

## Vorlage an den Landrat des Kantons Basel-Landschaft

---

**Titel:** **Beantwortung Interpellation 2009/244 von Rita Bachmann-Scherer, CVP/EVP-Fraktion: "Umwelt- und Verkehrsbelastungen bei einer Totalsanierung der Deponien in Muttenz"**

Datum: 17. November 2009

Nummer: 2009-244

Bemerkungen: [Verlauf dieses Geschäfts](#)

---

Links:

- [Übersicht Geschäfte des Landrats](#)
- [Hinweise und Erklärungen zu den Geschäften des Landrats](#)
- [Landrat / Parlament des Kantons Basel-Landschaft](#)
- [Homepage des Kantons Basel-Landschaft](#)

---



2009/244

Kanton Basel-Landschaft

Regierungsrat

## Vorlage an den Landrat

**Beantwortung Interpellation 2009/244 von Rita Bachmann-Scherer, CVP/EVP-Fraktion:  
"Umwelt- und Verkehrsbelastungen bei einer Totalsanierung der Deponien in Muttenz"**

vom 17. November 2009

### 1. Ausgangslage

Am 10. September 2009 hat Rita Bachmann-Scherer, CVP/EVP-Fraktion, eine [Interpellation](#) betreffend "Umwelt- und Verkehrsbelastungen bei einer Totalsanierung der Deponien in Muttenz" mit folgendem Wortlaut eingereicht:

*"In der Vorlage des Regierungsrates vom 6. Juni 2009 über die nichtformulierte Volksinitiative "Totalsanierung der Chemiemülldeponien in Muttenz" (Nr. [2009-164](#)) sind keine Angaben über die geschätzten Umwelt- und Verkehrsbelastungen während einer allfälligen durch die Initiative erzwungenen Totalsanierungen enthalten. Es ist davon auszugehen, dass insbesondere die Anwohner der zu sanierenden Deponien sowie die Anwohner an den Zufahrtsstrassen bei einer Sanierung beträchtlichen Immissionen wie Staub, Lärm, Verkehrsbehinderungen etc. ausgesetzt sein werden.*

*Beim Totalsanierungsszenario würden sage und schreibe rund 5 Mio. Tonnen Material abtransportiert und dekontaminiert, wobei davon um die 2% aus der Chemie stammt. Dabei würde nicht nur ein immenser CO<sub>2</sub>-Ausstoss produziert, sondern es ist auch damit zu rechnen, dass in der ganzen Region Muttenz, Pratteln, Bottmingen aufgrund des zu erwartenden grossen Lastwagenverkehrs, der das Abtragen und Wiederauffüllen der Deponieinhalte nun einmal verursacht, beträchtliche Verkehrsbehinderungen und Staus entstehen werden. Ist das ökologisch sinnvoll?*

*Ich bitte den Regierungsrat folgende Fragen schriftlich zu beantworten:*

- 1. Ist der Regierungsrat ebenfalls der Meinung, dass der Vorschlag der Initianten gegen die Grundprinzipien der Schweizerischen Umweltschutzgesetzgebung verstösst, indem mit der Totalsanierung eine Sanierungsmassnahme vorgeschrieben und damit das gesetzlich vorgegebene Verfahren ausgehebelt wird, welches beispielsweise die Verhältnismässigkeit, (Kosten-)Effizienzüberlegungen und die Öko-Bilanz einer Sanierung miteinbezieht. Wie stellt sich der Regierungsrat zu dieser Tatsache?*
- 2. Wie fällt die zu erwartende Umweltbelastung (Lärm, Staubpartikel, Geruchsbelästigungen, CO<sub>2</sub>, Erschütterungen etc.) bei einem Totalaushub von rund 5 Mio. Tonnen Material sowie dem Wiederauffüllen derselben Menge, total also nahezu 10 Mio. Tonnen aus?*
- 3. Gibt es eine Studie über die Umweltauswirkungen der durch die Initiative zwingenden Abtransporte und Wiederauffüllungen von Material aus den Deponien?*

