



An den Grossen Rat

18.5302.02

GD/P185302

Basel, 7. November 2018

Regierungsratsbeschluss vom 6. November 2018

## Interpellation Nr. 91 Stephan Mumenthaler betreffend «Risiko durch Gefahrgüter am Gateway Basel Nord»

(Eingereicht vor der Grossratssitzung vom 17. Oktober 2018)

„Am 27. Juli 2018 sind auf dem Gelände der Firma Rhenus Logistics Bahnschwellen unter starker (giftiger?) Rauchentwicklung in Brand geraten. Nur einen Monat später, am 24. August 2018, mussten die Einsatzkräfte zur Contargo AG ausrücken, um eine ausgelaufene, giftige Flüssigkeit zu binden. Diese Vorkommnisse am Rheinhafen in Kleinhüningen zeigen, dass der Umschlag und die Lagerung beziehungsweise das Zwischenabstellen im Transport von Gefahrgütern am Basler Rheinhafen und in unmittelbarer Nähe zum Siedlungsgebiet durchaus ein reelles Risiko für Mensch und Umwelt birgt. Nach 2020 sollen diese Gefahrgüter zentral im Hafenbecken 3 und im Containerterminal Gateway Basel Nord umgeschlagen und gelagert beziehungsweise im Transport zwischenabgestellt werden. Dieses kommt direkt zwischen der Autobahn und der NEAT Bahnlinie zu liegen.

In diesem Zusammenhang bittet der Unterzeichnende den Regierungsrat um die Prüfung und Beantwortung der nachfolgenden Fragen:

- Ist im Rahmen der Planung von Gateway Basel Nord eine umfassende Analyse des Risikos, welches durch die Zentralisierung der Gefahrgüter ausgeht, vorgenommen worden?
- Ist der Regierungsrat bereit, eine solche umfassende Analyse vor dem Bau des Terminals in Auftrag zu geben?
- Welches sind die grössten Risiken - sowohl hafenseitig, also auch bahnseitig und strassenseitig? Sind insbesondere auch die Risiken bekannt, die davon ausgehen, dass der neue Terminal unmittelbar zwischen Autobahn und NEAT-Bahnlinie zu liegen kommt?
- Wie wird diesen Risiken begegnet?
- Ist die Störfallverordnung im Basler Rheinhafen umgesetzt?

Stephan Mumenthaler“

Wir beantworten diese Interpellation wie folgt:

### 1. Einleitende Bemerkung

Die beiden Ereignisse – der Brand der Bahnschwellen und die ausgelaufene Flüssigkeit – stehen in keinem Zusammenhang. Die Ursache für den Brand der Bahnschwellen vom 27. Juli 2018 ist noch Gegenstand von Untersuchungen. Unabhängig von der Ursache sind die ersten Massnahmen bei der Lagerung der Bahnschwellen von der Firma Rhenus umgesetzt worden.

Im Fall der ausgelaufenen Flüssigkeit bei der Contargo AG ist schon heute klar, dass die Leckage bereits bestand, als der Container per Bahn in den Hafen kam. Entsprechende Spuren auf den Gleisanlagen haben den Hinweis hierzu gegeben und wurden beseitigt. Durch die vorhandene Störfallinfrastruktur im Hafen bei Contargo konnte jedoch der Container sicher abgestellt, dekontaminiert und geborgen werden.

Über das Hafenbecken 3 werden in Zukunft – so wie heute in der Mehrheit der Terminalanlagen im Hafen – auch Gefahrgutcontainer umgeschlagen werden. Das Gateway Basel Nord (GBN) wird für den Umschlag und die Zwischenabstellung mit einer betonierten Gefahrgutwanne, welche sich mit über 700 m Länge über die gesamte Terminallänge erstreckt, ausgestattet sein. Die Sicherheitsmassnahmen sind im Kurzbericht gemäss Art. 5 der Störfallverordnung [Verordnung über den Schutz vor Störfällen (Störfallverordnung, StFV, SR 814.012)] beschrieben, welcher durch die Gesuchstellerin im laufenden Plangenehmigungsverfahren vorgelegt wurde. Eine Risikoermittlung gemäss Art. 6 Störfallverordnung ist nicht nötig, da die Risiken von den Fachbehörden des Kantons und des Bundes mit den Angaben des Kurzberichts als akzeptabel eingeschätzt wurden.

## 2. Zu den Fragen

1. *Ist im Rahmen der Planung von Gateway Basel Nord eine umfassende Analyse des Risikos, welches durch die Zentralisierung der Gefahrgüter ausgeht, vorgenommen worden?*

Ja. Auf dem Gateway Basel Nord (GBN) ist der Umschlag von Gefahrgutcontainern geplant. Der Störfallverordnung unterstellt sind Betriebe, in denen die Mengenschwellen für Stoffe, Zubereitungen oder Sonderabfälle überschritten werden. Da die Mengenschwellen in diesem Fall überschritten werden, liegt der GBN im Geltungsbereich der Störfallverordnung. Aus diesem Grund wurde durch die Gateway Basel Nord AG ein Kurzbericht nach Art. 5 der Störfallverordnung erstellt und dem laufenden Plangenehmigungsverfahren beigelegt. Der Kurzbericht enthält die nötigen Angaben, um das Risiko abschätzen zu können. Von Relevanz sind in diesem Fall insbesondere eine Liste der Höchstmengen der im Betrieb vorhandenen Stoffe, Zubereitungen oder Sonderabfälle, welche die Mengenschwellen überschreiten, die anwendbaren Mengenschwellen sowie Angaben über die Sicherheitsmassnahmen.

