

AKTIVITÄTEN 01-2024 | ROADMAP 2025

Zwischenbericht des Programmausschusses (COPRO)

A9 SIMPLON

GEFAHRGUT- TRANSPORTE



CANTON DU VALAIS
KANTON WALLIS

scienceINDUSTRIES
SWITZERLAND



asphalt**suisse**



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

Präambel

Die Roadmap 2025 umfasst sieben Massnahmen, die darauf abzielen, die Risiken im Zusammenhang mit dem Gefahrguttransport (GGT) über den Simplonpass zu verringern. Diese Tätigkeiten begannen im Jahr 2023 und der Jahresbericht für diesen Zeitraum ist auf der Website des Staates Wallis verfügbar:

[Roadmap 2025 / Tätigkeitsbericht 2023](#)

Im laufenden Jahr werden die vom Staat Wallis und den Partnern - namentlich dem Bundesamt für Strassen (ASTRA) und dem Bundesamt für Verkehr (BAV), den Unternehmen der wichtigsten Walliser Industriestandorte, der Walliser Industrie- und Handelskammer WIHK, science-industries, der ASTAG und asphaltuisse - initiierten Aktivitäten weitergeführt.

Lediglich die Massnahme M6 zu den Kontrollen auf anderen Strassen wurde sistiert, da das dazu benötigte Interesse und Engagement der Kantone fehlt. Der vorliegende Zwischenbericht des Programmausschusses (COPRO) präsentiert die Ergebnisse, die in der ersten Hälfte des Jahres 2024 erzielt wurden. Er zeigt, dass sich die im letzten Jahr beobachteten Trends fortsetzen.

**Massnahmen für
die Reduzierung
der Risiken
im Zusammenhang mit
dem Transport
gefährliche Güter:**

M1

**Reduzierung
des Transports der
gefährlichsten Güter**



M2

**Freiwillige Meldung
von GGT
am Simplonpass**



M3

**Verstärkte
Sicherheitskontrollen
auf der A9 Simplon**



M4

**Monitoring
Simplon**



M5

**Infrastruktur
und intermodales
Angebot**



M6

**Kontrollen
auf den anderen
Hauptverkehrsachsen**



M7

**Anlaufstelle
Einzigiger Kontakt**





**REDUZIERUNG
DES TRANSPORTS DER
GEFÄHRLICHSTEN GÜTER**

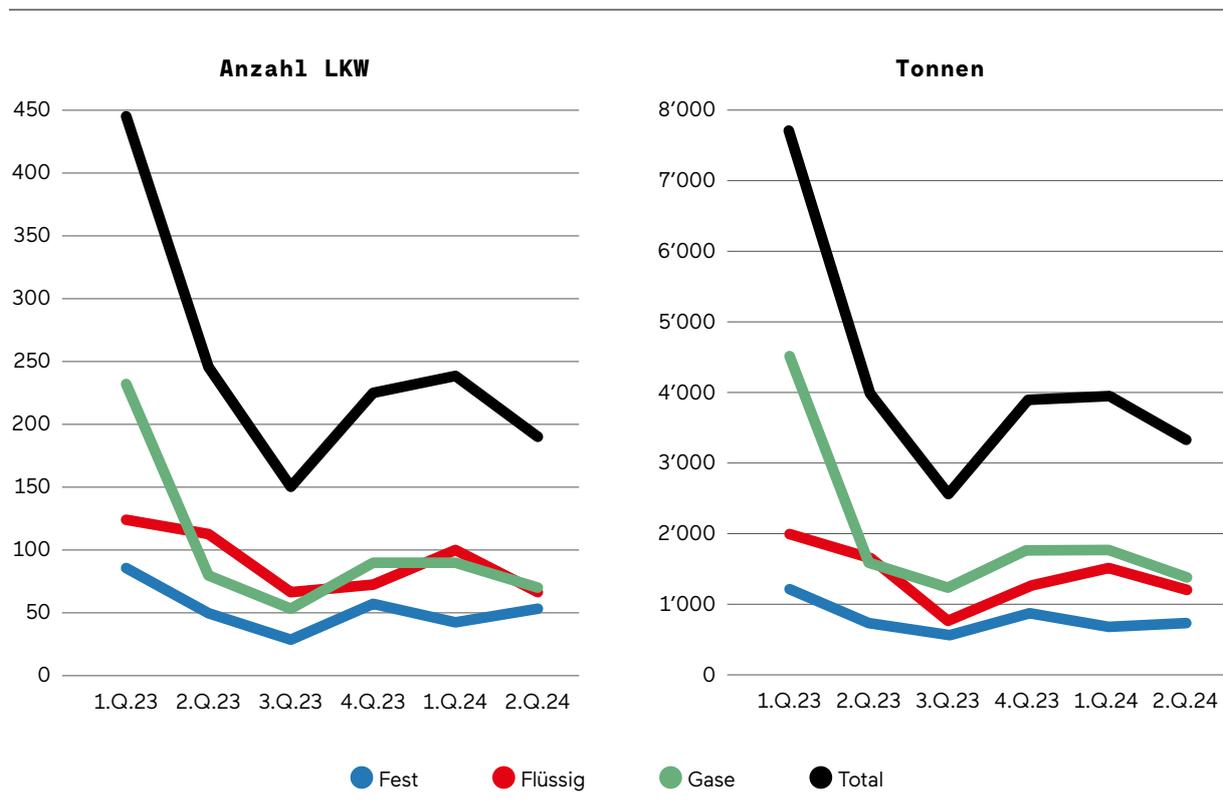
Die 14 Partnerunternehmen, die an den fünf Walliser Industriestandorten Evionnaz, Monthey, Siders, Visp und Gamsen tätig sind, setzten die Erhebung des Verkehrsaufkommens über den Simplonpass fort.

