



# Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt

An den Grossen Rat

11.5010.02

WSU/P115010  
Basel, 2. Februar 2011

Regierungsratsbeschluss  
vom 1. Februar 2011

## **Interpellation Nr. 99 Annemarie Pfeifer betreffend grenzüberschreitende Zusammenarbeit im Umweltschutz**

(Eingereicht vor der Grossratssitzung vom 12. Januar 2011)

„Vor einer Woche kam es im Lörracher Industriegebiet zu einem Zwischenfall, wobei beinahe 400'000 Liter Heizöl in die Wiese geflossen wären. Durch schnelles und grenzüberschreitendes Reagieren konnte eine Umweltkatastrophe verhindert werden, welche auch die Schweiz beeinträchtigt hätte. Dies zeigt einmal mehr, dass Umweltfragen grenzüberschreitend gelöst werden müssen.

Eine mögliche Gefährdungszone befindet sich an der Südumfahrung von Weil am Rhein (B 317), welche im Gebiet der Weilmatten auf einer Länge von 600 Metern unmittelbar entlang der Landesgrenze verläuft. Die Strasse verfügt im fraglichen Abschnitt weder über einen Fahrbahnabschluss noch über eine entwässerte Strassenschale. Die Fahrbahn weist ein gegen die Landesgrenze geneigtes Quergefälle auf, das Oberflächenwasser ergiesst sich in das freie Feld. Die Strasse steht auch Tanklastzügen offen, jedenfalls gibt es keine einschränkende Signalisation.

Unmittelbar an die Strasse schliesst schweizerischerseits die zum Schutz des Grundwasserstromes errichtete Grundwasserschutzzone S II an. Es bestehen in diesem Gebiet private Grundwasserfassungen. Weiter wieseabwärts befinden sich drei Grundwasserfassungen des Pumpwerks Lange Erlen.

Bereits am 6. Januar 1999 ist in Form einer Interpellation auf diesen Missstand hingewiesen worden (Interpellation Kaspar Gut). In ihrer Antwort vom 2. Februar 1999 stellte der Regierungsrat fest, die Strasse liege "ausserhalb der Grundwasserschutzzone Lange Erlen". Aber ein ausser Kontrolle geratenes Fahrzeug wird sich trotz Landesgrenze nicht davon abhalten lassen, seine Fahrt auf schweizerischem Hoheitsgebiet zu beenden und je nach Havarie das Grundwasser grenzüberschreitend zu verunreinigen. In der erwähnten Interpellationsantwort wurde zugesichert: "Die zuständigen Stellen des Baudepartementes werden dieses Problem mit den deutschen Behörden nochmals prüfen und nötigenfalls entsprechende Schutzmassnahmen anregen".

In näherer Zukunft wird das letzte Teilstück der Zollfreien Strasse fertig gestellt. Auf dem neuen Strassenabschnitt wurden richtigerweise strenge Massnahmen betr. Trinkwasserschutz eingeplant. Die zu erwartende starke Verkehrszunahme durch die bald einmal durchgehend befahrbare Zollfreie Strasse, bewegt mich zu den folgenden Fragen zum bestehenden Strassenabschnitt;

1. Wie lautet das Ergebnis der damals versprochenen Lagebeurteilung mit den deutschen Behörden? Sehen die deutschen Behörden in Zusammenhang mit der Eröffnung der durchgehend geführten Strasse nun Handlungsbedarf in Bezug auf den Schutz des Trinkwassers beidseits der Grenze?
2. Welche Möglichkeiten hat die Regierung, um die ausländische Strasseneigentümerin zur Erstellung von Schutzmassnahmen zu veranlassen?
3. Wer haftet für den eingetretenen Schaden, wenn ein Fahrzeug auf schweizerischem Hoheitsgebiet Schaden anrichtet?
4. Ist der Regierungsrat bereit, von der deutschen Regierung ein Verbot für den Transport von Substanzen, welche das Grundwasser verschmutzen könnten, einzufordern?
5. Gibt es weitere Gefahren auf deutschem Gebiet?

