

Medienmitteilung

Hafenbecken 3 = Gesteigerte Risiken und massiv mehr Gefahrgüter für Basel

In der Diskussion rund um Hafenbecken 3 und «Gateway Basel Nord» fehlt bisher ein für die Bevölkerung zentraler Aspekt: Das Wachstum und die Bündelung der Container im Hafen wird zu einer Zentralisierung der Gefahrgüter führen. Das Risiko eines schweren Zwischenfalls steigt deutlich, mit potentiell gravierenden Folgen für Bevölkerung und Umwelt.

Das Versprechen klingt gut: Das Megaprojekt «Gateway Basel Nord» (GBN) mit dem «Hafenbecken 3» soll den Güterumschlag im Containerverkehr bündeln. Für die Gefahrgüter und Risiken bedeutet das jedoch nichts Gutes. Container, die bisher im Güterbahnhof Wolf auf die Bahn verlagert werden, würden künftig ins Gateway Basel Nord gebracht für den Verlad. Neu sollen also Produkte der chemischen Industrie in Muttenz und Pratteln per LKW durch die Stadt gefahren werden. Die Produkte, die für Übersee bestimmt sind, werden höchstkonzentriert in sogenannten Tankcontainern geführt. Der Transport auf der Stadtautobahn nach Kleinhüningen wird die Risiken im Strassenverkehr massiv erhöhen – hochgefährliche Chemikalien kommen vermehrt in direkte Nähe zu Hotels, Kongresscenter und der Wohnbevölkerung von Kleinhüningen. 2018 wurde beispielsweise ein LKW mit 24'000 Liter Methanol in einen Unfall auf dem Autobahnabschnitt Schweizerhalle-Birsfelden verwickelt. Auch auf dem DB-Gelände in unmittelbarer Nähe des Gateway-Areals kam es erst kürzlich (27.06.2018) zu einem ernsthaften Zwischenfall mit einem Kesselwagen mit Toluol und Methanol.

Die Projektinitianten des «Gateway Basel Nord» versuchen, diesen Bedenken mit einer Risikoanalyse (Kurzbericht gemäss Störfallverordnung) entgegenzutreten. Eine Durchsicht dieser Risikoanalyse zeigt jedoch, dass die darin geprüften Ereignisse so ausgewählt wurden, dass unter dem Strich ein verträgliches Risiko herauskommt. Untersucht wurden nur nationale Vorkommnisse in Umschlagsanlagen der SBB – grössere Containerunfälle oder Brände aus anderen Häfen oder von Schiffen flossen nicht in die Betrachtung ein. Solche würden die Risiken aber realistischer abbilden.

Es ist verantwortungslos, noch mehr Gefahrgüter in unmittelbarer Nähe zu Wohngebieten, Schulen und Hotels umzuschlagen, zwischenzulagern und zu transportieren. Die Bevölkerung von Kleinhüningen und dem benachbarten Weil am Rhein dürfen nicht noch mehr belastet werden, sie haben Anrecht auf einen sicheren Wohnraum.

Weitere Auskünfte:

Thomas Schweizer, Fachexperte, Präsident der IG SFB, 079 435 79 10, asn.int@bluewin.ch

Thomas Grossenbacher, Grossrat BS, 079 220 60 86, th.grossenbacher@bluewin.ch

Zoë Roth, Greenpeace Regionalgruppe Basel, 079 921 72 67, basel@greenpeace.ch

Übersicht über die relevanten Sachverhalte

1. Ausgangslage

- Der regionale Containerumschlag soll neu im GBN gebündelt werden. Das heisst unter anderem, dass neu die Produkte der chemischen Industrie in Muttenz und Pratteln per LKW durch die Stadt zum

Terminal fahren. Wichtig zu wissen ist hier, dass die Chemie-Produkte, die für Übersee bestimmt sind, höchstkonzentriert in sogenannten Tankcontainern (meist 20' mit Stahlrahmen) geführt werden.

- In den letzten zwei Jahren kam es zu zwei ernsthaften Zwischenfällen mit Gefahrgütern.
- Die gefährlichsten Gefahrgüter werden nicht mit Schiffen transportiert, denn die Privatwirtschaft kann die Risiken des Transports hochgefährlicher Stoffe nicht tragen. Aus diesem Grund sind in diesem Logistikbereich die staatlichen Bahnen stark vertreten.
- Da die Schifffahrt diese Gefahrgüter teilweise nicht fahren darf, sollen sie im neuen GBN auf lange Blockzüge verladen und so zu den Seehäfen transportiert werden.
- Für diese hochgefährlichen Güter ist der Güterbahnhof Muttenz eindeutig die bessere Wahl und auch näher an der produzierenden Industrie in Muttenz und Pratteln.