In diesem Zeitraum lassen sich die wichtigsten gesammelten Daten wie folgt zusammenfassen:

Transporte über den Simplonpass		2023	2024 S1 ^①
Gesamttransport von oder zu Walliser Industriestandorten	Anzahl	1'068	428
	Menge [t]	18'071	7'288
Davon Transport von Gütern der Epichlorhydrin-Klasse ^②	Anzahl	1	0
	Menge [t]	0.8	0

Der COPRO stellt fest, dass die von den Partnerunternehmen der Massnahme M1 gemeldeten Mengen an Gütern der Epichlorhydrin-Klasse^② weit unter den in den Vorjahren veröffentlichten Zahlen liegen. Er wird in den kommenden Monaten nach Wegen suchen, die diesen grossen Unterschied erklären könnten.

Die folgenden Grafiken zeigen die vierteljährliche Entwicklung der Anzahl der Transporte und der beförderten Tonnage.



Die Suche nach einer Alternative für den Transport einer Substanz, die zur Auflösung von Metallrückständen in Extrusionsanlagen verwendet wird (diese Aktion ist derzeit aufgrund der vorübergehenden Einstellung der Tätigkeit des betroffenen Unternehmens infolge der Behebung von Hochwasserschaden ausgesetzt) wird zurzeit durchgeführt.

Bei der letzten COPIL-Sitzung im März 2024 fragte das BAV, warum Flüssiggas nach Italien nicht auf der Schiene mit Tankwagen transportiert wird, obwohl dies anderswo in der Schweiz und in Europa üblich ist. Der COPRO setzte sich daher mit den betroffenen Unternehmen in Verbindung, um die Informationen, die sie bereits 2021-2022 vorgelegt hatten, aufzufrischen. Die Gründe für die Nutzung der Strasse sind dementsprechend folgende:

- Die Verlagerung des Transports von unter Druck verflüssigtem Gas auf die Schiene ist nicht nur möglich, sondern auch wirtschaftlich und ökologisch wünschenswert, sofern 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 aus logistischer Sicht die beste Lösung für diese Transporte die Einrichtung eines Angebots für den begleiteten kombinierten Verkehr (BKV) für 40 Tonnen schwere ADR-Fahrzeuge auf der Strecke Visp - Domodossola^③.
- Die Umsetzung dieser Verlagerung würde einen Ausbau des Cargo-Angebots durch den Simplontunnel und die Einrichtung geeigneter Entladeterminals in Norditalien erfordern, was aus heutiger Sicht seitens Unternehmer in Italien nicht in absehbare Zeit vorgesehen ist.

①

Aufgrund der stattgefundenen Überschwemmungen können die Daten von zwei Firma am Standort Siders erst im dritten Quartal nacherfasst werden. Aufgrund der Ereignisse werden hier jedoch tiefere Zahlen erwartet.

②

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

③

Das BAV weist darauf hin, dass die Rollende Landstrasse (Rola) aus wirtschaftlichen Gründen und aus Gründen der Subventionseffizienz auf Ende 2028 eingestellt werden könnte und es schwierig sei, ein solches Angebot als Rola auf der kurzen Strecke Visp - Domodossola zu betreiben.



FREIWILLIGE MELDUNG VON GGT AM SIMPLONPASS

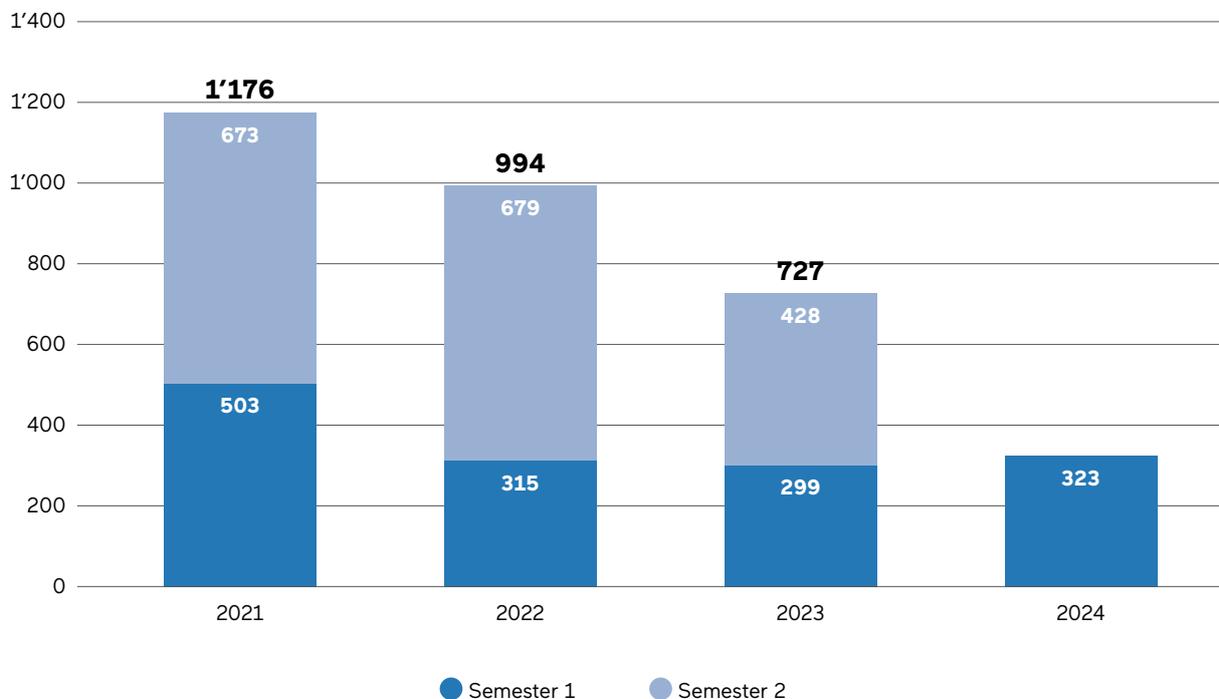
Bisher meldet nur der Dachverband asphaltuisse freiwillig die Bitumentransporte über den Simplonpass. Die gemeldete Zahl beträgt 323 für das erste Halbjahr 2024, was im Vergleich zum Durchschnitt 2021-2023 desselben Zeitraums einen Rückgang um 13% bedeutet.