4. *Wie lange würde eine solche Sanierung an allen drei Standorten inklusive Vorbereitungen und allfälligem Baustellenrückbau dauern?*
5. *Wie viele Lastwagen müssten durch Muttenz und Umgebung in welche Richtungen fahren für den Abtransport und das Wiederauffüllen?*
6. *Wäre dafür ein spezielles Verkehrskonzept geplant, um Staus zu vermeiden und mit welchen weiteren Kosten wäre dafür zu rechnen?*
7. *Welche Massnahmen müssten dabei vom Kanton bzw. von der Gemeinde Muttenz getroffen und kostenmässig übernommen werden?*
8. *Wäre bei einer Totalsanierung der Deponie Rothausstrasse die Bahnstrecke tangiert und müsste diese aufgrund des Totalaushubs über längere Zeit stillgelegt werden? Wie würde in diesem Fall der Bahnverkehr - insbesondere der Pendlerverkehr - sichergestellt?"*

## **2. Grundsätzliche Bemerkungen**

Das Volumen der drei Deponien Feldreben, Margelacker und Rothausstrasse zusammen beträgt rund 2.5 Mio. Kubikmeter (Feldreben 650'000 m<sup>3</sup>, Margelacker 450'000 m<sup>3</sup> und Rothausstrasse 1'350'000 m<sup>3</sup>). 97 - 99% davon sind Aushub, Bauschutt und Siedlungsabfälle. Je nach Deponie wurden zwischen 1 - 3% Chemieabfälle deponiert. Bei einem Totalaushub müssten die Entsorgungswege (Strasse, Schiene) genau beurteilt und die umweltverträglichste Variante angestrebt werden.

Eine vollständige Wiederverfüllung der drei Standorte mit sauberem Material wäre aus Sicht des Regierungsrates ökologisch und ökonomisch kaum sinnvoll. In den grossen Baugruben könnten ggfs. Tiefbauten (Parkplätze, Turnhallen etc.) gebaut werden. Damit könnten die Kosten der Wiederverfüllung verringert, die Flächen wieder sinnvoll genutzt und die negativen Umweltauswirkungen gemindert werden.

## **3. Zu den einzelnen Fragen**

1. *Ist der Regierungsrat ebenfalls der Meinung, dass der Vorschlag der Initianten gegen die Grundprinzipien der Schweizerischen Umweltschutzgesetzgebung verstösst, indem mit der Totalsanierung eine Sanierungsmassnahme vorgeschrieben und damit das gesetzlich vorgegebene Verfahren ausgehebelt wird, welches beispielsweise die Verhältnismässigkeit, (Kosten-)Effizienzüberlegungen und die Öko-Bilanz einer Sanierung miteinbezieht. Wie stellt sich der Regierungsrat zu dieser Tatsache?*

Die eidgenössische Altlastenverordnung regelt abschliessend das Vorgehen bei der Untersuchung, Beurteilung sowie der Einleitung allfälliger Massnahmen zur Überwachung oder zur Sanierung bei belasteten Standorten. Eine kantonale Regelung kann die in diesem Punkt abschliessende Bundesgesetzgebung nicht "aushebeln".

Bei den Deponien Margelacker und Rothausstrasse wurden im Grundwasser im Abstrombereich des Standortes von diesen stammende Stoffe festgestellt. Diese Standorte sind deshalb nach Art. 9, Abs. 1 lit. b Altlastenverordnung überwachungsbedürftig. Eine Sanierung von lediglich als

überwachungsbedürftig qualifizierten Standorten ist im Bundesrecht nicht vorgesehen, da dies aus ökologischen und finanziellen Überlegungen unverhältnismässig wäre.

Die Deponie Feldreben ist aufgrund von Art. 9 Abs. 2 lit. b Altlastenverordnung sanierungsbedürftig, da im Abstrombereich unmittelbar beim Standort die Konzentration von Stoffen, die vom Standort stammen, die Hälfte einiger Konzentrationswerte nach Anhang 1 der Altlastenverordnung überschreitet.

