

CSV Besucht Tanklager

Kennenlernen und bewerten



Die Firmen Q8, Shell und Esso betreiben zwischen Bartringen und Strassen, am Rande der Industriezone Bourmicht, 24 Tanks mit Mineralölprodukten. Viel wird über die Gefahren und die Folgen von Zwischenfällen an den Tanklagern diskutiert. Das war der Grund für einen Besuch der CSV-Sektionen Bartringen und Strassen bei der Mineralölfirma Q8. Da ein Tanklager eine sicherheitsrelevante Anlage ist, war die Besucherzahl limitiert, so dass leider nicht alle interessierten Mitglieder teilnehmen konnten. Wir wollten uns an Ort und Stelle von fachkompetentem Personal informieren lassen, um uns so ein besseres Urteil über das Thema Tanklager bilden zu können. Während eines lebhaften Austausches stand uns Herr Philippe Vanoutryve, verantwortlich für Sicherheit, Instandhaltung und Depot-Organisation, fast 3 Stunden Rede und Antwort über den Umgang mit Treibstoffen und allen Sicherheitsvorkehrungen am Tanklager Bartringen.

Die Anlagen befinden sich auf einem Areal von 94 ha 12 ca (12, rue de l'Industrie in Bartringen). Das Gelände ist mit einem Sicherheitszaun vollkommen umschlossen und wird von bewegungsmeldenden Kameras überwacht. Die Überwachung des Geländes ist rund um die Uhr durch eine Sicherheitsfirma abgedeckt. Außerhalb der Betriebszeiten sichern zusätzliche Rundgänge das Gelände.

Q8 betreibt hier 8 große Tankbehälter mit einer Lagerkapazität von 30 500 m³. Gelagert werden Super +98 (500m³), Euro 95 (1500 m³ und 7500 m³), Diesel (2x 3000m³ und 1x 7500m³), Heizöl (7500m³), Kerosin (50 m³) und in 4 kleineren Tanks von je 30m³ Additive zum Verbessern der Produkte. Beliefert wird die Anlage für die Hauptprodukte ausschließlich mit der Bahn. Pro Tag können zu Spitzenzeiten 2 bis 3 Züge bestehend aus 18 Waggons à 90 m³ entladen werden. Ein Zug wird auf zwei Gleisstränge verteilt. Jeder Gleisabschnitt hat 11 Entladestellen für alle Produkte. Die Gleise des Q8-eigenen Bahnabschnitts sind vom übrigen Schienennetz getrennt und haben somit auch keine Oberleitung. Hierdurch ist sichergestellt, daß kein Feuer durch Funkenüberschläge ausgelöst werden kann. Nur Diesel-Loks können die Waggons zum Entladen in den Bahnabschnitt rangieren. Nach dem Erden der Waggons und dem Anschluss an die dem Produkt entsprechenden Tankstutzen wird mit dem Entladen begonnen. Die dem jeweiligen Produkt zugewiesene Pumpe fördert den Waggoninhalt mit ca. 130 m³/h in die entsprechenden Tanks. Durch eine farbliche Kennzeichnung der Anschlüsse soll eine Verwechslung vermieden werden. Zwei spezifisch geschulte Mitarbeiter der Q8 führen diese Arbeiten durch. Kerosin und Additive werden mit LKWs angeliefert.

Alle Produkttanks sind am oberen Rand mit einer Sprinkleranlage zum Kühlen ausgestattet. Die Tanks für die Benzinprodukte haben eine zusätzliche Eindüsung für Löschschaum. Im Notfall verhindert der Löschschaum, dass Sauerstoff an das flüssige Produkt kommt, sich Gase bilden und ein Brand ausgelöst werden kann. Wird ein Alarm ausgelöst, werden automatisch alle Tanks über 50 m³ durch Absperrschieber geschlossen und somit vom restlichen Rohrnetz isoliert. Die Tankanlage steht in einem Rückhaltebecken, welches die gesamte Lagerkapazität der Produkte zurückhalten kann. Der Boden ist durch eine undurchlässige Lehmschicht abgedichtet und mit einer Kiesschüttung abgedeckt. An den seitlichen Böschungen sorgen Kunststofffolien für eine Abdichtung zur Umgebung. Die Pumpen stehen in einer offenen Betonwanne.