Wenn man nur die ersten Halbjahre der beiden vorangegangenen Jahre betrachtet, ist die Zahl der Transporte stabil.

Die Schumacher Transporte AG, die im Bereich Bitumentransporte tätig ist, schätzt, dass der Rückgang anhalten wird. Die Firma Eni scheint die Bitumenproduktion in Livorno endgültig eingestellt zu haben und hat einen Prozess eingeleitet, um in Zukunft eine Bioraffinerie zu betreiben⁴.

Der Spediteur stellt fest, dass es derzeit schwierig sei, in Italien Qualitätsbitumen zu einem wettbewerbsfähigen Preis zu finden. Die Anzahl seiner Transporte über die Alpen sei daher zugunsten von Transporten von und nach Deutschland zurückgegangen.

**Bitumentransporte
2021-2024**



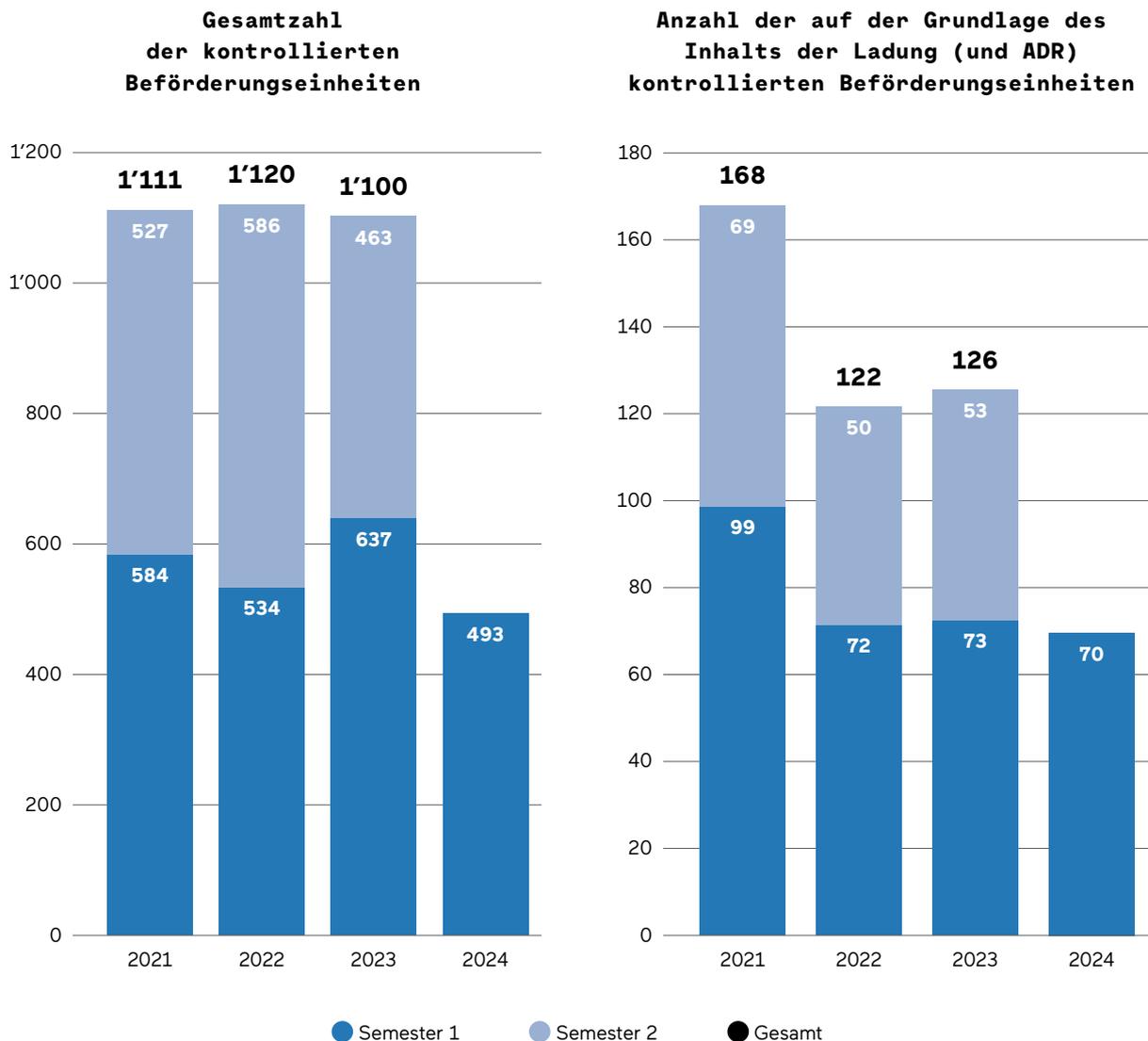
⁴
Vgl. Webseite von Eni:
<https://www.eni.com/en-IT/media/press-release/2024/09/eni-construction-biorefinery-livorno-will-begin-soon.html>