Die Sanierung muss verhältnismässig sein, d.h. sie muss zur Verwirklichung des im öffentlichen Interesse liegenden Ziels *geeignet* und *notwendig* sein und der angestrebte Zweck muss in *vernünftigem Verhältnis* zu den Belastungen der Betroffenen stehen (vergl. Häfelin/Müller/Uhlmann, Allg. Verwaltungsrecht, 5.Auflage, Rz 581). Bei der Ausarbeitung des Sanierungsprojektes müssen gemäss Art. 17 Altlastenverordnung die Auswirkungen der vorgesehenen Massnahmen auf die Umwelt beschrieben werden. So muss bei einem Totalaushub beispielsweise der CO<sub>2</sub>-Ausstoss errechnet und der Dekontamination des Standortes gegenübergestellt und bewertet werden. Ob im Fall der Deponie Feldreben eine Totalsanierung aus ökologischer Sicht verhältnismässig ist, kann erst das Sanierungsprojekt aufzeigen. Es wird dann auch zu beurteilen sein, ob eine Totalsanierung notwendig sein wird oder ob nicht andere, weniger weitgehende Sanierungsmethoden oder -varianten den Zweck ebenfalls erfüllen können.

*2. Wie fällt die zu erwartende Umweltbelastung (Lärm, Staubpartikel, Geruchsbelästigungen, CO<sub>2</sub>, Erschütterungen etc.) bei einem Totalaushub von rund 5 Mio. Tonnen Material sowie dem Wiederauffüllen derselben Menge, total also nahezu 10 Mio. Tonnen aus?*

Die durch einen Totalaushub aller drei Deponien zu erwartende Umweltbelastung wurde noch nicht abgeschätzt. Es ist jedoch zu erwarten, dass es zu erheblichen Geruchs-, Lärm- und Staubbelastungen und zu einem hohen CO<sub>2</sub>-Ausstoss kommen würde. Die Sanierung müsste zudem aus arbeitshygienischen Gründen so erfolgen, dass möglichst keine Staubpartikel oder Geruchsbelästigungen auftreten würden. Dazu wäre höchstwahrscheinlich eine kostspielige Einhausung der Deponien z.B. mit Zelten unumgänglich. Dennoch wäre mit einer lange dauernden erheblichen Belastung der umliegenden Bevölkerung in Muttenz sowie des umliegenden Strassennetzes zu rechnen.

*3. Gibt es eine Studie über die Umweltauswirkungen der durch die Initiative zwingenden Abtransporte und Wiederauffüllungen von Material aus den Deponien?*

Bisher gibt es keine Studien über die Umweltauswirkungen des Aushubs, Abtransportes und der Wiederverfüllung des Materials aus den Deponien. Neben den Umweltauswirkungen durch die Materialbewegungen müssen die zu erarbeitenden Studien auch mögliche Freisetzungen von Deponiegasen oder die erhöhte Mobilisierung von Schadstoffen aus den Deponien bei deren Aushub berücksichtigen.

*4. Wie lange würde eine solche Sanierung an allen drei Standorten inklusive Vorbereitungen und allfälligem Baustellenrückbau dauern?*

Eine Studie der Firma URS vom 19. Mai 2008, die das AUE in Auftrag gegeben hat, kommt zum Schluss, dass die Arbeiten für einen Totalaushub pro Deponie auf rund zehn Jahre kommen würden. Je nachdem, ob nun an allen drei Deponien parallel gearbeitet würde oder ob die Sanierungen nacheinander ausgeführt würden, ergibt sich daraus eine Dauer von zehn bis dreissig Jahren. Anschliessend müssten die Standorte für weitere zehn Jahre überwacht werden.

*5. Wie viele Lastwagen müssten durch Muttenz und Umgebung in welche Richtungen fahren für den Abtransport und das Wiederauffüllen?*

Falls die Abfälle mit Lastwagen abtransportiert würden, entspräche dies beim vorhandenen Deponievolumen von rund 2.5 Mio. Kubikmeter und bei der Annahme eines "Lastwagenvolumens" von zehn Kubikmeter rund 250'000 Lastwagenfahrten durch Muttenz (verteilt auf zehn bis dreissig Jahre, je nachdem, ob alle Deponien parallel oder nacheinander saniert würden).

