

Vorlage an den Landrat

Beantwortung der Interpellation 2018/740 von Christoph Buser: «Risiko durch Transport und Lagerung beziehungsweise Zwischenabstellen im Transport von Gefahrgütern am Gateway Basel Nord»

2018/740

vom 04. Dezember 2018

1. Text der Interpellation

Am 30. August 2018 reichte Christoph Buser die Interpellation 2018/740 «Risiko durch Transport und Lagerung beziehungsweise Zwischenabstellen im Transport von Gefahrgütern am Gateway Basel Nord» ein. Sie hat folgenden Wortlaut:

Der Containerumschlag am Basler Rheinhafen soll nach den Plänen der Betreiber SBB Cargo, Rhenus/Contargo und Hupac künftig im Gateway Basel Nord zentralisiert werden. Auch der Bundesrat sieht in seinem „Konzept für den Gütertransport auf der Schiene“ vom Dezember 2017 eine Zentralisierung des Gütertransports auf der Schiene vor. Diese Zentralisierung führt selbstredend auch zu einer Zentralisierung des Transports sowie der Lagerung beziehungsweise des Zwischenabstellens im Transport von Gefahrgütern im geplanten Kleinhüninger Grossterminal Gateway Basel Nord.

Wie die Kantone Basel-Landschaft und Basel-Stadt sowie die Schweizerischen Rheinhäfen und die Betreiber von Gateway Basel Nord mit dieser gebündelten Gefahr umzugehen gedenken, ist bisher nicht bekannt. Auch der Bericht „Risikoermittlung Rhein 2016 Version 2.0“, welcher im Frühsommer 2018 auf öffentlichen Druck publiziert wurde, bringt hier keine Klärung. Gerade die Vorkommnisse von diesem Sommer, der Brand der Eisenbahnschwellen auf dem Gelände der Rhenus Logistics vom 27. Juli und das Auslaufen einer giftigen Flüssigkeit aus einem Container bei der Contargo AG am 24. August zeigen, dass das Risiko von Zwischenfällen mit gefährlichen Gütern nicht zu vernachlässigen ist.

Im Zusammenhang mit dem geplanten Bau des Grossterminals „Gateway Basel Nord“ stellen sich deshalb folgende Fragen:

- 1. Ist dem Regierungsrat bekannt, wie die Betreiber von Gateway Basel Nord mit dem Risiko, das von der zentralen Lagerung beziehungsweise dem Zwischenabstellen im Transport von Gefahrgütern und dem Transport dieser Güter ausgeht, umzugehen gedenken?*
- 2. Ist der Regierungsrat bereit, den Bericht „Risikoermittlung Rhein Version 2.0“ um einen Zusatzbericht zu ergänzen, welchen den Umschlag und die Lagerung beziehungsweise das Zwischenabstellen im Transport von Gefahrgütern im Hafen umfassend untersucht?*
- 3. Das Hafenbecken 3 sowie der Bahnterminal von Gateway Basel Nord werden direkt zwischen der Autobahn A2 und der Bahnlinie zu liegen kommen. Kann der Betrieb dieser beiden*

wichtigen Nord-Süd-Verbindungen bei einem Vorfall im Gateway Basel Nord oder dem Hafenbecken aufrechterhalten werden?

4. *Sollte dieser entscheidende Verkehrskorridor sowohl auf der Strasse wie auch auf der Schiene ausfallen, hätte dies gravierende Folgen für den Kanton Basel-Landschaft. Wie wird dieser Gefahr begegnet?*
5. *Wie bereitet sich der Kanton Basel-Landschaft auf das Risiko vor, das von Gefahrgütern ausgeht? Inwiefern ändert sich aufgrund der angestrebten Zentralisierung des Transports und der Lagerung beziehungsweise des Zwischenabstellens im Transport von Gefahrgütern die Sicherheit auf der Strasse und der Schiene in unserem Kanton?*
6. *Teilt der Regierungsrat nicht die Meinung, dass die heutige dezentrale Lagerung beziehungsweise das Zwischenabstellen im Transport sowie der Transport der Gefahrgüter sicherer ist?*