VERSTÄRKTE SICHERHEITS- KONTROLLEN AUF DER A9 SIMPLON

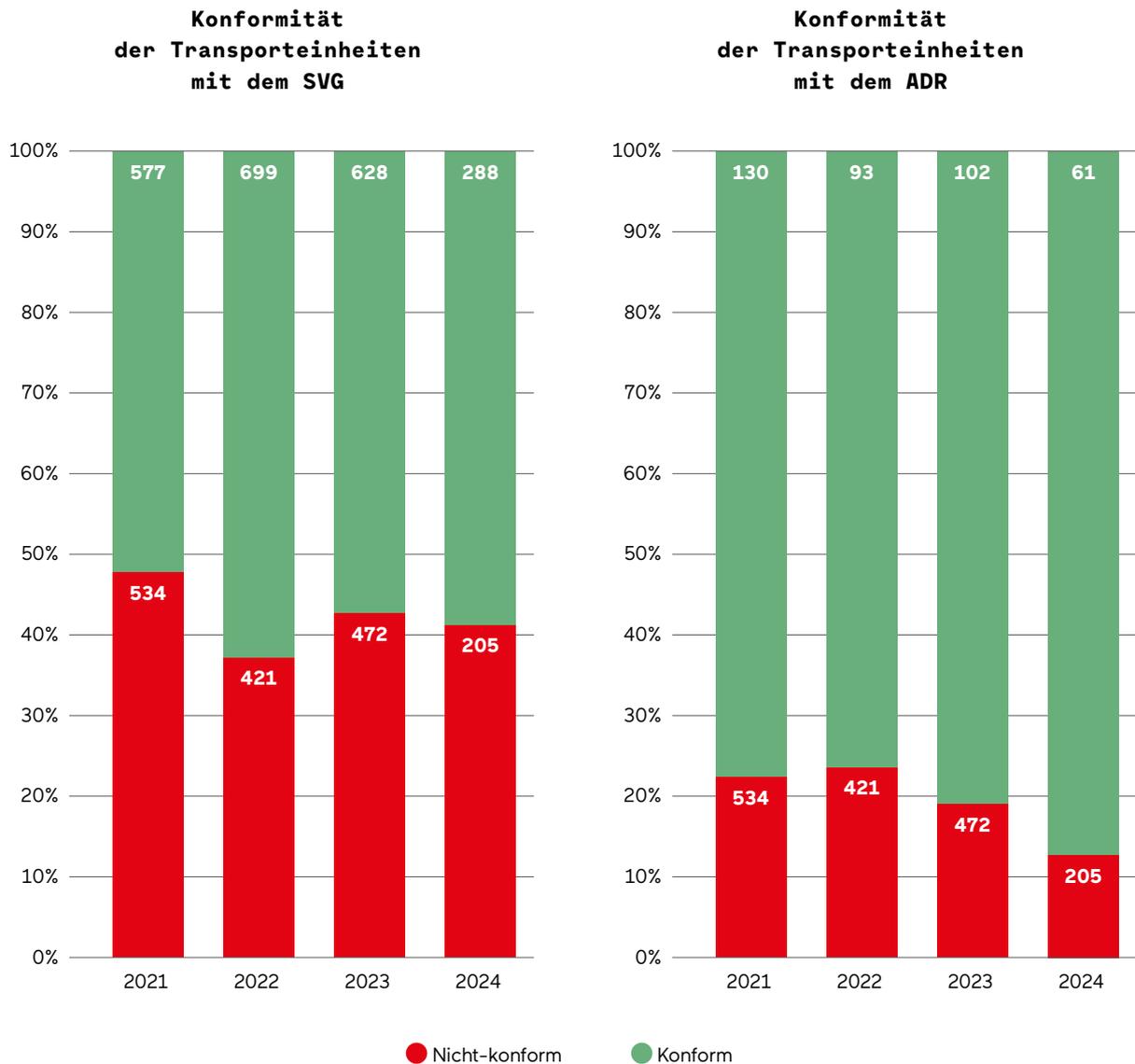
Das Schwerverkehrskontrollzentrum (SVKZ) A9 Simplon hat für das erste Halbjahr 2024 die Statistik der durchgeführten Kontrollen übermittelt. Die Daten stammen aus dem Tool, das das ASTRA dem Personal des SVKZ zu diesem Zweck zur Verfügung stellt. Diese ermöglichen einen Einblick in die Beförderungseinheiten, die nicht den Vorschriften des ADR (Agreement concerning the International Carriage of Dangerous Goods by Road) entsprechen, deren Anteil zwischen 10% und 24% der kontrollierten Einheiten schwankt. Es scheint sich ein rückläufiger Trend beim Anteil der nicht konformen Transporte abzuzeichnen.

Die nachfolgenden Grafiken zeigen die Entwicklung der Anzahl der vom SVKZ kontrollierten LKW sowie die Anzahl der kontrollierten Gefahrguttransporte (ADR-Transporteinheiten nach der Terminologie des SVKZ).



