

riger Löscheinsatz auf 2200 Meter über Meer

für uns speziell»

gepflügt, aber höchstens für die Breite herkömmlicher Geländewagen. Den Löschfahrzeugen blieb der Weg bis zum brennenden Haus versperrt. «Die ganze Situation war



«Auch das Feuer (arbeitet) sehr, sehr schnell – leider»

Patrick Steffen, stv. Kommandant

auch für uns speziell», sagt Patrick Steffen im Gespräch. Laut dem

stellvertretenden Kommandanten der Stützpunktfeuerwehr Zermatt dauerten die Löscharbeiten dann bis weit in den Samstagmorgen hinein. Die Minusgrade von drei bis vier Celsius sowie der eisige Wind durchdrangen bald die Einsatzkleider. «Wir lösten uns im Schichtbetrieb ab, damit wir uns zwischendurch wieder etwas aufwärmen konnten. «Auch die Schneemassen erschwerten den Einsatz. Aufgrund der grossen Last auf dem Dach konnte der Brand nur von aussen bekämpft werden. «Die Sicherheit unserer Leute geht vor», so Steffen. Und prompt: Das Dach stürzte komplett ein.

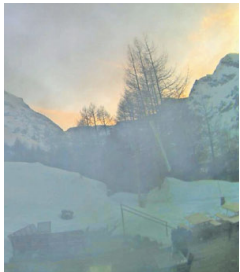
Grosser Sachschaden

Solange es die Sicht zulies, wurde die Feuerwehr aus der Luft mit einem Heli der Air Zermatt unterstützt. Am Boden zapften die Löschtrupps die vorhandene Trinkwasserleitung an. Bei der

Wasserversorgung stiess man bisweilen an die Grenzen, da die Möglichkeiten nicht mit denen in bewohnten Gebieten zu vergleichen sind. Auch das Herausfordern bei solchen Einsätzen an abgelegenen Orten. Erst später konnte man von den Leitungen der Beschneigungsanlage profitieren, die aufgrund der ausreichenden Schneesituation nicht in Betrieb war. Mit der Alarmierung sowie den internen Abläufen zeigt sich Steffen zufrieden. Gleichzeitig bedauert er, dass man den Brand «nur» noch kontrollieren konnte und das Bergrestaurant sehr stark beschädigt worden sei, zu stark wüteten die Flammen. Steffen: «Auch das Feuer (arbeitet) sehr, sehr schnell – leider.» Die Brandursache ist derweil noch nicht geklärt. Die Brandpolizei wird heute am Schadensplatz erwartet. Eine Untersuchung wurde eingeleitet. **dab**



FOTOS ZV



auf der Webcam um 20.05 Uhr (links), rund 40 Einsatzkräfte standen die ganze Nacht im Einsatz, lösten sich im Schichtbetrieb ab (Mitte), am Samstag wurde das Ausmass der Zerstörung sichtbar.



ich

erklärt



Totalschaden. Der ausgebrannte Maschinenraum. FOTO SUST

das Transformatoröl kam es zu keinen Schäden an der Bahninfrastruktur. Die Lokomotive allerdings erlitt Totalschaden. Die beiden Lokführer blieben unverletzt. Zu einem vergleichbaren Vorfall ist es bereits am 8. März 2016 in Fiesch gekommen. Aufgrund des Vorfalls in Hohtenn hat die SUST eine Sicherheitsempfehlung an das zuständige Bundesamt für Verkehr gerichtet. Darin heisst es, das BAV solle die Halter von Triebfahrzeugen mit einem Stufenschalter des betroffenen Typs dazu auffordern, Massnahmen zu treffen, die nach einer Stufenschalterexplosion die Entstehung oder Ausbreitung eines Brandes aufgrund der Freisetzung von entflammenden Flüssigkeiten oder Gasen aus Lecks verhindern oder die Auswirkungen reduzieren. **map**

Verkehr | 87 Prozent der Gefahrgut-Transporte wählen die Simplonroute

«Problem endlich anpacken»

SIMPLONPASS | Nicht zum ersten Mal forderte die Alpen-Initiative übers Wochenende ein Verbot für Gefahrgut-Transporte über den Simplon. Ihre Kritik am Bundesrat verbanden die Aktivisten mit einer Protestaktion auf der Passhöhe.

«Stop toxique» – Stopp Gefahrgut – ist auf dem grossen Verbotsschild zu lesen, das Mitglieder der Alpen-Initiative am Samstag neben dem Hotel Monte Leone mit biologisch abbaubarer Lebensmittelfarbe in den metertiefen Schnee gemalt haben. Ein Aufruf, sozusagen als Mahnmal an die rund 30 Gefahrgut-Transporte, die täglich den Pass queren.

Einziger Pass ohne Verbot

Während im Jahr 2000 noch einige Hundert Lkw mit gefährlicher Ladung den Simplon befahren hätten, seien es heute mehr als 10 000, kritisierte Vorstandsmitglied Brigitte Wolf. Eine «tickende Zeitbombe» für Anwohner und Umwelt, wie etwa der 2015 in Gamsen verunfallte, mit Aceton beladene Camion bewiesen habe.

Hinzu komme, dass der Simplonpass in der Schweiz die einzige alpenquerende Strasse sei, auf der Gefahrgut-Transporte zugelassen seien. Da über den Gotthard, den San Bern-



Stop toxique. Täglich queren 30 Gefahrgut-Transporte den Simplonpass. Mitglieder der Alpen-Initiative fordern ein Verbot. FOTO KEYSTONE

ardino und den Grosse Sankt Bernhard prinzipiell keine gefährliche Ladung transportiert werden dürfe, wählten heute 87 Prozent aller Gefahrgut-Transporte die Simplonroute. Die restlichen 13 Prozent seien durch Sonderbewilligungen zu erklären, informierte Wolf. Im Rahmen ihrer Protestaktion forderte die Alpen-Initiative

deshalb erneut ein Verbot für derartige Transporte via Simplonpass, denn, so ist man überzeugt: «Gefährliche Güter müssen mit der Bahn transportiert werden.» Da zudem entsprechende Voraussetzungen in Visp und Monthey wie auch auf italienischer Seite bereits vorhanden seien, lasse sich eine Verlagerung auf die Schiene «problemlos» organisieren.

Es bewegt sich etwas

Währenddessen zeichnete der Walliser SP-Nationalrat Mathias Reynard, ebenfalls Vorstandsmitglied der Alpen-Initiative, ein Bild der aktuellen politischen Situation. Abgesehen davon, dass die Passstrasse unter dem Deckmantel der Sicherheit sogar noch ausgebaut worden sei, verhalte sich der Bundesrat in einem Versuch,

die Situation auszusitzen, seit Jahren untätig und hoffe stattdessen auf freiwillige Massnahmen der Industrie. Andererseits habe sich die Landesregierung in ihrem neuesten Verlagerungsbericht unter dem Druck einiger Parlamentarier – erwähnt wurde etwa ein Vorstoss von Viola Amherd – erstmals bereit erklärt, ein Verbot zumindest zu prüfen.

Zuvor wolle das Departement Leuthard aber leider noch eine Risikoanalyse erstellen, obwohl offensichtlich sei, dass ein Gefahrgut-Transport via Schiene sicherer sei als einer via Strasse. «Statt Millionen in halbwegs taugliche Notmassnahmen zu investieren, soll er endlich das Problem an der Wurzel packen und ein Verbot für Gefahrgut-Transporte erlassen», fordert Reynard. **pac**