Annemarie Pfeier“

Wir beantworten diese Interpellation wie folgt:

*Frage 1: Wie lautet das Ergebnis der damals versprochenen Lagebeurteilung mit den deutschen Behörden? Sehen die deutschen Behörden in Zusammenhang mit der Eröffnung der durchgehend geführten Strasse nun Handlungsbedarf in Bezug auf den Schutz des Trinkwassers beidseits der Grenze?*

Am 25. März 1999 verhandelte die damalige Regierungsräatin Barbara Schneider mit dem Vorsitzenden des Regierungspräsidiums Freiburg i. Br. Sven von Ungern-Sternberg über Massnahmen zum Trinkwasserschutz im Zusammenhang mit der Südumfahrung Weil (Zollfreistrasse). An dieser Sitzung schlug Basel-Stadt vor, entlang der Strasse sogenannte New-Jersey-Wände zu montieren. Damit sollten drei Ziele erreicht werden:

1. Schutz des Trinkwassers bei Autounfällen,
2. Lärmschutz,
3. Emissionsschutz gegenüber den angrenzenden Familiengärten und dem Gartenbau.

Da die Strasse ohne nennenswerten Grünstreifen direkt entlang der Landesgrenze verläuft, müssen diese Schutzmassnahmen jedoch teilweise auf Schweizer Hoheitsgebiet errichtet werden. Ein Grossteil der Flächen, welche an die Strasse angrenzen, befindet sich in Privat-eigentum und wird als Familiengärten genutzt. In Verhandlungen des Baudepartements mit den Besitzern der Familiengärten wurde damals angestrebt, dass diese einen Teil ihrer Fläche an den Kanton verkaufen, sodass darauf eine Schutzwand errichtet werden kann. Die Familiengartenbesitzer waren 1999/2000 indessen nicht bereit, ihr Land für diesen Zweck zur Verfügung zu stellen. Daraufhin wurde die Möglichkeit einer Enteignung erwogen. Diese muss gestützt auf Schweizerisches Recht erfolgen. Da sich die Strasse jedoch auf Deutschem Hoheitsgebiet befindet, war eine Enteignung der Flächen nicht möglich. Die Verhandlungen wurden deshalb abgebrochen.

Den deutschen Behörden ist der Trinkwasserschutz im Zusammenhang mit der Zollfreistrasse ein wichtiges Anliegen – und zwar beidseits der Grenze. Sie haben deshalb auch sämtliche (umfangreichen) Auflagen des Amts für Umwelt und Energie Basel-Stadt zum Trinkwasserschutz für den Bereich der Strasse, welche sich auf Schweizer Hoheitsgebiet befindet,

umgesetzt. So wird zum Beispiel das in der Grundwasserschutzzzone anfallende Oberflächenwasser in einer Kanalisation gefasst und über ein Rückhaltebecken (Havariebecken) entsorgt.

*Frage 2: Welche Möglichkeiten hat die Regierung, um die ausländische Strasseneigentümerin zur Erstellung von Schutzmassnahmen zu veranlassen?*

Da sich der fragliche Straßenabschnitt auf deutschem Hoheitsgebiet befindet und nach deutschem Recht erstellt wurde, hat der Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt keine Möglichkeit, die deutschen Behörden zur Erstellung von Schutzmassnahmen zu zwingen.

Der Regierungsrat ist jedoch bereit, nochmals das Gespräch mit den privaten Grundbesitzern auf Schweizer Seite aufzugreifen und darauf hinzuwirken, dass diese Teilstücke zur Errichtung von Schutzmassnahmen abtreten. Zudem ist der Regierungsrat bereit, zusammen mit den deutschen Behörden zu prüfen, unter welchen Bedingungen eine Entwässerung der Strasse und der Anschluss an die deutsche Kanalisation möglich sind.