Es fällt auf, dass die Zahl von 493 kontrollierten Lastwagen im ersten Halbjahr 2024 weniger als die Hälfte des Durchschnitts der Vorjahre beträgt. Dies lässt sich dadurch erklären, dass im Berichtszeitraum etwa 30 Sperrungen des Simplonpasses stattfanden, die jeweils zwischen einer Stunde und einem Tag gedauert haben.

Die in den folgenden Grafiken dargestellten Statistiken zeigen, dass der Anteil der Anzeigen im Zusammenhang mit dem ADR deutlich niedriger ist als der Anteil der Anzeigen im Zusammenhang mit dem Strassenverkehrsgesetz (SVG). Dies könnte darauf hindeuten, dass die Vorschriften im Bereich Gefahrgut insgesamt besser eingehalten werden als die Vorschriften der Strassenverkehrsgesetzgebung.

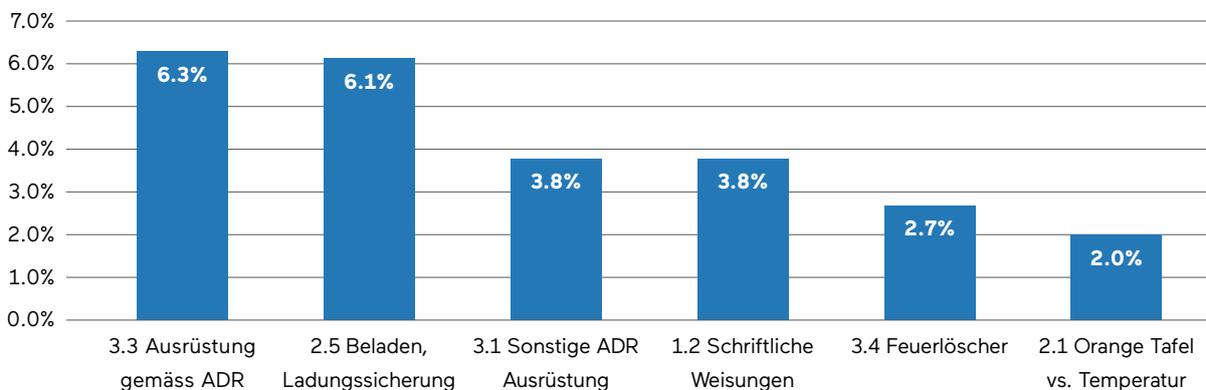


Eine weitere interessante Information ist die Anzahl der Kontrollpunkte, die bei jedem Gefahrguttransport vom Team des SVKZ A9 Simplon überprüft wird. Die Checkliste des ASTRA (basierend auf einer EU-Richtlinie) umfasst 22 Kontrollpunkte. Da nicht alle diese Punkte auf alle Transporte zutreffen, werden im Durchschnitt 17 Punkte pro ADR-Lastwagen kontrolliert, d.h. rund 2'300 pro Jahr. Eine Analyse dieser kontrollierten Punkte zeigt eine rückläufige Tendenz des Prozentsatzes der Nichtkonformitäten.

Anzumerken ist, dass nicht alle der am häufigsten festgestellte Verstösse ein Unfallrisiko darstellen. Nur Mängel bei der Beladung und Sicherung können zu Unfällen führen.

Aus Sicherheitsgründen müssen Nichtkonformitäten dennoch beachtet werden, da sie im Falle eines Unfalls eine rechtzeitige und gezielte Reaktion ermöglichen. Sie betreffen vor allem die Frachtpapiere und die Ausrüstung des Lastwagens:

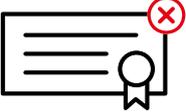
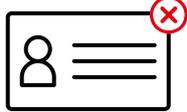
Häufigste ADR-Nichtkonformitäten (2021 bis 2024)



Schliesslich listet die Kantonspolizei Wallis seit Anfang 2024 problematische Situationen auf, die das Bremssystem von Lastwagen mit Gefahrgut betreffen. In der ersten Hälfte des Jahres 2024 wurden vier Anzeigen aus den folgenden Gründen ausgesprochen:

- defekte Betriebs- und Feststellbremse, abgenutzte Bremsen, übermässige Beanspruchung der Bremsen und nicht angepasste Geschwindigkeit auf Strassen mit starkem Gefälle
- Übermässige Beanspruchung der Bremsen und nicht angepasste Geschwindigkeit auf Strassen mit starkem Gefälle
- Defekte Betriebs- und Feststellbremse
- Defekte Betriebsbremse und abgefahrene Reifen

Wenn die Verstöße gegen das SVG oder das ADR die Sicherheit des Transports (und damit die Sicherheit der anderen Verkehrsteilnehmenden und der Anwohnenden) berühren, werden die Fahrzeuge bis zur Behebung des oder der festgestellten Mängel stillgelegt oder zur Behebung in eine Werkstatt begleitet. Dies betrifft insbesondere die folgenden Verstöße:

ADR	LCR
 Ladung und ihre Sicherung	 Technische Ursachen (Bremsen, Reifen, Lenkanlage, Manipulationen am Abgasnachbehandlungssystem)
 Fehlende Schulungsbescheinigung für den Fahrer (ADR-Ausweis)	 Fehlende Fahrberechtigung (Führerausweis)
 Fehlende Zulassungsbescheinigung für das Fahrzeug	 Alkohol-, Medikament- oder Drogenkonsum
 Fehlen der Begleitpapiere für die Ladung	 Überlast
 Kennzeichnung der Fahrzeuge und/oder der Ladung, usw.	 deutliche Überschreitung der Ruhezeit, usw.

