

Factsheet «Gefahrgut-Transporte Simplon»

03.03.2022

Warenverkehrsfreiheit zugunsten des Standorts Schweiz

Der Bundesrat hat die Gefahrguttransporte auf der Simplonstrasse mehrfach als sicher beurteilt. Gemäss Verlagerungsbericht vom November 2021 plant er nun eine Vernehmlassung zu einem Gefahrguttransport-Verbot am Simplon, falls mittels Selbstverpflichtung zwischen dem Kanton Wallis und der dortigen Industrie keine Reduktion erwirkt werden kann – eine verfehlte Auflage, zumal die Walliser Industrie den Pass für Gefahrguttransporte kaum nutzt. Zudem wäre die Kompatibilität eines Verbots mit internationalen Abkommen zweifelhaft. Die Warenverkehrsfreiheit ist für den Standort Schweiz von zentraler Bedeutung, weshalb weiterhin Gefahrgüter über die bereits heute hervorragend gesicherte Simplon-Passstrasse möglich sein müssen.



Bedeutung der Simplon-Passstrasse

Gefahrguttransporte im alpenquerenden Schwerverkehr unterliegen der Verordnung über die Beförderung gefährlicher Güter auf der Strasse ([SDR](#)). Durch den Grosse St. Bernhard-Tunnel, den Gotthard-Tunnel sowie den San Bernardino-Tunnel dürfen grundsätzlich keine Gefahrguttransporte abgewickelt werden. Allerdings sind für den Gotthard- und den San Bernardino-Tunnel Ausnahmewilligungen möglich. Der Weg über den Simplon ist die einzige, das ganze Jahr über zur Verfügung stehende Möglichkeit für den alpenquerenden Schwerverkehr von Gefahrgut auf der Strasse. Zudem ist die Simplon-Passstrasse für die Industrie der Genfersee-Region die kürzeste Strassenanbindung an den italienischen Markt.

Investitionen in die Sicherheit am Simplon Pass

Zur Erhöhung der Sicherheit wurde in den letzten Jahren sehr viel in die Simplon-Strasse investiert. Neben dem Bau von zwei Notbrems Spuren wurden diverse Verkehrssicherheitsmassnahmen wie reduzierte Tempolimiten, Überholverbote und verbesserte Strassenmarkierungen umgesetzt. Rückhaltebecken sollen im Störfall Löschwasser, Öl, Benzin und andere Stoffe auffangen, damit sie nicht versickern und die Umwelt verschmutzen. An der Simplon-Strasse existieren mittlerweile 12 Rückhaltebecken. Gemäss Bundesamt für Strassen [ASTRA](#) gilt der Simplon als der bestausgebaute Passübergang der Schweiz.

Bundesrat: Sicherheitsmassnahmen hinreichend sicher

In den letzten Jahren gab es diverse parlamentarische Vorstösse bezüglich Gefahrguttransporten über den Simplon. Die bundesrätliche Antwort bzw. die parlamentarische Abstimmung führte jeweils zu einer Ablehnung. Im Jahre 2015 schrieb der Bundesrat zu [Postulat 14.4170](#): «Der Bundesrat hat anlässlich früherer Vorstösse zur Simplon-Passstrasse mehrfach dargelegt, dass er den aktuellen Gefahrgutverkehr auf der Simplon-Passstrasse unter Berücksichtigung der getroffenen Sicherheitsmassnahmen als hinreichend sicher beurteilt.» Zur Erreichung der Verlagerungsziele von der Strasse auf die Bahn ist ein allfälliges Transportverbot für Gefahrgüter über den Simplon kaum relevant, betragen doch die Gefahrguttransporte am Simplon nur knapp über 1% aller alpenquerenden Strassentransporte.

Verfehlte Selbstverpflichtung zwischen Kanton Wallis und Industrie

Die vom Bundesrat gemäss [Verlagerungsbericht 2021](#) vorgesehene Vernehmlassung zur Ausgestaltung und Umsetzung eines Fahrverbots für Gefahrgüter am Simplon, falls zwischen dem Kanton Wallis und der dortigen Industrie mittels einer Selbstverpflichtung keine griffigen Massnahmen zur Reduktion der Gefahrguttransporte am Simplon ergriffen werden, ist verfehlt. Das geforderte Verbot ist weder ein Thema der Walliser Chemie (Anteil <10%) noch der gesamten Walliser Industrie (Anteil < 20%). Das geforderte Verbot trifft stattdessen die gesamte Schweiz. Die Gründe für ein Verbot spezifisch für den bestausgebauten Passübergang der Schweiz sind nicht nachvollziehbar.

