

Einwendungsgründe zum Bodenlager auf dem Fraportgelände  
von Petra Schmidt, BI Mörfelden-Walldorf und Wolfgang Heubner, BIS Sachsenhausen

Einwendungen gegen ein temporäres Bodenlager am Frankfurter Flughafen können bis zum 06. März 2020 im Rathaus Frankfurt, im Rathaus Mörfelden (Westendstr. 8) oder Rathaus Walldorf (Flughafenstraße 37) sowie am RP Standort Frankfurt Gutleutstrasse 114, 60327 Frankfurt am Main schriftlich abgegeben werden oder direkt per E-Mail an: [is-geschaefsstelle-f@rpda.hessen.de](mailto:is-geschaefsstelle-f@rpda.hessen.de) gesandt werden

An das RP Darmstadt, Standort Frankfurt Gutleutstrasse 114, 60327 Frankfurt am Main  
Email: [is-geschaefsstelle-f@rpda.hessen.de](mailto:is-geschaefsstelle-f@rpda.hessen.de)

Sehr geehrte Damen und Herren,

diesen Antrag der Fraport AG auf Erteilung einer Genehmigung für die Einrichtung und den Betrieb eines Bodenlagers nach § 4 BImSchG lehne ich ab, weil nicht geklärt ist, wie die Entsorgung/Aufbereitung des PFC-verseuchten Aushubs erfolgt. Außerdem beantrage ich einen Baustopp des Terminals 3, solange bis die fachgerechte Aufbereitung und/oder sachgerechte Endlagerung des PFC - belasteten Bodenmaterials gesichert ist.

Ich beanstande:

1. Bei den ausgelegten Planunterlagen fehlt der Sanierungsplan/-Bescheid des RP-DA aus dem November 2018. Diese wichtige Unterlage zeigt auf, was Fraport alles erfüllen muss. Somit sind die Planunterlagen für das Genehmigungsverfahren unvollständig und die vom RP-DA vorgegebenen Fristen der Offenlegung und der Einwendung in Frage zu stellen.
2. Für die jetzt geplante Änderungen der Nutzung des betroffenen Areals hat Fraport eine unzulässige Vorratshaltung betrieben. Der Antrag auf den Zugriff auf ca. 100 Hektar Bannwald (von denen die betroffenen 6,1 Hektar ein Bestandteil sind) wurde ca. im Jahr 2004 gestellt. Ausgewiesen wurden die besagten 6,1 Hektar als Frachtfläche und als solche 2007 im Planfeststellungsbeschluss genehmigt – 2018 wurde statt dessen bis 2023 ein Parkplatz eingerichtet, bzw. genehmigt und nun soll für weitere 5 Jahre ein Bodenlager dort eingerichtet werden. Demnach kann die Notwendigkeit der Fraport für eine Frachtfläche gar nicht so dringlich gewesen sein. Offensichtlich wurde hier schon der Bannwald gerodet (2009), obwohl noch lange kein Bedarf der Fraport AG dafür erkennbar war. Der Antrag auf Einrichtung eines Bodenlagers unterstreicht das noch. Hierbei handelt es sich um einen Verstoß gegen den Planfeststellungsbeschluss, bei dem eine solche Nutzung nicht vorgesehen war.
3. Es ist nicht nachvollziehbar, warum der Standort des Bodenlagers ausgerechnet an dieser Stelle erfolgen muss. Hier fehlt die nötige Transparenz. Es liegen bisher sowohl für das Baustellenlager an Ramp 14 als auch für die Fläche für das Zwischenlager keine detaillierten Untersuchungen der heutigen Bodenbeschaffenheit im Hinblick auf mögliche Schadstoffe des Areals vor. Wie sieht hier das Monitoringkonzept aus, einschließlich notwendiger Messstationen um dieses Areal herum, die dann mögliche Belastungen zeitnah feststellen können? Das Monitoringkonzept muss durch einen neutralen Gutachter überwacht werden.  
Welche alternativen Standorte wurden geprüft?

4. Im Verfahren der Erweiterung des Kieswerks Mitteldorf hat die Firma InfraserV einen neuen Brunnen zur Förderung höchstwertigen Grundwassers u.a. für Kosmetik und Medizinprodukte beantragt. Zwar ist das einige Kilometer von dem Bodenlager entfernt, trotzdem sollte hier detailliert geprüft werden, inwiefern es zu Nutzungskonflikten und möglichen Beeinträchtigungen kommen könnte. Bevor darüber nicht entschieden wurde, darf an dieser Stelle kein Bodenlager errichtet werden. Auch aus diesem Grund ist der Standort nicht für das Bodenlager geeignet. In diesem Zusammenhang weise ich auf das Festsetzungsverfahren Wasserschutzgebiet Trinkwasserbrunnen InfraserV hin, dessen Ausgang ebenfalls das Gebiet des Bodenlagers berühren würde.

