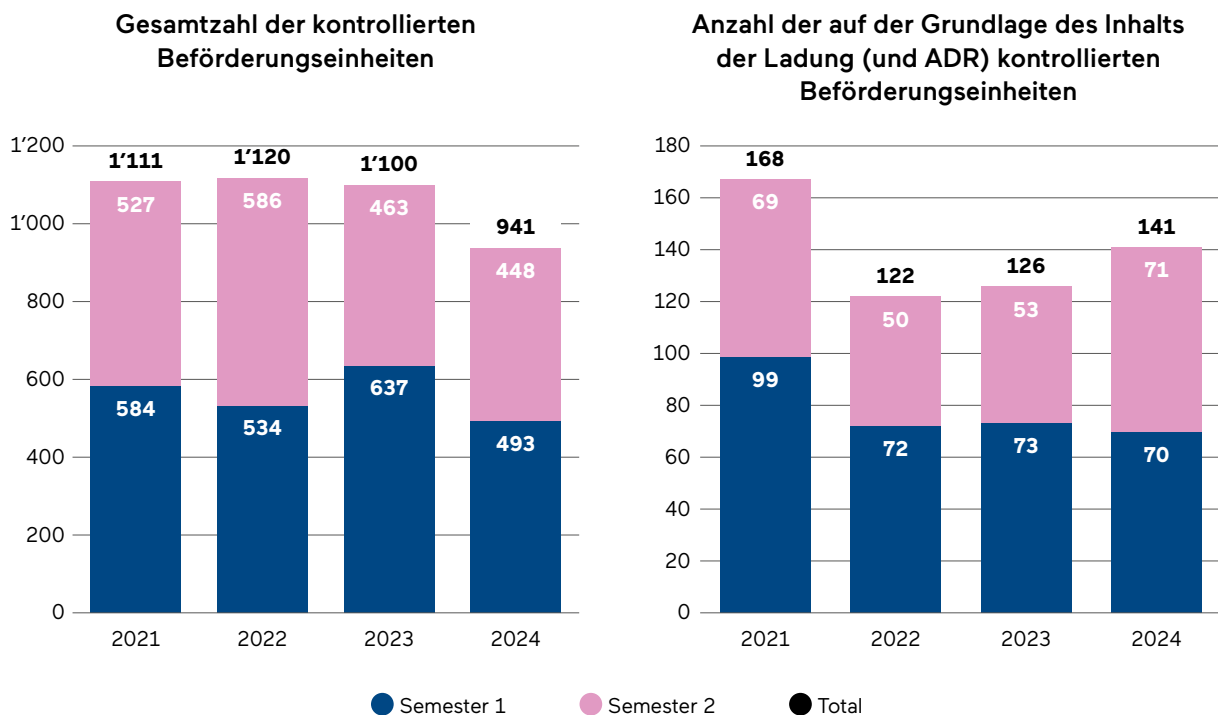
Verstärkte Sicherheitskontrollen auf der A9 Simplon

Ziele der Massnahme

Massnahme M3 überwacht insbesondere, ob die 8'000 Stunden Kontrollen pro Jahr auf der Simplonachse gemäss der Vereinbarung zwischen dem ASTRA und dem Kanton Wallis korrekt durchgeführt werden und ob das Schwerverkehrskontrollzentrum (SVKZ) Simplon mit voller Kapazität arbeitet.

Statistiken über die vom SVKZ Simplon durchgeführten Kontrollen

Während des Jahres 2024 hat die Kantonspolizei Wallis 8'255 Stunden für die Tätigkeit des Schwerververkehrskontrollzentrums SVKZ Simplon aufgewendet. Die Statistiken der durchgeführten Kontrollen für das Jahr 2024 sind nachfolgend zusammengefasst. Die Grafiken in **Abbildung 6** zeigen die Entwicklung der Anzahl der vom SVKZ kontrollierten Lastkraftwagen sowie die Anzahl der kontrollierten Gefahrguttransporte (ADR-Transporteinheiten nach der SVKZ-Terminologie).



↑ Abbildung 6
Anzahl der vom SVKZ Simplon kontrollierten Transporteinheiten von 2021 bis 2024

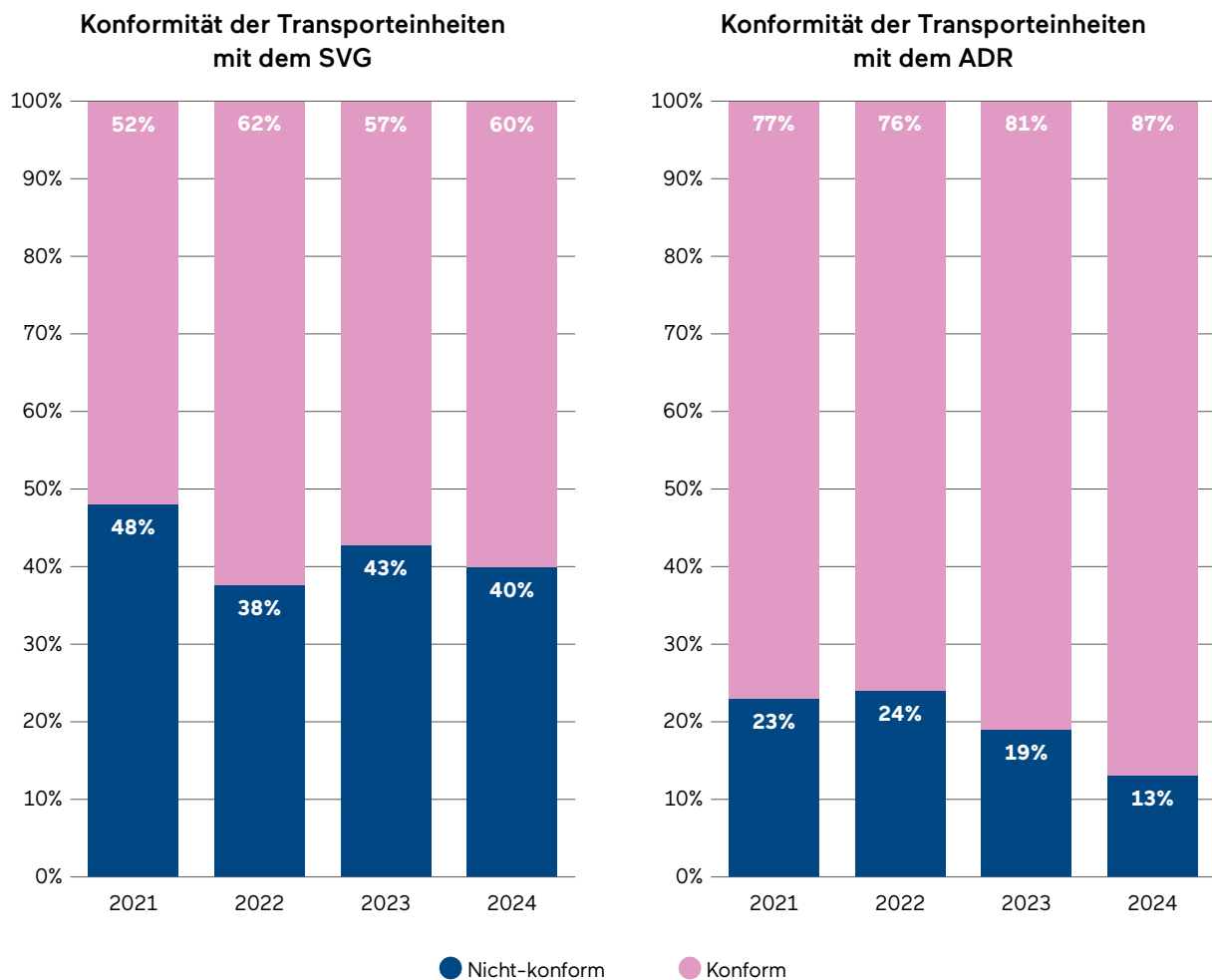
Der Rückgang der Zahl der kontrollierten LKW ist auf mehrere Faktoren zurückzuführen:

