

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Hubertus Zdebel, Caren Lay, Herbert Behrens, weiterer Abgeordneter und der Fraktion DIE LINKE.
– Drucksache 18/11077 –**

Mögliche Gefahren durch den geplanten Aus- und Neubau der A1 durch die Leverkusener Dhünnaue

Vorbemerkung der Fragesteller

Für den Aus- und Neubau der Autobahn 1 (A1) zwischen Köln-Niehl und dem Autobahnkreuz Leverkusen sind im aktuellen Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 860 Mio. Euro vorgesehen. In den Plänen enthalten ist der Bau einer neuen Rheinbrücke sowie der Abriss und Neubau der bestehenden Rheinbrücke mit einer deutlichen Kapazitätserweiterung bis zum Jahr 2023. Dabei sollen die neuen Trassen durch die Deponie Dhünnaue verlaufen. Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) hatte den ausgearbeiteten Plänen des Landes Nordrhein-Westfalen (NRW) zugestimmt.

Kritik gegen das Vorhaben kommt von Seiten der Leverkusener Anwohnerschaft sowie von Bürgerinitiativen und Umweltverbänden. Gegen den Planfeststellungsentwurf wurden über 300 Einwendungen erhoben. Mit Datum vom 10. November 2016 erging der Planfeststellungsbeschluss. Die Bekanntmachung hierzu erfolgte mit Datum vom 21. November 2016.

Die Einwendungen der Kritikerinnen und Kritiker sind vielseitig. Sie warnen unter anderem vor den geplanten baulichen Eingriffen in die Mülldeponie Dhünnaue. Dort kippte die dort ansässige Firma „Bayer“ (vormals IG Farben) zwischen 1923 bis 1965 toxische Chemieabfälle aus der Produktion ab. Es wird geschätzt, dass sich unter dem Deponiegelände rund 600 000 Kubikmeter Chemieproduktionsreste befinden.

Der in den Antragsunterlagen enthaltene „Erläuterungsbericht Emissionsschutzkonzept“ führt zahlreiche hochgefährliche organische Chlorverbindungen auf, die sich in der Deponie befinden. Die als „Seveso-Gift“ bekannt gewordenen polychlorierten Dibenzodioxine und Dibenzofurane wurden in Konzentrationen bis zu 23 µg/kg gemessen. Demgegenüber liegt der Prüfwert der Bundes-Bodenschutz- und Altlastenverordnung (BBodSchV) für Industrie- und Gewerbegrundstücke bei 10 µg l-TEq/kg. Chlorphenole, die zum Teil giftig und umweltgefährlich sind, wurden in Konzentrationen bis zu 1 663 mg/kg gemessen. Der Prüfwert der BBodSchV für Industrie- und Gewerbegrundstücke liegt für Pentachlorphenol bei 250 mg/kg. Für weitere höchst gefährliche Stoffe wie PCB oder PAK zeigen sich entsprechende Ergebnisse. Weiterhin wird vermutet,

dass Abfälle aus der Entwicklung von Zyklon B und E 605 der damaligen Farbenfabriken der 30er- und 40er-Jahre in der Altdeponie zu finden sind (siehe www.cbgnetwork.org/6535.html).

Aufgrund erheblicher Schadstoffbelastungen wurde die Mülldeponie zwischen 1995 und 2000 für rund 110 Mio. Euro aufwendig saniert und abgedichtet (siehe www.ksta.de/die-dhuennaue---eine-chronik-14137530).

Mit dem neuerlichen baulichen Eingriff in die Deponie Dhünnaue werden schwere Umweltfolgen für Mensch und Natur befürchtet. Unabhängige Experten kritisieren den Planfeststellungsbeschluss dahingehend, dass die Pfähle in die Mülldeponie in 2 Meter Tiefe gesetzt werden sollen, in dieser Tiefe ein Bodenaustausch vorgesehen ist, auf dem die Autobahn später ruhen soll. Diese Tiefe der Pfähle sei viel zu gering, um auf dem Deponiegelände ein späteres Absacken der Fahrbahn zu verhindern, welche aufgrund der labilen Bodensituation drohe. Daher gehen unabhängige Experten wie der Diplom Ingenieur Helmut Hesse davon aus, dass statt der geplanten 2 Meter in einer Tiefe von 10 bis 15 Meter Boden abgetragen werden müsse, was zu erheblichen Kostensteigerungen bei der Entsorgung führe (siehe levmussleben.eu/dokumente/einwaendungen/Einwand%201%20-%20Erforderlicher%20Mülltransport%20verstößt%20gegen%20das%20Bundesbodenschutzgesetz.pdf?boxtype=pdf&g=false&s=true&s2=false&r=wide).