5. Eine Umweltverträglichkeitsprüfung ist nötig. Der Hinweis, dass diese bereits im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens stattgefunden habe, ist unter den veränderten Planungen und durch die massiven Eingriffe in die Natur nicht ausreichend. Es muss geprüft werden, welche Wechselwirkungen des Bodenlagers mit anderen Schutzgütern (Naherholung, Grundwasser) möglich sein könnten. Mit der Einrichtung des Bodenlagers mit bis zu 24 m hohen Sandbergen wird der Erholungswert des angrenzenden Waldes beeinträchtigt, bzw. das Landschaftsbild verunstaltet. Dieser Wald wird, da fußläufig von Walldorf aus gut zu erreichen, zur Naherholung genutzt. Die maximale Aufschütthöhe der Bodenmieten sollte deshalb die durchschnittliche Höhe der Bäume im südlich gelegenen Wald nicht übersteigen. Außerdem wird dort der LKW-Lärm durch die Zufuhr des belasteten Materials zunehmen und die Naherholungsfunktion weiter beeinträchtigen. Immerhin handelt es sich um das zusammenhängende Waldgebiet des Mark- und Gundwaldes, der als FFH/Natura 2000 Gebiet ausgewiesen ist. Auch ist die Badestelle/Walldorfer Kiesgrube nur 1,5 km von dem Vorhaben entfernt und in 1 km Entfernung beginnt die Schutzzone IIIB des Trinkwasserschutzgebietes WSGG Stadtwaldwasserwerk, Hessenwasser. Sollte hier trotzdem das Lager errichtet werden, muss festgelegt werden, welche Entschädigungszahlungen für die Dauer des Zwischenlagers an die Gemeinde zu zahlen sind.

6. Ich lehne die offene Lagerung des Aushubs ab. Die Abdeckung mit Folien ist nicht so sicher wie eine Lagerung in einem geschlossenen Bereich. Alle 5 Jahre muß der Zustand des Bodenlagers geprüft werden. Da das Bodenlager auf 5 Jahre begrenzt ist, würde hier womöglich eine Prüfung entfallen – bei einer Verlängerung der Genehmigung müsste dies zwingend erfolgen. Es muss sicher gestellt sein, dass Fraport nicht über den beantragten Zeitraum von 5 Jahren hinaus eine Verlängerung für das Bodenlager erhält. Es muss bei einer Genehmigung gewährleistet sein, dass nach den 5 Jahren das Problem tatsächlich gelöst ist und auch nicht nur irgendwohin verschoben wurde (z.B. in ein anderes Zwischenlager). Hierfür fehlen detaillierte Überlegungen und Lösungsansätze in dem Antrag.

Die AwSV fordert laut den Antragsunterlagen in §46 und der Anlage eine alle fünf Jahre wiederkehrende Prüfung der Dichtfläche. Unter den beschriebenen Umständen (keinerlei fachgerechtes Aufbereitungs- bzw. Entsorgungskonzept in den Antragsunterlagen erkennbar) ist eine Genehmigung zur zeitlichen Verlängerung der Einrichtung nicht auszuschließen. In diesem Fall fordere ich eine Prüfung der Lagerfläche und nicht nur eine repräsentative Prüfung der Verkehrsfläche. Die Belastung der Verkehrsfläche (LKW-Fahrten, die das Bodenmaterial heranfahren) ist nicht vergleichbar mit der Druckbelastung auf der knapp 5 ha großen Lagerungsfläche durch 1,2 Mio. Tonnen/600.000 m<sup>3</sup> Boden. In Register 17 wird ausgeführt, dass an den Böden oder am Bauschutt anhaftende oder von Fahrzeugen stammende ölige oder fettige Medien den Asphalt über einen längeren Zeitpunkt punktuell angreifen oder schädigen könnten. Außerdem steht in Anlage 17.1, dass eine Betriebsanweisung zu erstellen ist, die die regelmäßige Kontrollen der Dichtflächen (Verkehrsflächen und offene Lagerflächen) beschreibt, um

Beschädigung und Abnutzung sofort erkennen zu können. Umso unverständlicher, dass dies für die befüllte Fläche nicht in Erwägung gezogen wird. Wenn das aus praktischen Gründen nicht möglich ist, dann sollte gleich eine komplette Einhausung oder Einkofferung der Mieten mit dem belasteten Material erfolgen. Außerdem sollten dann bei Nichtaufhebung des Zwischenlagers nach fünf Jahren hierfür entsprechend hohe Sanktionszahlungen vorgesehen werden.