- Die Auswirkungen der Schwerververkehrskontrollstrategie des ASTRA scheinen sich immer stärker bemerkbar zu machen. Die Walliser Kantonspolizei kann regelmässig darauf verzichten, ein angehaltenes Fahrzeug eingehend zu kontrollieren, weil es im Besitz einer Bescheinigung über eine Kontrolle ist, die in den vorangegangenen Tagen in einem anderen SVKZ oder einer anderen polizeilichen Verkehrskontrolle (Schweiz oder Ausland) durchgeführt wurde.
- Viele der Lastwagen, die auf der Simplonachse verkehren, fahren diese Strecke sehr regelmässig und gehören zu Unternehmen, die der Kantonspolizei Wallis für ihre seriöse Einhaltung der Sicherheitsvorschriften bekannt sind.
- Auf der A9 Simplon gab es im Jahr 2024 42 Sperrungen, eine davon wurde durch einen Erdbeben verursacht und dauerte mehrere Tage.
- Eine menschliche Ressource war vorübergehend nicht verfügbar.

Obwohl die Gesamtzahl der kontrollierten LKWs rückläufig ist, steigt die Zahl der kontrollierten ADR-Transporte seit 2022 an, was die Priorität zeigt, die der Kanton Wallis der Gefahrgutproblematik seit der Umsetzung der Roadmap einräumt.

Abbildung 7
Entwicklung der Konformität
von Transporteinheiten mit
dem SVG und dem ADR,
2021 bis 2024 ↓

Die **Abbildung 7** vergleicht die Entwicklung des Anteils der Verstösse gegen das Strassenverkehrsgesetz SVG bei allen Lastwagen mit dem Anteil der Verstösse gegen das ADR bei Gefahrguttransporten. Bei Letzteren liegt der Anteil der Verstösse für das Jahr 2024 bei 13% der kontrollierten Einheiten. Es scheint sich ein rückläufiger Trend beim Anteil der nicht konformen Transporte abzuzeichnen.



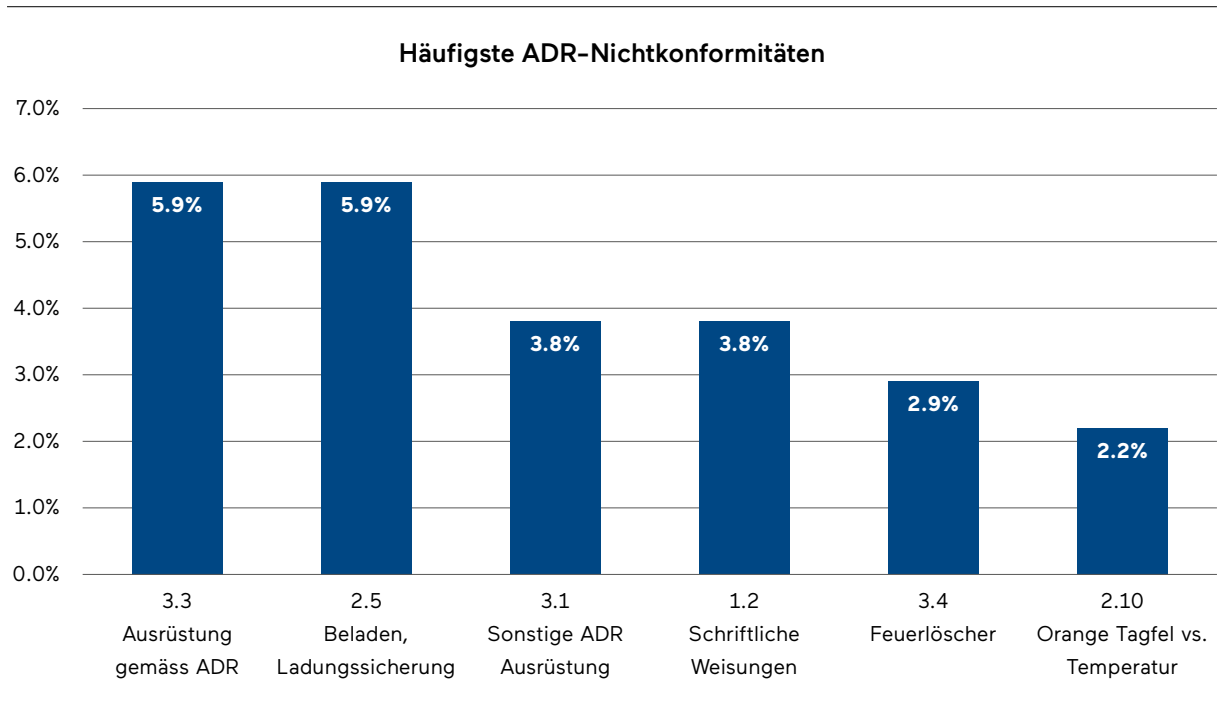
Die Statistiken, die in den Grafiken in **Abbildung 7** illustriert sind, zeigen auch, dass der Prozentsatz der Anzeigen im Zusammenhang mit dem ADR deutlich niedriger ist als der Prozentsatz der Anzeigen im Zusammenhang mit dem SVG. Dies deutet tendenziell darauf hin, dass die Vorschriften im Gefahrgutbereich insgesamt gut eingehalten werden.