*Zur Frage 3: Wer haftet für den eingetretenen Schaden, wenn ein Fahrzeug auf schweizerischem Hoheitsgebiet Schaden anrichtet?*

In Artikel 16, Nr. 3 des Staatsvertrages ist die Haftungsfrage wie folgt geregelt: „Die Bundesrepublik Deutschland steht insbesondere für die Erfüllung von Schadensersatzansprüchen wegen Schäden an Gewässern oder am Grundwasser ein, die durch Ölunfälle oder ähnliche Ereignisse ausgelöst werden.“ In der sog. Technischen Vereinbarung vom 7. Mai 1976 zwischen dem Kanton Basel-Stadt und dem Regierungspräsidium Freiburg i. Br. ist der Gewässerschutz nochmals präzisiert. In §5 dieser Vereinbarung ist aufgeführt, dass von deutscher Seite alle erforderlichen Massnahmen zur Reinhaltung des Grundwassers zu ergreifen sind.

*Zur Frage 4 Ist der Regierungsrat bereit, von der deutschen Regierung ein Verbot für den Transport von Substanzen, welche das Grundwasser verschmutzen könnten, einzufordern?*

Der Kanton Basel-Stadt hat in Anbetracht der Gefährdung des Trinkwasserschutzgebietes mehrfach, zuletzt an der Projektkoordinationssitzung am 21. März 2006, gegenüber dem Regierungspräsidium Freiburg i. Br. ein Transportverbot für wassergefährdende Stoffe gefordert. Das Regierungspräsidium Freiburg i. Br. will dieses Verbot indessen nicht einführen, weil aus seiner Sicht auf dem Teilstück, auf dem die Strasse die Grundwasserschutzzzone S2a durchquert, genügende Sicherheitsvorkehrungen getroffen werden. Zudem würde der Staatsvertrag den Transport von wassergefährdenden Stoffen auf der Zollfreistrasse grundsätzlich zulassen.

Das Amt für Umwelt und Energie und die Kontrollstelle für Chemie- und Biosicherheit haben aufgrund der von den deutschen Behörden akzeptierten Schutzmassnahmen (u.a. Bau eines Havariebeckens) dem Bau der Strasse durch die Grundwasserschutzzzone zugestimmt.

Der Regierungsrat wird an der nächsten Sitzung mit dem Regierungspräsidium Freiburg i.Br., das Thema "Gefährdung des Grund- und Trinkwassers durch die Südumfahrung Weil" nochmals traktandieren.

*Zur Frage 5 Gibt es weitere Gefahren auf deutschem Gebiet?*

Der Kanton Basel-Stadt verfügt über Kenntnisse von grenznahen potenziellen Industrierisiken. Auf der Homepage der deutsch-französisch-schweizerischen Oberrheinkonferenz (ORK) ist unter "www.oberrheinkonferenz.org/de/themen-und-projekte/umwelt/" ein Bericht veröffentlicht, in dem anhand einer Karte des Oberrheingebiets über diese Risiken informiert wird. Dieser Bericht wurde 2010 durch den Expertenausschuss Technologische Rissiken der ORK, in dem auch die Kontrollstelle für Chemie- und Biosicherheit vertreten ist, erarbeitet. Zusätzliche Kenntnisse erhält der Kanton auch über die seit einigen Jahren im Rahmen des Expertenausschusses durchgeführten gemeinsamen Inspektionen in den drei Ländern.

Im Fall von Chemieunfällen existiert zudem in der Region Basel seit über zwanzig Jahren zwischen der Einsatzzentrale der Kantonspolizei Basel-Stadt, der Polizeidirektion Lörrach sowie dem Centre de Secours in St-Louis das Trinat-Meldesystem. Dieses niederschwellige Meldesystem hat auch beim Ölunfall in Lörrach vom 30. Dezember 2010 bestens funktioniert.

Den übergeordneten rechtlichen Rahmen der internationalen Zusammenarbeit im Bereich der Störfallvorsorge bildet das UN/ECE-Übereinkommen über die grenzüberschreitenden Auswirkungen von Industrieunfällen vom 17. März 1992 (Helsinki-Abkommen), welches von allen drei ORK-Partnerländern unterzeichnet worden ist.

Im Namen des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt



Dr. Guy Morin  
Präsident



Barbara Schüpbach-Guggenbühl  
Staatsschreiberin