7. Die Baugrube des Terminal 3 hatte vor ca. 1,5 Jahren das Grundwasser erreicht und man hat stolz verkündet, dass man die Fundamentierung unter dem Grundwasserspiegel durchgeführt hat – vermutlich sind bereits hierbei PFCs und weitere Schadstoffe ausgewaschen worden. Deshalb beantrage ich zusätzliche Messstellen im Bereich der Grundwasserströme, die permanent überprüft werden müssen. Das Gelände der US-Airbase wurde bereits am 27.05.2010 als Altlast aufgrund von PFCs festgestellt und laut RP-DA wurden die ersten Untersuchungen mit entsprechenden Nachweisen im Boden und im Grundwasser bereits 2007 durchgeführt.

Welche weiteren Belastungen wurden dort vermutet? Wonach wurde außerdem noch gesucht? Welche weiteren Bodenbelastungen wurden gefunden? Es ist davon auszugehen, dass die Einträge/Schadstoffe ca. 1m pro Jahr durch Wassereintrag wandern – deshalb stellt sich die Frage, ob die Sondiertiefen der 52 Rammkernsondierungen aus dem Jahr 2009 mit 5,5 m unter GOK ausreichend sind. Hier sollten weitere Untersuchungen erfolgen.

8. Auch die Lärm- und Staubemissionsentwicklung in direkter Nähe des Bodenlagers sollte permanent gemessen und mit dem Zustand der Luft und des Bodens, der vor der Einrichtung des Bodenlagers bestand, abgeglichen werden.

9. Das belastete Material sollte am Ort der Zwischenlagerung wieder aufbereitet und erst nach der Reinigung vor Ort verbaut werden können. Das verhindert, dass gegebenenfalls belastete Erde durch die Gegend gefahren wird. Außerdem lehne ich die zu erwartende Lärm – und Emissionsbelastung durch LKW Fahrten ab. Es werden ca. 40.000 LKW-Fahrten zu dem Bodenlager hin erwartet. Bei einem Abtransport von 600.000 m<sup>2</sup> Abraum ist eine erhebliche Verkehrs-, Lärm- und Emissionsbelastung der umliegenden Straßen und Ortsteile von Mörfelden-Walldorf zu befürchten. Auch hierzu ist der Antrag ergänzungsbedürftig, da Fraport keine Angaben dazu macht, was nach den 5 Jahren mit dem Aushub geschehen soll, wie er gereinigt und wo er letztlich verbaut werden soll und was mit dem belasteten „Resten“ geschehen soll, wo diese z.B. endgelagert oder gegebenenfalls verbrannt werden soll.

10. Außerdem fehlen in dem Antrag Informationen darüber, wie viel Material seit dem Sanierungsbescheid des RP Darmstadt aus dem November 2018 noch für die Baustelle Terminal 3 ausgehoben wurde, bzw. wann werden oder wurden die Aushubarbeiten für das Terminal 3 beendet?

11. Der Aushub wurde bisher ohne Abdeckung auf den LKWs transportiert und liegt auch heute noch zum Teil ohne Abdeckung an T 3. Dadurch wurde und wird PFC verseuchter Boden in einem großen Umkreis durch die LKWs und durch den Wind verteilt. Der Transport des Aushubs von Ramp 14 auf die ev. mögliche Zwischenlagerfläche darf nur in wasserdichten Containern und geschlossenen erfolgen, damit eine weitere Verseuchung eines noch größeren Areals verhindert wird. Auch muss an Ramp 14 eine Reifenwaschanlage installiert werden, damit keine kontaminierte Erde von dort aus verteilt werden kann.

12. Ohne dass ein neutraler Gutachter sowohl die jetzige Deponie an Ramp 14, als auch das Areal der geplanten Zwischenlagerung, einschließlich dem dazu notwendigen Monitoring Programm auf seine Eignung geprüft hat, ist ein weiterer Transport des belasteten Materials abzulehnen. Dieser Gutachter muss dann auch die möglicherweise genehmigte Deponie von Anfang bis zum Ende

fachlich begleiten und der Öffentlichkeit Rechenschaft über die ordnungsgemäße Abwicklung abgeben.