Die Checkliste des ASTRA, die auf einer EU-Richtlinie basiert, enthält 22 Kontrollpunkte für jeden Gefahrguttransport. Da nicht alle diese Punkte auf alle Transporte zutreffen, werden im Durchschnitt 17 Punkte pro Transporteinheit kontrolliert, d. h. etwa 2.300 pro Jahr.

Wie in Abbildung 8 dargestellt, nicht alle der am häufigsten festgestellte Verstösse stellen ein Unfallrisiko dar. Vor allem Mängel bei der Beladung und Sicherung können zu Unfällen führen (Abschnitt 2.5).

Aus Sicherheitsgründen müssen Nichtkonformitäten dennoch beachtet werden. Denn sie ermöglichen es, im Falle eines Unfalls rechtzeitig und gezielt zu reagieren. Sie betreffen vor allem die Transportdokumente und die Ausrüstung des LKW.

Abbildung 8
Am häufigsten festgestellte
ADR-Nichtkonformitäten,
im Durchschnitt über den
Zeitraum 2021-2024 ↓



Kontrollen an den Bremssystemen von ADR-Transporteinheiten

Seit Anfang 2024 listet die Walliser Kantonspolizei auf Wunsch des COPRO der Roadmap 2025 problematische Situationen auf, die das Bremssystem von Lastwagen mit Gefahrgut betreffen.

Betrachtet man das gesamte Jahr 2024, so wurden bei den 141 kontrollierten Transporten 11 Verzeigungen in Bezug auf solche Situationen ausgesprochen, was etwa 7.8% der Transporte entspricht. Sie betrafen die in der **Tabelle 2** aufgelisteten Mängel.

Anzahl	Festgestellte Verstösse
1 x ▶	defekte Betriebs- und Feststellbremse / abgenutzte Bremsen / übermässiger Gebrauch der Bremsen und nicht angepasste Geschwindigkeit auf Strassen mit starkem Gefälle
1 x ▶	übermässige Beanspruchung der Bremsen und nicht angepasste Geschwindigkeit auf Strassen mit starkem Gefälle
1 x ▶	defekte Betriebs- und Feststellbremse
1 x ▶	defekte Betriebsbremse und abgefahrene Reifen
2 x ▶	defekte Feststellbremsen an einem Sattelaufleger
1 x ▶	Defektes ABS an einem Sattelaufleger
2 x ▶	defekte Feststellbremse und ein beschädigter Reifen an einem Sattelaufleger
1 x ▶	beschädigter Reifen am Sattelaufleger
1 x ▶	defekte Betriebsbremse an einem Sattelschlepper (verschlissene Bremscheiben) und eine defekte Rückholfeder an einem Sattelaufleger

↑ **Tabelle 2**
Bei ADR-Transporteinheiten
festgestellte Verstösse gegen
das Bremssystem

Wenn die Verstösse gegen das SVG oder das ADR die Transport-sicherheit betreffen, werden die Fahrzeuge bis zur Behebung des oder der festgestellten Mängel stillgelegt oder zur Reparatur in eine Werkstatt begleitet. Dies betrifft insbesondere die in der **Tabelle 3** aufgelisteten Verstösse.

Kategorie	Verstösse
ADR	<ul style="list-style-type: none">- Ladung und ihre Sicherung- Fehlende Ausbildungsbescheinigung für den Fahrer (ADR-Führerschein)- Fehlen der Zulassungsbescheinigung für das Fahrzeug- Fehlen von Begleitdokumenten für die Ladung- Kennzeichnung des Fahrzeugs und/oder der Ladung
SVG	<ul style="list-style-type: none">- Technische Ursachen (Bremsen, Reifen, Lenksystem, Manipulationen am Abgasnachbehandlungssystem)- Fehlende Fahrberechtigung (Führerschein)

↑ **Tabelle 3**
Verstösse, die eine Stilllegung der
ADR-Transporteinheit rechtfertigen
(nicht erschöpfend)

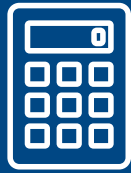
Statistiken über Verkehrsunfälle mit ADR-Transporteinheiten

Weitere Zahlen des SVKZ Simplon zeigen, dass in den sieben Jahren zwischen dem 1. Januar 2018 und dem 31. Dezember 2024 keine Unfälle mit Gefahrguttransporten auf dieser Achse verzeichnet wurden.

Dieses Ergebnis ist zum Teil auf die konsequenten Investitionen zurückzuführen, die das ASTRA in den letzten 15 Jahren getätigt hat, um die Sicherheit auf der Simplonachse zu erhöhen.

Zusätzliche Kontrollinfrastruktur in Gondo

Das ASTRA hält den angekündigten Termin für die zusätzliche Kontrollinfrastruktur in Gondo ein. Die Arbeiten für die Installation eines Lifts und eines Bremsprüfstands werden im April 2025 beginnen und Ende desselben Jahres in Betrieb genommen werden. Diese Instrumente werden eine bessere Kontrolle der in die Schweiz einfahrenden Lastwagen ermöglichen, bevor sie ihre Fahrt auf der Simplonstrasse und die Abfahrt in Richtung Brig beginnen.



Monitoring Simplon

Ziele der Massnahme

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

- bessere Kenntnisse über diese 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 eine Kommunikation über das Thema ermöglichen.

Automatische Erfassung von GGT am Simplon

Im Rahmen der Massnahme M4 führt das ASTRA seit Juni 2023 eine automatische Zählung der Gefahrguttransporte durch. Das Jahr 2024 ist das erste vollständige Kalenderjahr, für das Zählungen vorliegen.

Die **Tabelle 4** im Folgenden vergleicht zwei Reihen von Werten mit dem als Referenz genommenen Zeitraum von August 2015 bis Juli 2016: zunächst die von August 2023 bis Juli 2024⁸ und dann die des Kalenderjahres 2024.