Nach Schätzungen eines Sachverständigen könnten sogar Kosten von bis zu 1 Mrd. Euro anfallen (siehe www.ksta.de/region/leverkusen/stadt-leverkusen/a-1-ausbau-prognosen-zu-den-altlasten-in-der-dhuennaue-gehen-weit-auseinander-24354456). Dies würde die Wirtschaftlichkeit des Projektes als Ganzes in Frage stellen.

Im Planfeststellungsverfahren wurde vorgebracht, dass das Vorhaben unter den Geltungsbereich der Seveso-III-Richtlinie (Richtlinie 2012/18/EU) fallen müsse. Dies wurde in der Begründung des Planfeststellungsbeschlusses insbesondere mit Verweis auf die Ausnahmeregelung für Abfalldeponien abgelehnt. Ein anderer Aspekt, der Relevanz für die Anwendung der Seveso-III-Richtlinie und des § 50 Satz 1 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchG) besitzt, wurde hingegen nicht betrachtet. So könnten Abfalllager errichtet und betrieben werden, um die ausgehobenen Abfälle bis zu ihrem Transport zwischenzulagern.

Abfalllager können grundsätzlich Betriebsbereiche gemäß § 3 Absatz 5a BImSchG sein, da sie keine Deponien darstellen. Abfälle sind gemäß Nummer 5 der Anmerkungen zu Anhang I der Seveso-III-Richtlinie der ähnlichsten Gefahrenkategorie oder dem ähnlichsten namentlich aufgeführten gefährlichen Stoff, die/der in den Anwendungsbereich dieser Richtlinie fällt, zuzuordnen. Damit können die Mengenschwellen ermittelt werden, die festlegen, ab welchen Abfallmengen das Abfalllager unter den Geltungsbereich der Seveso-III-Richtlinie fällt. Der Planfeststellungsbeschluss enthält jedoch keine Angaben zu der Einstufung der Abfälle, die aus der Deponie Dhünnaue entnommen werden sollen, zu Anzahl und Volumen potentieller Abfalllager und zu den angemessenen Abständen zu sensiblen Gebieten gemäß § 50 Satz 1 BImSchG.

Auch von anderer Seite wird das Projekt kritisiert. Das Landesamt für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz Nordrhein-Westfalen (LANUV NRW) äußert in einer Stellungnahme die Befürchtung, dass es beim Aushub zu unvorhersehbaren Ereignissen kommen könnte und fordert zahlreiche Schutzmaßnahmen (siehe www.ksta.de/region/leverkusen/stadt-leverkusen/a1-ausbau-oeffnung-der-alten-giftmuelldeponie---ein-vorhaben-mit-schwachstellen-25094756).

Das Magazin „Westpol“ des Westdeutschen Rundfunks (WDR) berichtete in seiner Sendung vom 18. Dezember 2016 über mögliche neue Probleme beim Bau der Leverkusener Rheinbrücke. So soll ein 13 Hektar großer Teil der Altdeponie Dhünnaue unter der in Betrieb befindlichen Sondermülldeponie Bürrig

liegen (siehe www1.wdr.de/mediathek/video/sendungen/westpol/video-westpol-360.html, www1.wdr.de/nachrichten/landespolitik/rheinbruecke-leverkusen-westpol-100.html).

Es wird befürchtet, dass im Extremfall die Deponie Bürrig den darunterliegenden Teil der Altdeponie Dhünnaue auseinandergedrückt hat. Die Wechselwirkungen beider Deponien miteinander und die Auswirkungen auf das Straßenbauprojekt wurden vom Landesbetrieb Straßenbau (Straßen.NRW) und der Bezirksregierung Köln jedoch nicht untersucht, eine Gefährdungsabschätzung wurde nicht erstellt.

Auch stellt sich die Frage, ob im Planfeststellungsverfahren bisher alle Alternativen zur bisherigen Vorzugsvariante ausreichend geprüft worden sind. Im Rahmen dessen gibt es Informationsbedarf hinsichtlich möglicher Grundstücksübertragungen von der Bayer AG an Straßen.NRW beziehungsweise an den Bund.

Zugleich wird vor einer Abwälzung der Deponie-Haftung von der Bayer AG auf die Steuerzahlerinnen und Steuerzahler gewarnt. Die Steuerzahlerinnen und Steuerzahler würden nach Einschätzung der Kritikerinnen und Kritiker bei künftigen Komplikationen mit der Mülldeponie im vollen Umfang haften.

