



HESSISCHER LANDTAG

11. 02. 2020

Kleine Anfrage

Dr. Dr. Rainer Rahn (AfD) vom 26.11.2019

PFC-Belastung des Erdaushubs beim Bau des Terminals 3

und

Antwort

Ministerin für Umwelt, Klimaschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz

Vorbemerkung Fragesteller:

Im Zusammenhang mit dem Neubau des Terminals 3 des Frankfurter Flughafens wurde festgestellt, dass der Erdaushub stärker mit polyfluorierten Chemikalien (PFC) belastet ist als bei Baubeginn ursprünglich angenommen. Es handelt sich dabei um per- und polyfluorierte Alkylsubstanzen (PFAS) bzw. perfluorierte Tenside (PFT), d.h. organische Verbindungen aus Kohlenstoffketten, bei denen die H-Atome vollständig (perfluoriert) oder teilweise (polyfluoriert) durch Fluoratome ersetzt sind. PFC können in Kläranlagen nicht abgebaut werden und werden daher als langlebige organische Schadstoffe eingestuft. Wasserlösliche PFC werden über Flüsse und Meere global verteilt. Perfluorierte Tenside sind für Menschen und Tiere toxisch und stehen im Verdacht, kanzerogen zu sein. Im menschlichen Körper reichern sich perfluorierte Tenside im Blut und in verschiedenen Organen an und werden nur langsam – mit einer Halbwertszeit von mehreren Jahren – ausgeschieden.

Der zuständige Regierungspräsident hatte im Zusammenhang mit einer Umweltinformation nach dem HUIG auf die Frage, ob der vorgenommene Bodenabtrag im Bereich der Terminal-3-Baustelle als ausreichend erachtet wird, mit Schreiben vom 21.09.2017 – also vor mehr als zwei Jahren – wie folgt geantwortet: „Wie Sie meinem Schreiben vom 01.08.2017 entnehmen konnten, wurde der mit PFC belastete Boden im Bereich der ehemaligen US Air Base bereits ausgehoben und beseitigt. Zudem wurden Bodenuntersuchungen im Bereich des Terminals 3 durchgeführt, die keine weiteren Eintragsstellen erkennen ließen“.

Gleichwohl wurden nunmehr offensichtlich in erheblichem Umfang weitere Belastungen festgestellt. Da derzeit aufgrund von fehlenden Rechtsvorschriften und Genehmigungen keine Deponiekapazitäten vorhanden sind, plant die Fraport AG, den Erdaushub auf dem Flughafengelände zu lagern. Hierfür vorgesehen ist ein Areal am Südrand der Cargo-City-Süd hinter dem Tor 31 und östlich der Okrifteiler Straße. Das Gelände ist nach dem Planfeststellungsbeschluss vom 18.12.2007 für Zwecke der Luftfracht vorgesehen. Dieses soll nunmehr als „Bodenbereitstellungslager“ genutzt werden mit einer Kapazität von maximal 600.000 cbm. Dort sollen auf einer Fläche von 470 x 160 m zwei Erdhügel von 24 m aufgeschüttet werden. Durch Planen soll verhindert werden, dass über Regenwasser keine toxischen Substanzen ins Grundwasser bzw. die Kanalisation gelangt. Der kontaminierte Erdaushub soll über mindestens fünf Jahre gelagert werden.

Die Fraport AG hat beim zuständigen Regierungspräsidenten in Darmstadt eine entsprechende Genehmigung beantragt. Sowohl die Stadt Mörfelden-Walldorf, auf deren Gebiet sich das vorgesehene Areal befindet, als auch der Kreis Groß-Gerau haben zwischenzeitlich Bedenken gegen das Vorhaben angemeldet. Bemängelt wurde, dass die Erforderlichkeit der Maßnahme, alternative Standorte und technische Varianten für die Erddeponie nicht ausreichend dargelegt wurden. Gefordert wurde zudem eine Umweltverträglichkeitsprüfung. Weiterhin wurden Informationen darüber gefordert, wie der Erdaushub dauerhaft behandelt wird und wo dieser nach der Zwischenlagerung endgültig verbleiben soll. Außerdem soll die Fraport AG darlegen, wie der Erdaushub von der Baustelle zum Deponieort transportiert werden soll.

Diese Vorbemerkung des Fragestellers vorangestellt, beantworte ich die Kleine Anfrage im Einvernehmen mit dem Minister für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen wie folgt:

Frage 1. Wie erklärt sich die Landesregierung, dass der Erdaushub im Bereich des Terminals 3 in erheblichem Umfang mit PFC belastet ist, obwohl nach Auskunft des RP Darmstadt vom 21.09.2017 der mit PFC belastete Boden bereits vor Jahren beseitigt wurde und im Bereich der Baustelle keine weiteren Belastungen festgestellt wurden?