Zeitraum von 12 Monaten	2015-2016 ⁹	2023-2024 ¹⁰	Veränd.	2024 ¹¹	Veränd.
Anzahl der Lastkraftwagen (LKW)	108'463 ¹²	108'475	+0.1%	107'337	-1.0%
Anzahl der GGT	9'834	9'214	-6.3%	9'771	-0.6%
Anteil der GGT an den LKW in Prozent	9.3%	8.5%	↘	9.1%	→
GGT mit neutralen orangefarbenen Tafeln	5'565	6'408	+15.2%	6'827	+22.7%
Anteil der neutralen orangefarbenen Tafeln	56.6%	69.5%	↗	69.9%	↗

↑ Tabelle 4
Jahresübersicht der vom ASTRA auf dem Simplonpass erfassten GGT mit Veränderungen gegenüber der Referenzperiode 2015-2016

⁸ Für diesen Datensatz gibt die inNET Monitoring AG in ihren Berichten an, dass die Rate der korrekten Positivmeldungen der Kamera zur Erkennung eines tatsächlich vorhandenen Gefahrgutzeichens zwischen 70,8 und 85,5% liegt.

⁹ Auszüge aus dem Schlussbericht der Zählungen 2015-2016 (Projekt 130048 / F2 Betriebssicherheit [opSij] 2013 - 2017: Automatische Erkennung von Gefahrgut am Simplon). Dieser kann beim ASTRA angefordert werden.

¹⁰ Zahlen aus den inNET-Berichten, die den Zeitraum von Juni 2023 bis Dezember 2024 abdecken.

¹¹ Auszüge aus den vorgelegten inNET-Berichten für die Zeiträume Januar bis Dezember 2024.

¹² Der oben angegebene Wert (Anzahl der LKW) wurde im Vergleich zu den vorherigen Roadmap-Berichten korrigiert. Dieser Wert, der die Anzahl der Lastwagen unterschätzt hatte, war bereits im Abschlussbericht der Bestandesaufnahme 2015-2016 enthalten und somit in die Roadmap-Berichte übernommen worden.

Daraus geht hervor, dass die Anzahl der Gefahrguttransporte im Kalenderjahr 2024 im Vergleich zum Berichtszeitraum 2015-2016 stabil ist. Der im Bericht für das erste Halbjahr 2024 festgestellte Rückgang kann als jährliche Schwankung betrachtet werden, die in der Grössenordnung von +/- 5% zu liegen scheint. Der Anteil der Lastkraftwagen, die gefährliche Güter befördern, liegt ebenfalls stabil bei rund 9%.

Diese Stabilität kann im Zusammenhang mit dem Anstieg der Wirtschaftsaktivität im selben Zeitraum gesehen werden. Das Schweizer BIP ist nämlich seit 2015 um etwa 20% gestiegen, ohne dass dies mehr Transporte über den Simplonpass generiert hätte.

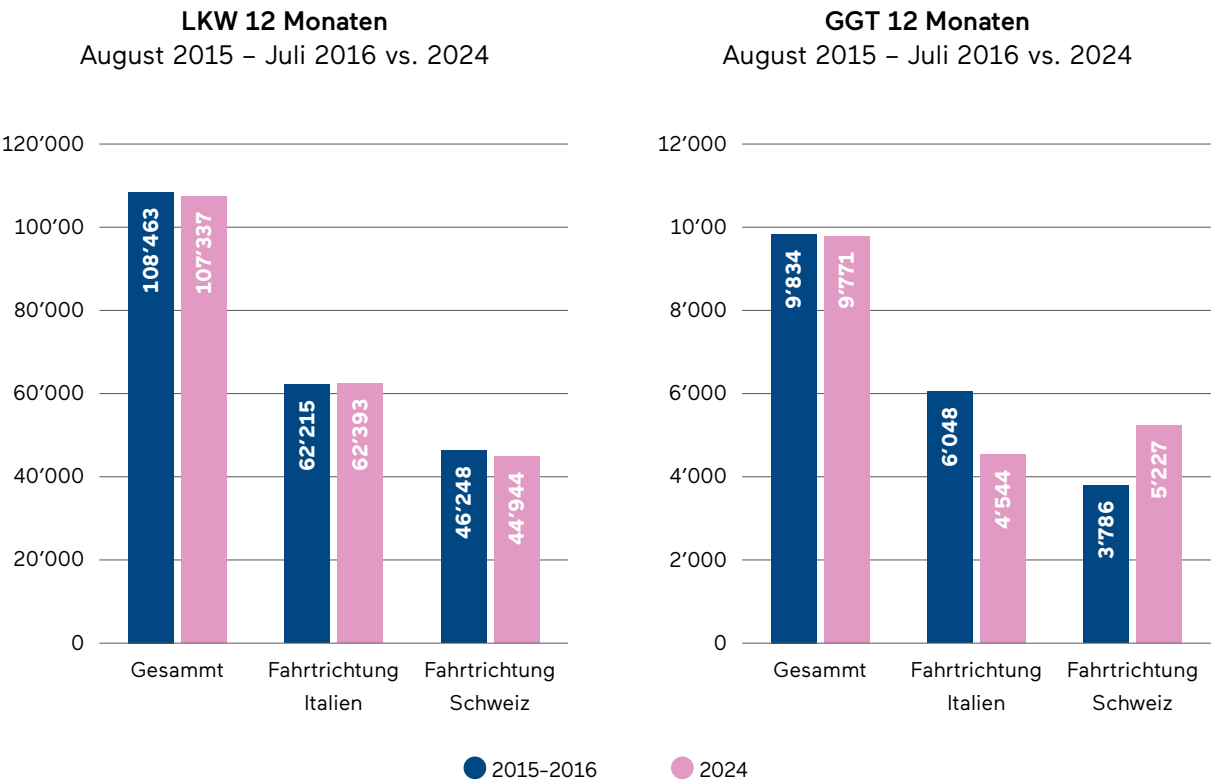
Der Trend, dass der Anteil der neutralen orangefarbenen Tafeln steigt, wird bestätigt. Im Durchschnitt sind nur 30% der gefährlichen Güter, die 2024 über den Simplonpass transportiert werden, an ihrer UN-Nummer auf der orangefarbenen Tafel zu erkennen.

Die inNET-Berichte liefern Daten für jede der Fahrtrichtungen (Fahrtrichtung, FR), die als *FR Visp* und *FR Gondo* bezeichnet werden. Da diese beiden Orte nicht ausschliesslich Endziele der Transporte sind, wird in diesem Bericht von *FR Schweiz* (alle Transporte aus Italien in Richtung Rhonetal und Schweiz) und *FR Italien* (alle Transporte aus der Schweiz in Richtung Simplonpass/Gondo/Italien) berichtet. Es ist anzumerken, dass ein kleiner Teil der Transporte nach Italien in Gondo Halt macht (z. B. Heizöl, Benzin für Tankstellen).