1. Befinden sich im Bereich „Dhünnaue Nord“ (nördlich der Autobahnbrücke A1) Grundstücke im Besitz des Bundes oder im Besitz von Straßen.NRW, welche im Auftrag des Bundes erworben worden sind (bitte um Auflistung nach Zeitpunkt des Erwerbs)?

In der folgenden Tabelle sind die Grundstücke aufgelistet, die im Bereich Dhünnaue Nord (nur nördlich der Rheinbrücke Leverkusen) Eigentum des Bundes sind, einschließlich der Auflistung, wann die Eigentumsübertragung stattgefunden hat:

Gemarkung	Flur	Flurstück	in GB von Wiesdorf, Blatt 1106 eingetragen am (=Übergang des Eigentums auf BStrV)
Wiesdorf	3	233	23.12.1980
Wiesdorf	3	322	18.03.1981 (als Flurstücke 230 und 231)
Wiesdorf	3	323	14.08.1980 (als Flurstücke 229 und 229)
Wiesdorf	3	324	14.08.1980 (als Flurstücke 49, 101, 126, 128, 227 und 228)
Wiesdorf	3	325	14.08.1980 (als Flurstücke 125 und 225)
Wiesdorf	3	124	14.08.1980
Wiesdorf	3	123	14.08.1980
Wiesdorf	3	166	14.08.1980
Wiesdorf	3	127	14.08.1980

Für das Projekt Ausbau A 1 Anschlussstelle Köln-Niehl bis Autobahnkreuz Leverkusen-West einschließlich Neubau Rheinbrücke Leverkusen wurden bis zum 8. Februar 2017 noch keine Grundstücke im Bereich der Altablagerung erworben.

2. Existieren bundesweit einheitliche und spezifische rechtliche Bestimmungen zur Errichtung und zum Betrieb größerer Straßenbauprojekte, die durch Deponien oder Altdeponien geführt werden, auf denen gefährliche Abfälle abgelagert werden oder wurden?

Um welche Regelungen handelt es sich?

Nein.

3. Hält die Bundesregierung die Festlegung im Planfeststellungsbeschluss für realistisch, den Boden im Bereich der zukünftigen Autobahntrasse auf der Mülldeponie Dhünnaue Nord lediglich bis zu einer Tiefe von 2 Metern auszutauschen (bitte begründen)?

Ja. Das Bauen auf weichem Untergrund wird in Standardwerken des Erd- und Grundbaus detailliert beschrieben und erfolgreich praktiziert. Es handelt sich um ein bewährtes Verfahren, das in Nordrhein-Westfalen unter anderem bereits in den 1970er-Jahren bei der A 59 angewandt wurde.

4. Inwieweit wird aus Sicht der Bundesregierung im derzeitigen Planfeststellungsentwurf die Tragfähigkeit des darunter befindlichen Bodens sichergestellt, auf dem die spätere Autobahntrasse ruhen soll (bitte begründen)?

Die Tragfähigkeit des unter dem Straßenoberbau befindlichen Bodens (Planum) wird nach den Regularien der „Zusätzlichen Technischen Vertragsbedingungen und Richtlinien für Erdarbeiten im Straßenbau“ (ZTV-E-StB 09) beurteilt. Sind die in diesen Regularien vorgegebenen Tragfähigkeiten nicht von vornherein gegeben, stehen verschiedene bewährte technische Maßnahmen wie Nachverdichtung, Bodenverbesserung, Bodenaustausch etc. zur Verfügung. Im vorliegenden Fall ist vorgesehen, eine Nachverdichtung sowie erforderlichenfalls eine Bodenverbesserung durchzuführen. Diese Methode ist eine Standardbaumethode im Deponiebau.

5. Welche Produktionsabfälle welcher produktionsspezifischer Herkunft und chemischer Zusammensetzung befinden sich im Bereich der zukünftigen Autobahntrasse oder können sich dort befinden?

Welche Gutachten und Stellungnahmen hierzu sind der Bundesregierung bekannt?

Wurden darin auch Fehlchargen aus der Produktion berücksichtigt?

Nach Auskunft der Straßenbauverwaltung Nordrhein-Westfalen ist die Zusammensetzung des Deponiekörpers dem Grunde nach bekannt. Die dazu vorliegenden Unterlagen wurden im Vorfeld der Erkundungsmaßnahmen im Rahmen einer Archivrecherche ausgewertet.