Zu den weiteren Zahlen, die von den SVKZ-Betreibern mitgeteilt wurden, gehört, dass auf der A9 Simplon zwischen dem 1. Januar 2018 und dem 30. Juni 2024 kein Unfall mit Gefahrguttransporten registriert wurde.

In den kommenden Jahren wird die Verstärkung der 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 einfahrenden Lastwagen besser zu kontrollieren, bevor sie die Fahrt auf der Simplonstrasse auf Schweizer Seite antreten.



**MONITORING
SIMPLON**

Das Bundesamt für Strassen (ASTRA) setzt das GGT-Monitoring auf dem Simplonpass mit der Anlage am Südportal des Kulm-Tunnels fort.

Während die Trendforschungen im Jahresbericht 2023 teilweise auf Hochrechnungen basieren mussten, stützen sich die folgenden Analysen ausschliesslich auf die von der inNET Monitoring AG im Auftrag des ASTRA erhobenen Daten. Diese Daten ermöglichen erstmals einen Vergleich des Zeitraums vom 1. August bis zum 31. Juli (12 Monate) für die Jahre 2015-2016 und 2023-2024^⑤.

Die nachfolgende Tabelle zeigt, dass der Schwerverkehr im Vergleich zu 2015-2016 stabil geblieben ist, während die Anzahl der Gefahrguttransporte um 6.3% gesunken ist. Die Anzahl der Transporte mit neutralen orangefarbenen Warntafel ist relativ stark angestiegen. Diese Veränderungen sind auch in den folgenden Grafiken (blaue Balken) dargestellt.

Zeitraum von August bis Juli	2015-2016^⑤	2023-2024^⑦	Veränderung
Anzahl der Lastkraftwagen (LKW)	108'463^⑥	108'475	+0.1%
Anzahl der GGT	9'834	9'214	-6.3%
Prozentualer Anteil von GGT im Vergleich zu LKW	9.3%	8.5%	↘
Leere GGT mit orangefarbener Warntafeln	5'565	6'408	+15.2%
Prozentualer Anteil Leertransporte mit orangefarbener Warntafeln	56.6%	69.5%	↗

^⑤ Für diese Datenreihe weist die inNET Monitoring AG in ihren Berichten aus, dass die Richtigkeitsrate der Kamera für die Erkennung eines tatsächlich vorhandenen Gefahrgutschildes zwischen 70.8 und 85.5% liegt.

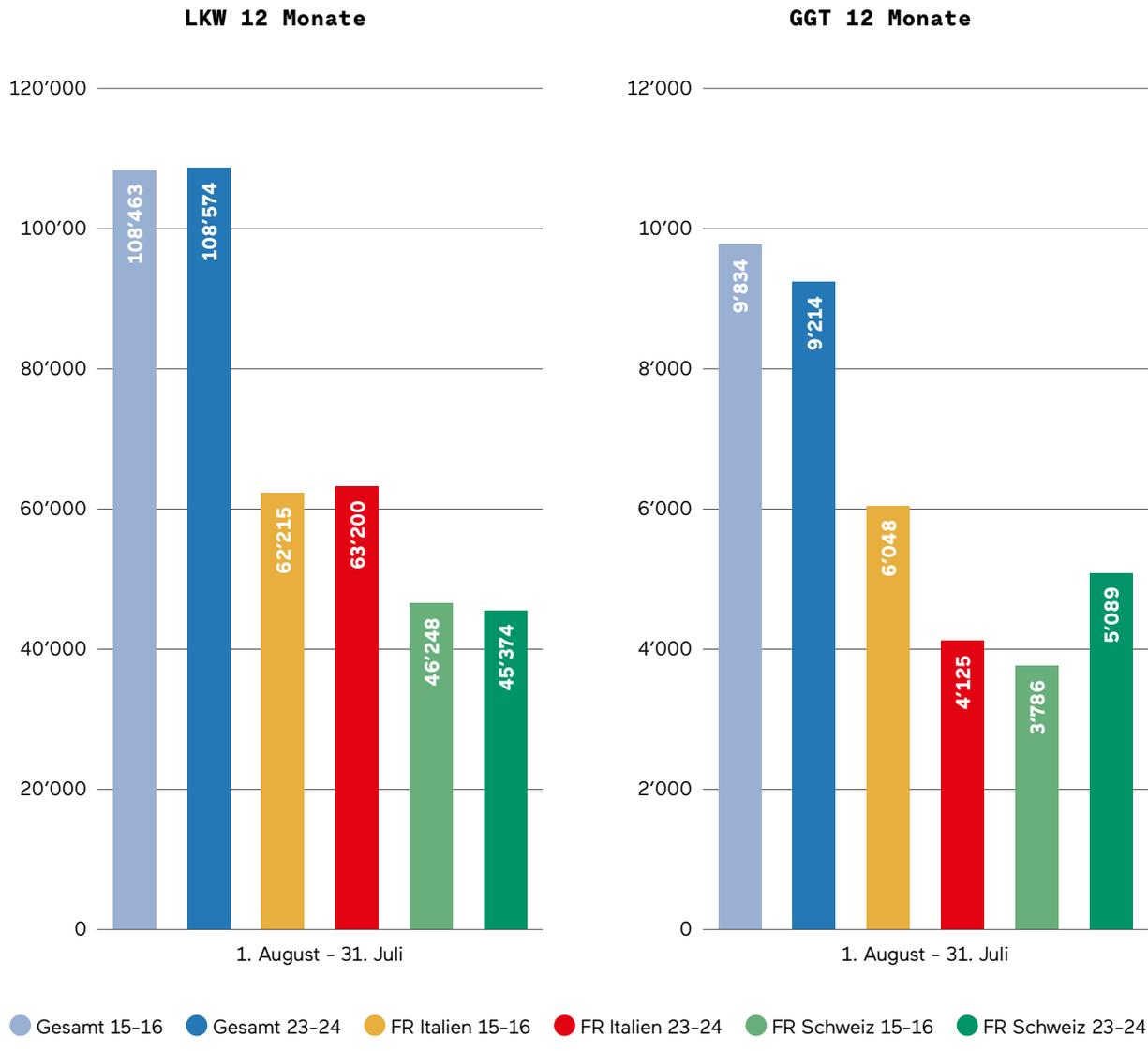
^⑥ Auszüge aus dem Abschlussbericht der Zählungen 2015-2016 (Projekt 130048 / F2 Operative Sicherheit [opSi] 2013 - 2017: Automatische Gefahrguterfassung am Simplon). Dieser kann beim ASTRA angefordert werden.