*6. Wäre dafür ein spezielles Verkehrskonzept geplant, um Staus zu vermeiden und mit welchen weiteren Kosten wäre dafür zu rechnen?*

Die Entsorgungswege müssten im Sanierungsprojekt genau beschrieben werden. Da ein Teil des belasteten Materials in spezielle Untertagedeponien gebracht respektive thermisch behandelt werden müsste, wäre sicher auch ein Transport auf der Bahn in Betracht zu ziehen. Es ist anzunehmen, dass dafür um die Deponien eine entsprechende Infrastruktur für den Verlad des kontaminierten Materials gebaut werden müsste. Eine Kostenschätzung kann nur erstellt werden, wenn ein entsprechendes Sanierungsprojekt vorliegt, das Auskunft über die entsprechenden Transportwege gibt. Es ist aber mit beträchtlichen Kosten zu rechnen.

*7. Welche Massnahmen müssten dabei vom Kanton bzw. von der Gemeinde Muttenz getroffen und kostenmässig übernommen werden?*

Die Massnahmen müssten grundsätzlich vom Realleistungspflichtigen der jeweiligen Deponie durchgeführt werden. Das heisst bei der Deponie Margelacker wäre dies die Gemeinde Muttenz, bei der Deponie Rothausstrasse die Firma Meyer-Spinnler und bei der Deponie Feldreben der Kanton. Da die Firma Meyer-Spinnler diese aufwändigen Arbeiten wohl kaum übernehmen könnte, müsste der Kanton an Stelle der Firma die Kosten übernehmen. Die Umsetzung eines Strassenverkehrskonzeptes müsste dabei effektiv durch diejenigen erfolgen, welche auch die Hoheit über die Strassen haben, d.h. auf Gemeindestrassen die Gemeinde, auf Kantonsstrassen der Kanton.

Nach dem Konzept der Initiative müsste der Kanton die Kosten für die Totalsanierung der Deponien Rothausstrasse und Margelacker vollumfänglich übernehmen, weil sonst niemand gezwungen werden kann, Sanierungskosten für einen nicht als sanierungsbedürftig eingestuft Standort zu übernehmen. Der Bund würde dafür auch keine VASA-Abgeltung ausrichten. Dem Kanton würden Kosten in Höhe von rund CHF 600 Mio bis CHF 1'000 Mio. entstehen.

Für die Sanierung der Deponie Feldreben kämen rund CHF 260 bis 560 Mio. hinzu, je nachdem, ob sich der Bund an einer Totalsanierung der Deponie Feldreben ganz oder teilweise beteiligt oder nicht. Der Bund beteiligt sich mit 40% nur an den Kosten der Massnahmen nach Altlastenverordnung (d.h. nach Massgabe der Berechtigung und der Verhältnismässigkeit). Eine Totalsanierung würde im Falle der Deponie Feldreben vom Bund kaum anerkannt werden.

*8. Wäre bei einer Totalsanierung der Deponie Rothausstrasse die Bahnstrecke tangiert und müsste diese aufgrund des Totalaushubs über längere Zeit stillgelegt werden? Wie würde in diesem Fall der Bahnverkehr - insbesondere der Pendlerverkehr - sichergestellt?*

Der Bahnbetrieb wäre höchstwahrscheinlich tangiert. Vermutlich müsste während zwei bis fünf Jahren auf die Trasse durch den Adlertunnel verzichtet werden. In dieser Zeit müssten die Züge über die bestehende Verbindung über Pratteln und Frenkendorf umgeleitet werden. Nach der Entfernung des Deponiematerials müsste die Bahntrasse neu gebaut werden.

Andernfalls müsste die Bahntrasse im Bereich der Deponie Rothausstrasse vor der Sanierung mit aufwändigen technischen Bauten unterfangen und entsprechend abgestützt werden, damit anschliessend rund herum saniert werden könnte.

Bei beiden Varianten wäre sicher mit Einschränkungen im Bahnverkehr zu rechnen, da weniger Geleise für die Abwicklung des Bahnverkehrs vorhanden wären.

In formeller Hinsicht ist auch zu beachten, dass ein Grundeigentümer auf seinem Grundstück eine Totalsanierung gegen seinen Willen nicht dulden muss, wenn nur Ueberwachungsbedarf besteht oder eine weniger tiefgreifende Sanierungsvariante tauglich ist. Die Voraussetzungen einer Enteignung sind in einem solchen Fall kaum gegeben, da auch hier die Verhältnismässigkeit des Eingriffs gegeben sein muss.

Liestal, 17. November 2009

Im Namen des Regierungsrates  
der Präsident:

Wüthrich  
der Landschreiber:  
Mundschin