Maßgeblich sind folgende Berichte:

- Stadt Leverkusen, Organisationseinheit Altlast Dhünnaue, Altlast Dhünnaue/Rheinallee/In den Kämpen – Abschlussbericht zur Gefährdungsabschätzung, Technologieberatung Grundwasser und Umwelt GmbH (TGU), Mai 1989,
- Stadt Leverkusen, Organisationseinheit Altlast Dhünnaue – Gefährdungsabschätzung Altlast Dhünnaue Nord, Abschlussbericht, Technologieberatung Grundwasser und Umwelt GmbH (TGU), November 1993.

Im Rahmen der Baugrunderkundung erfolgten zusätzliche Untersuchungen. Diese sind dokumentiert in:

Bundesautobahn A 1 – Ausbau zwischen Anschlussstelle Niehl und Autobahnkreuz Leverkusen-West, – Bohrarbeiten für Baugrunduntersuchungen – Dokumentation 1. bis 4. Bohrkampagne.- Geotechnisches Büro Prof. Dr.-Ing. H. Düllmann GmbH, 24. Juni 2016 (überarbeitete Fassung).

Im Zuge der Gefährdungsabschätzungen in den 1980er- und 1990er-Jahren wurden u. a. auch die Abfallarten, die auf der Altablagerung Dhünnaue abgesetzt worden sind, zusammengestellt. Fehlchargen wurden wie Abfälle behandelt und sind damit auch erfasst. Mit etwa 40 Prozent machen inerte Materialien wie Bauschutt und Erdaushub den größten Anteil der sehr heterogenen Abfallmischung aus. Weitere 28 Prozent entfallen auf ebenfalls inerte Materialien wie Sande, Aschen, Schlacken und Rückstände aus dem ehemals betriebenen Flusswasserwerk. Der ehemalige Kippbereich wurde auch von der Stadt Leverkusen genutzt. Sie lagerte dort Hausmüll ab, der etwa 6 Prozent der Schüttung ausmacht. Darüber hinaus kamen Klärschlämme zur Ablagerung, auf die ein Anteil von 10 Prozent entfällt. Der Anteil an anorganischen und organischen Produktionsrückständen, die seinerzeit durch die Bayer AG abgelagert worden sind, macht etwa 16 Prozent des Abfallkörpers aus.

6. Wie würden die abgelagerten Abfälle heute nach der Abfallverzeichnis-Verordnung eingestuft?

Welche Gefahrenmerkmale nach der CLP-Verordnung wären für die Abfälle einschlägig?

Nach Auskunft der Straßenbauverwaltung Nordrhein-Westfalen fällt der höher belastete Abfall (ca. 8 Prozent des Gesamtaushubs) unter die Abfallschlüsselnummer „17 05 03* Boden und Steine, die gefährliche Stoffe enthalten“. Der Rest wird dem Spiegeleintrag „17 05 04 Boden und Steine mit Ausnahme derjenigen, die unter 17 05 03 fallen“ zugeordnet.

Für die höher belasteten Abfälle sind die Gefahrenmerkmale H330 akute Toxizität, H340 Mutagenität und H350 Karzinogenität einschlägig.

7. Welche Erkenntnisse liegen der Bundesregierung in Bezug auf die mögliche Lagerung von Abfällen aus der Entwicklung von Zyklon B im Bereich Dhünnaue Nord vor?

Nach Auskunft der Straßenbauverwaltung Nordrhein-Westfalen haben weder die alten Unterlagen über Art und Menge der abgelagerten Abfälle noch die Ergebnisse älterer und der jüngsten chemischen Analysen Nachweise oder auch nur Hinweise auf das Vorhandensein von Zyklon B oder anderen chemischen Kampfstoffen geliefert.

8. Welches Konzept existiert zur Bewältigung von Gefahren durch bisher nicht erkannte und nicht in die bisherigen Betrachtungen einbezogene Problemabfälle, die bei einer Öffnung der Deponie gefunden werden könnten?

Wie bewertet die Bundesregierung die Gefahr durch die potentielle Freisetzung toxischer Gase und Stäube, wassergefährdender Stoffe oder von Stoffen, die eine explosionsfähige Atmosphäre hervorrufen können?

Im Auftrag der Straßenbauverwaltung Nordrhein-Westfalen wurde unter Beteiligung von Fachgutachtern und den zuständigen Fachbehörden ein weitreichendes Emissionsschutzkonzept erstellt, das auch bisher nicht erkannte Probleme berücksichtigt.

9. Wie bewertet es die Bundesregierung, dass die Wechselwirkung zwischen der im Betrieb befindlichen Deponie Bürrig und der Altdeponie Dhünnaue nicht betrachtet wurde und keine Gefährdungsabschätzung im Hinblick auf das Straßenbauprojekt erstellt wurde (www1.wdr.de/mediathek/video/sendungen/westpol/video-westpol-360.html, www1.wdr.de/nachrichten/landespolitik/rheinbruecke-leverkusen-westpol-100.html)?