^⑦ Auszüge aus den inNET-Berichten, die für die Zeiträume Juni 2023 bis August 2024 vorgelegt wurden.

^⑧ Der oben ausgewiesene Wert (Anzahl der LKW) wurde gegenüber den vorherigen Berichten der Roadmap korrigiert. Dieser Wert, welcher die Anzahl der LKW zu tief ausgewiesen hatte, war auch bereits im Abschlussbericht der Zählung 2015-2016 enthalten und war so in die Berichte der Roadmap übernommen worden.

Die inNET-Berichte liefern Daten für jede der Fahrtrichtungen (FR), die wie folgt bezeichnet werden: «FR Visp» und «FR Gondo». Da diese beiden Orte nicht ausschliesslich die endgültigen Ziele der Transporte sind, wird in diesem Bericht von «FR Schweiz» (alle Transporte aus Italien in Richtung Rhonetal und die Schweiz) und «FR Italien» (alle Transporte aus der Schweiz in Richtung Simplon Pass/Gondo/Italien) gesprochen. Es ist anzumerken, dass ein kleiner Teil der Transporte nach Italien in Gondo Halt macht (z. B. Heizöl, Benzin für die Tankstellen).

In der folgenden Grafik ist ausserdem ein starker Rückgang der Transporte in die Fahrtrichtung Italien (orange Balken) und ein recht deutlicher Anstieg der Transporte in die Fahrtrichtung Schweiz (grüne Balken) zu erkennen.



Eine der grossen Unbekannten der Zählungen am Simplon betrifft die Herkunft und das Ziel der Transporte. Das ASTRA hat deshalb das Monitoring am Simplonpass mit einer zweiten automatischen Zählanlage in St-Maurice ergänzt. Damit soll unter den Lastwagen, die den Simplonpass überqueren, zwischen solchen unterschieden werden, die das Wallis bedienen, und solchen, die sich im Transit befinden und das Walliser Territorium nur durchqueren. Die ersten gesammelten Daten werden derzeit noch vom ASTRA validiert und werden im nächsten Bericht erscheinen.



INFRASTRUKTUR UND INTERMODALES ANGEBOT

Der Kanton Wallis setzt all seine Bemühungen fort, eine Strategie für den Schienengüterverkehr bis 2050 zu entwickeln. Eine im März 2024 abgeschlossene Studie hat gezeigt, dass zahlreiche Branchen verstärkt auf die Schiene zurückgreifen könnten, aber auf eine immer wiederkehrende Schwierigkeit stossen: die unzureichenden Rahmenbedingungen, die eine Verlagerung begünstigen.

Ebenso wie im öffentlichen Personenverkehr braucht 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 konkurrenzfähigen kommerziellen Geschwindigkeit gegenüber der Strasse
- 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.

Die derzeit unzureichende Infrastruktur und das unzureichende Angebot an intermodalen Verkehrsmitteln erklären unter anderem, warum der Transport von Flüssiggas, das am Industriestandort Visp produziert wird, nach Italien auf der Strasse erfolgt (siehe Massnahme M1).

Im Unterwallis wurde die Baugenehmigung für das Kombiterminal Monthey (TCM) im Jahr 2023 erteilt, und der Bau soll noch in diesem Jahr beginnen, um in der ersten Hälfte des Jahres 2027 in Betrieb genommen zu werden. Der Baubeginn steht noch unter dem Vorbehalt der Kreditfreigabe durch das BAV. Das entsprechende Gesuch der TCM wird derzeit vom BAV geprüft. Ein Entscheid steht noch aus.

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 die Entwicklung eines neuen Terminals.

M6

KONTROLLEN AUF DEN ANDEREN HAUPTVERKEHRS- ACHSEN

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

Wie im Jahresbericht 2023 informiert, ist diese Massnahme derzeit sistiert.

M7

ZENTRALE ANLAUFSTELLE

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 Politikern, mit einer Stimme zu reagieren.