Datenbasis zu Gefahrguttransporten am Simplon

Gemäss [Verlagerungsbericht 2017](#) gab es im Jahr 2016 rund 11'000 Gefahrguttransporte über den Simplon. Eine Gefahrgutanalyse von 2019 im [Verlagerungsbericht 2021](#) zeigt auf, dass es sich bei 71.8 % um Import/Export- und bei 28.2% um Transitfahrten handelt. Gemäss der gleichen Analyse betreffen 60.9% der Transporte die Genfersee-Region (Genf/Waadt/Wallis).

Im durch den Bund in Auftrag gegebenen Risikovergleich von 2019 wird darauf hingewiesen, dass sich die Daten aus 2014 vom Bundesamt für Verkehr stark von denjenigen vom Bundesamt für Strassen unterscheiden und empfohlen, die Daten zu den transportierten Gütern nochmals detailliert zu erfassen.

In den Medien wurde bezüglich Gefahrguttransporte am Simplon von 12'000 Tonnen Epichlorhydrin berichtet. Hier wurde fälschlicherweise auf den zugewiesenen Leitstoff gemäss Störfallverordnung (unter «Leitstoffe» zusammengefasste Stoffgruppen) verwiesen. Es liegen keine aktuellen Informationen vor, welche Art von Gefahrgütern über den Simplon transportiert werden.

Risikovergleich einer Verlagerung

Der durch den Bund in Auftrag gegebene [Risikovergleich](#) bezüglich der Verlagerung der Gefahrguttransporte von der Strasse auf die Schiene von 2019 auf Basis der Mengenangaben aus 2014 zeigt auf, dass sich durch eine Verlagerung der Gefahrguttransporte über den Simplon auf die Schiene bei der Grundwassergefährdung keine relevanten Auswirkungen zeigen. Bei der Personensicherheit würde sich eine leichte Gefährdungserhöhung ergeben, was sogar gegen eine Verlagerung spricht. Bezüglich Oberflächengewässer könnte eine Gefährdungsreduktion erzielt werden, dies jedoch aufgrund des fraglichen, hohen Anteils der Leitstoffgruppe Epichlorhydrin von 36%. Im schweizerischen Mittel wird nur 1% der Transporte dieser Leitstoffgruppe zugewiesen. In der Schlussfolgerung wird empfohlen, vor einer allfälligen Verlagerung eine detaillierte Erhebung der Gefahrstoffmengen und Aufteilung nach Leitstoff durchzuführen.

Fehlende Datenlage und Kompatibilität mit internationalen Abkommen

Nach Artikel 4 der Verordnung über die Beförderung gefährlicher Güter auf der Strasse ([SDR](#)) gelten für die Beförderung gefährlicher Güter auf der Strasse auch im nationalen Verkehr die Bestimmungen des Übereinkommens über die internationale Beförderung gefährlicher Güter auf der Strasse ([ADR](#)). Ausnahmen und Abweichungen vom ADR und weitere Vorschriften, die nur für nationale Transporte gelten, sind in Anhang 1 geregelt (Art. 5 Abs. 1 SDR). Es gilt zu beachten, dass der Binnenverkehr am Simplon mengenmässig nicht relevant ist und es sich hier praktisch nur um internationalen Verkehr handelt.

Neben dem ADR ist als weitere internationale Grundlage für die vorliegende Fragestellung die Vereinbarkeit mit dem Landverkehrsabkommen zu prüfen. Gestützt auf das Abkommen zwischen der Schweizerischen Eidgenossenschaft und der Europäischen Gemeinschaft über den Güter- und Personenverkehr auf Schiene und Strasse vom 21. Juni 1999 ([LVA](#)) sind insbesondere die in Art. 32 LVA festgehaltenen Grundsätze im Rahmen des weiteren Vorgehens einzuhalten. Es ist fraglich, inwieweit sich die Anpassung internationaler Abkommen durchsetzen lassen, dessen Begründung auf mangelnden Daten basiert. Der Bundesrat hatte 2015 in seiner Antwort zu [Postulat 14.4170](#) festgestellt, dass ein generelles Obligatorium für den Bahnverlad gefährlicher Güter am Simplon kaum durchführbar sei.