2. Technische Mängel des Hafenprojekts:

- Das Hafenbecken 3 soll eine 13 Meter hohe Hafenmauer aufweisen, oberhalb der die Container in vier Lagen gestapelt werden. Das ergibt eine Hubhöhe von 28.65 Meter über Wasserspiegel (Quelle: RRB Ausgabenbewilligung Seite 32) für jeden einzelnen Container. 100'000-fach jedes Jahr. Im Hafenbecken 1 ist die Hubhöhe zur Zeit 15.50 Meter über Wasserspiegel bei einer Hafenmauer mit nur 1.80 Meter Höhe.
- Die Container mit Gefahrgut sollen im GBN in einem sogenannten Längslager gestapelt werden, wo je nach Gefahrklasse unterschiedliche Abstände einzuhalten sind. Diese stehen an der «Wasserseite». Das heisst, jeder Container muss vom oder zum Schiff über die Gefahrgutcontainer hinweggehoben werden, was ausgesprochen bedenklich ist (Quellen: RRB Ausgabenbewilligung Seite 32 und Kurzbericht Störfallverordnung Seiten 8 -12).
- Bei Unfällen im neuen GBN ist die Berufsfeuerwehr Baselstadt zuständig. Die Feuerwehrezufahrt führt über die oft verstopfte Osttangente und den Verkehrsknoten Wiese. Von Verkehrsunfällen auf der Autobahnbrücke ist bekannt, dass die Ausfahrt Wiese, Wiesenkreisel und alle Strassen innert Minuten komplett blockiert sein können und es für die Feuerwehr kaum mehr ein Durchkommen gibt.
- Bei einem schwerwiegenden Ereignis würde auch das Löschboot zum Einsatz kommen. Hier wäre ein Problem, dass durch die enge Zufahrt zum Hafenbecken 3 viel Zeit verloren ginge.
- Bei einem Ereignis müssen Schiffe aus dem Gefahrenbereich entfernt werden, und das in einem Bereich, wo ein einzelnes Schiff schon unter normalen Umständen Mühe hat zu manövrieren. Unschwer auszumachen, was geschieht, wenn eine ganze Mannschaft in Panik manövrieren muss!
- Das ganze Hafenbecken 3 ist – wie ein grosser Kochtopf – von 13 Meter hohen Hafenmauern umgeben. Beim Austritt von Gasen, die schwerer sind als Luft, füllt sich automatisch das ganze Becken von unten nach oben. Eine genügende Lüftung ist nur an stürmischen Tagen zu erwarten. Diese Gefahr wurde schon der WAK dargelegt, bevor es zur Abstimmung im Grossen Rat kam. Die Bedenken stiessen jedoch auf keinerlei Gehör.

3. Einwände aus Quartiersicht:

- Der zusätzliche Lastwagenverkehr auf der überlasteten Stadtautobahn nach Kleinhüningen erhöht die Risiken im Strassenverkehr erheblich, vor allem durch die Gefahrgüter, die nun vom Güterbahnhof Wolf nach GBN verlagert werden sollen.
- Es ist verantwortungslos, hochgefährliche Chemikalien und andere Gefahrgüter in unmittelbarer Nähe zu Wohngebieten, Schulen, Kongresszentren und Hotels umzuschlagen, zwischenzulagern und Container darüber hinweg zu heben.

- Die Bevölkerung von Kleinhüningen und den benachbarten Weil-Friedlingen und Otterbach in Deutschland brauchen einen sicheren Lebensraum. Sie wollen nicht noch mehr Infrastrukturleistungen für die Schweiz und Europa erbringen.

4. Schlussfolgerung:

- Das Projekt GBN trägt den erheblichen Risiken zu wenig Rechnung.
- Im Hafen Kleinhüningen sollten aufgrund der Nähe zu Wohnquartieren und wegen des benachbarten Naturschutzgebietes maximal Güter der Verpackungsgruppe III gemäss ADN (Stoffe mit kleiner Gefahr) umgeschlagen werden.
- Verpackungsgruppen I und II (Stoffe mit mittlerer und hoher Gefahr) müssen (wenn von Norden her ankommend) mit dem Schiff oder mit der Bahn bis zum Auhafen oder Güterbahnhof Muttenz weiterfahren. Ihr Umlad auf LKWs im Hafenecken 3 oder Gateway Basel Nord birgt zu hohe Risiken.
- Eine Prüfung der erstellten Risikoanalyse lässt vermuten, dass die darin geprüften Ereignisse so ausgewählt wurden, dass ein verträgliches Risiko resultiert. Es wurden nur nationale Vorkommnisse in Umschlagsanlagen der SBB untersucht; bekannte grössere Containerunfälle oder Brände aus anderen Häfen oder von Schiffen flossen nicht in die Betrachtung ein. Dieser Kurzbericht muss eindeutig als Parteigutachten betrachtet werden, da er von den zukünftigen Betreibern selbst erstellt wurde.