2. Einleitende Bemerkungen

Der Bundesrat erarbeitete für den Gütertransport auf der Schiene ein Konzept nach Artikel 13 des Raumplanungsgesetzes (RPG, SR 700). In Artikel 3 des Gütertransportgesetzes (GüTG, SR 742.41) stipuliert, dass der Bundesrat die Grundlagen festlegt für die Entwicklung, das Konzept mit der kantonalen Richtplanung abstimmt und die Kantone sowie die betroffenen Akteure frühzeitig in die Erarbeitung des Konzepts einbezieht. Der Bundesrat hat das im Eingang der Interpellation erwähnte „Konzept für den Gütertransport auf der Schiene“ nach Anhörung der Kantone und der öffentlichen Mitwirkung am 20. Dezember 2017 veröffentlicht. Weil festgestellt wurde, dass ein leistungsstarkes Terminal mit Gatewayfunktion in der Nordwestschweiz fehlt, wurde im Konzept festgelegt, dass in der Nordwestschweiz ein Grossterminal mit Gateway-Funktion benötigt wird mit adäquater Anbindung an die Schienen- und Strasseninfrastruktur (Festlegungen 2.4 und 2.5). Dieser Grossterminal sei von nationaler verkehrspolitischer Bedeutung im Sinne von Art. 11 Abs. 2 GüTG und in einem Sachplan festzuhalten.

Das Bundesamt für Verkehr (BAV), die Kantone Basel-Stadt und Basel-Landschaft und die Schweizerischen Rheinhäfen (SRH) verfolgen das gemeinsame Ziel, die Einbindung des Gütertransports auf dem Rhein in die nationalen und internationalen Warenströme zu stärken und die Schweizer Rheinhäfen als Logistikstandort und bedeutende Schnittstelle zwischen den Verkehrsträgern im Güterverkehr zur Steigerung der Attraktivität des Wirtschaftsstandorts weiterzuentwickeln. Die Schweizerische Eidgenossenschaft, vertreten durch das BAV, die Kantone Basel-Stadt und Basel-Landschaft und die SRH haben dies am 25. September 2017 in einer gemeinsamen Absichtserklärung bekräftigt.

Der Bau und die Änderung von KV-Umschlagsanlagen von nationaler verkehrspolitischer Bedeutung richten sich nach dem Eisenbahngesetz (EBG, SR 742.101) und dürfen nur mit einer Plangenehmigung erstellt oder geändert werden. Laut Art. 18d EBG übermittelt die Genehmigungsbehörde, das BAV, ein Plangenehmigungsgesuch den betroffenen Kantonen und fordert sie auf, innerhalb von drei Monaten dazu Stellung zu nehmen.

Bestimmte Anlagen sind der Umweltverträglichkeitsprüfung nach Artikel 10a des Umweltschutzgesetzes (USG, SR 814.01) unterstellt. Das Verfahren ist in der Verordnung über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPV, SR 814.011) beschrieben. Bei der UVP wird festgestellt, ob ein Projekt den Vorschriften über den Schutz der Umwelt entspricht. Dazu gehören das USG und die Vorschriften, die den Natur- und Heimatschutz, den Landschaftsschutz, den Gewässerschutz, die Walderhaltung, die Jagd, die Fischerei und die Gentechnik betreffen. Die Prüfung wird von der Behörde durchgeführt, die im Rahmen eines Bewilligungs-, Genehmigungs- oder Konzessionsverfahrens über das Projekt entscheidet. Bei Anlagen, die nicht der UVP-Pflicht unterliegen, werden die Vorschriften über den Schutz der Umwelt (Art. 3) angewendet, ohne dass ein Bericht nach Artikel 7 erstellt wird.