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



FAZIT UND WEITERES VORGEHEN

Die im Jahr 2023 beobachtete Entwicklung wird durch die Ergebnisse der Massnahmen der Roadmap 2025, die in dieser ersten Hälfte des Jahres 2024 erzielt wurden, bestätigt:

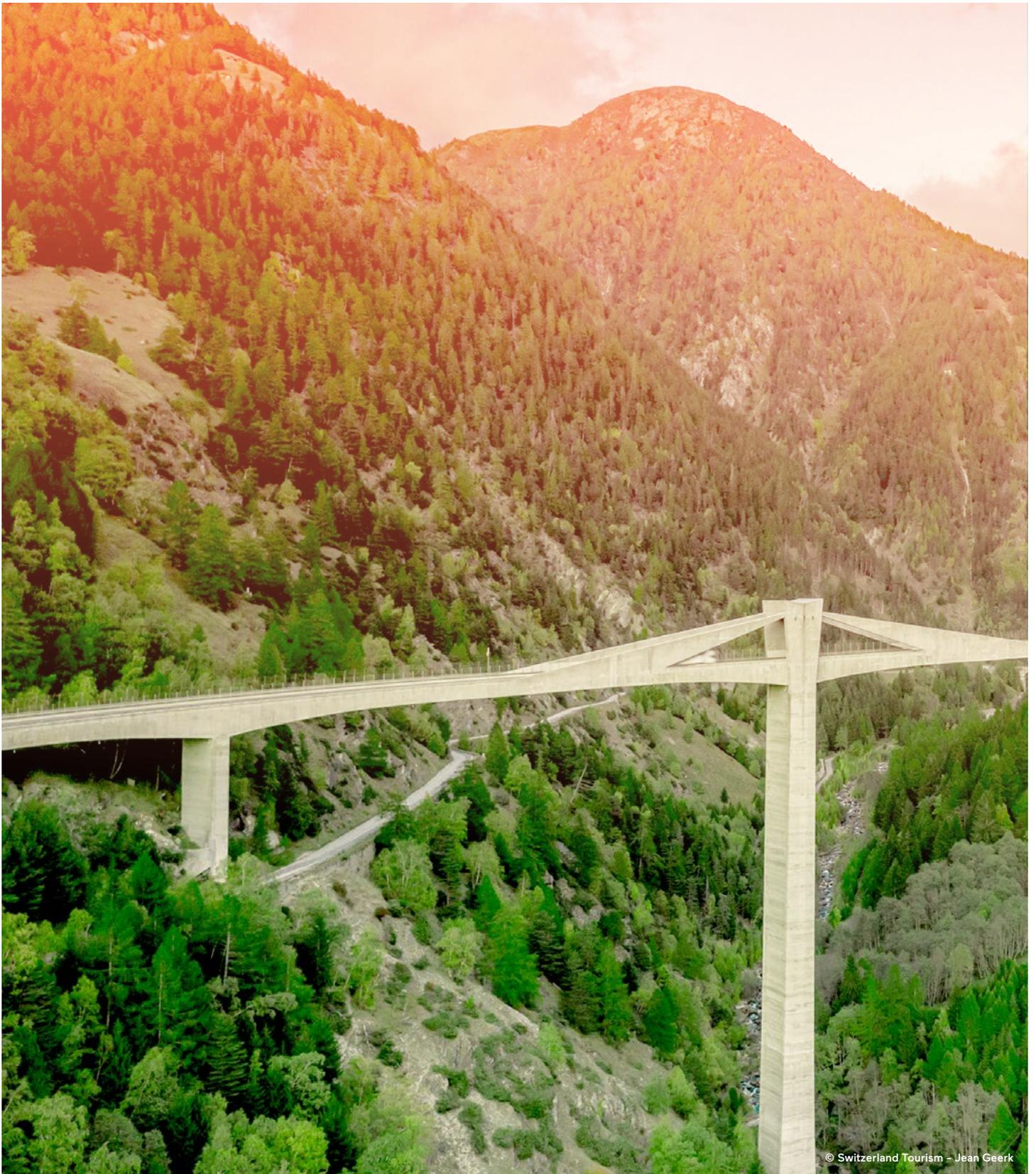
- Die Walliser Schwerindustrie verursacht etwa 10% bis 15% der gesamten Anzahl an GGT, die über den Simplonpass fahren.
- Gemäss den Erhebungen aus der Massnahme M1 sind die von der Walliser Schwerindustrie verursachten Transporte von Gütern der Epichlorhydrin-Klasse - im Sinne der StFV - praktisch nicht vorhanden. Die COPRO wird in den kommenden Monaten die Abweichungen zwischen den durch die Massnahme M1 ermittelten Zahlen und den in den Vorjahren veröffentlichten Zahlen untersuchen.
- Der hohe Anteil an neutralen orangefarbenen Warntafeln deutet darauf hin, dass der Einzelhandel, der die Wirtschaft und die Bevölkerung des Wallis bedient, überwiegt.
- Die Arbeit des SVKZ A9 Simplon ist konstant und könnte den Rückgang der Verstösse gegen die ADR-Vorschriften erklären.

Die Verbesserungsmassnahmen werden mit den unter jeder Massnahme genannten weiteren Analysen und Aktionen fortgesetzt.



DISCLAIMER

Der Programmausschuss «Gefahrguttransporte am Simplon» (CORPO) ist für die operative Umsetzung der Roadmap 2025 zuständig. Er setzt sich aus Vertretern des Kantons Wallis, des Bundesamtes für Strassen, des Bundesamtes für Verkehr, der ASTAG, von scienceindustries, der Walliser Industrie- und Handelskammer sowie den betroffenen Unternehmen zusammen. Der vorliegende Bericht wurde vom Steuerungsausschuss zur Kenntnis genommen.



Roadmap 2025
Aktivitäten 01-2024
COPRO GGT Simplon
Mit der Unterstützung von E-AS SA
und dem Grafikdesign von Shirlene Terrapon
Oktober 2024