13. Ohne dass im Vorhinein klar gelegt wird, welche Messwerte der PFC belastete Boden maximal beinhalten darf, damit man diesen Aushub wieder verbauen kann, darf kein PFC belasteter Boden wiederverwendet werden. Über einen möglichen Grenzwert der Wiederbenutzbarkeit ist ein neutrales Gutachten einzuholen.

Insbesondere auch deshalb, weil die europäische Chemieagentur ECHA Perfluorbutansulfonsäure (PFBS) neu in die Liste der besorgniserregenden Stoffe (SVHC) aufgenommen hat und dieser Stoff wurde an den Messstellen am Flughafen bereits nachgewiesen.

14. Aufgrund der in 4.3., Anlage 15.4 beschriebenen lokalen Belastungen in RGF I + II mit Kohlenwasserstoffverbindungen und Schwermetallen erwarte ich dort eine umfassende Sanierung des Bodens. Wie bekannt und an diversen Messstellen auch bereits nachgewiesen, befinden sich in dem Aushub auch viele andere Chemikalien wie z. B. aus der Gruppe der Anionen, BTEX und aromatischen Kohlenwasserstoffe. Es muss sichergestellt werden, dass diese Chemikalien bei der Lagerung und bei einer möglichen Neutralisierung des Aushubs, detailliert berücksichtigt werden und in einem Monitoringprogramm entsprechend aufgenommen werden.

Der lapidare Hinweis „Die zu betrachtenden Bodenbelastungen... sind vor dem Hintergrund der zu bewegendenden Gesamtkubaturen von nachrangiger Bedeutung“ ist völlig unzureichend.

15. In Register 6 wird ausgesagt, dass zur Zeit weitere Baumaßnahmen außerhalb der Rückgabeflächen 1 + 2 statt finden. Wo genau befinden sich diese Flächen? Sind damit Baumaßnahmen auch außerhalb Terminal 3 gemeint? Weiter heißt es, sollte dort aufgrund eines konkreten Verdachtes auf PFC untersucht werden müssen, käme das belastete Material ebenfalls in das Bodenlager. Was ist unter „konkreten Verdacht“ zu verstehen? Welche Untersuchungen werden dort genau getätigt?

16. Bei der Staubimmissionsprognose ist zu bemängeln, dass kein Ultra-Feinstaub gemessen oder berechnet wurde. Ich bezweifle, dass die nächst gelegene Messung durch ein Anemometers, das 3 km entfernt von dem geplanten Bodenlager steht, eine sinnvolle Grundlage für die weitere Beurteilung ist, vor allem mit dem Hintergrund, dass die erwartete Gesamtbelastung bei der Staubdeposition (348 mg/(m<sup>2</sup> d) knapp unter dem Immissionsgrenzwert von 350 mg/(m<sup>2</sup> d) liegt. Das Schutzgut Mensch wird hier in Wohn-, bzw. Gewerbegebieten betrachtet, es sind jedoch auch Spaziergänger in dem an den Flughafen grenzenden Waldstück unterwegs. Auch das sollte beachtet werden.

17. Neben der Baugrube des Terminals 3 wurde anscheinend eine Anlage mit Aktivkohlefilter errichtet. Messwerte vor und nach der Behandlung in dieser Anlage sollten öffentlich zugänglich sein

18. zu Anlage 15.4, S. 7

Die Luftfrachtfläche LF 5 wurde bereits 2014 mit Bodenmaterial aus der auf RAMP 6 gelegenen Bodenhalde M 6.4 aufgefüllt (1 m Mächtigkeit). Daraus leiten sich die Hinweise auf PFC im Boden des Parkplatzes auf LF5 ab und PFC wurde auch nachgewiesen. Ich erwarte deshalb eine Sanierung/Abtragung des belasteten Bodens, unabhängig davon, ob hier ein Bodenlager errichtet wird oder nicht.

19. Die Materialien und die Zuordnungsklassen sollen nach Anlage Gutachten zur Eignungsfeststellung nach §63 WHG eindeutig gekennzeichnet und dokumentiert werden. Eine

Beschreibung, wie diese Einteilung statt findet, welche Messungen zu welchem Zeitpunkt durchgeführt werden, um diese Einteilung vorzunehmen, fehlt. Auch der Ort der Untersuchung wird nicht genannt. Dies ist m.E. aber dringend notwendig.

20. Im Rahmen der Qualitätssicherung ist eine Eigen- und Fremdüberwachung der Wasseraufbereitungsanlage vorgesehen. Die Messergebnisse sollten öffentlich zugänglich sein, bzw. den Kommunen Mörfelden-Walldorf und Frankfurt automatisch gemeldet werden.

Mit freundlichen Grüßen