Gefährliche Güter sind Stoffe, welche eine gefährliche Eigenschaft für Mensch, Tier und Umwelt haben können. Um eine sichere **Beförderung gefährlicher Güter** national wie auch international zu gewährleisten, wird die Handhabung im Zusammenhang mit diesen Transporten folgenden Vorschriften unterworfen:

Der grenzüberschreitende Verkehr richtet sich nach dem Europäischen Übereinkommen über die internationale Beförderung gefährlicher Güter auf der Strasse (ADR, SR 0.741.621). Dieses bildet auch die Grundlage für die schweizerische Gesetzgebung, geregelt in der Verordnung über die Beförderung gefährlicher Güter auf der Strasse (SDR, SR 741.621) und der Gefahrgutbeauftragtenverordnung (GGBV, SR 741.622). Der Vollzug liegt bei den Kantonen.

Für die Beförderung von gefährlichen Gütern auf der Schiene gilt die Verordnung über die Beförderung gefährlicher Güter mit Eisenbahnen und Seilbahnen (RSD, SR 742.412) bzw. die Ordnung für die internationale Eisenbahnbeförderung gefährlicher Güter (RID), Anhang C zum Übereinkommen vom 9. Mai 1980 über den internationalen Eisenbahnverkehr (COTIF, SR 0.742.403.1). Der Vollzug liegt beim Bund.

Für die Beförderung von gefährlichen Gütern auf dem Rhein unterhalb der mittleren Rheinbrücke in Basel gilt durch die Verordnung des UVEK über die Inkraftsetzung des Europäischen Übereinkommens über die internationale Beförderung von gefährlichen Gütern auf Binnenwasserstrassen (SR 747.224.141) das Europäische Übereinkommen über die internationale Beförderung von gefährlichen Gütern auf Binnenwasserstrassen (ADN, SR 0.747.208). Der Vollzug obliegt den Kantonen Basel-Stadt und Basel-Landschaft, vertreten durch die SRH.

Die **Lagerung gefährlicher Stoffe** fällt einerseits unter die Umweltschutzgesetzgebung; dort insbesondere unter den Katastrophenschutz im Sinne von Art. 10 des USG (SR 814.01) beziehungsweise aus der Gewässerschutzverordnung (GSchV, SR 814.201).

In Art. 10 USG wird festgehalten, dass „wer Anlagen betreibt oder betreiben will, die bei ausserordentlichen Ereignissen den Menschen oder seine natürliche Umwelt schwer schädigen können, trifft die zum Schutz der Bevölkerung und der Umwelt notwendigen Massnahmen. Insbesondere sind die geeigneten Standorte zu wählen, die erforderlichen Sicherheitsabstände einzuhalten, technische Sicherheitsvorkehrungen zu treffen sowie die Überwachung des Betriebes und die Alarmorganisation zu gewährleisten“. Gestützt auf Art. 10 USG wurde die Verordnung über den Schutz vor Störfällen (StFV, SR 814.012) erlassen, welche die Bevölkerung und die Umwelt vor schweren Schädigungen infolge von Störfällen schützen soll. Als Störfall gilt gemäss Art. 2 Abs. 4 der StFV ein ausserordentliches Ereignis in einem Betrieb, auf einem Verkehrsweg oder an einer Rohrleitungsanlage, bei dem ausserhalb des Betriebsareals, auf oder ausserhalb des Verkehrswegs, erhebliche Einwirkungen auftreten.

Der Vollzug sowohl des USG wie der StFV liegt grundsätzlich bei den Kantonen. Er liegt beim Bund, wenn er ein anderes Bundesgesetz oder einen Staatsvertrag vollzieht. Der Vollzug der StFV für Nationalstrassen, Hochdruckerdgasleitungen und Eisenbahnanlagen liegt beim Bund.