Von den Tanklagern in Bartringen werden das Zentrum und der Süden unseres Landes beliefert. Der Norden wird aus dem Lütticher Raum versorgt. Der Flughafen FINDEL ist an eine Pipeline für Flugzeugtreibstoff angeschlossen. Am Standort der Q8 befinden sich 5 Ladestrassen für den Versand. Die Verladestrassen sind mit einer automatischen Schaumwurfanlage ausgerüstet, die bei Zwischenfällen etwaige Auswirkungen auf weitere Anlagen vermeidet. Der Zutritt zum Gelände geschieht über ein Kartensystem, über das sich der Fahrer des LKWs anmelden muss. Ist seine Identität festgestellt und im Rechnersystem notiert, öffnet sich das Tor automatisch. An der Ladestation muss der Fahrer sein Fahrzeug erst erden und an die Betankungsanlage anschließen. Nun kann er über einen Computerterminal das Produkt und die gewünschte Menge eingeben. Additive werden beim Betanken des LKWs beigemischt. Wir wissen, dass beim Benzintanken an der Zapfsäule die aus dem Tankraum verdrängten Gase abgesaugt und in den Tank der Tankstelle rückgeführt werden. Beim Befüllen der Tankstelle nimmt der Tanklastwagen diese Gase wieder auf und gibt sie nun im Depot an eine Gasrückführanlage ab. Am Standort der Q8 können 3350 m³ Gase /Tag mit Aktivkohle behandelt und das zurückgewonnene Benzin wieder in die Tanks rückgeführt werden.

Unfälle an Anlagen können unter anderem nur durch ausreichende Kontrollen der Funktionsfähigkeit vermieden werden. Hier am Q8 Standort werden 149 Kontrollen und Tests in einem festen Rhythmus durchgeführt und dokumentiert. Diese Kontrollen beziehen sich auf Tests der Funktionsfähigkeit oder Komplettrevisionen von Absperrventilen bis hin zu Wanddickenmessungen der Tanks. Alle 10 Jahre müssen die Bleche der Tanks kontrolliert werden. Hierzu wird der Behälter entleert und gereinigt. Bevor die Instandhaltungsteams in den Innenraum einsteigen, müssen die im Tank verbliebenen Gase durch eingblasene Luft ausgetrieben werden – Dauer: mehrere Tage. Dies führt je nach Windrichtung zu einer Geruchsentwicklung, die im Nachbarschaftsbereich wahrgenommen wird. An dem zu reinigenden Tank wird die Konzentration der Kohlewasserstoffdämpfe kontinuierlich gemessen, um keine gefährlichen oder schädlichen Emissionen für die Umgebung zu verursachen. Die Mitarbeiter in diesem Bereich werden regelmäßig arbeitsmedizinisch überwacht, bisher wurden noch keine die Gesundheit beeinträchtigenden Befunde festgestellt.

Für einen Notfall stehen ein 570 m³ Wasserreservoir und ein direkter Anschluss an die Hauptwasserleitung von Bartringen bereit. Im Falle eines Brandes fördern zwei von Dieselmotoren angetriebene Pumpen 650m³ Wasser/Stunde zu den Sprinkleranlagen, dies dient dem Kühlen der Tanks. Aus zwei Kunststofftanks (1m³ und 2 m³) können dem Wasser Schaummittel beigemischt und in die Benzin-Tanks eingedüst werden. Diese Anlagen stehen getrennt von den übrigen Tankanlagen. Eine dritte Pumpe ist in Planung. Jede Woche werden die Diesel zu Testzwecken gestartet und das Wasser im Kreislauf umgepumpt. Jeden Monat werden die Pumpen der Sprinkleranlagen getestet und die Tanks wie im Echtfall mit Wasser besprüht.