2. *Ist der Regierungsrat bereit, eine solche umfassende Analyse vor dem Bau des Terminals in Auftrag zu geben?*

Die Gateway Basel Nord AG hat als Gesuchstellerin im Plangenehmigungsverfahren einen Kurzbericht nach Störfallverordnung vorgelegt. Eine weiterführende Analyse ist für die Beurteilung des Risikos nicht nötig (siehe Antwort zu Frage 1).

3. *Welches sind die grössten Risiken - sowohl hafenseitig, also auch bahnseitig und strassenseitig? Sind insbesondere auch die Risiken bekannt, die davon ausgehen, dass der neue Terminal unmittelbar zwischen Autobahn und NEAT-Bahnlinie zu liegen kommt?*

Die grössten Gefahren, die vom GBN ausgehen, sind im Kurzbericht beschrieben. Die schlimmstmöglichen Störfallszenarien stellen eine Freisetzung von toxischen Gasen oder ein sogenannter BLEVE (Boiling Liquid Expanding Vapor Explosion, eine Gaswolkenexplosion einer expandierenden siedenden Flüssigkeit) dar. Bei der Berechnung des möglichen Schadensausmasses und der Abschätzung des Risikos wurde die Lage des Terminals, d.h. seine Umgebung mit Autobahn, Bahnlinie und den nächstgelegenen Wohngebieten, berücksichtigt.

Durch die zu erwartenden Szenarien und die lokalen Gegebenheiten ist ein Domino-Effekt (Folgeereignisse, welche durch das Primärereignis ausgelöst werden) in Folge eines Störfalls auf der Autobahn, NEAT-Bahnlinie oder dem Hafenbecken 3 im GBN nicht zu erwarten.

4. *Wie wird diesen Risiken begegnet?*

Die Gesuchstellerin (Gateway Basel Nord AG) hat neben den aus den gültigen Vorschriften abgeleiteten Massnahmen bereits in ihrer Terminalplanung Massnahmen definiert, welche

- a) der Herabsetzung des Gefahrenpotenzials und zur Verhinderung von Störfällen dienen. Dies umfasst organisatorische sowie baulich und technische Massnahmen, wie z.B. dass der Umschlag von verschiedenen hochgiftigen Gasen untersagt ist, oder dass gefährliche Güter entsprechend den jeweiligen Gefahreigenschaften nur auf definierte Stellplätze abgestellt werden dürfen.
- b) der Begrenzung der Einwirkung von Störfällen dienen. Dies umfasst die Einsatzplanung, Löschwasserversorgung und den sicheren Rückhalt von Havarieflüssigkeiten und Löschwasser.

Die Behörden des Bundes (Bundesamt für Umwelt) und des Kantons (Kontrollstelle für Chemie- und Biosicherheit) kamen nach der Prüfung des Kurzberichts unter der Berücksichtigung aller Sicherheitsmassnahmen und den abgeschätzten Ereigniswahrscheinlichkeiten zu der Beurteilung, dass die Risiken für die Bevölkerung und die Umwelt, welche vom GBN ausgehen, akzeptabel sind (Beurteilung gemäss der Richtlinie<sup>1</sup> «Beurteilungskriterien I zur Störfallverordnung StFV»).

5. *Ist die Störfallverordnung im Basler Rheinhafen umgesetzt?*

Die Störfallverordnung wird im Basler Rheinhafen umgesetzt. Der Störfallverordnung unterstellt sind Betriebe, in denen die Mengenschwellen für Stoffe, Zubereitungen oder Sonderabfälle überschritten werden. Dies betrifft im Basler Rheinhafen alle Container-Terminals, welche Gefahrgutcontainer umschlagen.

Bei allen Betrieben, welche der Störfallverordnung unterstehen, führt die Kontrollstelle für Chemie- und Biosicherheit regelmässig Inspektion durch, um die Einhaltung der Vorgaben der Störfallverordnung zu überwachen.

Im Namen des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt



Elisabeth Ackermann  
Präsidentin



Barbara Schüpbach-Guggenbühl  
Staatsschreiberin

<sup>1</sup> <https://www.bafu.admin.ch/dam/bafu/de/dokumente/stoerfallvorsorge/uv-umwelt-vollzug/beurteilungskriterienizurstoerfallverordnungstfrichtlinienfuerb.pdf.download.pdf/beurteilungskriterienizurstoerfallverordnungstfrichtlinienfuerb.pdf>