PFC waren zum Zeitpunkt der ersten Nachweise 2007 eine völlig neue Schadstoffgruppe in der Altlastenbearbeitung. Laboranalytisch konnte damals der Boden nur im Feststoff auf PFC untersucht werden. Auf Grundlage der Ergebnisse aus der Feststoffuntersuchung wurde auch eine Bodensanierung insbesondere im Bereich der ehemaligen Air Base durchgeführt. Diese Auskunft wurde am 21.09.2017 auf Anfrage der Bürgerinitiative Sachsenhausen (BIS) gegeben. Auf der Fläche des geplanten Terminals waren seinerzeit keine Belastungen nachgewiesen worden. Ende 2017 wurde das Analyseverfahren für den Boden von Feststoff- auf Eluatproben umgestellt, da sich in verschiedenen Untersuchungen herausgestellt hatte, dass aufgrund der chemischen und

physikalischen Eigenschaften der PFC eine Feststoffuntersuchung für eine Gefährdungsabschätzung nicht ausreichend ist. Von dieser laboranalytischen Umstellung betroffen war auch der gesamte anfallende Bodenaushub im Zusammenhang mit der Baumaßnahme Terminal 3, sodass neue Belastungen in Bereichen nachgewiesen wurden, in denen vorher keine festgestellt wurden.

Frage 2. Beruht die zitierte Stellungnahme des RP Darmstadt vom 21.09.2017 auf eigenen Untersuchungen, auf Gutachten oder auf Angaben der Fraport AG als Bauherr und Eigentümer des Areals?

Die Stellungnahme beruht auf Gutachten von anerkannten Sachverständigen, die auf Forderungen der zuständigen Behörde, dem Regierungspräsidium Darmstadt von der Fraport AG mit der Durchführung diverser Untersuchungen beauftragt wurden.

Frage 3. Wurden im Zuge der Baugenehmigung des Terminals 3 sowie der Prüfung der Konformität des Bauvorhabens mit dem Planfeststellungsbeschluss vom 18.12.2007 durch das HMWEVL vom Bauherrn Fraport AG Nachweise bzw. Gutachten über die Bodenbelastung des Baugrundes angefordert bzw. erhalten?

Frage 4. Falls 3. zutreffend: welche Unterlagen wurden von der Fraport AG zur Frage der Bodenbelastung den zuständigen Behörden vorgelegt?

Die Fragen 3 und 4 werden wegen des Sachzusammenhangs zusammen beantwortet.

Das Planfeststellungsverfahren zum Ausbau des Verkehrsflughafens Frankfurt Main und damit das Verfahren zur Ermittlung und Bewertung der mit dem Flughafenausbau verbundenen Umweltauswirkungen wurde am 18.12.2007 durch das seinerzeitige Hessische Ministerium für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung (HMWVL) förmlich abgeschlossen. Nach Abschluss des Planfeststellungsverfahrens hat die Fraport AG im Jahre 2013 und 2017 bei der Bauaufsicht der Stadt Frankfurt am Main Bauanträge für die ersten beiden Bauabschnitte des Terminal 3 eingereicht. Bevor die beiden Bauanträge von der Stadt Frankfurt am Main genehmigt wurden, wurde dem seinerzeitigen HMWVL als Planfeststellungsbehörde für den Verkehrsflughafen Frankfurt Main jeweils Gelegenheit zur Stellungnahme gegeben. Insoweit war nach Maßgabe der gesetzlichen Vorgaben zu prüfen, ob die bei der Stadt Frankfurt am Main zur Genehmigung beantragten Bauvorhaben jeweils im Einklang mit der Planfeststellung bzw. der nach Maßgabe von § 8 Abs. 4 S. 1 Luftverkehrsgesetz (LuftVG) im Rahmen der Planfeststellung geregelten Festsetzungen zur bauplanungsrechtlichen Zulässigkeit des Terminal 3 standen. In beiden Fällen war gemäß der gesetzlichen Zuständigkeit der Planfeststellungsbehörde und der daraus abgeleiteten Fragestellungen nicht auf die Beschaffenheit des Baugrundes einzugehen.

Ungeachtet dessen trifft es zu, dass die Bauanträge für die ersten beiden Bauabschnitte des Terminal 3 auch den Baugrund thematisieren. So enthielt der Bauantrag aus 2013 für den ersten Bauabschnitt des Terminal 3 in der Ordnergruppe 10 – „Schutzgüter Wasser, Boden“ den „Bericht – Planänderung Südost – Stellungnahme zur umwelt- und abfalltechnischen Einstufung des Bodens“ vom 19.06.2012 der WESSLING GmbH. Der Bauantrag beinhaltet das Zentralgebäude Terminal 3 sowie die zwei Piers H und J. Außerdem enthielt der Bauantrag aus 2017 für den zweiten Bauabschnitt (Pier G) in der Ordnergruppe 9 – „Schutzgüter Wasser, Boden“ den „Geotechnischen Bericht – Baugrunderkundung und Gründungsberatung Baufeld Terminal 3 – Flugsteig G“ der CDM Smith Consult GmbH. Dieser Bericht dokumentiert auch die orientierenden abfalltechnischen Untersuchungen. Die genannten Gutachten wurden von der Fraport AG mit den Bauanträgen und in Teilen auch vorab direkt der für Bodenschutz und Altlasten zuständigen Behörde, dem Regierungspräsidium Darmstadt, Abteilung Arbeitsschutz und Umwelt Frankfurt IV/F, vorgelegt und dort im Rahmen der beiden Baugenehmigungsverfahren geprüft.