Wenn jede Transportrichtung separat verglichen wird, bestätigt sich der zuvor im Bericht für das erste Halbjahr 2024 (Vergleich der Monate August bis Juli in den Jahren 2015-2016 und 2023-2024) festgestellte Trend auch für das Kalenderjahr 2024.

Abbildung 9
Entwicklung der Anzahl
der LKWs und GGTs, nach
Transportrichtungen ↓

Die Grafiken in **Abbildung 9** zeigen, dass die Anzahl der LKWs in beiden Richtungen stabil ist, dass aber bei den Gefahrguttransporten die gleichen starken Rückgänge in Richtung Italien und recht deutliche Zunahmen in Richtung Schweiz zu verzeichnen sind.



**Automatische
Zählung in
St-Maurice, Transit
durch das Wallis**

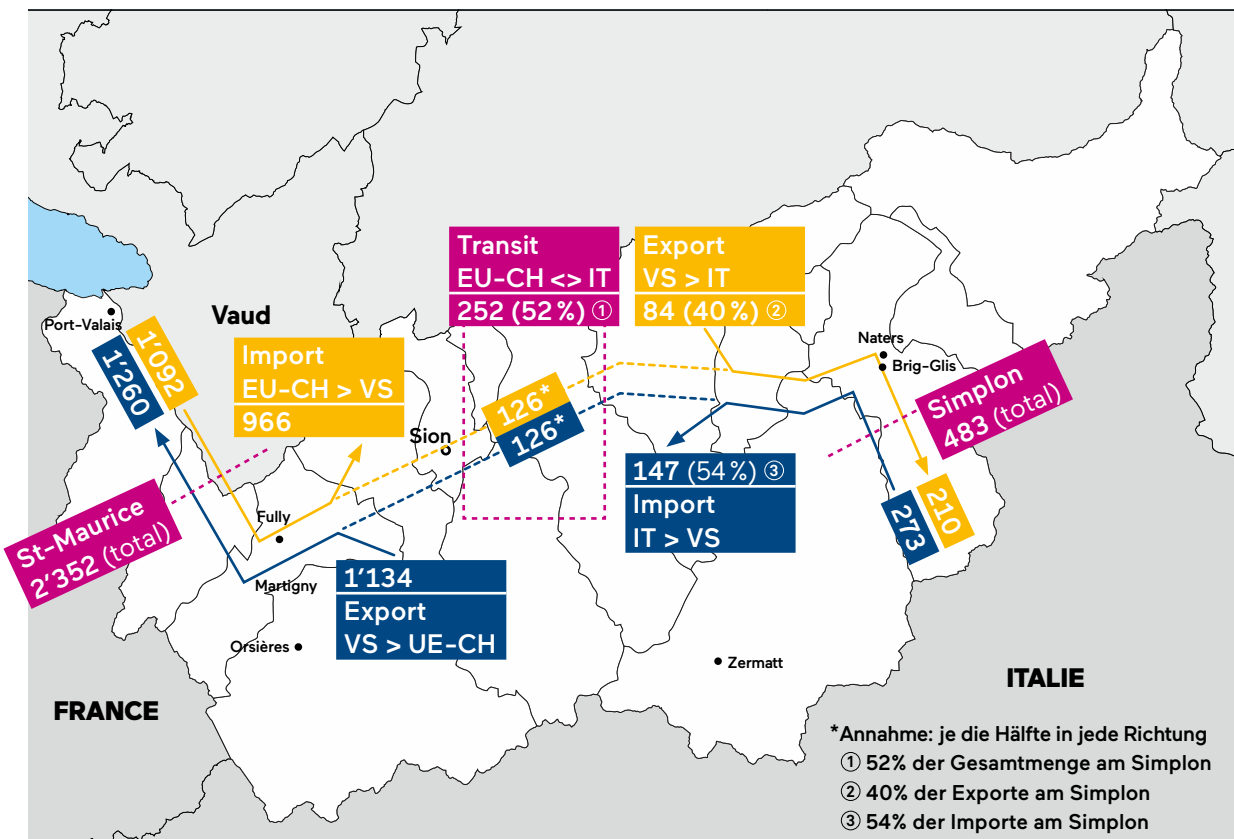
Die automatischen Erhebungen am Simplonpass erlauben es nicht, Informationen über den Ursprung oder das Ziel der Transporte zu sammeln. Es ist daher nicht möglich, auf der Grundlage dieser Erhebungen allein den Anteil der GGT zu ermitteln, die den Pass überqueren und den Kanton Wallis lediglich durchqueren. Das ASTRA ergänzte deshalb sein GGT-Monitoring mit einer zweiten automatischen Zählanlage in St-Maurice, die im August 2024 von der Swisstraffic AG in Betrieb genommen wurde.

Anzahl der Transporte (DWV)		Simplon > St-Maurice	St-Maurice > Simplon	Total
Simplon-Pass	Lastkraftwagen	192	94	286
	davon GGT	(7%) 13	(11%) 10	(8%) 23
Galerie A9 St-Maurice	Lastkraftwagen	1'143	984	2'127
	davon GGT	(5%) 60	(5%) 52	(5%) 112

↑ Tabelle 5
Zusammenfassung der
Swisstraffic-Zählungen
am Simplon und in St-Maurice,
August bis Dezember 2024 (DWV)

Ausgehend von den gleichzeitig am Simplonpass und in St-Maurice durchgeführten Erhebungen über den Zeitraum von August bis Dezember 2024 hat die Swisstraffic AG¹³ die in der **Tabelle 5** aufgeführten Werte für den durchschnittlichen Werktagsverkehr (DWV) mitgeteilt.

Durch die Erhebung und Analyse der Nummernschilder und der orange-farbenen Gefahrentafeln hat der ASTRA-Beauftragte errechnet, dass von den 23 täglichen Gefahrguttransporten am Simplon an Werktagen 12 im Transit¹⁴ von oder nach St-Maurice waren, was einem Anteil von 52.2% entspricht. Diese Zahl bestätigt, dass das Wallis nicht der einzige Akteur in diesem Bereich ist.