3. Beantwortung der Fragen

- 1. Ist dem Regierungsrat bekannt, wie die Betreiber von Gateway Basel Nord mit dem Risiko, das von der zentralen Lagerung beziehungsweise dem Zwischenabstellen im Transport von Gefahrgütern und dem Transport dieser Güter ausgeht, umzugehen gedenken?*

Die Umweltverträglichkeit des Vorhabens Gateway Basel Nord (GBN) wird im Rahmen des laufenden Plangenehmigungsverfahrens (PGV) unter der Federführung des Bundes sichergestellt. Als nicht direkt Betroffener wurde der Kanton Basel-Landschaft für eine Stellungnahme nicht eingeladen.

Die Bau- und Umweltschutzdirektion hat in der Anhörung des Konzepts vom 20. Dezember 2017 (siehe oben) die Frage, ob die Ziele, Leitvorstellungen und Grundsätze des Konzepts zielführend

seien, folgendermassen beantwortet: „Grundsätzlich sind die Ziele, Leitvorstellungen und Grundsätze für das Konzept zielführend“. Der Regierungsrat teilt diese Meinung.

Gemäss Auskunft von der Kontrollstelle für Chemie- und Biosicherheit (KCB), welche im Kanton Basel-Stadt für den Vollzug der Störfallverordnung zuständig ist, wurde der Kanton Basel-Stadt im Rahmen des laufenden PGV angehört. Im Rahmen dieses Verfahrens hat der zukünftige Betreiber des GBN einen Kurzbericht gemäss StFV sowie einen Umweltverträglichkeitsbericht erstellt. Die Gesuchstellerin 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 dient. Dies umfasst organisatorische sowie baulich/technische Massnahmen, wie z.B. dass der Umschlag von verschiedenen hochgiftigen Gasen untersagt ist, oder dass gefährliche Güter entsprechend den jeweiligen Gefahreneigenschaften nur auf definierte Stellplätze abgestellt werden dürfen.
 - b) der Begrenzung der Einwirkung von Störfällen dient. Dies umfasst die Einsatzplanung, Löschwasserversorgung und den sicheren Rückhalt von Havarieflüssigkeiten und Löschwasser.
2. *Ist der Regierungsrat bereit, den Bericht „Risikoermittlung Rhein Version 2.0“ um einen Zusatzbericht zu ergänzen, welchen den Umschlag und die Lagerung beziehungsweise das Zwischenabstellen im Transport von Gefahrgütern im Hafen umfassend untersucht?*

Nein.

Die Betreiberfirmen, die in den Rheinhäfen Gefahrgüter lagern, umschlagen und die Kriterien der StFV erfüllen, werden von den entsprechenden Vollzugsstellen der StFV des Kantons Basel-Stadt oder des Kantons Basel-Landschaft regelmässig gemäss den Vorgaben der StFV kontrolliert und sind nicht Bestandteil der Risikoermittlung Rhein.

Zu den verschiedenen Lagern in den Rheinhäfen des Kantons Basel-Land sei dem Interpellanten mitgeteilt, dass sämtliche der StFV unterstellte Betriebe die Kurzberichte oder Risikoermittlungen nach StFV dem Sicherheitsinspektorat (SIT) eingereicht haben. Von den Lagern in den Baselbieter Hafensarealen sind schwere Schädigungen für die Bevölkerung oder die Umwelt nicht zu erwarten oder das Risiko ist nach den Beurteilungskriterien des BAFU als tragbar eingestuft.

Gemäss Auskunft der KCB haben die Betriebe im Rheinhafen in Basel-Stadt, die im Geltungsbereich der StFV liegen, einen Kurzbericht und teilweise einen Umweltverträglichkeitsbericht eingereicht. Von diesen Betrieben sind schwere Schädigungen für die Bevölkerung und Umwelt nicht zu erwarten.

3. *Das Hafenbecken 3 sowie der Bahnterminal von Gateway Basel Nord werden direkt zwischen der Autobahn A2 und der Bahnlinie zu liegen kommen. Kann der Betrieb dieser beiden wichtigen Nord-Süd-Verbindungen bei einem Vorfall im Gateway Basel Nord oder dem Hafenbecken aufrechterhalten werden?*

Ja und nein.