Frage 5. Falls 3. Zutreffend: welches Ergebnis zeigten die Untersuchungen bezüglich der Belastung des Baugrundes insbesondere hinsichtlich der Bodenbelastung mit PFC?

Bei den Untersuchungen der WESSLING GmbH wurden die Analysen auf PFC im Feststoff durchgeführt. Die Analysen zeigten bis auf wenige punktuelle Nachweise keine Belastung durch PFC oberhalb der analytischen Bestimmungsgrenze von 10 µg/kg Trockensubstanz. Der Bericht der CDM Smith Consult GmbH dokumentiert orientierende abfalltechnische Untersuchungen auf PFC mit der Eluatmethode. Die Analysen erbrachten in Teilbereichen der geplanten Baumaßnahmen PFC-Konzentrationen von 0,13 – 9,34 µg/l im Bodeneluat.

Frage 6. Ist eine – auch temporäre – Lagerung der kontaminierten Erde auf dem im Planfeststellungsbeschluss vom 18.12.2007 als Flugbetriebsfläche Fracht ausgewiesenen Areal nach Auffassung der Hessischen Landesregierung zulässig ohne eine entsprechende Änderung des Planfeststellungsbeschlusses?

Der mit Schreiben vom 14.10.2019 modifizierte und beim Regierungspräsidium Darmstadt eingereichte Antrag der Fraport AG vom 26.07.2019 auf immissionsschutzrechtliche Genehmigung

der Errichtung und des Betriebs des Bodenlagers sieht eine maximale Betriebsdauer von fünf Jahren ab Inbetriebnahme der Anlage vor, die für das erste Halbjahr 2020 vorgesehen ist. Demnach ist eine vorläufige Nutzung der Fläche als Bodenlager Antragsgegenstand. Diese einstweilige Nutzung ist mit den Vorgaben der Planfeststellung zum Ausbau des Verkehrsflughafens Frankfurt Main vom 18.12.2007 vereinbar. Diese sehen zwar grundsätzlich eine Nutzung als Luftfrachtfläche vor, gegen eine vorläufige abweichende Nutzung als Bodenlager bestehen aber aus luftverkehrsrechtlicher Sicht keine Bedenken, da auf der Grundlage der zeitlichen Befristung die anschließende Realisierung der planfestgestellten Luftfrachtfläche sichergestellt ist. Der Planfeststellungsbeschluss vom 18.12.2007 hat keine Regelungswirkung in Bezug auf die Lagerung von kontaminiertem Erdreich. Das Verfahren ist vielmehr nach dem einschlägigen Fachrecht von der zuständigen Behörde durchzuführen.

Frage 7. Falls 6. Unzutreffend: wurde von der Fraport AG ein entsprechender Antrag auf Änderung des Planfeststellungsbeschlusses gestellt?

Auf die Antwort zu Frage 6 wird verwiesen.

Frage 8. Ist für das Vorhaben der Fraport AG nach Auffassung der Hessischen Landesregierung eine Umweltverträglichkeitsprüfung nach dem UVPG erforderlich?

Für das geplante Bodenlager war nach der Anlage 1 des Gesetzes über die Umweltverträglichkeit (UVPG) eine „allgemeine Vorprüfung des Einzelfalls“ durchzuführen. Anhand des Ergebnisses dieser Vorprüfung ist zu entscheiden, ob von dem Vorhaben erhebliche Umweltauswirkungen ausgehen.

Die Vorprüfung des Einzelfalls fand am 11. Dezember 2019 statt. Von erheblichen Umweltauswirkungen ist demnach nicht auszugehen. Eine UVP ist somit den gesetzlichen Vorgaben entsprechend nicht erforderlich.

Frage 9. Wie wird sichergestellt, dass bei der von der Fraport AG vorgesehenen Deponierung keine toxischen Substanzen in das Grundwasser gelangen können?

Die Fläche soll in Asphaltbauweise ausgeführt werden. Die Bodenmieten sollen nach Fertigstellung abgedeckt werden. Anfallendes Sickerwasser soll über eine Drainageleitung einer Deponiesickerwasserreinigungsanlage zugeführt werden. Im Rahmen des Genehmigungsverfahrens wird geprüft, ob diese Ausführung das Eindringen toxischer Substanzen in das Grundwasser verhindert oder der Fraport AG weitere Maßnahmen auferlegt werden müssen.

Frage 10. Wo soll der kontaminierte Erdaushub nach Beendigung der vorgesehenen Zwischenlagerung endgültig gelagert werden?

Die Fraport AG prüft derzeit verschiedene Entsorgungswege und Verwertungsverfahren.

Wiesbaden, 29. Januar 2020

Priska Hinz