Mindestens einmal pro Jahr wird eine Feuerwehrrübung durchgeführt. Die verschiedenen Szenarien des internen Notfallplans werden getestet und die Einsatzpläne der Feuerwehr verfeinert und angepasst. Die Feuerwehr aus Bartringen/Strassen übernimmt bei Zwischenfällen das Kommando der Rettungsarbeiten und bedient die Löschanlagen vor Ort. Bei verletzten Personen werden auch die jeweiligen Rettungsdienste verständigt. Bei großen Zwischenfällen aktivieren die Einsatzkräfte aus Bartringen/Strassen den externen Notfallplan, der die Berufsfeuerwehr aus Luxemburg, die Wehren aus den Nachbargemeinden sowie die Behörden, ITM, Umwelt alarmiert. Bei der diesjährigen Übung wurde festgestellt, dass die existierenden Schaumanlagen an den Löschfahrzeugen nicht ausreichen. Ein Test mit einer moderneren Schaumanlage, die weniger Wasser verbraucht und die durch die Druckluftzerstäubung mehr Schaum erzeugt, hat gezeigt, dass ein solches Gerät wünschenswert wäre. Die Gemeinden Bartringen und Strassen sowie die drei ansässigen Mineralölfirmen sind übereingekommen, sich die Kosten für eine neue Schaumanlage zu je einem Fünftel zu teilen.

Während unseres Besuches konnten wir uns ein umfassendes Bild über den Umgang mit dem gefährlichen Produkt "Treib- und Brennstoff" machen. Q8 nimmt ihre Verantwortung sehr ernst. Wir konnten uns überzeugen, dass die Kontrollen und Tests gewissenhaft durchgeführt werden. Halten sich die Betreiber und Transporteure an die vorgeschriebenen Regeln, ist die Wahrscheinlichkeit eines größeren Zwischenfalls sehr gering. Ein Restrisiko bleibt aber immer, Zwischenfälle an sicherheitsrelevanten Anlagen zeigen, dass vor allem menschliches Fehlverhalten oder schlecht gewartete Anlagen zu Unfällen führen können, sowohl auf dem Gelände der Tanklager wie auch im Strassenverkehr.

Wir von der CSV Bartringen und Strassen stellen uns die Frage, ob dieser Standort in Bartringen immer noch der richtige ist? Als sich die Betreiber der Tankanlagen hier niedergelassen haben, war die Situation noch anders. Geringe Wohnbevölkerung im Umkreis, weniger Mengenumsatz und damit weniger Transporte der Produkte, außerdem wußte man damals weniger über die Auswirkungen von Zwischenfällen. Erst 2005 (Hempstead bei London) gab es ein Unglück bei dem ein Mineralöllager mit 20 großen Tanks vom Feuer zerstört wurde. An dem Tanklager führt eine stark frequentierte Bahnlinie vorbei. Es müsste sichergestellt sein, dass im Notfall die Personenzüge außerhalb des Gefahrenbereiches gestoppt werden können.

2012 laufen die Genehmigungen für die Tanklager aus. Eine Verlängerung dieser Genehmigungen gilt als wahrscheinlich, da in zwei Jahren kein neues Tanklager errichtet werden kann. Die CSV Bartringen und Strassen tritt dafür ein, dass eine neue nationale Lösung gesucht wird. Wir werden anregen, dass dieses Problem von den betroffenen Ministerien seriöse angegangen wird. Eine zielgerichtete Studie muss aufzeigen, wo ein neues Tanklager entstehen kann, ohne dass ein Risiko für Bevölkerung und Umwelt entsteht. Luxemburg braucht ein Tanklager um die benötigten vorgeschriebenen Reserven zu garantieren.



Fotos: Fernand Weiler