↑ **Abbildung 10**

Synthese der durchschnittlichen monatlichen GGT-Flüsse zwischen Simplon und St-Maurice, basierend auf dem Swisstraffic-Bericht

Um die Ergebnisse von Swisstraffic mit denen der automatischen Zählung durch inNET am Simplonpass zu vergleichen, wurden sie in monatliche Durchschnittswerte umgerechnet, wobei durchschnittlich 21 Arbeitstage pro Monat berücksichtigt wurden. Anschliessend wurden sie schematisch auf eine Karte des Wallis übertragen, um die Verkehrsströme zu visualisieren (siehe **Abbildung 10** unten).

Der Swisstraffic-Bericht gibt derzeit keine Informationen über die Verteilung auf jede Richtung für die 12 täglichen Gefahrguttransporte (DWV), die als Transit zwischen Simplon und St-Maurice bezeichnet werden. Das Schema in **Abbildung 10** basiert auf der Annahme, dass sie je zur Hälfte auf jede Richtung verteilt werden.

¹³

Gefahrguttransporte
St-Maurice / Simplon, Ergebnisse
August-Dezember 2024, 6.2.2025.

¹⁴

Transitfahrten = Passagen
an beiden Orten innerhalb
von 24 Stunden oder weniger.

Diese Abbildung veranschaulicht auch die Tatsache, dass die GGT-Ströme in St-Maurice etwa fünfmal höher sind als auf dem Simplonpass. Der Bericht von Swisstraffic SA zeigt zudem, dass die Art der an diesen beiden Übergängen beförderten gefährlichen Güter sehr unterschiedlich ist:

- Am Simplonpass hat der Einzelhandelstransport (neutrale orange-farbene Tafeln) mit 68% den grössten Anteil, gefolgt von Kohlendioxid (12%) und Bitumen (7%).
- In St-Maurice machen Benzin und Mineralöl zusammen 59% aus, gefolgt von Einzeltransporten (22%), Bitumen (5%), Stickstoff (3%) und Kohlendioxid (2%).

Die von der Swisstraffic AG genannten Zahlen sind jedoch mit Vorsicht zu geniessen. Die 23 GGT im DWV am Simplonpass entsprechen einer jährlichen Anzahl von rund 6'000 Gefahrguttransporten. Die Erhebungen der inNET Monitoring AG, deren Zusammenfassung in diesem Bericht am Anfang der Massnahme M4 zu finden ist, weisen für das Jahr 2024 9'771 GGT aus. Die Differenz scheint nicht auf eine Ungleichheit zwischen dem ersten und zweiten Halbjahr zurückgeführt werden zu können. Eine kurze Analyse der monatlichen inNET-Daten zeigt, dass der Zeitraum von August bis Dezember, auf den sich der Bericht der Swisstraffic AG bezieht, für das Jahr 2024 in Bezug auf den GGT recht repräsentativ ist.

Die Unterschiede zwischen diesen Daten werden von der Arbeitsgruppe DATA 2024 analysiert, die dabei unter anderem von der inNET Monitoring AG im Auftrag des ASTRA unterstützt wird.

Transit durch das Wallis, Daten des BAZG

Das erste Ergebnis der Transitanalyse mit der Anlage in St-Maurice, mit einem Anteil des Transits durch das Wallis von rund 50%, scheint durch die Analyse der vom Bundesamt für Zoll und Grenzsicherheit (BAZG) zur Verfügung gestellten Daten bestätigt zu werden. Diese Daten geben an, wo eine Ware in die Schweiz gelangt, lassen aber keine Rückschlüsse auf den Ort zu, an dem sie die Schweiz verlässt. Die von uns erhaltenen Daten beziehen sich daher grösstenteils auf Importe, die über den Zoll in Gondo eintreffen, und für etwa ein Zehntel davon auf den Transit durch die Schweiz aus Italien.

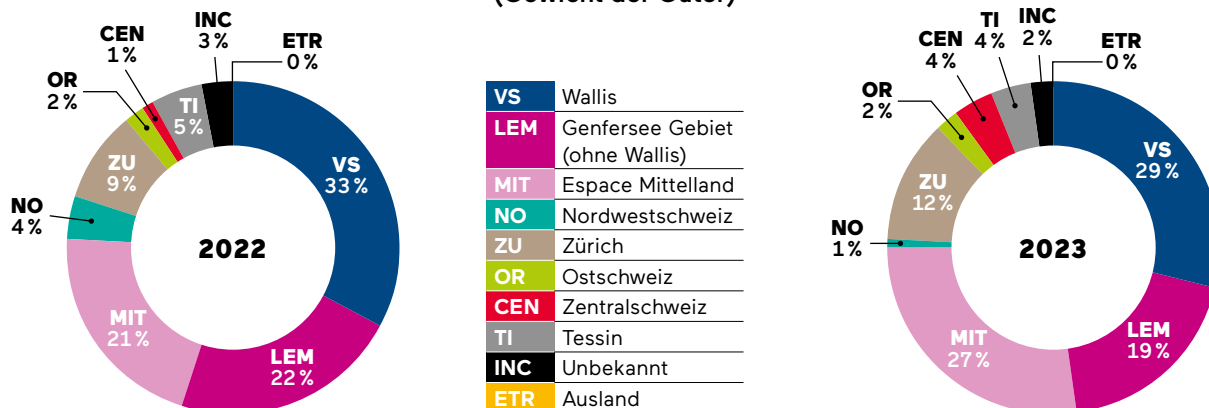
In einem ersten Ansatz wurden Waren aus 3 der 97 Kapitel der Zolitarifcodierung als potenziell gefährliche Güter berücksichtigt:

- 27 ► Mineralische und ähnliche Brennstoffe
- 28 ► Anorganische und radioaktive Chemikalien
- 38 ► Verschiedene Chemikalien

Mehrere andere Kapitel könnten betroffen sein, aber da die Gütermengen im Vergleich zu diesen drei Kapiteln eher gering sind, wurden sie für diesen ersten Ansatz nicht berücksichtigt.

Die Informationen über den Zielkanton wurden über die sieben statistischen Analyseregionen der Schweiz aggregiert, plus das Wallis, das für die besonderen Bedürfnisse dieser Studie gesondert betrachtet wurde.