Ein „Vorfall“, welcher die Nord-Süd-Verbindungen A2 oder der Bahnlinie 508 beeinträchtigt, ist ein „Störfall“ im Kanton Basel-Stadt. Wir gehen davon aus, dass die Auswirkungen von Störfällen in der Umweltverträglichkeitsprüfung als Bestandteil des PGV untersucht werden (Antwort zur Frage 1). Entweder führen die vom Interpellanten angesprochenen Vorfälle/Störfälle nicht zu einer Beeinträchtigung der Nord-Süd-Verbindungen oder sie sind derart unwahrscheinlich, dass deren Risiko gemäss den Beurteilungskriterien des BAFU akzeptabel ist.

Im Kurzbericht zum GBN wird gemäss Auskunft der KCB die Autobahn mit einer Stau-Situation berücksichtigt und es ist mit einer Schädigung von Personen auf der Autobahn zu rechnen. Die

Wahrscheinlichkeiten für eine Schädigung sind jedoch sehr klein, so dass das Risiko vom BAFU und der KCB als akzeptabel eingestuft wird.

4. *Sollte dieser entscheidende Verkehrskorridor sowohl auf der Strasse wie auch auf der Schiene ausfallen, hätte dies gravierende Folgen für den Kanton Basel-Landschaft. Wie wird dieser Gefahr begegnet?*

Diese Frage wird im Rahmen des Sachplanverfahrens (siehe Einleitung und Beantwortung der Frage 3) adressiert.

5. *Wie bereitet sich der Kanton Basel-Landschaft auf das Risiko vor, das von Gefahrgütern ausgeht? Inwiefern ändert sich aufgrund der angestrebten Zentralisierung des Transports und der Lagerung beziehungsweise des Zwischenabstellens im Transport von Gefahrgütern die Sicherheit auf der Strasse und der Schiene in unserem Kanton?*

„Gefahrgut“ ist ein Begriff aus dem Transportrecht (SDR, RSD, ADN). Gefahrgüter werden transportiert und umgeschlagen.

Wie den Transportrisiken im Sinne der Vorsorge zu begegnen ist, geht aus der StFV hervor. Der Vollzug der StFV für die vom Interpellanten angesprochenen Anlagen liegt teilweise beim Bund (ASTRA: nationale Autobahnen; BAV: Eisenbahn) und teilweise bei den Kantonen (kantonale Durchgangsstrassen Basel-Stadt und Basel-Landschaft).

Das Amt für Militär und Bevölkerungsschutz des Kantons Basel-Landschaft hat die Gefahren von Transportunfällen mit Gefahrgut untersucht. Ein Schienen- oder Strassenverkehrsunfall mit Gefahrgut ist Bestandteil der interdisziplinären kantonalen Einsatzplanung und wird regelmässig geübt.

6. *Teilt der Regierungsrat nicht die Meinung, dass die heutige dezentrale Lagerung beziehungsweise das Zwischenabstellen im Transport sowie der Transport der Gefahrgüter sicherer ist?*

Teilweise. Er ist insbesondere der Meinung, dass bei der Errichtung neuer Anlagen Gesetze und Verfahren berücksichtigt und befolgt werden müssen, die gewährleisten, dass solche neuen Anlagen ebenfalls genügend sicher sind und den Kriterien der StFV entsprechen.

Es ist das Ziel auch des Regierungsrats, die Einbindung des Gütertransports auf dem Rhein in die nationalen und internationalen Warenströme zu stärken und die Schweizer Rheinhäfen als Logistikstandort und bedeutende Schnittstelle zwischen den Verkehrsträgern im Güterverkehr zur Steigerung der Attraktivität des Wirtschaftsstandorts weiterzuentwickeln.

Liestal, 04. Dezember 2018

Im Namen des Regierungsrates

Die Präsidentin:

Monica Gschwind

Die Landschreiberin:

Elisabeth Heer Dietrich