Die Altablagerung Dhünnaue und die Deponie Bürrig gehen im Grenzbereich ineinander über. Mit dem Bau der A 59 wurde eine räumliche Trennung zwischen der noch heute in Betrieb befindlichen Deponie Bürrig und der abgeschlossenen Altablagerung Dhünnaue vorgenommen. Die „alte“ Schüttung der Altablagerung Dhünnaue nördlich der A 59 wurde im Zuge des Betriebes der Deponie Bürrig weiter erhöht.

Die gesamte Deponie Bürrig einschließlich des Altteils unterliegt wie die Gesamtdeponie gemäß abfallrechtlicher Vorgaben einer permanenten und aufwändigen Kontrolle. Die Ergebnisse sind jährlich den zuständigen Behörden zu übermitteln. Darunter fallen auch Kontrollen der Stabilität des Deponiekörpers, bei denen keine Veränderungen am Deponiekörper in Bezug auf die Standsicherheit festgestellt wurden.

10. Wie bewertet es die Bundesregierung, dass im Planfeststellungsbeschluss und seiner Begründung (www.bezreg-koeln.nrw.de/brk_internet/verfahren/25_strasse_planfeststellungsverfahren/autobahn1_ak_leverkusen/beschluss.pdf) eine Betrachtung der Anwendbarkeit der Seveso-III-Richtlinie bzgl. des Vorliegens von Betriebsbereichen bzw. eines Betriebsbereiches in Form von Abfalllagern nicht erfolgt ist und keine diesbezüglichen angemessenen Abstände ermittelt bzw. erforderliche Flächenzuordnungen im Sinne des § 50 Satz 1 BImSchG bezüglich schwerer Unfälle nicht ermittelt wurden?

Ein Teil des Ausbauabschnittes, einschließlich des Autobahnkreuzes Leverkusen-West, liegt im Umfeld zu Betrieben (Entsorgungszentrum CHEMPARK und Energieversorgung Leverkusen), die unter die Seveso-III-Richtlinie fallen und in den darin festgelegten angemessenen Sicherheitsabständen (Seveso-III-Richtlinie Artikel 13 Absatz 2a). Die diesbezügliche Risikobewertung und fachliche Einschätzung zur Gefahrenlage waren nach Auskunft der Straßenbauverwaltung Nordrhein-Westfalen Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens.

Darüber hinaus ist nicht vorgesehen, im Rahmen der geplanten Ausbauarbeiten der A 1 und des Autobahnkreuzes Leverkusen-West Abfälle in Zwischenlagern, die unter das BImSchG fallen, zwischenzulagern. Die Aushubbereiche werden vorsorglich nochmals verdichtend untersucht, anhand der Ergebnisse wird der Entsorgungsweg präzisiert und der Abfall dann unmittelbar aus dem Baufeld abgefahren.

11. Wer trägt etwaige Mehrkosten bei den geplanten Bau- und Entsorgungsarbeiten im Bereich Dhünnaue Nord?

Die Kosten für den Ausbau der A 1 zwischen der Anschlussstelle Köln-Niehl bis zum Autobahnkreuz Leverkusen-West, einschließlich des Neubaus der Rheinbrücke Leverkusen trägt die Bundesrepublik Deutschland als Baulastträger der Bundesautobahn A 1.

12. Wie wirkt sich die Brückenplanung und Öffnung der Deponie auf die Haftung der Bayer AG für Schäden aus, die von der Deponie verursacht werden?

Nach Auskunft der Straßenbauverwaltung Nordrhein-Westfalen haben die Firma Bayer AG, die Stadt Leverkusen und die Bundesstraßenverwaltung in der Vergangenheit mehrere öffentlich-rechtliche Vereinbarungen abgeschlossen. Danach werden die Kosten der Sanierung der Altablagerung Dhünnaue und der Nachsorge unabhängig von den Eigentumsverhältnissen quotenmäßig zwischen den Beteiligten aufgeteilt. Diese grundsätzliche Kostenteilung ändert sich durch die aktuell vorgesehenen Baumaßnahmen nicht. Für den Fall eines Eingriffs in die sanierten Flächen wurde bereits im Jahre 1997 vereinbart, dass der Verursacher die Kosten trägt, die zur erstmaligen Wiederherstellung des sanierten Zustandes anfallen. Für eventuelle Schäden, die Dritten durch den Eingriff entstehen, haftet die Bundesstraßenverwaltung als Verursacher.