Kapitel 27-28-38 - Zielorte (Gewicht der Güter)

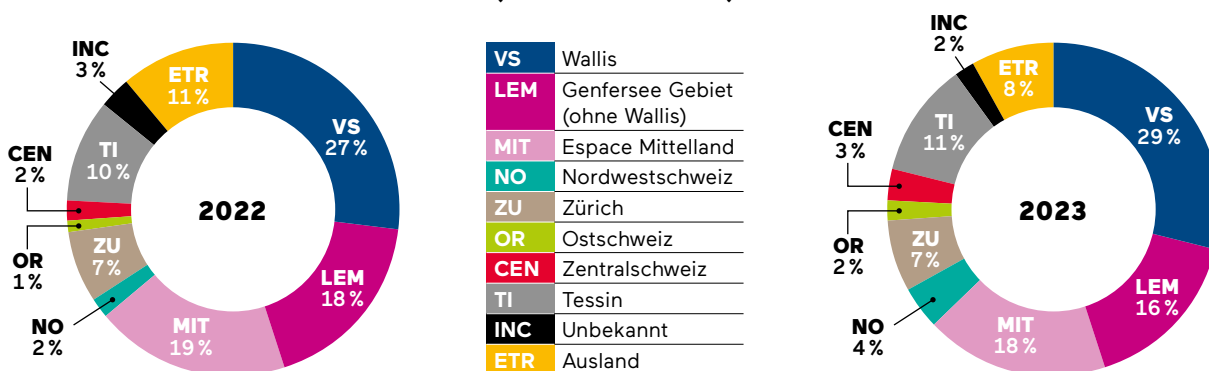


↑ **Abbildung 11**
Verteilung der über Gondo
eingeführten Waren der Kapitel
27, 28 und 38 auf die statistischen
Analyseregionen der Schweiz

Diese erste Analyse zeigt, dass nur etwa ein Drittel der Waren der Kapitel 27, 28 und 38 der Zollkodifizierung im Wallis verbleiben dürfte. Die Analyse wird von der Arbeitsgruppe im Laufe des Jahres 2025 fortgesetzt.

Die gleiche Analyse für alle eingegangenen Daten (Kapitel 1 bis 97) der Jahre 2022 und 2023 zeigt, dass sich die Verteilung der Bestimmungsorte für die drei oben analysierten Kapitel nicht wesentlich von derjenigen für die Gesamtheit der gemeldeten Waren unterscheidet. Die Ergebnisse für die Gesamtheit der Waren sind in **Abbildung 12** dargestellt.

Alle Kapitel - Zielorte (Gewicht der Güter)



↑ **Abbildung 12**
Verteilung aller über Gondo
eingeführten Waren auf die
statistischen Analyseregionen
der Schweiz

Aus dieser Analyse geht hervor, dass vom Gesamtgewicht der Waren, die in den vom BAZG gelieferten Daten aufgeführt sind, der Anteil derjenigen, deren Bestimmungsort der Kanton Wallis ist, in der Grössenordnung von 30% liegt, und zwar sowohl für die Gesamtheit der Kapitel der Zollarifizierung als auch für die Kapitel 27, 28 und 38, die potenziell Gefahrgut darstellen. Die kumulierten Anteile für das Wallis, die Genferseeregion und den Espace Mittelland betragen rund 64% für alle Kapitel, gegenüber rund 72% für die Kapitel 27, 28 und 38.

M5



Infrastruktur und intermodales Angebot

Ziele der Massnahme

Die Massnahme M5 zielt darauf ab, langfristig Verlademöglichkeiten im Wallis zu schaffen, die den Zugang zum kombinierten Verkehr für lokale Unternehmen eröffnen. Es geht auch darum, den kombinierten Verkehr auf Güterarten auszuweiten, die heute mit dieser Transportart unvereinbar sind. Neben wirtschaftlichen Erwägungen sind Sicherheits- und Logistikfaktoren gleichermassen ausschlaggebend. Ziel ist es, für alle drei Perspektiven die optimalste Lösung zu finden.

Strategie für den Schienen- güterverkehr

Der Kanton Wallis setzt die Ausarbeitung seiner Strategie für den Schienengüterverkehr bis 2050 fort. Eine im März 2024 abgeschlossene Studie hat gezeigt, dass zahlreiche Branchen verstärkt auf die Schiene zurückgreifen könnten, dabei aber auf eine immer wiederkehrende Klippe stossen: die unzureichenden Rahmenbedingungen, die eine Verlagerung begünstigen würden.

Ähnlich wie der öffentliche Personenverkehr benötigt auch der Schienengüterverkehr ein Angebot, um die Strassenbenutzer auf die Schiene zu bringen. Im Güterverkehr basiert dieses Angebot auf zwei Hauptkomponenten:

- die Verfügbarkeit von Güterzugtrassen zu den Zeiten, zu denen die Wirtschaftsakteure sie benötigen, mit einer kommerziellen Geschwindigkeit, die mit der Strasse konkurrieren kann, und
- die Existenz von intermodalen Plattformen, die eine Verlagerung von der Strasse auf die Schiene ermöglichen.

Diese zweite Voraussetzung betrifft einen Bereich, der weit über die reine Güterverkehrsproblematik hinausgeht: die Verfügbarkeit von Grund und Boden, der im Wallis wie anderswo bereits knapp ist. Die Zukunft des Schienengüterverkehrs im Wallis hängt also auch von den Entscheidungen über die Nutzung des Bodens ab.

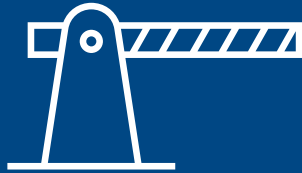
Infrastrukturen für Intermodalität

Der derzeitige Mangel an Infrastrukturen und intermodalen Angeboten erklärt insbesondere die Tatsache, dass für den Transport von Flüssiggas, das am Industriestandort Visp produziert wird, nach Italien die Strasse genutzt wird. Die vom COPIL in Auftrag gegebene Studie zu diesem Thema (siehe Massnahme M1) hat aufgezeigt, dass ein Angebot vom Typ des begleiteten kombinierten Verkehrs erforderlich ist, damit ein Teil dieser Transporte den Simplon-Eisenbahntunnel statt die Passstrasse benutzt.

Im Oberwallis erwägen die Studien des Kantons, die Infrastruktur für den intermodalen Verkehr zu stärken, sei es durch den Ausbau des bestehenden Terminals «Bockbart» in Visp oder durch die Entwicklung eines neuen Terminals. Es gibt derzeit keinen definierten Zeithorizont für die Entwicklung eines entsprechenden Angebots.

Im Unterwallis wurde die Baugenehmigung für das Kombiterminal Monthey (TCM) im Jahr 2023 erteilt, und die endgültige Genehmigung des BAV traf am 19. Dezember 2024 ein. Derzeit laufen die Vorbereitungsarbeiten an den Strassen- und Schienenzugängen, und die Hauptarbeiten sollen nach dem Sommer 2025 beginnen. Die Inbetriebnahme des Terminals ist derzeit für den Sommer 2027 geplant.

Im Rahmen dieses Projekts gewährte der Walliser Staatsrat der Firma TCM SA ein zinsloses Darlehen in Höhe von drei Millionen Franken.



Kontrollen auf den anderen Hauptverkehrsachsen

Ziele der Massnahme

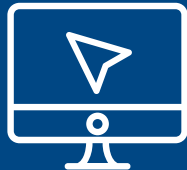
Massnahme M6 soll sicherstellen, dass die am Simplon vermiedenen Transporte nicht auf andere Alpenachsen oder Autobahnen verlagert werden.

Aktivitäten 2023, Massnahme pausiert

Da das Bundesamt für Strassen (ASTRA) kein politisches Mandat hat, Kontrollen auf anderen nationalen Strassen durchzuführen, ist es derzeit nicht vorgesehen, dass dort ähnliche Einrichtungen wie auf dem Simplonpass eingesetzt werden.

Im Zusammenhang mit diesem Thema hat das ASTRA im Herbst 2023 einen Workshop für die Kantone organisiert, die daran interessiert sind, GGT-Zählungen auf Kantonsstrassen für Analysen gemäss Störfallverordnung (StFV) durchzuführen. Etwa die Hälfte der Kantone entsandte Teilnehmer zu diesem Workshop, was von einem echten Interesse zeugt. Da der Aufwand für die Einrichtung und den Betrieb von automatischen Zählanlagen jedoch beträchtlich ist, beabsichtigen die Kantone nicht, diese in naher Zukunft einzusetzen.

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



Zentrale Anlaufstelle

Ziele der Massnahme

Die Massnahme M7 zielt auf eine klare Kommunikation zum Thema GGT über den Simplonpass und insbesondere zu den Aktivitäten der Roadmap 2025 ab. Zu diesem Zweck ist die einzige Anlaufstelle der Steuerungsausschuss (COPIL). Als vorsitzende Instanz des COPIL zentralisiert der Staat Wallis die ein- und ausgehenden Kommunikationen.

Mitteilungen

Die Regel, dass die externe Kommunikation über die Arbeit an der Roadmap ausschliesslich vom Lenkungsausschuss ausgeübt wird, funktioniert seit Beginn des Jahres 2023 gut. Sie hat es ermöglicht, auf Anfragen, insbesondere von Medien und der Politik, mit einer Stimme zu reagieren.

Die folgenden Dokumente, die aus den Aktivitäten der Roadmap hervorgegangen sind, wurden auf der Website des Staates Wallis veröffentlicht:

- GGT-Roadmap Simplon 2025, die Ende 2022 erstellt und vom UVEK validiert wurde;
- Aktivität 2023, Zwischenbericht (1. Halbjahr) und Jahresbericht;
- Aktivität 2024, Zwischenbericht (1. Halbjahr) und Jahresbericht (dieses Dokument).



Abschliessend

Schlussfolgerungen

Die im Jahr 2023 beobachteten Trends werden durch die im Jahr 2024 erzielten Ergebnisse der Massnahmen der Roadmap 2025 bestätigt:

- Die Walliser Schwerindustrie generiert nicht mehr als 10 -15% der gesamten GGT, die den Simplonpass passieren, was die Strategie des Rückgriffs auf die Schiene widerspiegelt, die die wichtigsten Walliser Industriestandorte seit über 25 Jahren verfolgen.
- Transporte von Gefahrgut der Epichlorhydrin-Gruppe - im Sinne der StFV und der Methoden des Risikoscreenings -, die von der Walliser Schwerindustrie verursacht werden, sind praktisch nicht vorhanden.
- Die seit August 2024 in St-Maurice durchgeführten zusätzlichen Zählungen sowie die Analyse, der vom BAZG bereitgestellten Daten zeigen, dass mehr als 50% der auf dem Simplonpass erfassten Gefahrguttransporte den Kanton Wallis nur durchqueren, um andere Regionen der Schweiz zu bedienen.
- Der hohe Anteil an neutralen orangefarbenen Tafeln, der am Simplonpass festgestellt wurde, deutet darauf hin, dass auf dieser Achse der Stückguttransport, der die Wirtschaft und die Bevölkerung des Wallis und der übrigen Schweiz bedient, vorherrschend ist.
- Die Anzahl der vom SVKZ Simplon kontrollierten ADR-Transporteinheiten (gefährliche Güter) steigt seit 2022 an, was die Priorität kennzeichnet, die der Kanton Wallis diesem Thema einräumt. Diese vermehrten Kontrollen sowie die Kontrollen der anderen SVKZ des ASTRA könnten den Rückgang der Verstösse gegen die ADR-Vorschriften erklären.

Weitere Umsetzung der Roadmap

Im Frühjahr werden die Informationen für den Verlagerungsbericht vom Herbst 2025 an das BAV weitergeleitet. Der Abschlussbericht der Roadmap 2025 ist für die erste Hälfte des Jahres 2026 geplant. Die Aktivitäten der Roadmap werden bis zum 31. Dezember 2025 fortgesetzt, darunter die folgenden Massnahmen:

- | | |
|-----------|---|
| M1 | Fortsetzung der Erhebungen der GGT der Walliser Schwerindustrie.
Suche nach Alternativen für Transporte für den Standort Siders/Chippis |
| M2 | Fortführung der ASTAG-Aktionen zu neutralen orangefarbenen Tafeln.
Fortsetzung der Informationssammlungen zu Bitumen |
| M3 | Fortsetzung der Strassenkontrollen durch das SVKZ Simplon.
Installation der Kontrollinfrastruktur in Gondo ab April 2025 |
| M4 | Fortführung der automatischen Zählungen in Simplon und St-Maurice.
Analysen zum besseren Verständnis der neutralen orangefarbenen Schilder |
| M5 | Beginn der Hauptarbeiten für das Kombiterminal in Monthey im Sommer 2025 |

+ Fortsetzung der Aktivitäten der Arbeitsgruppe DATA 2024.



©Shutterstock - Stefano Ember

Roadmap 2025

Jahresbericht 2024

COPIL GGT Simplon

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

April 2025